

ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS

JUAN DE LA COSA



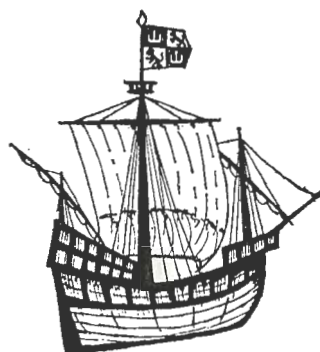
Vol. V

DIPUTACION REGIONAL DE CANTABRIA
CONSEJERIA DE CULTURA, EDUCACION, DEPORTE Y
BIENESTAR SOCIAL

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

ANUARIO
DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA

ANUARIO
DEL
INSTITUTO DE ESTUDIOS MARITIMOS
JUAN DE LA COSA



Vol. V

DIPUTACION REGIONAL DE CANTABRIA
CONSEJERIA DE CULTURA, EDUCACION, DEPORTE Y
BIENESTAR SOCIAL

INSTITUCION CULTURAL DE CANTABRIA

1983 - 1986

DERECHOS RESERVADOS

Director:

JOSE LUIS CASADO SOTO

- El contenido de los artículos es de la exclusiva responsabilidad de los autores.
- La correspondencia debe dirigirse al Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa».
Museo Marítimo del Cantábrico.
San Martín de Bajamar, s/n.
39004 SANTANDER

I.S.B.N.: 84-85349-62-8

I.S.S.N.: 0210-8437

Depósito Legal: SA. 92-1987

Artes Gráficas Resma - Prol. Marqués de la Hermida, s/n - 39011 Santander 1987

I N D I C E

	Págs.
 EN MEMORIA DE RAFAEL GONZALEZ ECHEGARAY	
José Luis Casado Soto	9-15
 LA CARTA MAPAMUNDI DE JUAN DE LA COSA	
Ricardo Cerezo Martínez	17-56
 RECONSTRUCCION DE LAS REALES ATARAZANAS DE GALERAS DE SANTANDER	
José Luis Casado Soto	57-84
 LA OBRA DE LOS MUELLES DE LAREDO EN LOS SIGLOS XVI-XVII	
Manuel Vaquerizo Gil	85-185
 CANTABRIA PISA LOS UMBRALES DE LA ERA DE LA AVIACION	
Emilio Herrera Alonso	187-205
 CONTRIBUCION AL CONOCIMIENTO DE LOS MAMIFEROS MARINOS DE LAS COSTAS DE CANTABRIA	
Gerardo García-Castrillo Riesgo	207-236
 DOCUMENTACION	
 TRAGEDIAS EN LAS VILLAS MARINERAS DE CANTABRIA ANTERIORES AL SIGLO XIX (Cuarta parte)	
Fr. José María Alonso del Val, O. F. M.	239-271
 LA MAR EN LOS LIBROS DEL CONCEJO DE AJO (1611-1814)	
Luis de Escallada González	273-308

EN MEMORIA DE RAFAEL GONZALEZ ECHEGARAY

JOSÉ LUIS CASADO SOTO

Nos ha dejado Rafael González Echegaray director y fundador del Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa», cuyo órgano de expresión es esta publicación. Donde hasta ayer estuvo el guía y el amigo, hoy queda la ausencia irreparable de su persona. Pero Rafael con su actividad apasionada, ingente y discreta ha tenido la generosidad de legarnos una extensa y valiosa obra, producto de más de cuarenta años de estudio dedicados a la historia de los hombres de la mar y sus barcos.

Rafael González Echegaray nació en Santander el 24 de septiembre de 1923, en el seno de una familia de comerciantes y literatos entre los que no faltaban ascendientes marinos. Transcurrió su infancia en la calle Méndez Núñez, donde quedó su espíritu para siempre impregnado del salitre de las machinas y del trasiego portuario. A los trece años, estando en casa de unos parientes fue testigo de excepción del tristemente famoso bombardeo de Guernica pues, hallándose en unos prados alejados a la villa, cuando llegaron los aviones, en vez de tumbarse boca abajo como prudentemente le aconsejaron, él se puso mirando al cielo.

Concluída la Guerra Civil se hizo oficial de la Marina Mercante en la secular Escuela de Náutica de Santander. Navegó en diferentes barcos de la matrícula pejina y la bilbaína por los siete mares, a la vez que estudiaba la carrera de Derecho. Al final de los años cuarenta recaló definitivamente, centrando su actividad en tierra, aunque la mar siguió siendo objeto de todos sus afanes, ya que substituyó las singladuras sobre las olas por la brega en los dos campos en que se fue dejando la vida desde entonces: el del Derecho y el de la Historia Marítima.

De su actividad como abogado, fundamentalmente jusmarinista, dan buena cuenta los cargos que ha desempeñado a través de los años.

— Profesor de Economía Marítima en la Escuela de Náutica de Santander y en la Escuela de Guerra Naval.

- Director de diversos cursos sobre Derecho Marítimo patrocinados por la Universidad Menéndez Pelayo y otras instituciones.
- Director de la Compañía Trasatlántica.
- Consejero de la Empresa Nacional Elcano.
- Fiscal Municipal de Santander.
- Vocal de la Asociación de Navieros Españoles.
- Asesor Letrado de la Asociación de Armadores y Consignatarios del puerto de Santander.
- Secretario de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander.
- Miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo.
- Miembro fundador y titular de la Asociación Española de Liquidadores de Averías.
- Miembro de la «Associations of Average Adjusters» de Londres.
- Miembro titular de la «Association Internationale des Despacheurs Europeens» de Amberes.

Merced al prestigio logrado como profesional, fue llamado al desempeño de altas responsabilidades políticas en los primeros años sesenta:

- Delegado provincial del Ministerio de Educación y Ciencia en Santander.
- Presidente de la Diputación Provincial de Santander.
- Gobernador Civil de Tenerife.
- Procurador en Cortes durante la IX y X Legislatura del régimen anterior.

Cantabria debe a su celo y dedicación la firma de los importantes convenios con el Estado que hicieron posibles el Centro Médico «Marqués de Valdecilla», y la Universidad de Santander, el nuevo Laboratorio Oceanográfico y el Museo Marítimo del Cantábrico.

Aunque, en su modestia, rechazaba el adjetivo de historiador, refugiándose en el de cronista, la verdad es que la vocación de historiador fue la más profunda y constante de su vida, determinando su quehacer desde la adolescencia, cuando anotaba en el papel de la pared de su habitación los nombres de los vapores de la matrícula blanquirroja. Entre aquellos años mozos y la plena madurez en que se ha ido, transcurrió casi medio siglo de investigación pertinaz y escrupulosa, que fue dando a las linotipias, primero en la prensa diaria (más de cuatrocientos artículos y colaboraciones), después en las más prestigiosas revistas de la especialidad (más de cien artículos de investigación histórica) (1) y, en fin, a través de sus veintisiete libros:

- *Cincuenta años de vapores santanderinos*. (1951).
- *Resaca* (1960)
- *Los Tres Comillas* (1961)
- *Naufraios en la costa de Cantabria* (1963, ampliado en 1976)
- *La Marina Cántabra desde el vapor* (1968)
- *Nueve historias de barcos* (1968)
- *Santoña, base naval en la guerra carlista* (1968)
- *Capitanes de Cantabria* (1970)
- *Concha Espina y su pueblo* (1970)
- *Por más valer* (1972)
- *Santander y la guerra de Africa* (1972)
- *La Marina Francesa en Santander* (1972)

La Revista General de Marina (1947-1985), Economía Montañesa (1949-1965), Vida Marítima (1952-1954), Rumbo (1953-1955), Nautilus (1955-1956), Oficema (1958-1976), Cantabria (1960-1964), The Belgian Shiplover (1963-968), Actualidad Económica (1962), Fanal (1965-1966), «VOMM» (1972), Metalurgia y Electricidad, Historia y Vida (1977), España Pesquera (1977), Anuario del Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa» (1977-1983), Revista de Historia Naval (1983-1985). Además de los artículos publicados en la prensa diaria: Alerta (Santander), «ABC» (Madrid), Solidaridad Nacional (Barcelona), El Vigía (Barcelona), El Correo Español - El Pueblo Vasco (Bilbao).

- *El Consulado de Bilbao y la Asociación Vizcaína de Capitanes* (1976)
- *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil* (1977)
- *Balleneros Cántabros* (1978)
- *Alfonso XIII, un rey y sus barcos* (1978)
- *El Astillero de San Martín* (1979)
- *La Galerna del Sábado de Gloria* (1981)
- *Un retazo de Historia santanderina* (1981)
- *Tres chispazos de Historia* (1982)
- *Tres remolques* (1982)
- *El buque en la Armada Española* (en colaboración) (1982)
- *Escala en Vigo* (1983)
- *De Santander a Santiago* (1984)
- *Historia del Real Club Marítimo* (1984)
- *El puerto de Santander. Retazos de una crónica* (1985)
- *Historia de la Marina en la Guerra Civil*, que ha dejado inédita.

Con esta enorme producción, fruto de una capacidad de trabajo asombrosa, plasmada con gracia y galanura literarias, nos deja ricos de saber y conocimientos a sus contemporáneos y a los que han de venir.

A tal patrimonio hay que añadir casi un centenar de conferencias impartidas en su patria chica, en el resto de España y en el extranjero, en las que siempre lograba seducir al auditorio, gracias a la apasionada sencillez coloquial con que enmascaraba su gran erudición.

Consecuencia de tanta actividad científica y literaria fue su adscripción a diversas instituciones, entre las que destacan:

- Miembro del Centro de Estudios Montañeses.
- Director y fundador del Instituto de Estudios Marítimos. «Juan de la Cosa».

- Director del «Grupo Oquendo», del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vocal del Patronato del Museo Naval de Madrid.
- Académico correspondiente de la Real de la Historia.
- Consejero de Número de la Institución Cultural de Cantabria.
- Miembro del Instituto de Estudios Colombinos de La Gomera.
- Miembro del Instituto de Historia de Rosario, Argentina.
- Miembro del «Belgian Nautical Research Association» de Bruselas.
- Miembro del «International Naval Research Association» U.S.A.
- Miembro de la «National Geographic», U.S.A.

Por su labor como historiador se le concedió en tres ocasiones el Premio Nacional «Virgen del Carmen» (1963, 1969 y 1978) y también el Premio Nacional Roger de Lauria (1972). Además ostentaba la Gran Cruz del Mérito Civil y la Gran Cruz del Mérito Naval, así como otras varias condecoraciones menores y conmemorativas. Era Socio de Honor de la Asociación Profesional de Capitanes de la Marina Mercante y del Real Club Marítimo de Santander.

Desde este rincón que Rafael González Echegaray hizo posible, aunque doloridos y abrumados por su irreparable pérdida, intentaremos hacer realidad lo que, sin duda, fue uno de sus sueños más queridos, convertir el Museo Marítimo del Cantábrico en un centro valioso de investigación y cultura marítimas. Para ello contamos con la ayuda de todos los amantes de la mar, que, inevitablemente, también eran sus amigos. Estamos firmemente convencidos de que es el mejor homenaje que podemos rendir a su memoria.

JUAN DE LA COSA Y SU CARTA MAPA-MUNDI

RICARDO CEREZO MARTÍNEZ

Excmo. Sr. Presidente, Excmos. Sres., Sras., Sres.:

Ante todo quiero manifestar mi profundo agradecimiento al Sr. Presidente del Consejo de Gobierno de Cantabria, al Rector de esta Universidad y a los organizadores de este acto por ofrecerme la oportunidad de sumarme activamente al homenaje póstumo que la ciudad de Santander ofrece a su ilustre hijo el Excmo. Sr. D. Rafael González Echegaray, nuestro querido amigo y compañero, que la muerte inesperada arrancó de entre nosotros.

Reitero mi agradecimiento porque yo me encontraba en deuda moral con Rafael desde que fui designado miembro del *Instituto de Estudios Marítimos «Juan de la Cosa»*. Quedó pendiente mi presentación formal en el Instituto y la aportación de un trabajo apropiado a los fines del mismo. Acepté doblemente complacido la ocasión de saldar mi deuda con Rafael y con el Instituto cuando se me ofreció el honor de participar en este acto.*

Empeñado en la búsqueda de un tema original, me vino a la mente el interés de Rafael González Echegaray por que se hiciera un estudio sobre Juan de la Cosa, titular de nuestra corporación, y de su célebre carta. Y no le faltaba razón porque se ha escrito y dicho mucho sobre esa carta mapa-mundi, pero el estudio ponderado y profundo que merece, conforme al lugar principal que ocupa en la historia de la cartografía, está aún por hacerse.

No voy, por supuesto, a presentar aquí ese estudio. Sería pretencioso e inoportuno. Sólo haré el resumen de un trabajo en ciernes y trataré de definir la perspectiva histórica desde la que hoy hemos de contemplar esa carta, basado en los dictados de la crítica histórica.

* Se refiere a la *Sesión necrológica de recuerdo y homenaje al Excmo. Sr. D. Rafael González Echegaray*, que tuvo lugar el día 27 de enero de 1986 en el Aula Magna de la Escuela Técnica Superior de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Cantabria.

Trazos profesionales de Juan de la Cosa.

Juan de la Cosa —o Juan Vizcaíno— es uno de los personajes más importantes de la época de los descubrimientos geográficos en el Nuevo Mundo, por su participación directa en ellos desde el primer viaje de Cristóbal Colón, por su cooperación en los planes de exploración del Rey Católico, a partir de la tercera expedición del Almirante, y por haber legado a la posteridad uno de los testimonios gráficos más valiosos de la historia de la humanidad, en general, y de la historia de la Geografía en particular. Sin embargo, su nombre sonó poco en la historia hasta que en 1832 el barón Walkenaer y Alejandro von Humboldt descubrieron que un viejo pergamino adquirido por aquél —casualmente, y con un precio módico— era nada menos que una carta portulana de finales del siglo XV en la que por primera vez aparecían representadas tierras de América. Quizá el olvido de Juan de la Cosa por parte de los historiadores se deba al hecho de que ocupara puestos secundarios en los acontecimientos singulares en los que intervino; o es posible que su carácter reservado, manifiesto en la inexistencia de testimonios propios a pesar de convertirse en hombre de confianza de los mismos reyes, en particular de la reina Isabel, fiada de su lealtad y competencia profesional.

De la persona de Juan de la Cosa se sabe tan poco que incluso su lugar de nacimiento se ignora; santanderinos —santoñeses— y vizcaínos han disputado el honor de su procedencia, pero los únicos datos que históricamente pueden probarse —hasta ahora— son que en Santoña existía un barrio de La Cosa, que este apellido aparece con profusión en la villa Cantábra desde el siglo XIV en adelante, que una carta de la reina Isabel dada en Laredo en 1496 considera a Juan de La Cosa y su mujer Juana del Corral, vecinos del puerto de Santoña y además, que en 1492 y años siguientes era vecino del Puerto de Santa María, lugar en el que trabajó su célebre carta, según está escrito en ella. Su vecindad en este puerto andaluz se explica por la radicación en el siglo XV de comerciantes y mareantes cántabros y extranjeros en las villas y ciudades costeras de la Castilla marítima del sur —Palos, Puerto de Santa María y Cádiz, principalmente— donde se desarrolla gran actividad marinera: aplicadas a las faenas de la pesca, al comercio, a las empresas de rescate llevadas a cabo en las costas africanas —desde Berbería hasta el golfo de Guinea— y a las expediciones y carácter

más o menos pirático y el tráfico de esclavos. Todas ellas actividades necesitadas de estructuras de apoyo a la construcción naval, al aprendizaje de la náutica, comprendido el trazado de cartas de marear, necesarias para navegar en un Océano, al que se está convirtiendo progresivamente en vía importante de comunicación para españoles y portugueses para acceder a las islas Madera, Canarias, Cabo Verde y San Jorge Mina, alcanzadas por los navegantes lusos en 1471.

La práctica de la cartografía en el entorno costero andaluz se confirma con diversos testimonios, entre ellos el que Cristóbal Colón se dedicara a trazar cartas para subsistir mientras esperaba la resolución de los Reyes Católicos sobre su proyecto de llegar a la India navegando hacia poniente; años después el mismo Almirante envió una de sus cartas a Palos para que un piloto hiciera una copia para el secretario del embajador de Venecia en España (1). En una región de economía en auge y dependiente del mar, como es ésta a finales del siglo XV, existieron hombres dedicados a las tareas remunerativas del trazado de cartas como sucedía en otras partes donde el mar era principal fuente de riqueza.

Como miembro de la comunidad andaluza de mareantes, maestre —dueño— y capitán de una nave, no cabe pensar que Juan de la Cosa fuera lego en las prácticas de la náutica, incluida la del trazado de cartas, al menos al nivel propio de los pilotos de la época. No podía ser un principiante que aprendiera de Colón las técnicas de la navegación y de la cartografía convirtiéndose en unos pocos meses —los del primer viaje del Almirante en *maestro de hacer cartas*, a quien éste confiara el trazado de sus propias cartas náuticas en el segundo viaje; *el Almirante mostraba al dicho Juan de la Cosa las cartas de marear que hacía e Juan de la Cosa las dibujaba* (2). Es muy verosímil que Juan de la Cosa perfeccionara técnicas cartográficas y de práctica de navegación en sus relaciones profesionales con Colón en el curso del primer viaje a las Indias, pero esto no impide que aquél supiera *echar el punto* en la carta como cualquier otro *marinero*, es decir como un piloto, porque eso significaba entonces el ser *marinero*, hombre práctico en la navegación,

(1) FERNANDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de viajes y descubrimientos*, tomo I (Introducción).

(2) Probanzas hechas en Santo Domingo con los testigos de D. Diego Colón, 16 de junio de 1512. (Citadas por SEGUNDO DE ISPIZUA en *Los vascos en América*, vol. IV, p. 1.180).

no un mero tripulante sin cualificación alguna en las artes náuticas. De no ser así, es decir, de no ser Juan de la Cosa un hombre experto en estas materias —e incluso conocedor de la cosmografía— sería inimaginable que en la segunda expedición colombina se le viera *platicar con el dicho Almirante sobre muchas cosas de lo por descubrir* (3).

Quizá fuera Juan de la Cosa el *piloto de la «Capitana» donde venía Cristóbal Colón* (4) que en varias ocasiones —25 de septiembre y 1 de octubre de 1492— calculó las posiciones en la carta de marear que servía de referencia al Almirante para contrastarlas con las suyas. Así debió ser a tenor de la relación nominal de los tripulantes en las naves del primer viaje —elaboradas meticulosamente por miss Alicia Gould (5)— de la cual se deduce que en la *Santa María* no iba otro marinero que el maestre Juan de la Cosa.

Pero aparte de la pericia náutica de Juan de la Cosa anterior a sus relaciones con Colón, el hecho de que éste le elija como maestro de hacer cartas en su segunda expedición a las Indias indica que hay en él una aptitud que rebasa la mera práctica de la navegación y las faenas marineras; es la cosmografía y el trazado de cartas —náuticas y geográficas— la vocación que le va a convertir en uno de los personajes más destacados de la época de los descubrimientos. Y no sólo por ser el autor de un documento cartográfico excepcional, sino también por ser él mismo descubridor y consejero de Fernando el Católico en los planes de exploración acordados en las reuniones de la Junta de Burgos —en 1508— conjuntamente con hombres de su misma categoría como son Vicente Yáñez Pinzón, Juan Díaz de Solís y Américo Vespucio, florentino con carta de naturaleza española, primer piloto mayor de la Casa de la Contratación.

Las actividades de Juan de la Cosa al servicio de la Corona no se limitan al campo de la cartografía sino también al de las exploraciones geográficas, a la defensa del tráfico marítimo, a la vigilancia de costas

(3) Pleitos del Almirante, tomo II, p. 404 (citado por ISPIZUA, op. cit., p. 226).

En las Probanzas y Pleitos citados hay múltiples testimonios sobre las actividades de Juan de la Cosa en relación con la navegación y la cartografía.

(4) BARTOLOME DE LAS CASAS, *Historia de las Indias*, tomo I, cap. XXXVIII, y *Diario del primer viaje*.

(5) Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXV (1944).

y a la información, estas últimas en 1503 para averiguar en Lisboa —por encargo de la Reina— los propósitos portugueses de organizar expediciones secretas hacia poniente (6) después del descubrimiento de tierras al sur de la línea equinocial por parte de Cabral. A su regreso a España presenta a la Reina dos cartas de marear *sobre el aviso del Brasil e indios que los portugueses avian traído* (7) informándola cumplidamente y ganándose la confianza de la soberana. El coste de estas cartas figura en el libro de Tesorería de la Casa de la Contratación por un importe de *dos mill y seiscientos y veinte y cinco maravedis* (8) que se abonan en nombre de Juan de la Cosa a un tal Niculose Espíndola por encontrarse aquél en Sevilla, seguramente preparando las cuatro carabelas con las que ha de cumplir una misión de vigilancia en aguas del Océano.

Con todo esto Juan de la Cosa es el navegante español de la primera época de los descubrimientos que realizó más viajes a las Indias occidentales: siete, según constatan Fernández de Navarrete (9) y otros autores, es decir tres más que Cristóbal Colón:

- 1592-1593 En el primer viaje de Colón, como maestre y piloto de la nao *Santa María*.
- 1493-1496 En el segundo viaje del Almirante, como maestro de hacer cartas.
- 1499-1500 Con Alonso de Hojeda, como piloto mayor de la expedición a las tierras descubiertas por Colón en su tercer viaje.
- 1500-1502 Como piloto mayor y socio de la expedición de Bastidas a Tierra firme.
- 1504-1506 Al mando de cuatro carabelas a Urabá para hacer acto de presencia e impedir un supuesto asentamiento de los portugueses.
- 1507-1508 Al mando de dos carabelas vigila la zona comprendida entre Cádiz y cabo San Vicente en espera de una flota de Indias para darle protección. Después marcha a Tierra Firme para afirmar la presencia española en aquella región.

(6) PUENTE OLEA, M. *Los trabajos cartográficos de la Casa de la Contratación*.

(7) ARCHIVO DE INDIAS 39-2-1/8, año 1503. Citado en *Enumeración de libros y documentos concernientes a Cristóbal Colón y sus viajes*, Madrid, 1892.

(8) *Ibidem*.

(9) *Colección de viajes de descubrimiento*,

1509-1510 Al mando de un navío y dos bergantines —con 200 hombres— para asegurar, con Hojeda, la posesión de los territorios de Urabá.

Para terminar con esta breve semblanza profesional de Juan de la Cosa conviene precisar dos cuestiones que han merecido en otros tiempos opiniones contradictorias y que no por considerarse solventadas deben darse al olvido. Está suficientemente claro que el maestro de la nao *Santa María* del primer viaje de Colón es la misma persona que el maestro de hacer cartas de la segunda expedición colombina; Antonio Ballesteros Baretta (10) y Roberto Barreiro (11) dilucidaron ya este asunto rebatiendo los argumentos de quienes opinaban que eran dos personas distintas. Si existió otro Juan de la Cosa o un Juan Vizcaino que figurara en las dotaciones de las carabelas *Niña* o *Cardera* del segundo viaje en nada empaña la identidad del dueño de la *Santa María* con el cartógrafo que colaboró estrechamente con el Almirante en esa segunda expedición.

La otra cuestión que ha de ser comentada es la supuesta desobediencia del maestre que se cita en el *Diario* del primer viaje de Colón en la desafortunada noche del 25 de diciembre de 1492, cuando se perdió la nao *Santa María*. Ese hombre, en caso de ser literalmente cierta la versión que Bartolomé de las Casas transcribe en el *Diario*, no pudo ser Juan de la Cosa, propietario de la nao. En todo caso el *maestro* responsable del hundimiento de la nao, que desatendió las órdenes de Colón, podría ser el contra maestre o el guardián de turno como encargados de cuidar la maniobra y de atender a las actividades marineras en puerto, en los fondeaderos y durante la navegación, pero no el mismo maestre de la nave aunque interviniera en la dirección de esas tareas cuando lo consideraba conveniente.

Según consta en el *Diario*, la mar en esa noche era *calma* hasta el punto de que el «marinero» que gobernaba la nao acordó irse a dormir. No existía peligro alguno que pudiera infundir el pánico en el propietario de la nao induciéndole a abandonarla en un batel desobedeciendo las órdenes que dio el Almirante para ponerla a salvo. En estas circunstancias es inimaginable que el avezado marino que era Juan de la Cosa

(10) *La Marina Cántabra y Juan de la Cosa*, Santander 1954: *La Marina Cántabra desde sus orígenes al siglo XVI*, Santander 1968.

(11) *Juan de la Cosa y su doble personalidad*, Madrid 1970.

escapara en un esquife dejando su preciada nao a la deriva, junto a la costa, abatiendo placenteramente, en aguas tranquilas, hacia los bajos de arena.

Difícilmente se comprende, además, que Colón aceptara en la carabela *Niña* a un Juan de la Cosa responsable de la catástrofe conviviendo con él durante el regreso a España. De ser así lo habría dejado en el fuerte de *Navidad*, donde quedaron la mayor parte de los tripulantes de la nao perdida. El que a su regreso a España no se exijan cargos a Juan de la Cosa por desobediencia al Almirante, como se hace con Martín Alonso Pinzón, el que a petición propia los Reyes le indemnicen por la pérdida de su nao, y el que Cristóbal Colón lo designe maestro de hacer cartas en el segundo viaje a las Indias, son razones suficientes para desacreditar el supuesto de que Juan de la Cosa fuera el irresponsable que abandonara su propia nave hasta el extremo de dejarla hundir cuando le hubiera sido fácil salvarla.

Las exploraciones anteriores a la confección de la carta de Juan de la Cosa.

La historia de la carta de Juan de la Cosa comienza con el primer viaje de descubrimiento de Cristóbal Colón. De la información recopilada por el Almirante y por él mismo, tanto náutica como geográfica y toponímica —porque de la Cosa utiliza en su carta muchas denominaciones de origen indiano— nacerá el monumento cartográfico que el cántabro culminará al cabo de ocho años.

El primer jalón geográfico descubierto el 12 de octubre de 1492 es, como se sabe, la isla de Guanahani, que Colón bautiza con el nombre de San Salvador —los ingleses la bautizaron después Watling borrando de la historia uno de los símbolos señeros de la civilización occidental— perteneciente al grupo de las Lucayas o Bahamas; el día 15 es descubierta la isla a la que se le da el nombre de Santa María de la Concepción; el 16 los exploradores avistan la isla de Yumay nombrada Fernandina, hoy llamada Long Island; el 19 Samoeto, bautizada la Isabela, hoy Crooked; y el 28 descubren y bojean parte de la costa NE, de la isla de Cuba, que Colón denomina Jwana en honor del príncipe heredero. Pero él cree que es la isla de Cipango si bien más tarde quedará convencido de que forma parte del continente asiático. El 5 de diciembre se

descubre Haití, bautizada La Española (12), en cuya costa norte vara, desafortunadamente, la nao *Santa María*, construyéndose con sus restos el fuerte de *Navidad* que Colón deja guarnecido con 39 hombres al mando del alguacil Diego de Arana, hermano de Beatriz de Arana, madre de Hernando Colón.

En el segundo viaje, organizado más con fines de usufructo que de exploración, Colón navega desde Canarias a un rumbo más al sur que en el viaje anterior, conforme a las instrucciones selladas que se abren a la salida de la Gomera el 7 de octubre de 1493. La orden es dirigirse a La Española, pero la nueva derrota permite el descubrimiento de un rosario de islas: Dominica, Marigalante, Santa María de Guadalupe, Montserrat, Santa María de la Redonda, San Martín, San Jorge, Santa Anastasia, San Cristóbal, Santa Cruz y el grupo de las Once mil vírgenes; y el 19 de noviembre, Borinquen o San Juan, hoy llamado Puerto Rico.

Después de explorar la costa norte de La Española, para establecer un asentamiento comercial y fundada la ciudad de Isabela (13) —el 6 de enero de 1494—, Colón emprende una expedición de descubrimiento en la que se produce un hecho importante en los anales de las exploraciones en el Nuevo Mundo. El 24 de abril, el Almirante se hace a la vela con tres carabelas desde la ciudad de Isabela para *descubrir la tierra firme de las Indias puesto que ya tenía descubierto parte della el otro viaje que acá primero había hecho el año pasado* (14).

Principia a bojear la costa del sur de Cuba hacia poniente desviándose al sudoeste para reconocer la isla de Jamaica —que denomina isla de Santiago— la cual recorre de oriente a occidente para regresar de nuevo a la *tierra firme a que llama la Juana* (...) *y siguió la costa della al Poniente muchos días, atanto que dijo que por su navegación pasaba de trescientas é treinta é cinco leguas* (...) *después de haber descubierto*

(12) Colón bautiza las islas rememorando al Señor, la Virgen María, el rey Fernando, la reina Isabel y el príncipe heredero. Pero Juan de la Cosa conserva en su carta los nombres indígenas, salvo La Española, Haití, para asignar este apelativo a una pequeña isla próxima a la de Guanahani.

(13) Como se sabe los indios destruyeron el fuerte de Navidad construido en el anterior viaje y dieron muerte a todos sus ocupantes.

(14) *Información y testimonio de cómo el Almirante fue a reconocer la isla de Cuba quedando persuadido de que era tierra firme*. FERNANDEZ NAVARRETE, M., *Viajes y descubrimientos*, Madrid 1825, pp. 143 y siguientes,

infinitísimas islas —entre ellas la del grupo que bautizó de los Jardines y la Evangelista (15), actual Pinos— (...) *tomó unos indios, los cuales le dijeron que esta tierra andaba la costa de ella al Poniente más de veinte jornadas, ni sabían si allí hacia fin* (...) *anduvo cuatro jornadas más adelante porque todos fueran muy ciertos que era tierra firme* (16).

Transcurridas las cuatro jornadas, el 14 de mayo, Colón decide regresar hacia levante persuadido de que Juana es tierra firme a pesar de que en el acta redactada por Fernando Pérez de Luna —de quien hemos transcrito los párrafos anteriores— se dice a continuación que los indígenas *nunca van tierra adentro, ni saben que sea el mundo, ni dél cuatro leguas lejos de sus casas* (17). Sólo el cansancio soportado por las dotaciones en los avatares de una navegación embarazosa y peligrosa entre la multitud de islotes, escollos y bajos que jalonaban entonces la costa sur de Cuba, y el mal estado de las embarcaciones puede justificar que un hombre tenaz, como demostró ser Colón en el primer viaje, aceptara por buena una información con tan pocas garantías de certeza, más aún cuando había guías indígenas que afirmaban que Cuba era una isla grande (18).

El 12 de junio —1494— convencido, no obstante, de que al fin ha alcanzado Asia, requiere del escribano Pérez de Luna que vaya con *buenos testigos a cada una de las tres carabelas e requiriese al Maestre é compañía, é toda otra gente que en ellas son publicamente que dijese si tenían duda alguna que esta tierra no fuera la tierra firme*. En caso de tener dudas el Almirante *les faria ver que esto es cierto*. Para evitar retractaciones ulteriores se amenaza con imponer *la pena de diez mil maravedis (...) e cortada la lengua* (...). Entre los firmantes del acta redactada por el escribano, el tercero en orden de prelación —tras el piloto Francisco Niño y el maestro Alonso Medel— es Juan de la Cosa.

Item, Johan de la Cosa, vecino del Puerto de Santa María, Maestro de hacer cartas, Marinero de la dicha carabela la Niña dijo que para el

(15) Esta isla, al menos toponímicamente, no figura en la carta de Juan de la Cosa.

(16) *Información y testimonio de cómo el Almirante fue a...*

(17) *Ibidem*.

(18) ROYO GUARDIA, F., *Don Cristóbal Colón, la insularidad de Cuba y el mapa de Juan de la Cosa*, *Revista de Indias*, julio-diciembre, 1968.

BARTOLOME DE LAS CASAS, *Historia de las Indias*, tomo II, capítulo XCV.

juramento que habia hecho, que nunca oyó ni vio isla que pudiese tener trescientas y treinta y cinco leguas en una costa de Poniente a Levante, y aun no acabada de andar; y que veía agora que la tierra firme tornaba al Sur Suduest y al Suduest Oest, y que ciertamente no tenía dubda alguna que fuese la tierra firme, antes lo afirmaba y defendería que es la tierra firme y no isla: y que antes de muchas leguas, navegando por la dicha isla, se fallaría tierra adonde trata gente política de saber, y que sabe el mundo, etc. El contenido de este documento es hoy testimonio fehaciente de que en 1494 muchos opinaban que la tierra bautizada *isla Juana*, en octubre de 1492, era una isla, de otro modo Colón no hubiera promovido el desatino de *legalizar* con una declaración jurada conjunta el carácter continental de esta tierra.

Leyendo el *Diario* del primer viaje de Colón podemos comprobar que el Almirante se refiere repetidas veces a Juana —Cuba— como si fuera isla y como si se tratara de tierra firme; fluctuaba, pues, su criterio en 1492 entre una y otra incertidumbre. Este debatirse entre las dudas, tanto como el deseo de que Cuba fuera parte del continente asiático, el cansancio de las dotaciones después del agotador bojeo de la costa sur de la isla y la fidelidad de los más allegados ayudan a comprender la aceptación formal de ser Juana tierra firme.

Sin embargo, según relata Cuneo, hubo criterios discrepantes, como el del abad de Luxerna —Lucena— *hombre muy culto (...) buen astrónomo y cosmógrafo. Hablando de la costa que nombramos, que habíamos navegado por quinientas cincuenta leguas, y que por esta magnitud era firme, el abad decía que no, pero que era una isla muy grande (...) por esta razón el señor Almirante no lo ha querido dejar venir a España con nosotros por temor de que, al interrogarlo el Rey, su respuesta motivase el abandono de la empresa por parte de este último* (19).

Pedro Mártir de Anglería va más allá en la *Década I* —escrita antes de 1501—cuando, refiriéndose al tercer viaje de Colón, dice: *Los que después la han investigado con más diligencia por causa de utilidad, quieren que sea el continente indio, y que no lo es Cuba, como piensa el Almirante; pues no faltan quienes se atrevan a decir que han dado la vuelta a Cuba* (20).

(19) MICHAEL DE CUNEO, *Carta a Gerónimo de Annari*, escrita en Saona en octubre de 1495, Ms. 1926, MUSEO NAVAL, Madrid.

(20) *Década I*, libro VI, capítulo IV.

En su tercer viaje a poniente —entre 1498 y 1500— Colón recalca al sur de la isla Trinidad, bojea el golfo de Paria y la costa del semicontinente meridional americano hasta el golfo de las Perlas e isla Margarita, dirigiéndose después a la Española. La noticia de haber descubierto una tierra *grandísima*, de la que fluye un gran río —el Orinoco— que parece proceder de *muy lexos* y el supuesto de que *haya otras muchas* —tierras— *en el Austro, de que jamás se ovo noticia* (21), causa sensación en la Corte española donde, el Rey, conocedor de que Sebastián Caboto ha descubierto tierra firme al norte de Cuba y que Vasco de Gama ha encontrado una vía de comunicación con la India por el cabo de Buena Esperanza, teme quedar rezagado en la carrera hacia Oriente.

Si la tierra hallada por Colón es tan grande como él dice, quizá pertenezca a una gran isla o sea una porción de Asia; en este supuesto Cuba puede formar parte de esa isla —o tierra firme— o puede que sea, a su vez, otra isla como la Española. De ser así es preciso encontrar cuanto antes el paso hacia la India. Con este incentivo y los auspicios de la libertad de participación en las empresas de descubrimiento, tuteladas por la Corona desde la suspensión de las atribuciones —otorgadas en 1492— a Cristóbal Colón, a causa del fracaso económico y social del sistema de gobierno y colonización del Almirante, dan comienzo los impropriamente denominados *viajes menores*. La financiación de estos viajes, organizados por particulares, se obtiene con el rescate e intercambio de riquezas con los indígenas abonando los organizadores un gravamen a la Corona, que consigue así reponer la Hacienda y controlar la realización de las expediciones de descubrimiento.

De las seis expediciones que zarpan en los años 1499 y 1500 (22), las dirigidas por Hojeda —con Juan de la Cosa— y Pero Alonso Niño —con Cristóbal Guerra—, provistos ambos de copias de las cartas trazadas por el Almirante en su tercer viaje, explorarán la costa en la misma dirección que siguió éste; las de Vicente Yáñez Pinzón y Diego de Lepe tra-

(21) *La historia del viaje que el Almirante Don Cristóbal Colón hizo la tercera vez que vino a las Indias.*

(22) En mayo de 1499 Alonso de Hojeda y Juan de la Cosa; en junio de 1499 Pero Alonso Niño y Cristóbal Guerra; en diciembre de 1499 Vicente Yáñez Pinzón; en enero de 1500 Diego de Lepe; a últimos de agosto de 1500 Alonso Vélez de Mendoza y Luis Guerra; en el mismo mes y año Cristóbal Guerra realiza su segundo viaje.

tarán de navegar a largo de costa en dirección sur para encontrar el acceso a los países orientales de las especias, en el caso de que la tierra hallada por Colón, sea una gran isla; las otras dos expediciones —la segunda de Cristóbal Guerra y la de Vélez de Mendoza— se omiten aquí por acaecer su represo en 1501, es decir después de publicarse la carta de Juan de la Cosa.

La expedición de Hojeda zarpa del puerto de Santa María el 18 de mayo del año 1499; lleva como piloto mayor a Juan de la Cosa, copartícipe en la preparación de la empresa y compañero de Hojeda en el segundo viaje de Colón. Acompaña a los promotores Américo Vespucio, posiblemente socio financiero de la expedición, constituida, no sin dificultad, por dos carabelas únicas; no más, como suponen algunos historiadores para realzar el protagonismo del florentino quien, sin necesidad de añadidos históricos, acumula méritos suficientes para justificar su fama; no pueden existir, pues, versiones contradictorias de este viaje que justifiquen situaciones dispares.

Después de tomar aprovisionamiento en las islas Canarias, las carabelas de Hojeda arrumban al sudoeste para recalar al término de 24 días en las costas situadas a la altura de la desembocadura del río Amazonas pues, según dice Vespucio, *quince leguas antes de que llegásemos a tierra encontramos agua dulce* (23).

Primeramente navegan siguiendo la costa hacia el sudeste, posiblemente hasta los 4° de latitud sur, frente a la desembocadura del río Jaguaribe —como indica la posición de las dos carabelas que Juan de la Cosa pintó en su carta— e invierten el rumbo para recorrerla en sentido contrario hasta llegar a la isla Trinidad, golfo de Patia y boca del Drago. Reconocen la isla Margarita, golfo de las Perlas, las costas de Cumaná, Caquetios, islas de Curaçao —que Vespucio denomina de los Gigantes— e isla de Aruba. Bojean la fachada marítima de *Venezuela*, cruzan ante el golfo de Maracaibo, bordean la supuesta *isla* de Coquibacoa —que de hecho es una península— rebasan el cabo de la Vela, a la vista del monte de Santa Eufemia, que es el topónimo más occidental que presenta a la carta de Juan de la Cosa en ese tramo de costa, hasta las proximidades de la actual ciudad de Santa Marta.

El mal estado de las carabelas obliga a los expedicionarios a acogerse en la isla Española —puerto Yáquimo, a poniente de la isla— des-

(23) Carta de 18 de julio de 1500.

pués de haber navegado 700 leguas —2.800 millas—, según dice Américo Vespucio. En las 700 leguas navegadas los expedicionarios han reconocido las costas del norte de Brasil, Guayana, Venezuela y buena parte de Colombia; han efectuado en una sola navegación el mayor recorrido de descubrimiento frente a las costas de las Indias occidentales que se haya realizado en el siglo XV.

En la Española permanecen desde el 8 de septiembre (24) de 1499 hasta finales de noviembre dirigiéndose por el canal del Viento a recorrer la costa septentrional de Cuba hasta alcanzar un lugar próximo a la actual Matanzas, como indica la bandera de Castilla que Juan de la Cosa dibuja en su carta. No bojean la isla en la totalidad, lo cual ha proporcionado argumentos a algunos historiadores para negar que el año 1500 sea el de la confección de la carta, ya que la insularidad de Cuba no se comprobó, en su opinión, hasta 1508 cuando el piloto Sebastián Ocampo reconoció todas sus costas.

Al regresar a España, parece ser que los expedicionarios tocaron en la isla del Gato, lo cual, a la vista del dibujo agrandado y próximo a Cuba de la isla de Andros —y pintado de color oscuro como todas las islas convencionales que Juan de la Cosa no considera conocidas cabalmente— nos lleva a suponer que la contornearon por el norte y que el cartógrafo incluyó en el perfil de la misma las actuales de Providencia y Eleuthera. Los expedicionarios llegan a Sevilla a mediados del mes de junio del año 1500.

La expedición de Vicente Yáñez Pinzón —cuatro carabelas— zarpa de Sevilla a primeros de diciembre de 1499 y tras la habitual escala en las Canarias, se dirige a las islas de Cabo Verde con objeto de cruzar el Océano más al sur que sus antecesores. De Santiago —de Cabo Verde— se hace a la vela con rumbo sudoeste el 13 de enero de 1500. Pierde de vista la estrella Polar, cruza la zona de calmas a toda prisa por causa de un temporal y enmienda el rumbo al sursudeste hasta encontrar tierra. Descubre así las costas del Brasil el 26 de enero, tres meses antes que el portugués Pedro Alvarez Cabral, quien accidentalmente las alcanzará el 22 de abril, un poco más al sur —entre los 16° y 17° de latitud— al desviarse hacia poniente en el curso de un viaje a la India al mando de un convoy, cuando navegaba en demanda del cabo de Buena Espe-

(24) Las Casas escribe, sin embargo, que la llegada a puerto Yáquino fue el día 5.

ranza. Pero Cabral cree haber descubierto una gran isla —que bautiza con el nombre de la Vera Cruz— y así lo comunica a la corte portuguesa por medio de Gaspar de Lemos mientras él continua viaje a la India con el convoy de buques que se le ha confiado.

Según las distintas interpretaciones que se dan a las distancias navegadas por Yáñez Pinzón, el lugar de recalada puede ser cualquiera de los situados entre los 5° y 8° de latitud sur, es decir entre el Cabo de San Roque y la ciudad de Fortaleza. Juan de la Cosa escribe frente al cabo en cuestión *este cabo se descubrió en el año de CCCXCIV por Castilla siendo descubridor «Vicentians»*. Desde este lugar remoto la costa, reconoce la desembocadura del río Marañón, descubre después la del Amazonas y prosigue bojeando el litoral hasta el golfo de Paria para dirigirse a las islas de Guadalupe y Puerto Rico, y recorrer después la costa norte de la Española y Cuba hasta Nuevitas. Regresa a España pasando entre Guanahani y la pequeña isla que Juan de la Cosa denomina Haiti al sur de ésta; la llegada a la península es el 30 de septiembre de 1500.

A finales de enero de 1500 parte Lepe —con dos carabelas— desde Sevilla rumbo a las Canarias y Cabo Verde para navegar siguiendo una derrota similar a la de Pinzón. Pero recalca en un lugar de la costa situado más al sur que el alcanzado por éste y profundiza en esa dirección hasta llegar al promontorio oriental sudamericano a la altura del cabo de San Agustín —hacia los 11° grados de latitud sur— apercibiendo el cambio de orientación que presenta la costa en ese lugar, tal como indica Juan de la Cosa en su carta, si bien exagerado hipotéticamente. En el viaje de reconocimiento de la costa que emprende hacia el noroeste cuando invierte el rumbo penetra 70 leguas en el río Marañón y realiza luego el mismo recorrido que Pinzón hasta el golfo de Paria, donde concurren ambos, navegando juntos hasta La Española. Allí se separan para proseguir aquél hasta Cuba mientras Lepe emprende regreso directo a España, donde llega a mediados del mes de agosto.

En el curso de estas expediciones —se ha exceptuado la de Alonso Niño cuya información geográfica fue muy secundaria en relación con los beneficios económicos obtenidos— se reconocen las costas sudamericanas entre los 11° de latitud sur —a la altura del cabo San Agustín— hasta el cabo de la Vela en la península de Guajira, junto al golfo de Maracaibo; es decir toda la costa nordeste de Brasil, la de Guayana y la de Venezuela. La primicia de estos descubrimientos por parte de estos exploradores es hoy unánimemente aceptada por los historiadores a

pesar de los esfuerzos argumentales del portugués Duarte Leite (25) para salvar la anticipación descubridora de Alvarez Cabral. Juan de la Cosa recoge la información de todas estas exploraciones en su carta, rica en topónimos y por tanto matizada en alegorías y definiciones, propias de cada lugar y fecha de avistamiento o bojeo, para lo cual el santoral cristiano es saco inagotable de nombres.

La carta de Juan de la Cosa: consideraciones históricas.

La carta de Juan de la Cosa representa una síntesis de los conocimientos geográficos que se tenían en la Europa de la transición del siglo XV a la centuria siguiente: *el más interesante documento geográfico que nos ha legado el fin de la Edad Media*, al decir de la prensa en 1835, cuando se dio a la publicidad el sensacional hallazgo (26). De su valor histórico se apercibió inmediatamente Alejandro von Humboldt cuando la vio entre los documentos antiguos acopiados por Walkenaer a lo largo de su vida. Hasta entonces la existencia de la carta era totalmente desconocida; ninguna referencia directa se tenía de ella. Después la investigación histórica fue proporcionando noticias y testimonios de su autor, tan ignorado como su misma obra.

La carta de Juan de la Cosa significa la culminación de un sistema de representación empírica de la geografía marítimo-terrestre, que en Occidente —olvidadas las raíces de la geografía matemática de los cosmógrafos de la antigüedad— principia a finales del siglo XII, toma forma sistemática en el XIII, se desarrolla en el transcurso de los siglos XIV y XV e inicia la declinación en el XVI. Comparada esta carta con los mapamundis anteriores del siglo XV se comprende tanto el extraordinario cambio del concepto cosmográfico de este planeta como las posibilidades de utilización de las representaciones trazadas por el sistema portulano, es decir por rumbo y distancia, como producto de una práctica náutica suministradora de datos progresivamente contrastados y depurados por los cartógrafos.

(25) *Historia da colonização portuguesa do Brasil; Descubridores do Brasil*, 1931.

(26) Escrito en *La Press* de París. Citado por Cesáreo FERNANDEZ DURO en su *Disquisición Segunda*.

Sin embargo, los mayores méritos históricos y científicos de la carta no residen sólo en que su autor haya sabido reunir y componer la información geográfica de los continentes viejos, sino también en haber logrado ampliarla con los jalones geográficos que se han descubierto hasta finales del año 1500, coherentemente, en unidad con la porción o porciones del que aun se desconoce y conforme con el sentido global que sustentan las ideas cosmográficas de la época. Desde los puntos de vista científico y geográficos actuales esta cuestión puede pasar desapercibida o aparecer minimizada, pero resulta fundamental en el proceso de desarrollo de la cartografía.

Desde que Juan de la Cosa realizó con Colón el primer viaje a las Indias su labor cartográfica fue continua, de ahí la fama adquirida entre sus coetáneos. El mismo Colón consultaba las cartas del «Vizcaíno» y comparaba las posiciones calculadas en la carta de marear en los dos viajes que hicieron juntos. Pedro Martir de Anglería dice a este respecto: *De entre todas —las cartas— conservan como más recomendables las que compuso aquel Juan de la Cosa (...) y las de otro piloto llamado Andrés Morales (...) porque estaban reputados por más entendidos que los demás en Cosmografía naval* (27). Y en relación más directa con la célebre carta acabada al regreso del viaje de Juan de la Cosa con Hojeda, el piloto Pedro de Ledesma declara que Juan Vizcaíno y Hojeda *traían pintada «la costa descubierta» en las cartas de marear* (28), testimonio confirmado por otro piloto, Juan de Jérez que contempló *la carta que Juan de la Cosa hizo en aquel viaje y vio en ella la «costa que descubrió»* (29).

Respecto al siguiente viaje de Juan de la Cosa a las Indias —realizado en 1501 —el mismo Juan de Jerez manifiesta que el litoral de Urabá no estaba aún descubierto por *ninguna persona, porque este testigo había visto muchas cartas de navegar de aquella costa, e ninguna de ellas estaba escrita la dicha provincia, hasta quel dicho Rodrigo de Bastidas e Juan de la Cosa la pusieron en «su carta de aquel viaje»* (30). Estos testimonios, aun sin referirse en concreto a la carta en cuestión

(27) *Década Segunda del Nuevo Mundo*, libro X, capítulo I.

(28) Probanzas hechas en Santo Domingo el 7 de diciembre de 1512. Citada por ISPIZUA en *Los vascos en América*, volumen IV.

(29) *Ibidem*.

(30) Probanzas del Fiscal hechas en Santo Domingo en 10 de noviembre de 1513. Citada por ISPIZUA, op. cit.

—seguramente desconocida por los declarantes, refutan por anticipado las dudas expresadas por algún que otro comentarista siglos después respecto a la veracidad de la fecha —de 1500— escrita por el autor al pie de la viñeta de San Cristóbal, sin haberse molestado siquiera en estudiar la carta original.

Supone Fernández Duro (31) que esta carta formó parte de la colección de padrones reales conservados en la Casa de la Contratación, sin embargo el que sea del tipo atlas —como manifiesta la multitud de grabados ilustrativos que la adornan— indica que se trazó más con el propósito de presentar información adicional a algún personaje importante que con el fin de ser empleada como ayuda a la navegación. Las cartas náuticas propiamente dichas son de presentación sobria, más en consonancia con la intención práctica que presidía su trazado. Por otra parte, los padrones estaban complementados con los diarios de registro en los que se describían las *islas, bahías, baxos y puertos* (32) contenidos en las cartas y no hay noticia de que existiera ningún diario adscrito a esta carta.

Es posible, no obstante, que aún no siendo un auténtico padrón real la carta formara parte de los materiales custodiados en la Casa como legado de quien en su día fuera su destinatario, quizá el obispo Fonseca encargado de regir los asuntos de Indias desde 1493, a raíz del segundo viaje de Cristóbal Colón. Fonseca tenía a su disposición una buena colección de *indicadores* —o cartas— según nos dice Pedro Martir de Anglería: *Fui a verme con el prelado de Burgos, patrono de estas navegaciones. Encerrándonos en una habitación tuvimos en las manos muchos indicadores de estas cosas; una esfera sólida con estos descubrimientos y muchos pergaminos que los marinos llamaban cartas de marear* (33).

Pero aún no siendo propiamente un padrón real ni una carta destinada a fines de navegación, la concepción cosmográfica de la carta de Juan de la Cosa manifiesta una pauta incorporativa de información que se continuará en los talleres cartográficos de la Casa de la Contratación hasta que se extinga. El monumento cartográfico elaborado pacien-

(31) Op. cit.

(32) *Recopilación de Indias*, ley 12, libro VIII, título XXIII.

(33) *Décadas*.

temente por Juan de la Cosa —o por dibujantes bajo su dirección— conforme al ancestral método de recopilación de datos obtenidos por los pilotos en sus diarios de navegación, cartas de marear y derroteros, es un modelo de representación gráfica que se anticipa a la normativa que años después promulgará el Rey Católico para que el primer piloto de la Casa —Américo Vespucio— y sus sucesores ordenen las informaciones recopiladas rutinariamente por los navegantes para trazar los padrones reales.

Se ignora cómo salió de España la carta de Juan de la Cosa, pero existen muchas posibilidades de que su desaparición se consumara en uno de los tantos expolios que sufrió la Casa de la Contratación desde que en 1596 el cosmógrafo napolitano —al servicio de la Casa— Domenico Vigliarolo realizara el primer saqueo documental escapando a Burdeos *con los papeles y patrones que tenían secretos de navegación a las Indias* (34), con objeto de venderlos a buen precio a los que deseaban conocer las derrotas de navegación a América, Filipinas y Molucas. Si la carta, por pertenecer a un personaje insigne de la Corte no estuvo nunca en la Casa de la Contratación, las vicisitudes de su desaparición pueden ser tantas que no cabe especular sobre ellas.

De las circunstancias de la recuperación para la historia de la carta de Juan de la Cosa dieron en su momento cumplida noticia M. de la Roquette, vicepresidente de la *Comisión centrale de la Société de géographie* (35), y nuestro historiador Cesáreo Fernández Duro (36). De la importancia del hallazgo —que tuvo lugar en 1832 cuando, por un módico precio, el barón Walkenaer la adquirió de un ignorante chamarileiro— se apresuró a dar testimonio Alejandro von Humboldt en su *Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent*, publicado en 1833, y en las varias reproducciones que del original realizó —a escala mitad fraccionado en tres partes— entre 1836 y 1839. Desde entonces, los escritos de autores especializados en la historia de la cartografía han sido muchos, pero el detenido estudio cartológico que merece este singular documento aún no ha visto la luz.

(34) Denuncia del piloto mayor, Rodrigo Zamorano, dirigida por escrito a los jueces de la Audiencia de la Contratación.

(35) *Bulletin de la Société de géographie*, París, mayo 1862.

(36) FERNANDEZ DURO, C., Segunda *Disquisición náutica*, Madrid 1876.

La carta de Juan de la Cosa; consideraciones cartológicas.

La carta que Juan de la Cosa concluyó al regreso de su viaje realizado con Alonso de Hojeda —en el curso de los trece meses comprendidos entre el 18 de mayo de 1499 y mediados de junio de 1500— está trazada sobre dos hojas de pergamino adheridas sobre una pieza de cuero formando un rectángulo de 1,83 por 0,96 metros. El trazado general de la carta se enmarca en dos circunferencias determinadas cada una de ellas por 16 rosas de vientos, situadas alrededor de dos centros —señalados por otras dos rosas de vientos—, una al sur de la India, la otra en la parte central del Océano, distinguida la última con una imagen de la Virgen María. Es, como puede verse, una carta portulana —trazada por rumbo y distancia— que representa la casi totalidad superficial del mundo; pero dentro del tipo portulano pertenece a la clase de cartas *atlas* por el carácter de sus ilustraciones complementarias con motivos de índole geográfica, humana, política y económica.

Pero esta carta presenta una singular novedad respecto de las portulanas clásicas: es el trazado del Ecuador —o Línea equinocial— y el trópico de Cáncer, éste sirviendo de eje central del rectángulo que configura la totalidad de la carta; sobre el extremo occidental del trópico aparece pintada una viñeta con la imagen de San Cristóbal llevando sobre los hombros al Niño Jesús —alusión evidente a Cristóbal Colón— con una leyenda al pie que dice: *Juan de la Cosa la fizo en el Puerto de Santa María en anno de 1500.*

Otra particularidad de la carta es la de presentar un meridiano que pasa por el archipiélago de las islas Azores. En el Océano se ven rostros que soplan los vientos *bóreas* —norte—, *céfiro* —poniente—, *austro* —sur— y *libonoto* —suroeste—, cada uno de ellos en los lugares en que prevalece su presencia. En el Océano y en el Indico aparecen varias naos y carabelas y unas cuantas banderolas jalonan en islas e Indias occidentales los recientes descubrimientos españoles e ingleses, éstos a la altura de una leyenda que dice *mar descubierto por los ingleses.*

La carta de Juan de la Cosa tiene dos escalas de medidas itinerarias situadas en la parte superior e inferior cuyas divisiones miden 50' millas romanas (37). La longitud de las divisiones presenta diferencias de unas

(37) La milla romana equivale a 1.480 m.

a otras como puede apreciarse mediante una simple inspección visual. Pero este no es defecto exclusivo de esta carta puesto que se observa en otras muchas anteriores y posteriores a ella, y no se debe sólo a la deformación de los pergaminos sino también a motivos de trazado originales.

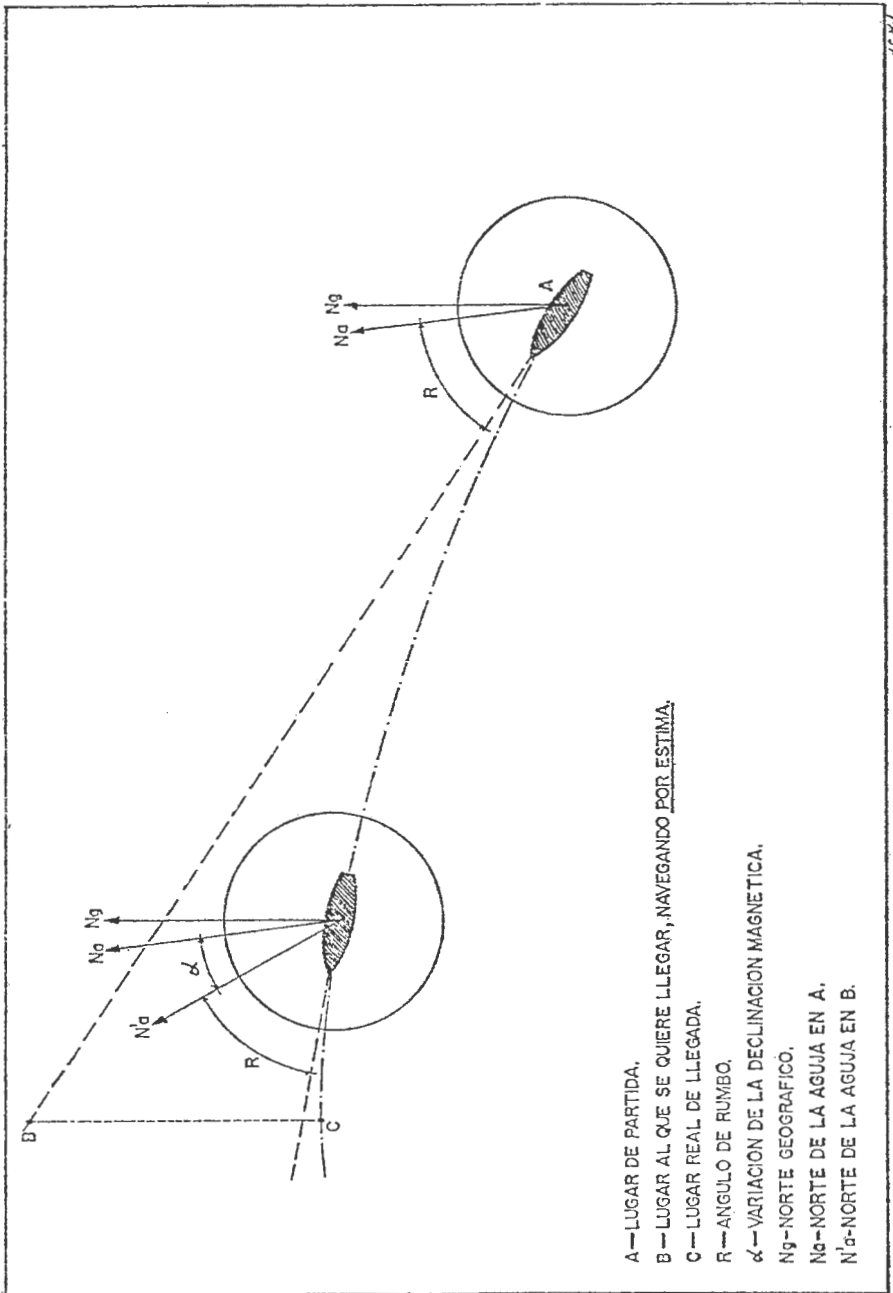
Esta aparente negligencia en el dibujo de las escalas gráficas no es más que una *respuesta* a las mínimas exigencias de exactitud métrica en una época en que la técnica y los instrumentos de medida sólo permiten obtener valores muy aproximados de ángulos y longitudes: el astrolabio, el cuadrante y el cálculo a ojo de las distancias navegadas no facilitaban el cálculo preciso de las posiciones en la mar, de modo que los puntos de *estima*, primero, y de *escuadria*, después, no eran más que apreciaciones groseras del lugar en que se encontraba la nave cuando se echaba el punto. No se ha de perder de vista que la esencia práctica de las cartas portulanas reside en la *isogonalidad* más que en la precisión en las medidas itinerarias.

Toda carta portulana *contiene* un módulo que permite convertir medidas itinerarias —lineales— en angulares y viceversa; de no ser así no se habría logrado la representación fiel de los perfiles costeros terrestres ni se explicaría cómo las cartas portulanas se convirtieron en planas mediante la adición de una escala de latitudes sin que se alteraran los procedimientos de trazado. La carta de Juan de la Cosa permite calcular la correspondencia entre el grado terrestre y la milla dividiendo las 1850' millas —medidas en las escalas de la carta— que median entre el Ecuador y el trópico por $23^{\circ} 5'$, obteniéndose el módulo de 70' millas —romanas— por grado. Este módulo equivale a 17,5 leguas por grado a razón de 4' millas por legua; es distinto del utilizado por Colón de 14,6 leguas por grado (38).

La carta comprende Europa, Africa, Asia hasta el Ganges, con la gran isla de Trapobana y las islas y costas descubiertas a poniente del Océano. La longitud de la línea equinocial representada es de 16,550 millas equivalentes a 236° grados (39) quedando por lo tanto sin representación 124° grados de la circunferencia terrestre. De los 236° grados re-

(38) Según dice el Almirante en la historia del tercer viaje.

(39) Los 236° se obtienen dividiendo 16.550 millas por el módulo de 70' millas por grado utilizado por Juan de la Cosa en el trazado de esta carta como se verá más adelante.



presentados 136° grados (40) pertenecen a la masa continental del Viejo Mundo y los 100° grados restantes al Océano, contados ambos desde las islas Canarias hacia levante y poniente, respectivamente.

No es exactamente un mapamundi la carta de Juan de la Cosa, pero se le puede considerar como tal habida cuenta que la porción de la geografía omitida se creía pertenecer al continente asiático.

La geografía que omite Juan de la Cosa en su carta corresponde, pues, a una porción importante del continente asiático e islas que se extienden en el Océano al este del mismo. Por lo tanto las masas terrestres que él representa al norte y sur de Cuba y la Española, pintadas de color verde, son partes de Asia aún no conocidas que se ha de ir perfilando a medida que otras exploraciones proporcionen nuevos conocimientos geográficos.

Para negar que las masas pintadas por Juan de la Cosa representan porciones desconocidas de Asia, no es argumento válido decir que en la carta no hay nombres geográficos que las identifique como tales. En todo caso esta omisión podría significar que ninguna de las tierras descubiertas se había identificado con alguna parte conocida del mundo oriental. Las islas que se van descubriendo y bautizan —a capricho de cada descubridor— conforme se van reconociendo, corresponden a la creencia de que existen archipiélagos interpuestos entre Europa y Asia, incluso la tierra firme que Colón encuentra en su tercer viaje, explorada después por Hojeda, Pinzón y Lepe, parece ser en un principio una gran isla, desconocida, —como lo parece creer Cabral con su isla de la Vera Cruz—, y se prodigarán esfuerzos para hallar la vía marítima que debe circundarla y alcanzar el continente.

No pocos historiadores, atraídos por la similitud del trazado de las costas asiáticas del Indico con las cartas supuestas a Ptolomeo, trataron afanosamente de encontrar identidades —confundiendo de origen sus razonamientos— entre la carta de Juan de la Cosa y la geografía del bibliotecario de Alejandría para demostrar que nuestro maestro de hacer cartas representó la totalidad del mundo en su mapa. Al parecer olvidaron que Juan de la Cosa amplió su formación cartográfica en los viajes que hizo con Cristóbal Colón y que éste era afín a las ideas de Martín Behaim, cartógrafo vinculado a la corte de Juan II de Portugal.

(40) Que corresponden a una distancia de 9.500' millas.



CARTA DE JUAN DE LA COSA.—MUSEO NAVAL. MADRID

También perdieron de vista que Juan de la Cosa, como todos los cartógrafos de la Edad Media y del Renacimiento, fundamentaban su trabajo en datos totalmente empíricos, obtenidos de los navegantes o por experiencia propia, si bien éstos eran los menos.

La idea de que las tierras descubiertas en el Océano en dirección a *poniente* —no *oriente* como se ha interpretado al leer equivocadamente una leyenda en la carta— pertenecen a un mundo ignorado es prematura en la época de confección de la carta; no ha cuajado aún en la mente de navegantes y cosmógrafos. Aún no se ha producido el revuelo de información geográfica que provocarán las cartas y relatos de Américo Vespucio anunciando un nuevo mundo. Lo que Juan de la Cosa trató de representar en su carta fue una región ignota de la Tierra, solamente reconocida en las partes avistadas por los descubridores, diferenciada de las demás por los nombres que éstos dan a los accidentes geográficos que descubren y bautizan.

En una gran parte de las costas representadas en el trazado es puramente convencional como sucede en la porción del norte, incluso en la denominada *mar descubierto por los ingleses* referida a los descubrimientos de Sebastián Caboto en 1497. La imprecisión en el perfil de estas costas es de todo punto lógica porque los datos geográficos que les llegan de primera instancia son dispersos, la mayoría de las veces, e insuficientes para obtener representaciones más fidedignas. La exactitud únicamente se logra a medida que en el transcurso del tiempo se acumulan informaciones provenientes de múltiples fuentes.

Las tierras descubiertas al norte de Cuba antes de 1500.

Antes de comentar en la carta de Juan de la Cosa el trazado de las costas reconocidas entre 1492 y 1501 es menester darse cuenta del extraordinario interés que los hallazgos de nuevas tierras por los españoles, los portugueses y los ingleses despertaban en los monarcas y en los financieros, especialmente italianos, esperanzados en recuperar el control del tráfico mercantil con Oriente, perdido desde que la expansión otomana mediatizó la fluidez de las comunicaciones entre Europa y Asia. Tal expectación se traducía en el afán por obtener las informaciones más recientes de los continuos descubrimientos al otro lado del Océano; de ahí que las peticiones de mapas en Sevilla-Cádiz, Lisboa y

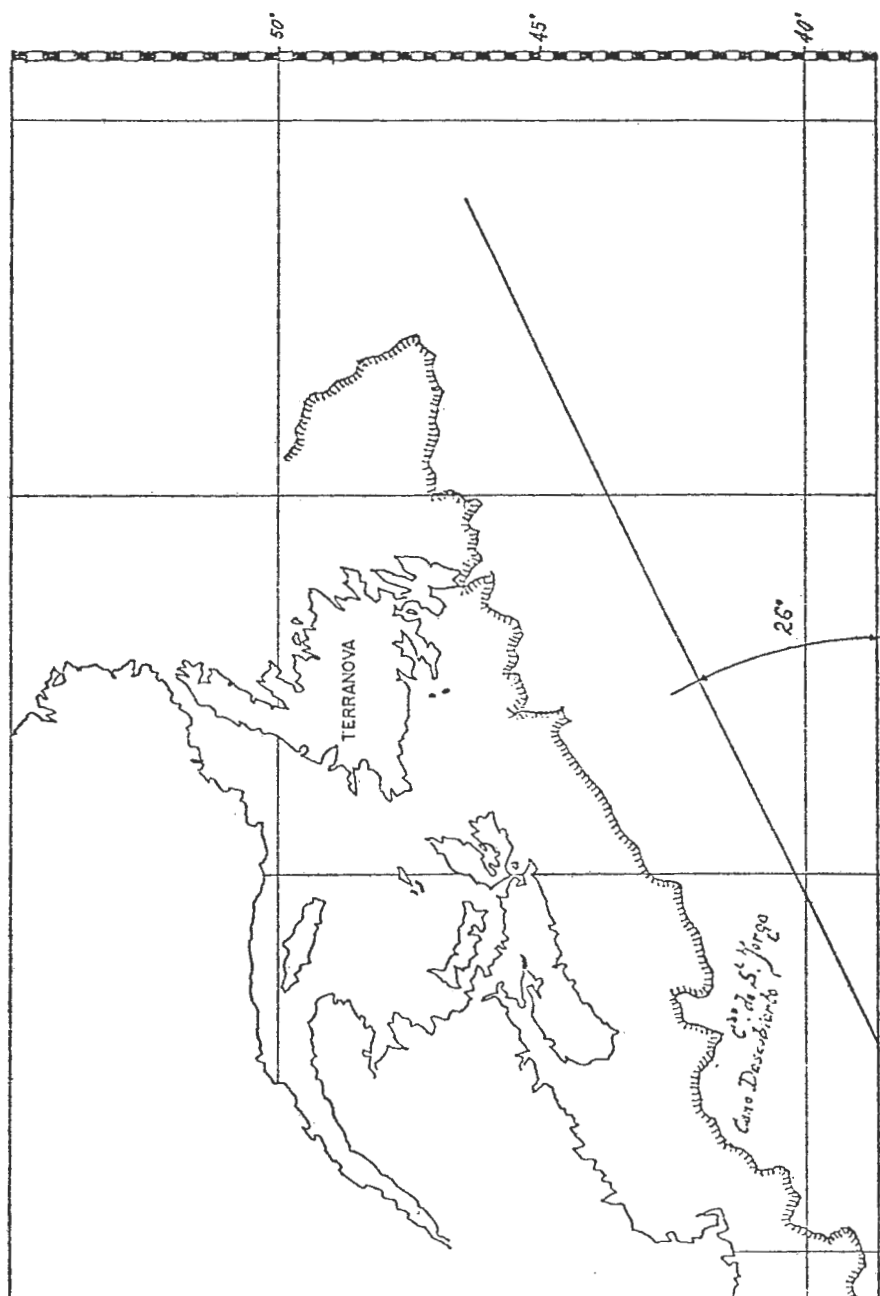
Londres alentarán en el interés de confeccionar cartas actualizadas a requerimiento de los no pocos peticionarios.

Cualquier dato adquirido, incluso de segunda mano, se incluía en las cartas, incurriendo en errores tremendos como es el caso de las cartas de Cantino y Caverio —y de quienes les copiaron— que presentan dos Cubas: una insular, denominada Isabela, y otra en forma de península llamada Cuba, considerada parte de Asia, que algún historiador ingenuo creyó ser una representación primigenia de Florida. La carta de Juan de la Cosa no está exenta de errores de trazado porque también su autor se vale de informaciones obtenidas por vía indirecta, faltas de posterior confirmación. La representación de las costas del noroeste atlántico se fundamenta en esta clase de información si bien los errores que comete no le pertenecen totalmente.

Según consta en diversos relatos del primer viaje de Caboto —descubridor de aquellos parajes— éste navegó 700 leguas hacia poniente, de las cuales 300 leguas correspondieron al recorrido hecho a lo largo de la costa y las 400 restantes a la navegación oceánica. Medidas las distancias entre Irlanda y la tierra representada en la carta, y entre *cabo de Inglaterra* y *cabo descubierto* —principio y fin del litoral bojeado— arrojan valores sensiblemente iguales a las distancias citadas; la latitud de 54° medida en estas costas, que corresponde a las del este y sudeste de Terranova y a las que se continúan en la península de Halifax hasta cabo Cod, dista mucho de ser real. La presentación de este gran frontón costero en sentido este-oeste, cuando debiera ser dirección este-nordeste, debido a los efectos de la declinación magnética —muy acusados en esta región de la Tierra—, contribuye a incrementar el error de una latitud falsa de origen según la información proveniente del viaje de Caboto.

La causa *técnica* de error reside en el continuo cambio de la *variación* de las agujas —de dirección noroeste en estos parajes— que arrastra progresivamente, en ese mismo sentido, el norte del imán de la aguja a medida que se avanza hacia el oeste, alterando insensiblemente el valor del rumbo a que se navega. De este modo, si se pretende navegar desde A hasta B, el continuo pero imperceptible giro hacia el oeste de la flor de lis de la aguja —que indica el norte— hace que el timonel gobierne paulatinamente e imperceptiblemente hacia babor para conservar el rumbo inicial para llegar a B. Con esto, el lugar alcanzado es C aunque el punto *estimado* por rumbo y distancia sea B, que el piloto toma

TIERRAS DESCUBIERTAS EN EL NOROESTE ATLANTICO



como lugar de llegada. La *variación* magnética, con el continuo cambio de lugar que experimenta el buque, se refleja así en un *aumento* estimado de las latitudes que se asignan a los lugares trazados en la carta.

La carta anónima conservada en la Biblioteca Oliveriana de Pesaro, supuesta de 1502 a 1505, representa las tierras del noroeste atlántico en tres porciones separadas, con las costas del sur orientadas en sentido este-oeste, como las de la carta de Juan de la Cosa, si bien el trazado de aquélla parece más preciso que en la última. Esta carta anónima es, sin embargo, posterior a las fechas supuestas dado que contiene información obtenida en el cuarto viaje de Colón; otras más posteriores, como las de Diego Ribero de 1525, 1527 y 1529 muestran la orientación de la costa nórdica de América situada al sur de la Tierra del Labrador en dirección norte 79° al este.

Cartas muy próximas en el tiempo a la de Juan de la Cosa, como las de Cantino, King-Hamy y Kunstman II, supuestas todas de 1502 a 1505, no representan las costas al sur de Terranova; en cambio trazan las de esta isla unidas y confundidas con la Tierra del Labrador, orientadas en sentido norte-sur por causa de la declinación magnética, cuando debieran seguir la dirección del noroeste. La omisión de topónimos de estas costas en la carta de Juan de la Cosa —trazadas de forma hipotética— es una indicación de su anterioridad a la fecha de 1502, ya que de haber tenido el autor información sobre la existencia de esas tierras las habría incluido en su carta.

George E. Nunn, el crítico más radical de la autenticidad de la carta de Juan de la Cosa (41), trató de demostrar que éste se valió de información acopiada con posterioridad al año 1500 porque en ella había evidencias de existir datos obtenidos en el segundo viaje de Juan Caboto —el de 1498— del cual no pudo tener La Cosa noticia antes de acabar la confección de su carta.

Arguyó Nunn que el embajador de España en Londres, Pedro de Ayala, escribió el 25 de julio de 1498 una carta al Rey español, anunciándole los descubrimientos de Caboto, carta que no llegó a enviar por lo que Juan de la Cosa hubo de ignorarlos. Sin embargo, la carta en cuestión se refería a los hallazgos de 1497, y enviada o no a España por el embajador el caso es que cuando Fernando el Católico recibió en no-

(41) *The Mappamonde of Juan de la Cosa*, Jenkintown 1934.

viembre de 1497 a Hojeda y Juan de la Cosa, antes de emprender estos su viaje de exploración, en mayo del siguiente año, tenía en su poder la copia de un mapa de aquella región remitido desde Inglaterra por John Day a Cristóbal Colón (42). Si esto es así, es decir si los informadores del Rey y Colón funcionaban con tanta diligencia, nada impide suponer que antes de finalizar el año 1500 se tuviese en España información respecto a los descubrimientos de Caboto realizados en 1498, es decir, dos años antes.

Pero no es menester valerse de este supuesto para justificar el uso de esa información del explorador Juan Caboto ya que en la carta de Juan de la Cosa no aparecen trazados geográficos que lo indiquen. En su segundo viaje Juan Caboto —acompañado de su hijo Sebastián— recorrió las costas del noroeste atlántico desde Groenlandia hasta Nueva Inglaterra y en la carta de Juan de la Cosa, la costa trazada hacia el norte, a partir de la *Y verde*, escrita junto a un cabo que se supone ser el actual cabo Race, es totalmente hipotética; no hay en ella nombre alguno escrito que indique identificación de accidentes geográficos como sucede en la porción costera que de este a oeste da principio en la dicha *Y verde* hasta *cabo descubierto*.

Para reforzar su hipótesis, Nunn trató de hallar afinidades entre la carta del santoñés y otras posteriores —Reinel de 1505, Egerton n.º 2803, anónima portuguesa anterior a 1520, el mapa de Robert Thorne de 1527, el de Verrazano de 1527 y las cartas de Diego de Ribero de 1527 y 1529— que presentan la costa en cuestión orientada de forma algo parecida a la de la carta de Juan de la Cosa e incluyen datos del segundo viaje de Caboto. Pero erró en su apreciación porque supuso que las unidades de medida de la escala de la carta son de 68 millas en vez de 50 millas y los cálculos realizados para establecer correspondencias resultaron equivocados.

El trazado de la costa situada más al sur, hasta la viñeta de San Cristóbal, responde también a un criterio meramente convencional. En algunos perfiles se ha querido encontrar parajes conocidos, como la península de Florida, ignorada aun en 1500. Lo mismo sucede con el entrante oceánico que luego se llamará Golfo de México, que Juan de la

(42) En la misiva que acompaña la copia del mapa dice John Day que las tierras descubiertas están a 1.800 millas al oeste de cabo Dursel *que es en Irlanda* (C. VARELA, *Cartas particulares a Colón y relaciones coetáneas*, Madrid 1984).

Cosa se limita a representar como una porción marítima del planeta en la que no se han encontrado tierras. Hay historiadores que pretenden ver una indicación de Juan de la Cosa sobre la existencia de un istmo, quizá por no detenerse a pensar que de haber intuido el autor de la carta que aquel mar acababa en un golfo, no hubiera añadido la viñeta de San Cristóbal andando en las aguas, como vaticinio —incumplido— de que allí podía existir un paso marítimo hacia oriente.

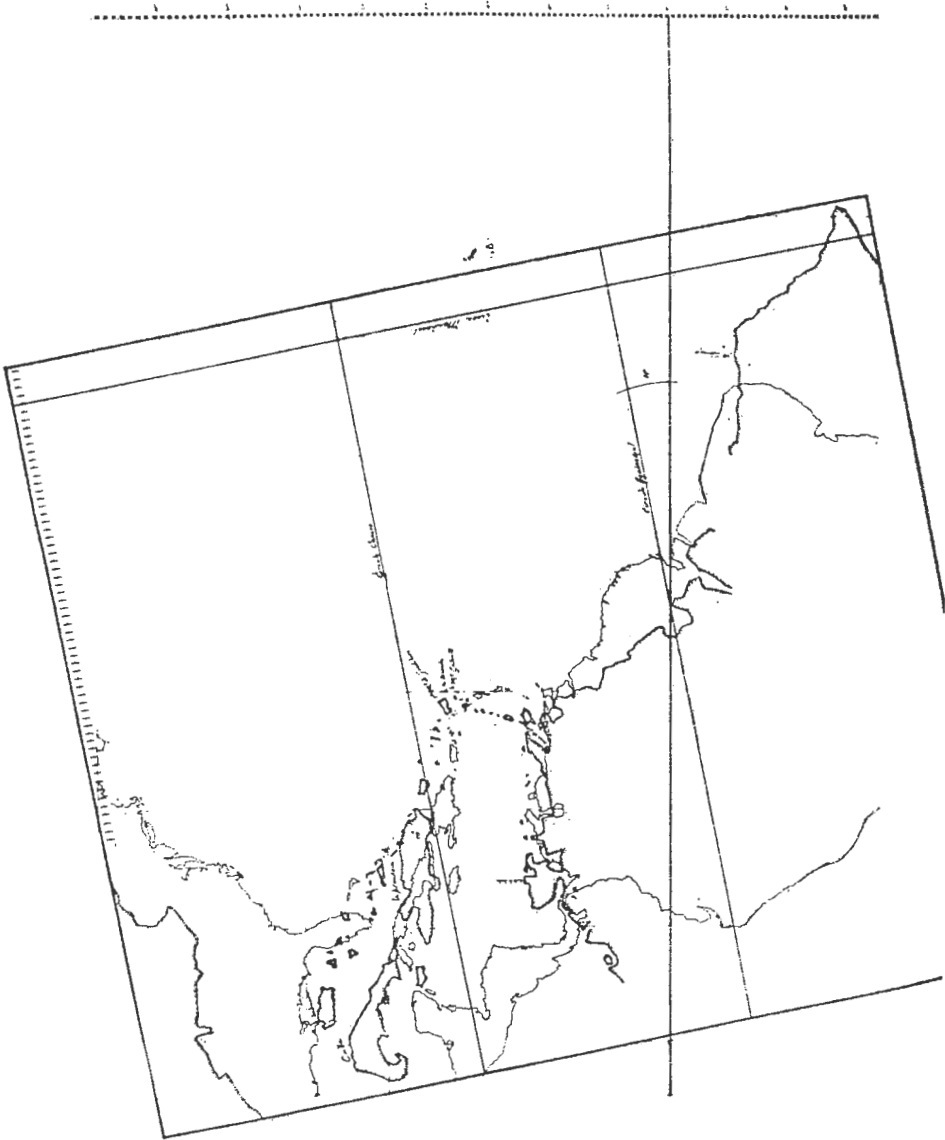
En todo caso, salvo el interrogante que hoy plantea la presencia de esta viñeta, aparece evidente la intención de presentar un trazado continuo para la costa desde Terranova hasta más al sur de cabo San Roque.

La isla de Cuba, islas adyacentes, «tierra firme» y Brasil.

El mayor interés testimonial de la carta reside en la primacía que significa la representación geográfica de las islas y de la aún no confirmada tierra firme, descubiertas entre 1492 y 1500; y porque no existe certeza de la condición insular o continental de esta tierra, su representación es menos matizada que la de las islas, conforme con una intencionalidad manifiesta por parte del autor. Basta comparar los detalles con que Juan de la Cosa dibuja estas islas y sus perfiles costeros, similares en riqueza expresiva —excepto en la parte nordoccidental de Cuba, trazada convencionalmente— a los que muestra en la delineación del Viejo Mundo, con el trazado de la *tierra firme*, para apreciar que el cartógrafo establece distinción entre las partes de su mapa que representan áreas geográficas conocidas y las que de algún modo aun no lo son.

Como se ha dicho más arriba, en toda esta región los efectos de la declinación magnética sobre las agujas de marear causan una distorsión representativa del mismo sentido que las costas del norte —hacia la derecha— pero de menor intensidad: unos 11°. Para apreciar esa distorsión basta superponer a una carta actual otra de Juan de la Cosa, ambas a la misma escala, de modo que coincidan los ejes que en cada una de ellas determinan la alineación de las islas de Cuba, Española, Puerto Rico y Guadalupe, conservando la distancia —sensiblemente igual en ambas— que hay entre la isla de Gran Canaria —lugar habitual de partida de las naves que van a cruzar el golfo— y la isla de Guadalupe (43), punto normal de recalada.

(43) El error en la distancia en la carta de Juan de la Cosa es de 1,5 %.



Superposición del perfil del continente americano dibujado por Juan de la Cosa sobre el real.

En esta superposición se observan las similitudes en el trazado de unas porciones de costa, las enormes diferencias que hay en otras, los errores en distancia en todas ellas y las discrepancias entre las latitudes de los lugares representados en la carta y las latitudes reales; discrepancias que son menores cuando en la carta de Juan de la Cosa se miden respecto del ecuador inclinado 11° a la derecha, como puede verse en la tablilla aquí incluida.

Las ya citadas cartas de Cantino y Caveiro —supuestas de 1502 y 1500 muestran una isla de Cuba de perfil más exacto que el trazado por Juan de la Cosa en su carta. Pero presentan en cambio la falsedad de denominar Isabela a esa isla de Cuba, y Cuba al apéndice de un continente aún no descubierto, que alguien interpretó después que era la península de la Florida, a pesar de que los topónimos, el trazado de la costa y las pequeñas islas que bordean esa Cuba continental son una repetición de la porción oriental de la isla que denominan Isabela. Sin embargo, no se ha cuestionado la autenticidad de sus fechas anteriores también al supuesto reconocimiento oficial de la insularidad de Cuba, ni se han objetado los propósitos de representación gráfica de los artífices de esas cartas que no navegaron jamás por las proximidades de Cuba siendo por tanto no original la información por ellos obtenida para realizar su trabajo.

En cambio a Juan de la Cosa hubo historiadores que le negaron el crédito de conocer en 1500 la insularidad de Cuba porque —según decían— no se conoció la naturaleza insular de Juana hasta 1508.

Es tópico citar ese año de 1508 como el del reconocimiento de la condición insular de Cuba por parte de Sebastián Ocampo, cumpliendo órdenes del gobernador Nicolás de Ovando; según dice Las Casas y repite Herrera. Pero hay otra versión más documentada que la dada por estos relatores: la de Gonzalo Fernández de Oviedo. Según este historiador, la misión de Sebastián Ocampo —cumplida a mediados de 1509, no en 1508 como dice Las Casas y repiten los demás— no fue precisamente la de comprobar la insularidad de Cuba, sino la de *tentar si por vía de paz se podría poblar de cristianos la «isla» de Cuba* (44); y así lo confirma el hecho de que habiendo zarpado con sus carabelas de la Española invirtiera Ocampo nada menos que ocho meses en su

(44) GONZALO FERNANDEZ DE OVIEDO, *Historia general y natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, Madrid 1851, libro XVII, capítulo II.

concienzudo viaje de reconocimiento. La de Ocampo fue una exploración previa para emprender la ocupación de la isla dado que la economía de la Española, tanto como la despoblación indígena, impulsaban la necesidad de buscar nuevas áreas territoriales de expansión (42) económica.

A Juan de la Cosa no le hizo falta circunvalar Cuba para saber, en 1500, que era una isla. Las noticias por él acopiadas a partir de 1494, de muy diversas fuentes, le llevaron al convencimiento de que aquella porción de la tierra no era parte de un continente —como aceptó con Colón seis años atrás— y la trazó en su carta como una isla.

Para convencerse de ello no hay más que ver el perfil de la costa de Cuba no reconocida por Juan de la Cosa para darse cuenta que la dibujó de forma convencional uniendo las porciones de costa reconocidas por el sur y por el norte mediante un bucle que en su origen de la parte sur de la isla indica la orientación observada en la costa, hacia el *suduest y oest* (46), en el momento en que Colón decidió abandonar el bojeo en 1494.

El trazado de la costa de *tierra firme*, situado al oeste del cabo de la Vela, último jalón del litoral reconocido por Hojeda y Cosa en su viaje de 1499 a 1500, presenta evidencias a algunos historiadores de haber sido modificado con posterioridad a este último año porque consideran que el perfil se asemejaba mucho al de la geografía real. Sin embargo, la comparación de la península de Guajira —Coquibacoa— que nos ofrecen los mapas y cartas actuales con el de la carta de Juan de la Cosa deja a ésta bastante mal parada en exactitud; ni siquiera es correcta la posición del cabo de la Vela con respecto a la península; además si se mide la distancia entre este cabo y la posición de la bandera de Castilla dibujada en el cabo situado más al oeste se comprueba que éste último es el actual cabo de la Aguja, que de hecho queda muy por fuera de la península de Guajira. Abundan en la falta de exactitud la presencia de las grandes islas que aparecen frente a estas costas dibujadas hipotéticamente por La Cosa conforme a la idea que se tenía entonces de la presencia de numerosas islas en las proximidades de Asia.

Si esto es así la pequeña bahía que está al sudoeste de la península de Guajira, limitando el istmo por la parte de poniente, resulta ser real-

(45) PEREZ CARRERA, J. M., *En torno al bojeo de Cuba*, La Habana 1941.

(46) Testimonio de Juan de la Cosa en el *acta de Pérez de Luna*.

mente el golfo de Santa Marta, al que en nada se le parece en trazado ni en posición. Desde este lugar en adelante sí que puede apreciarse alguna similitud entre la representación de la Cosa y las actuales hasta el golfo de Urabá, si bien éste no se distingue en la carta.

Es posible que la coincidencia sea causal o fundamentada en información adquirida por el autor de forma aún no explicada, como es el caso, por ejemplo de la peninsularidad de Guajira cuando en múltiples testimonios de la expedición de Hojeda figura como isla —isla de Coquibacoa— y como isla la trazarán cartógrafos posteriores (47). La representación de Coquibacoa en forma de península cuando muchos la consideraban *isla*, así como las similitudes con la realidad del perfil costero a poniente de cabo de la Vela, puede explicarse con la información obtenida de los indígenas que tomaron los expedicionarios, entre ellos una india, luego bautizada Isabel, según se desprende de las instrucciones que Hojeda da en su segundo viaje al piloto Juan López para que permanezca siete u ocho días en el cabo de la Vela.

Tampoco cabe olvidar que en el mes de septiembre —época en que Hojeda, de la Cosa y Vespucio navegaron aquella zona— hay visibilidad suficiente para apreciar desde un monte que la costa se pierde de vista a muchas millas de distancia hacia el sudoeste: el monte es el de la Vela, bautizado el 3 de septiembre, onomástica de la santa, por los descubridores. En cualquier caso éstos llegaron a *tomar tierra ocho leguas* —32 millas— *encima de donde agora está la población de Sancta Marta* (48).

En todo caso, la mayor contradicción que han de resolver quienes aceptan la existencia de alguna corrección a la carta, ulterior a 1500, es la de por qué no figura la toponimia que el mismo Juan de la Cosa estableció en su viaje con Bastidas en 1501 para designar los accidentes geográficos de una tan importante región de la *tierra firme* de la que fue designado alguacil mayor.

Así como la representación de la costa comprendida entre la desembocadura del Orinoco y Coquibacoa difiere de la real fundamentalmente en las proporciones, desde el Orinoco hacia el sur el trazado del

(47) Así la presenta el autor de la carta de Cantino de 1502, seguramente trazada con información procedente de Vespucio.

(48) GONZALO FERNANDEZ DE OVIEDO, *Historia general y natural* (...), libro III, capítulo VIII.

litoral se muestra francamente desorientado mostrando una caída acusada hacia el sursuroeste, que se corrige a partir de la desembocadura del río Amazonas y aparece en franca coincidencia hasta el *p. fermoso* de la carta —río Acarú actual—, si bien existe disconformidad en las distancias, mayores las de la carta de Juan de la Cosa que las reales. Desde el *p. fermoso* hasta el extremo saliente hacia el este que presenta la carta —cabo San Roque— la divergencia entre las orientaciones de la costa representada y la real vuelve a ser grande hasta convertirse en un trazado hipotético como parece demostrar la falta de indicaciones toponímicas.

A partir de ese extremo la representación de la costa es totalmente irreal y no indica más que la hipótesis de un gran entrante marítimo hacia poniente como indicio de que la masa terrestre delimitada por la costa pueda pertenecer a una isla de grandes dimensiones. Este trazado nos demuestra que Juan de la Cosa no consideró que esa masa terrestre fuese una península asiática tal como el crítico Nunn establece —sin demostrarlo— en uno de sus argumentos para probar la inautenticidad de la carta.

Algunos historiadores portugueses —el más esforzado fue Duarte Leite (49)— empeñados en sus propósitos de establecer la primacía de Álvarez Cabral sobre Vicente Yáñez Pinzón en el descubrimiento del Brasil, pusieron en entredicho la autenticidad cronológica del trazado de las costas del Brasil. Hoy los argumentos de Leite a este respecto están desacreditados por la crítica histórica.

Fueron asimismo causa de polémica las dos islas que Juan de la Cosa dibuja en el Océano frente al saliente oriental de la costa brasileña. Las objeciones a la carta se fundamentaron en el supuesto de que esas islas eran las de Santa Bárbara —del archipiélago de los Abrolhos— o la isla de Trinidad situada a unas 600 millas de la costa. Sin embargo, la leyenda *isla descubierta por Portugal* escrita en la carta por Juan de la Cosa se refiere a la tierra encontrada por Cabral que creyó pertenecer a la gran isla que bautizó Isla de la Vera Cruz.

Esas dos islas que traza Juan de la Cosa en su carta —una pintada de verde, otra esbozada sólo en el contorno— son, a nuestro modo de

(49) *Historia de colonização portuguesa do Brasil; Descobridores do Brasil*, 1931.

ver, una de las principales muestras de autenticidad de la carta y de la fecha que ostenta. Juan de la Cosa debió recibir noticia del descubrimiento de Cabral cuando culminaba su trabajo en el otoño del año 1500 y pintó la gran isla verde frente al cabo San Roque y luego la amplió esbozando un perfil costero con base al recibo de la nueva información— que incluía los fondeaderos de Monte Pascoal y Puerto Seguro —al este de la segunda isla— en los que Alvarez Cabral buscó refugio del temporal que hubo de soportar en abril de 1500. De haber tenido Juan de la Cosa mejor información no habría cometido el error de trazar dos islas inexistentes.

Un último reparo a la fecha de 1500 es la presencia en la carta de *las islas tausens montilos etiópicas oceanas*, situadas más próximas al Africa que las costas de Brasil, confundidas por los objetores con las de Tristán de Cunha descubiertas en 1505; una confusión inexplicable dado que el adjetivo *etiópicas* las liga geográficamente al continente negro, igual que sucede con el archipiélago ubicado al noroeste de estas islas, denominado *islas tibias etiópicas*, quizás por hallarse junto al Ecuador, —que puede referirse a la isla de San Mateo— cuya denominación denota asimismo un vínculo africano. Más que las islas de Tristán de Cunha, las *tausens montilos etiópicas* puede ser la isla de Santa Helena incluida por Juan de la Cosa en la carta quizá con base en la información que utilizó para trazar los perfiles del Viejo Mundo.

Africa

Centrada mayormente la atención de quienes han estudiado la carta de Juan de la Cosa en las tierras descubiertas a poniente del Océano, pocos se han ocupado de observar la primacía que ofrece el autor con la representación completa e informada con topónimos del continente africano, muy aproximada a la realidad hasta el cabo de Buena Esperanza, desproporcionada y geográficamente errónea en las costas del sur y del este. Esa desproporción y errores certifican que esta representación es anterior a 1502 puesto que la carta de Cantino —supuesta de ese año— presenta un perfil de Africa mucho más exacto que el trazado por Juan de la Cosa.

Aparte de los mapas ptolomeicos que presentan el continente africano incurvado por el sur hacia el este y unido al asiático, las represen-

taciones de Africa hechas en Europa, anteriores a la de Juan de la Cosa, se fundamentan en una geografía especulativa, al menos en lo que se refiere a la costa oriental del continente. Así sucede que el mapa *circular* del Mundo de Petrus Vesconte (50) —c.a. 1320— es una mera mejora del concepto ptolomeico que se limita a separar el sur de Africa del sur de Asia; igual sucede con el de Fra Mauro (51) —c.a. 1458— si bien éste presenta una geografía de Europa más aproximada a la realidad que Vesconte. Los mapas de Andrea Bianco (52) de 1436, y de Andreas Walsperger (53), de 1448, circulares ambos como los dos anteriores representan eslabones intermedios entre los dos primeros.

Un postrer mapa (54) circular, trazado entre 1488 y 1493, después del descubrimiento del cabo de Buena Esperanza, aporta como novedad la toponimia de la costa occidental africana pero, como los anteriores, incurva hacia el este al continente negro ofreciendo una presentación muy distorsionada de la realidad. Un paso intermedio entre las representaciones circulares del Mundo y presentación abierta y planisférica de Juan de la Cosa son los mapas *ovalados* de Enciso Martello (55) —anterior a 1500— y de Francisco Roselli (56), asimismo trazado antes del año 1500.

En comparación con los mapas antecedentes, la carta de Juan de la Cosa significa un paso enorme en el concepto cosmográfico del mundo, explicable como confirmación de las aportaciones teóricas de Toscanelli y Martin Behaim. Con base en este concepto, la composición geográfica de Juan de la Cosa se vale de la información procedente del viaje de Vasco de Gama de 1497. La omisión del saliente de Guardafuí en la carta, cuya posición debería estar a la altura de *fanuer* —topónimo escrito al noroeste del *mar etiópico*— denota un trazado de costa hipotético a partir del último lugar reconocido por los pilotos de Vasco de Gama

(50) Incluido en el *Liber Secretorum Fidelium Gracis* de Marino Saundo, hacia 1320.

(51) Conservado en la Biblioteca Nacional Marciana de Venecia.

(52) Ibidem.

(53) Conservado en...

(54) Conservado en la Biblioteca Nacional de París.

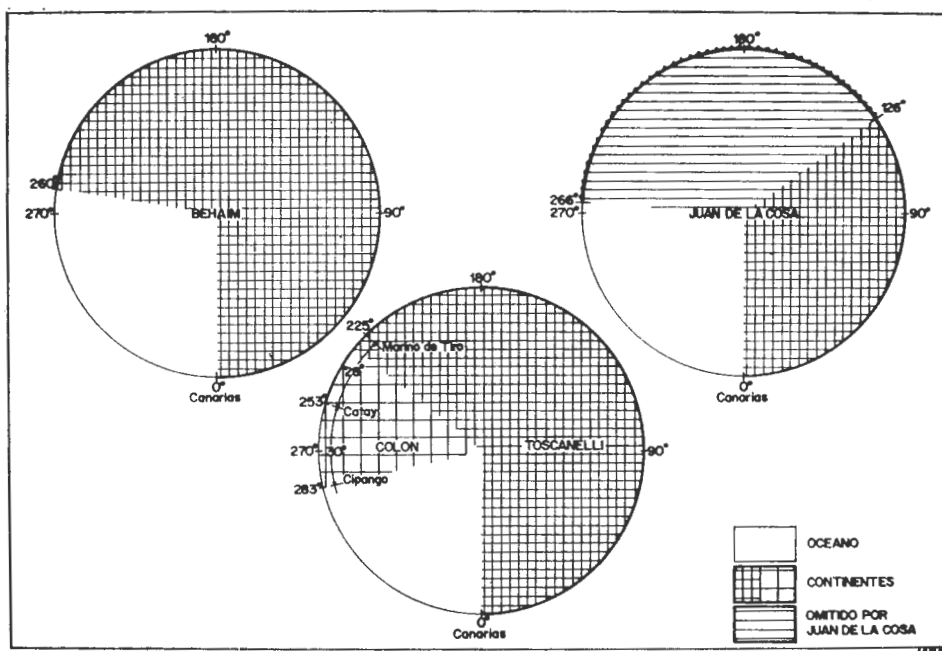
(55) Conservado en el British Museum de Londres.

(56) Conservado en la Biblioteca Nacional de Florencia.

que perdieron de vista la costa africana a la altura de Mogadisco para cruzar el golfo Árabe (57) hasta Calicut.

Los nombres utilizados para denominar los accidentes geográficos costeros son idiomáticamente significativos hasta la *sierra verde*, al este del cabo de Buena Esperanza. Desde aquí, largo de costa hacia el norte, los topónimos con significado —en portugués o castellano— escasean dado que Juan de la Cosa utiliza transcripciones fonéticas de origen local seguramente anotadas por los pilotos de Vasco de Gama que facilitaron la información a Juan de la Cosa. El que en la carta de Cantino utilice ya su autor nombres portugueses es otro indicio de la anterioridad de la carta del cartógrafo santónés.

CONTINENTES Y OCEANO SEGUN BEHAIM, COLON Y LA COSA



(57) Desde el cabo de Buena Esperanza hasta Mogadisco la navegación se realizó a la vista del litoral con ayuda de pilotos indígenas conocedores de las distintas porciones de costa.

La falta de significado de esos nombres —según suponen algunos críticos (58)— se debe al desconocimiento de los dialectos indígenas, natural en una primera toma de contacto con una civilización con la que no se ha tenido relación directa hasta entonces. Por otra parte la costumbre de Juan de la Cosa —manifiesta en las islas del oeste atlántico— es la de valerse de las denominaciones autóctonas salvo cuando éstas faltan o cuando el cartógrafo quiere aplicar nombres de significado conmemorativo o descriptivo.

Comentarios finales

Desde que Alejandro von Humboldt eligió la carta de Juan de la Cosa como tema básico de su extraordinario trabajo *Examen crítico de la Historia de la Geografía del Nuevo Continente y progreso de la Astronomía Náutica en los siglos XV y XVII*, varios historiadores cuestionaron su autenticidad y la veracidad de la fecha de elaboración, basados en argumentaciones subjetivas, la mayor parte de las veces, en la observación de detalles de trazado y en topónimos aparentemente contradictorios con el conocimiento geográfico que suponían que el autor debía tener cuando acabó la carta en el año 1500.

Antes se han citado ya algunos de los reparos más importantes a la carta de Juan de la Cosa y existen otras objeciones que no es oportuno citar aquí. Sin embargo, se puede afirmar que hasta la fecha no ha existido opinión adversa a la carta que no pueda contestarse con razones contrastadas por la crítica histórica. En revistas, monografías y publicaciones especializadas en cartografía histórica se han impugnado uno a uno los argumentos aducidos por los objetores, algunos de ellos víctima de sus propios prejuicios a pesar de sus reconocidos merecimientos. Así sucede, por ejemplo, con Edzer Roukema (59), prestigioso investigador y marino holandés, defensor convencido de la valía histórica de la carta, quien tras rechazar las teorías adversas y arbitrarias de Nunn, el principal adversario de la autenticidad de la carta, acaba opinando que no es un trabajo original de Juan de la Cosa sino una copia.

(58) DAVIES, A., *The date of Juan de la Cosa world map*, 1976. Editado por *The Geographical Journal*.

(59) Some remarks on the la Cosa map. *Imago Mundi* n.º XIV, 1959,

Para ponderar el alcance de esta clase de asertos, hechos por historiadores que merecen toda clase de reconocimientos, la primera consideración que debe hacerse es la de saber si esos estudiosos han visto con algún detenimiento la carta original en su lugar de exposición en el Museo Naval de Madrid y si han ponderado el trabajo en ella acumulado; no sólo en lo que respecta al aspecto pictórico y ornamental, sino en el técnicamente cartográfico: la disposición de rosas de vientos conforme a los cánones de trazado, la infinidad de accidentes geográficos situados en sus lugares precisos con arreglo a los rumbos y las distancias —según las escalas adjuntas— exactas correspondientes y, sobre todo, la rotulación toponímica.

Si estos estudios hubieran tenido en cuenta estas meras consideraciones comprenderían que en una *reproducción* de esta clase el número de horas del trabajo ha de ser elevadísimo: tanto en la tarea de reproducción gráfica como en la labor previa de interpretación de los cientos de topónimos que contiene y en la posterior escritura de los mismos.

Ninguno de los historiadores oponentes a la autenticidad cronológica o histórica de la Carta ha trabajado sobre el original ni en la copia exacta de éste; ni, por supuesto, ha estudiado ni cotejado las correspondencias cronológicas y geográficas con las fuentes originales de las que se valió Juan de la Cosa; la parcialidad —a veces la ingenuidad— de sus afirmaciones así lo atestigua. Una carta como ésta no se elabora ni se reproduce tan fácilmente como puede suponerse a la vista de las defectuosas reproducciones, láminas y fotografías como las que han podido utilizar algunos investigadores.

La carta de Juan de la Cosa es un *producto* que requiere un largo período de trabajo, más aún si se tiene en cuenta que en el año 1500 la cartografía era una actividad artesanal, manuscrita, practicada con materias naturales de preparación meticulosa y poco susceptible de realizarse con premuras. Es por lo tanto un producto demasiado caro para imaginar que alguien haya podido subvencionar la obtención de una copia con posterioridad al año 1500 cuando existían ya cartas más avanzadas que la de Juan de la Cosa.

RECONSTRUCCION DE LAS REALES ATARAZANAS
DE GALERAS DE SANTANDER

JOSÉ LUIS CASADO SOTO

1.—Estado de la cuestión.

Las Reales Atarazanas de Galeras de Santander han sido un tema recurrente en la historiografía local a lo largo del tiempo, casi siempre traído a colación con la única pretensión de evocar un pasado brillante y valorar los servicios prestados a la corona por la villa. A mediados del siglo XVI ya fue utilizado ese argumento por el ayuntamiento santanderino para contrarrestar las pretensiones de preeminencia de Laredo sobre las Cuatro Villas de la Costa (1). Los «indígenas» que informaron a Georg Braun, con anterioridad a 1575, destacaron la importancia del edificio de las Atarazanas (2); poco después Juan de Castañeda, el primer cronista regional conocido, se ocupaba de ellas en su obra escrita en el año 1592 (3). Otros autores de los siglos XVII, XVIII y XIX se refirieron también a aquellas instalaciones (4). En nuestra centuria son reseñables las alusiones sobre este asunto contenidas en los trabajos de Fresnedo de la Calzada (5), Barreda (6), Simón Cabarga (7), Maza So-

(1) ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTANDER, leg. A-1, n.º 10. Memorial del procurador Juan de Ibarra, redactado en 1557 y elevado al Consejo Real.

(2) *De praecipuis totius universi urbibus. Liber secundus*, Colonia, 1575. Texto latino que acompaña a la lámina 9. Su traducción en CASADO SOTO, J. L., *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1980, pp. 101-103.

(3) «Memorial de algunas antigüedades de la villa de Santander y de los seis antiguos linajes de ella» en CASADO SOTO, J. L., op. cit., p. 138.

(4) TEXEIRA, P., «Descripción de las costas y puertos de España», en CASADO SOTO, J. L., op. cit., pp. 150-151. SOTA, F., *Crónica de los príncipes de Asturias y Cantabria*, Madrid, 1681, pp. ESCALANTE, A. de, *Costas y montañas*, ed. de la B.A.E., t. XCIII, Madrid, 1956, p. 387.

(5) FRESNEDO DE LA CALZADA, J., *Del Santander antiguo*, Santander, 1923, pp. 29-30.

(6) BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, F., Las naves santanderinas en la conquista de Sevilla, *Revista Africa* (1949), n.º 90.

(7) SIMÓN CABARGA, J., *Las Reales Atarazanas de Santander*, Santander, s.a.

lano (8) y nosotros mismos (9).

Braun reseña la existencia del edificio, a pesar de su ruina, entre los importantes de la villa:

«A la izquierda, por donde penetra el agua en la ciudad, se levantan en el mismo canal unos edificios sostenidos por arcos, a modo de arsenales navales, que el vulgo llama Atarazanas».

La descripción de Castañeda es valiosa por sus precisiones:

«Tiene (Santander) unas Atarazanas de cuatro naves para galeras, de las cuales solo han quedado los pilares y arcos de piedra, que, con ser edificio real que da mucho honor a esta villa, y de donde resulta que no se pierda la memoria de muchas armadas que de aquí han salido en servicio de nuestros reyes, con todo esto hay tanto descuido en conservarlos (que) cosa que se caya della jamás se alza. Junto dellas está una casa torre cuadrada de piedra, que llaman del Almirante, que como antiguamente los que tenían este cargo le ejercitaban por sus personas, andando siempre con la armada real, la cual como muy a la continua salía de este puerto, invernando en él, por tanto el almirante de ella tenía aquí casa de morada».

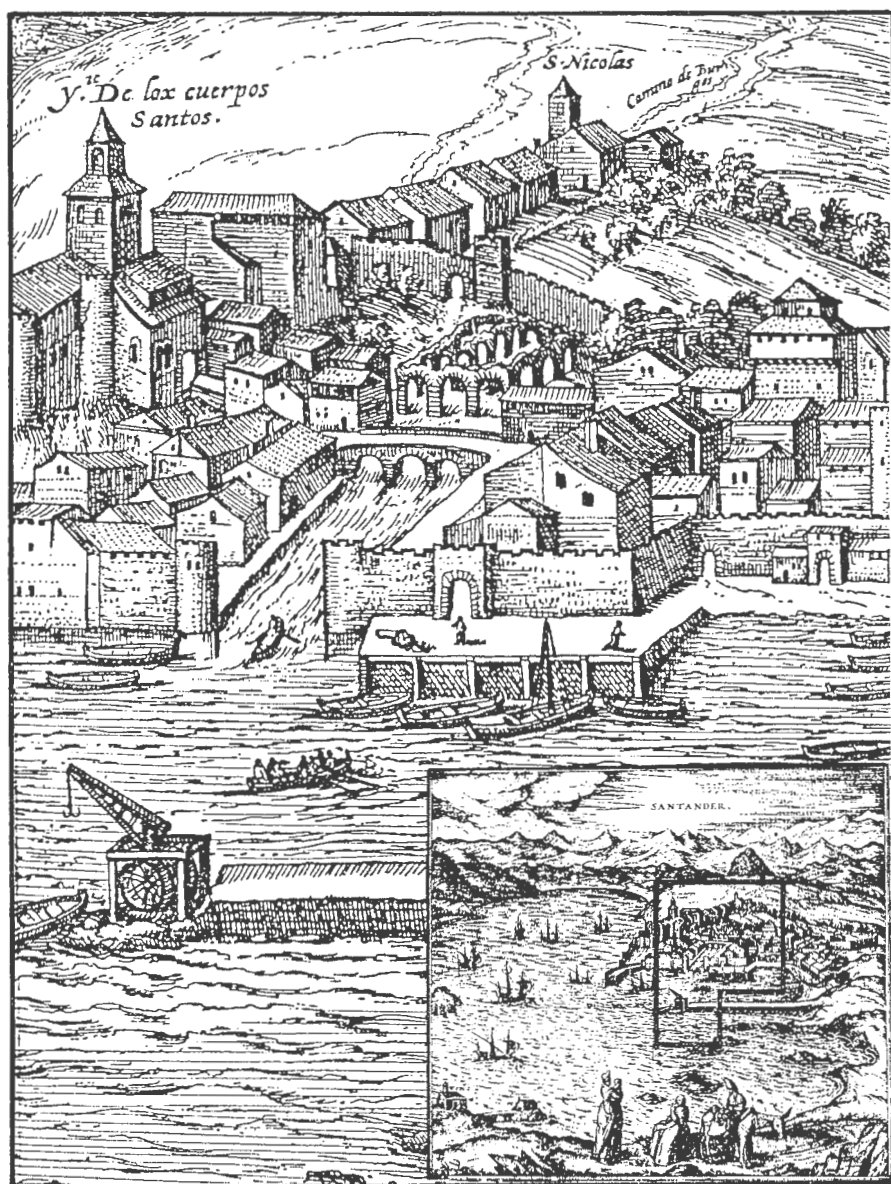
Pedro de Texeira las sitúa en el contexto del viejo puerto interior:

«(Santander) es lugar cercado y de buena población; tiene algunas muestras de su antigüedad particular en una entrada que la mar hace, de la parte del mediodía, por dentro de la villa, n'el cabo de la cual se muestran las ruinas de unas antiguas tarazanas, donde antiguamente se debían fabricar bajeles, y cerrada la entrada con dos torreones que parece cerraban con alguna reja o puerta o cadena; hoy no sirve de más que para el abrigo de los barcos de pesca y otros menores».

De las referencias contemporáneas a nosotros las que aportan datos de mayor interés son las de Fresnedo, Maza Solano y Simón Cabarga. En resumen nos informan de que ya existían a finales del siglo XIV,

(8) MAZA SOLANO, T., Cuando Santander era una villa, *Altamira* (1955), pp. 57-59; «Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XVIII», en *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*, Santander, 1957, pp. 159-166; Páginas de la historia marítima de Santander, *Altamira* (1965), pp. 219-221.

(9) CASADO SOTO, J., «Santander, el caso de una villa de desarrollo urbano bajomedieval paralizado en el siglo XVI» en *La ciudad hispánica durante los siglos XIII al XVI*, t. I, Madrid, 1985, pp. 641-670.



Detalle del grabado de Frans Hogenberg (1535-1590) en que aparecen las ruinas de las Atarazanas de Santander, ubicadas entre la muralla de Becedo y el puente, la Puebla Vieja y la Nueva.

aunque remontan su origen a la época de la conquista de Sevilla (1248) e incluso antes, que con su piedra se reconstruyó el antiguo monasterio de los franciscanos a mediados del siglo XVII y que su solar sirvió para la instalación de los almacenes de Juan de Isla a partir de 1752.

2.—*Secuencia histórica.*

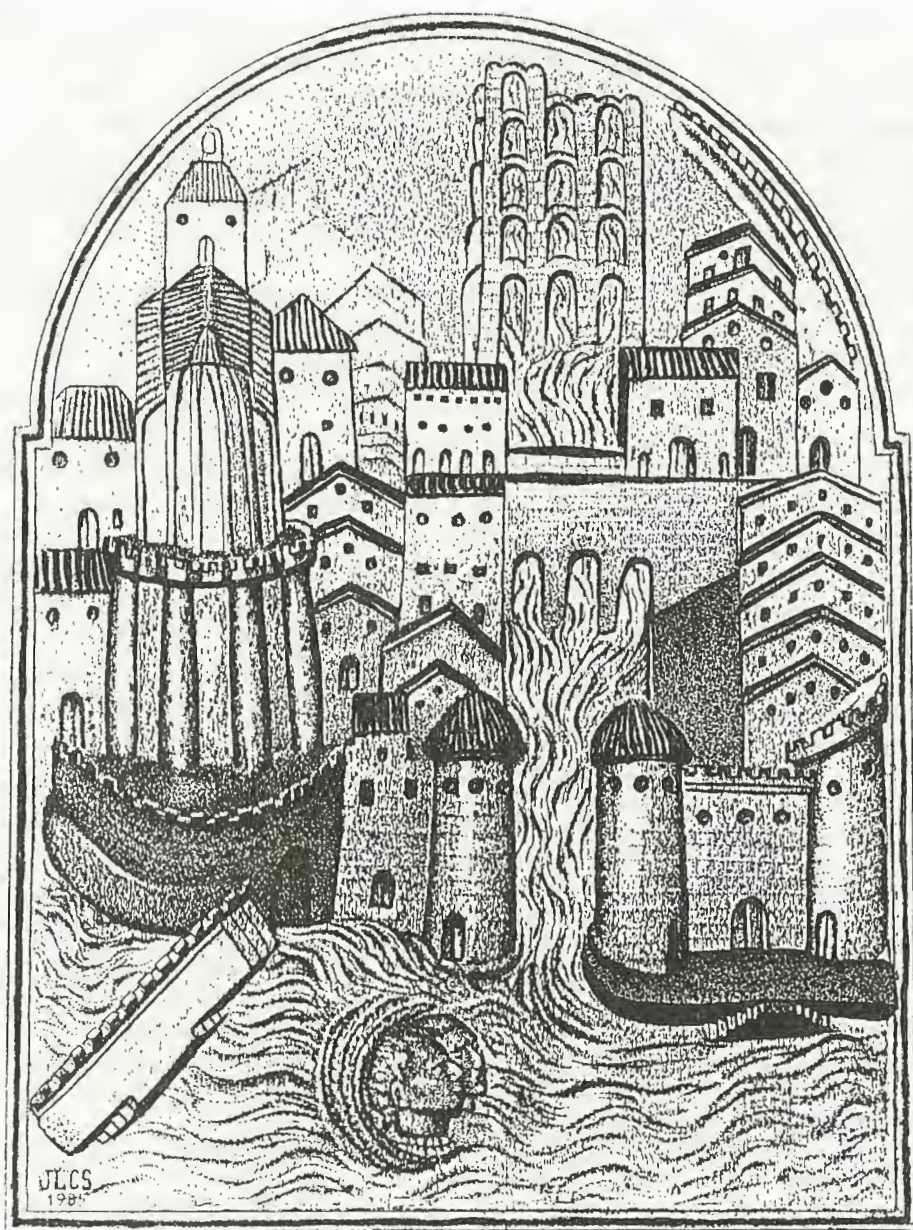
La concesión del fuero, en 1187, por Alfonso VII a la villa de Santander, en el contexto de la política de potenciación de las pesquerías y el comercio marítimo emprendida por aquel rey (10), creó las condiciones para el despegue y auge de su puerto en tales actividades, y posibilitó el incremento del protagonismo de los barcos y mareantes de la villa sobre la mar. Su participación en el proceso de la conquista de Andalucía y la apertura al tráfico cristiano del estrecho de Gibraltar fue decisiva durante los siglos XIII y XIV (11). No obstante, hay que llegar a la centuria siguiente para contar con la primera referencia documental en que aparece explícitamente manifiesta la utilización de galeras construidas en la bahía santanderina; se trata de la confirmación de Alfonso XI, emitida en 1336, del privilegio de no pagar sino por doscientos pecheros, a pesar de las pretensiones de los recaudadores, en razón de que no podrían cumplir de otra manera y de *que avian fecho muy gran costa en una galea que fesieron, e nos han de dar, e la tenian presta e enderezada para quando les mandasemos que nos sirviesen con ella* (12). Tanto esta referencia como la consignada en el *Libro Becerro de las Behetrias de Castilla* (1352): *Quando el rey cerca algund logar de moros en la costa de la mar, e la flota se ponía en la mar, e los de los otros logares ivan al rey, los del dicho logar de Sant Ander sirven al rey con una galea e con una nao armada* (13).

(10) GONZALEZ, J.: *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII I*, Madrid, 1960, pp. 94-98.

(11) BALLESTEROS BERETA, A.: *La marina cántabra y Juan de la Cosa*, Santander, 1954.

(12) BIBLIOTECA MUNICIPAL DE SANTANDER (en adelante B.M.S.), *sec. ms.*, n.º 219, I, pp. 390-391, transcripción del siglo XIX del perdido *Cuaderno de Privilegios en Copia*, que entonces se conservaba en el Archivo Santanderino, donde ocupaba los folios 38 y 39.

(13) Edición de MARTINEZ DIEZ, G., II, Valladolid, 1981, pp. 180-181.



Puerta de un relicario de la segunda mitad del siglo XVI en que se aprecian las ruinas de las Atarazanas de Santander, con los contrafuertes de la fachada sur. Desapareció en el incendio de la Catedral de 1941. La restitución procede de una foto de SAMOT publicada en 1930.

Aun cuando la guerra en la mar también se hacía con naos armadas y avitualladas convenientemente, en el Cantábrico, durante aquellos siglos, el barco de guerra por excelencia era la galera, dada su rapidez y capacidad de maniobra con independencia de vientos calmas y virazones (14). Pero las galeras tenían el serio inconveniente de no ser operativas en los inviernos, por lo que requerían para su conservación bajo cubierto, mantenimiento y reparación unas construcciones, especie de arsenales, llamadas *atarazanas*. En la España cristiana medieval fueron famosas, y han sido prolíficamente aludidas por la historiografía, las de Sevilla y Barcelona. Las únicas de que se tiene noticia en todo el Norte peninsular son las de Santander (15).

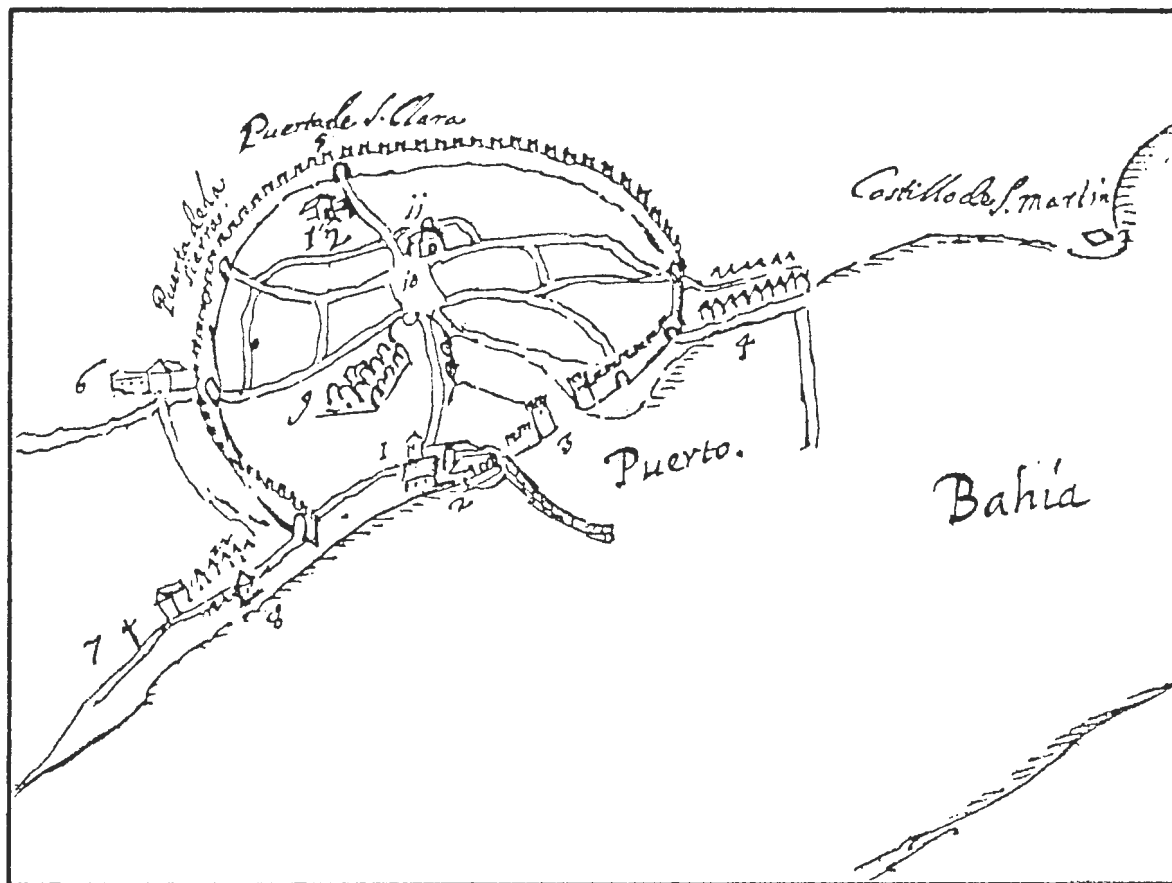
Está ampliamente documentado el hecho de que Enrique II y sus sucesores eligieron a Santander como base naval en el Cantábrico para la formación de armadas durante el último tercio del siglo XIV y a todo lo largo del XV (16). Desde las dos galeras, armadas en Santander y Castro, con que el trasmerano Pedro González de Agüero ayudó a levantar el bloqueo portugués del Guadalquivir en 1370 (17) y la derrota de la armada británica en La Rochela, dos años después, con la presencia del rey castellano y de los diputados del rey de Francia en la villa montañesa, a donde volvió la escuadra victoriosa con el botín y

(14) CASADO SOTO, J. L.: Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII, *Altamira* (1975), pp. 345-373.

(15) Un autor de finales del siglo XVI, en texto muy citado, escribió: *Almirante de Castilla, cuyas flotas y Atarazanas estaban de ordinario en Castro Urdiales, una de las Cuatro Villas, de la dicha Costa*», dato que, al no estar corroborado por ninguna otra noticia debe interpretarse como un error, pues solo se documentan las Atarazanas de Santander. GARIBAY Y ZAMALLOA, E., *De la antigüedad de los almirantes maiores de Castilla y de sus discursos hasta el tiempo presente*. Ms. de la Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Col. Salazar C.2. Bib 58, fol. 251. Cit. PEREZ EMBID, F., *El Almirantazgo de Castilla*, Sevilla, 1944, p. 9, y antes FERNANDEZ DURO, C., *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*, Madrid 1893, p. 40.

(16) FERNANDEZ DURO, C. *La Marina de Castilla*, Madrid, 1893. SUAREZ FERNANDEZ, L., *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya*, Madrid, 1959. Obras en que abundan las referencias de fuentes españolas, francesas, inglesas y flamencas.

(17) LOPEZ DE AYALA, P., *Crónica del rey don Enrique, segundo de Castilla*, ed. B.A.E., Madrid, 1953, p. 6.



Plano de la villa de Santander levantado por el canónigo suizo Zuyer, en 1660. El número 9 corresponde a las ruinas de las Atarazanas.

los rehenes (18), se suceden ininterrumpidamente la concentración, armamento y avituallamiento de armadas en Santander, hasta 1388. Eran flotas de guerra formadas por galeras, generalmente ocho de Castilla y cinco de Portugal, naos y otros barcos menores. En el puerto santanderino desembarcaron en 1386 las primeras tropas francesas que llegaron para ayudar contra la invasión angloportuguesa de Galicia (19), y de este puerto eran las tres galeras con las que Pero Niño hizo tanto daño en Inglaterra durante 1405 y 1406 (20). Siguieron aderezándose armadas, como la levantada por Robín de Bracamonte, que venció a la inglesa sobre Bretaña en 1419, o la que se aprestó al año siguiente para el transporte de cinco mil escoceses a Francia (21).

Sin embargo, la primera cita conocida de las atarazanas de Santander es bastante tardía, concretamente de 1396, y aparece al describir los linderos de una casa vendida al cabildo de la colegial (22). A partir de entonces las referencias documentales se suceden con cierta frecuencia, a pesar de lo diezmado de los archivos (23). Fresnedo de la Calzada vio

(18) Iden, *ibidem*, pp. 13-14. *Chronique des regnes de Jean II et Charles V*, ed. DELACHENAL, Paris, 1920, II, pp. 163-168. LA RONCIERE, C., *Histoire de la Marine Française*, Paris 1914, II, p. 15.

(19) SUAREZ FERNANDEZ, L., *Opus cit.*, p. 64.

(20) DIAZ de GANES, G., *El Victorial, Crónica de las hazañas de Don Pero Niño conde de Buelna*. Madrid, 1940.

(21) FERNANDEZ DURO, C., *Opus cit.*, pp. 182-185.

(22) ARCHIVO DE LA CATEDRAL DE SANTANDER (en adelante A.C.S.) *Pergaminos*, leg. 2, n.º 34. Se trata de unas medias casas, sitas en la rua de la Carnicería Vieja, vendidas al prior y cabildo por el criado del rey Fernán Gutiérrez de Escalante.

(23) La siguiente y más importante es de 1435, que describiremos en nota sucesiva, le siguen dos de 1440. En una de ellas Sebastian de la Llama censó unas casas y huertas al cabildo en la rua de San Francisco, que tenía por costaneras, al Oeste el camino que va a la Taraçana y río, y al Sur las Taraçanas, B.M.S., *sec. ms.*, n.º 1.045, fols. 42 a 45; en la otra el prior y cabildo arriendan una mimbrera «a do dizen las Carnicerías Viejas», a Toribio Fernández de Pámanes, que tenía por costanera al Norte *çerca y muro de las Taraçanas*, Idem, *Ibidem*, n.º 1.045, fols. 29 a 31. De 1441 es una escritura de trueque en que aparece una casa en la calle del Puente que linda al Oeste con *las Taraçanas desta villa* y al Sur *con calleja y camino que va a las Taraçanas*, Idem, *ibidem*, fols. 60, 61. En 1442 el prior y cabildo que arrendaron al remolar Juan de Camudio y su mujer unas casas en la Calçadilla que tenía por costanera al Norte *calleja que viene de las Taraçanas*, Idem, *ibidem*, fols. 80-82. En 1447 los mismos arrendaron al carpintero Juan Gutiérrez de Rosillo unas casas en la calle de la



Cuadro de la primera mitad del siglo XVIII, en que aparece una vista idealizada de la villa de Santander. En el centro, a la izquierda, se ven los arcos de las arruinadas Atarazanas. Fue donado por la colonia montañesa en México a la villa.

en el Archivo de la Catedral un significativo documento en que se hacía referencia al incendio de 1425: *Mencia Ruiz de Escalante declara que el cabildo tenia 30 maravedises al año de renta «sobre unas casas en la Puente que se quemaron cuando se quemó la villa, y que el suelo dellas le habia comprado al rey, con otros suelos, para hacer las Atarazanas»* (24). Dado que existían las Atarazanas con anterioridad, como acabamos de comprobar, sin duda se trata de obras de ampliación, emprendidas por el rey Juan II, con motivo de la armada que organizó en Santander, en 1430, para hacer guerra a los reyes de Navarra y Aragón (25).

Todavía en 1475, con motivo de la armada que mandaran los Reyes Católicos alistar en Santander a Ladrón de Guevara (26) se nombra al armador mayor de la flota tenedor de las Atarazanas y galeras de Santander (27).

Carnicería Vieja, que por detrás lindaba con *Las Taraçanas del rey*, A.C.S., *Pergaminos*, leg. 5, n.º 40. En 1458 los mismos arrendaron al canónigo Gonzalo González de Liaño unas plazas para hacer en ellas casas, en la rua de San Francisco, cuya costanera por detrás era *la canal y Atarazanas del rey nuestro señor*, Idem, ibidem, leg. 4, n.º 36. En 1473 los mismos suscriben un censo con García Gutiérrez de Gutiérrez de Goarnizo y su mujer, por *unas casas en la Puente, juntas a la calleja del muro viejo que baxa a la Taraçana*, Idem, libro E-2, fol. 3 v.

(24) *Opus et loc. cit.* Aun cuando dicho documento ha desaparecido del A.C.S., en el libro E-2, fol. 12 r, aparece consignado en extracto, por lo que no cabe duda de su veracidad.

(25) Un buen manojo de documentos sobre esta armada fueron publicados por FERNANDEZ NAVARRETE, M., *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, ed. de C. SECO SERRANO (B.A.E., LXXV, vol. I de las *Obras de M.F.N.*). Madrid 1954, pp. 276-292. Por ellos sabemos que la armada constó de veinte galeras, treinta naos mayores, cinco balleneras y una carraca, y que, a las órdenes del Almirante don Fadrique, hicieron mucho daño en las islas Baleares. Era entonces alcaide, por el rey, de las Atarazanas de Santander el notario mayor del reino de Toledo Juan de Silva, actuando como lugarteniente suyo el santanderino Gonzalo de Setién. Ejerció como armador real en la costa cantábrica Ruy Gutiérrez de Escalante, como tenedor de las armas del rey Juan de Escalante y como tenedores del pan para la Armada Juan Fernández de Pámanes y Fernán González Marín, todos también santanderinos.

(26) FERNANDEZ DURO, C., *Opus cit.*, pp. 200-203.

(27) ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (en adelante A.G.S.), *Registro general del Sello*, 1475, VI, fol. 203.

Para 1504 parece que habían dejado de cumplir su función, a juzgar por las unánimes respuestas que dieron los quince testigos encuestados en la información que entonces se hizo, con la pretensión de rebajar el encabezamiento, tras la serie de epidemias sufridas por la villa desde siete años antes. Todos coinciden en afirmar que las Atarazanas estaban caídas y derrocadas; como ejemplo vaya el testimonio del último preguntado: «*las tараanas della (la villa de Santander), e el castillo del rey lo más de todo ello por el suelo* (28).

Es conocida la política de los Reyes Católicos de promover en el Norte la construcción de grandes naos mancadas, dejando el armamento de galeras para el Mediterráneo (29), en ello, además de la peste y subsiguientes crisis de recursos y mano de obra, alegadas por los contemporáneos, debió radicar el motivo del abandono de las Atarazanas. No obstante lo cual siguieron siendo utilizadas durante algún tiempo como astillero, según pone de relieve la noticia de que en 1530 se construía en ellas una nao para el rey (30). De lo que no cabe duda es de que, mediada la centuria, estaban completamente destejadas y en ruina progresiva, como manifiestan el grabado de Hogenberg (31) y los textos ya reseñados.

En 1642 acordó el Ayuntamiento santanderino dar permiso a los franciscanos para usar *la sillería y piedra labrada* de las Atarazanas para la construcción del nuevo convento, y que el resto de la piedra se aplicase a empedrar las calles de la villa (31). El canónigo suizo Pelegrino Zuyer, espía del Nuncio en el asunto de la desmembración del obispa-

(28) ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTANDER (en lo sucesivo A.M.S.), leg. A-2, n.º 10, fol. 23 r. Se trata de la respuesta de García Gutiérrez de Corino, vecino de Ambrosero, de 50 años de edad. Las contestaciones de los otros catorce testigos en los fols.: 4 v., 6 r., 7 r., 8 r., 9 r., 10 v., 12 r., 13 v., 14 v., 16 r., 17 r., 18 v. y 21 v.

(29) ARTIÑANO, G. *Arquitectura naval española (en madera)*. Madrid, 1920, pp. 57-62.

(30) ESCAGEDO SALMON, M., *Monte Corbán*, Torrelavega, 1916, p. 87.

(31) Véase la nota (2). La perspectiva aérea es una elaboración de gabinete realizada por el grabador Hogenberg a partir de los dibujos efectuados por Georg Hoefnaghel a ras de tierra; por tanto, del todo fiable en los detalles.

(32) FRESNEDO DE LA CALZADA, J., *op. cit.*, pp. 8 y 31.

do, diagnostica con clarividencia a lo que se reducían las Atarazanas en 1660:

«Hay también en Sant Ander algunos arcos donde se conservaban antiguamente las galeras, pero ahora no llega el agua allí, solo sirven de memoria de haber sido en otro tiempo» (33).

En 1752 consiguió el Comisario Ordenador de Marina Juan de Isla del ministro Ensenada, la cesión del solar de las Atarazanas, para edificar en él dos almacenes necesarios para el abastecimiento de los buques que construía en Guarnizo para la Armada Real. En el memorial de la solicitud se argumenta:

«... que ningún perjuicio se sigue al común ni al particular, por ser todo aquel paraje ruinas de las Atarazanas que hubo en lo antiguo en este puerto, com es visible por los arcos y vestigios que permanecen, sirviendo entre ellos un tramo de juego de pelota» (34).

Veinte años después, el procurador de la ciudad eleva un memorial al rey, protestando contra las novedades introducidas por el ingeniero Gaspar de Lara en el proyecto de los muelles de Santander, del que extractamos el siguiente párrafo:

«Los vestigios de las Atarazanas de Galeras, al poniente del expresado puente, no dejan la más leve duda (de que hasta allí llegó el agua), como igualmente que el terreno en que están emplazados los almacenes, cerca de la referida puerta (de la Reina), conserva hasta hoy el nombre de Atarazanas de Galeras; además de que en las paredes de ellos se ven todavía vestigios de los órdenes de arcos antiguos que había, y manifiesta el plano en perspectiva que existe en la casa de la ciudad (35).

Aquellos almacenes de Juan de Isla posteriormente sirvieron de cuartel y de teatro, entre otros usos, y a mediados del siglo XIX, se construyeron sobre ellos edificios de viviendas. El bloque que ocupó

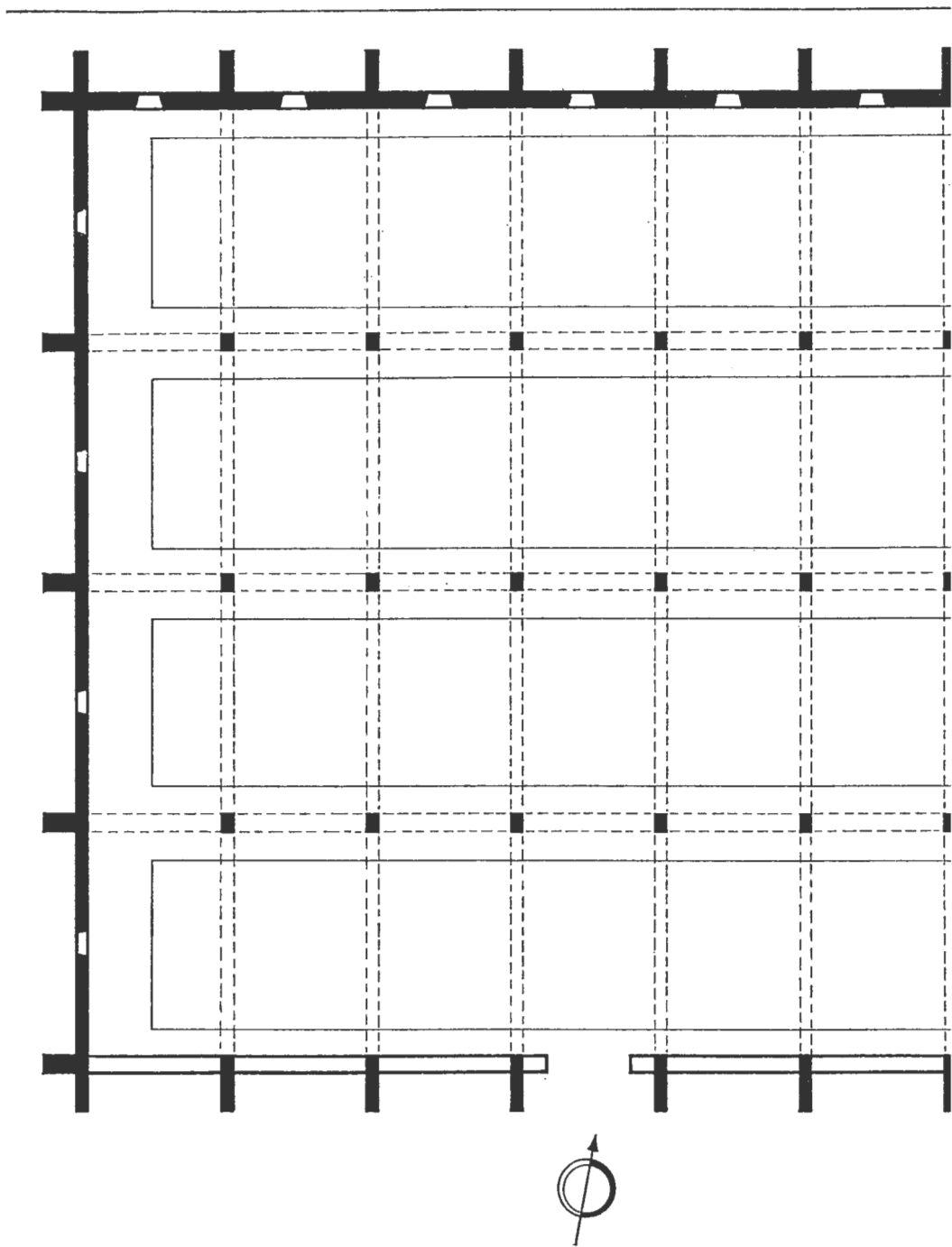
(33) ARCHIVOS SECRETOS DEL VATICANO, *Acta Congregationis Consistorialis*, 1969, 2 fol. 526 v. Publicado por CASADO SOTO, J. L., *op. cit.*, p. 191.

(34) SIMON CABARGA, J., *op. cit.*, p. 29.

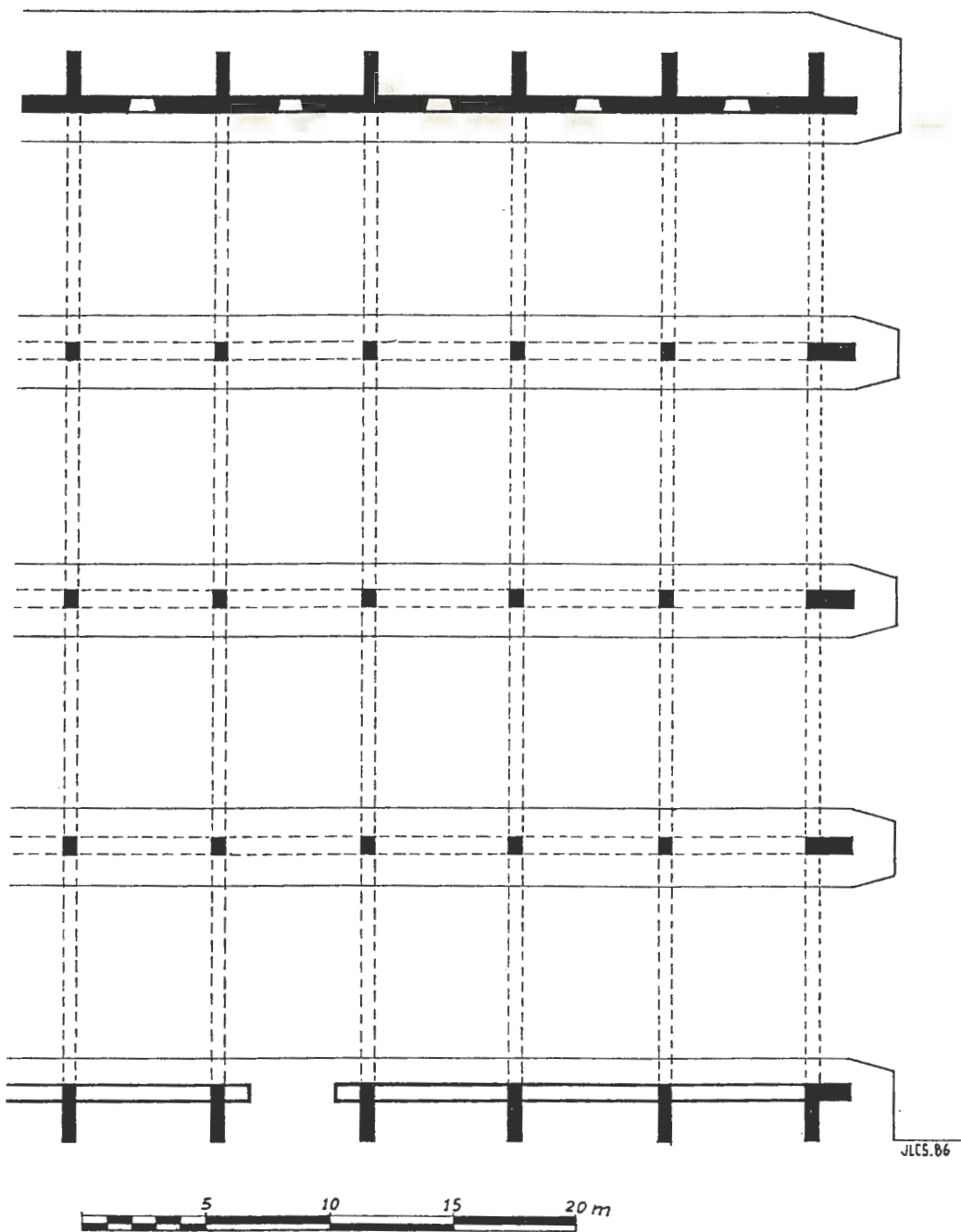
(35) B. M. S., *Sec. ms.*, n.º 333, fol. 1 v. Respecto al plano en perspectiva, estimamos que sólo podía ser, o bien el grabado de Hogenberg o el lienzo remitido por los montañeses de Méjico que resultó destrozado y perdido durante las obras del Museo Municipal de Santander, del que aquí publicamos una vieja fotografía.



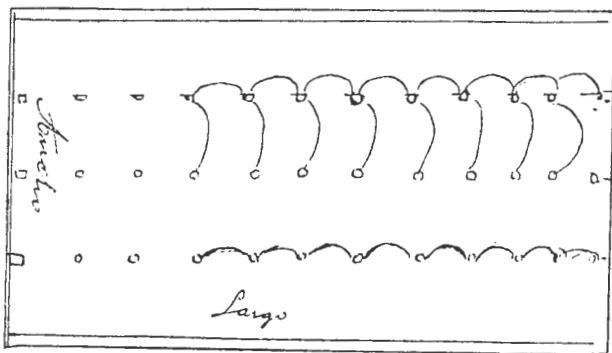
Situación del edificio de las Reales Atarazanas de Galeras en el plano de la villa de Santander del siglo XV.
Puede comprobarse que fue la mayor construcción cubierta que existió en la villa.



Planta del edificio de las Reales



arazanas de Galeras de Santander.



el largo de todo netto banas 46 2
de pila a pila por el largo banas 11
ahora de la anchura de guisa para
ser 8 banas

toda la Longura netta per cinco banas 25.
per questa parte tiene gli archi de de nuto esoc da pila a pila 6. 1/2

La ahora de la anchura ¹⁰ questa parte Sono 6 banas y media -

Boceto de la planta de las Atarazanas de Santander. Copia realizada por José Aparici en 1845 del original que entonces se conservaba en el Archivo General de Simancas.

el «almacén chico», al Norte, fue demolido al comienzo de la Guerra Civil para ampliar la avenida de Rusia, hoy de Calvo Sotelo; el construido sobre el «almacén grande», al Sur, se quemó en el gran incendio de febrero de 1941; cuando se demolieron sus ruinas y se hicieron los cimientos del Instituto Nacional de Previsión, aparecieron los últimos pilares, e incluso arranques de arco, de las viejas Atarazanas de Galeras, sin que sepamos de nadie que hiciera fotos o dibujos de tales vestigios. En los desmontes realizados en el proceso de reconstrucción posterior al incendio se descubrió una línea de muelle de sillería con escaleras de lo mismo, bajo el actual edificio de La Equitativa (36).

3.—Reconstrucción.

Durante los últimos años hemos localizado una serie de documentos preciosos para emprender una rigurosa reconstrucción de las Atarazanas de Santander. Todos ellos giran en torno a la decisión de Felipe II de convertir a la villa en base naval donde reunir y avituallar las armadas que se organizaron en el Norte a partir de 1572 (37).

El Consejo Real aprobó el 12 de julio de 1574 las conclusiones de un informe elaborado con los datos aportados por las relaciones remitidas por el duque de Medinaceli y los arquitectos militares italianos El Fratín y Vespasiano Gonzaga, todas de 1571-73. De este informe, interesa a nuestro objetivo la propuesta de Gonzaga de abandonar la reconstrucción del castillo y habilitar como almacenes y arsenal las Atarazanas, he aquí el texto:

«Y para hacer magaçenes tan grandes y cómodos como lo requieren la previsión de las armadas, valerse de las ataraçanas, cerrándolas entre arco y arco y levantando un suelo en ellas, porque las municiones no sientan la humedad. Las quales están en parte que con la marea se va a desembarcar a la puerta de ellas. Y con limpiar un poco el canal se podrá llegar con navíos de maior porte y ganar el primero y más baxo suelo. Y son muy capaçes, que tienen 4 vasos, que en cada uno dellos dizen se fabricaban dos galeras en largo, y cada uno dellos tiene 33 pies de ancho

(36) Comunicado verbalmente por José Simón Cabarga y Fernando Calderón, G. de Rueda, en reuniones de la Junta de Trabajo del Centro de Estudios Montañeses, durante el verano de 1976.

(37) CASADO SOTO, J. L., El puerto de Santander base naval en el Cantábrico de las armadas de Felipe II, y problemas derivados a la villa, *Anuario «Juan de la Cosa»*, III (1979-1980), pp. 217-228.

y 255 de largo, que pueden servir desde luego, fabricando un vaso y luego otro» (38).

También hemos localizado una copia de la relación original de donde procede el extracto precedente. La coincidencia de los diferentes parámetros excluye cualquier duda respecto a que se trate de la relación de Vespasiano Gonzaga. Como puede verse a continuación incluye los datos más completos disponibles sobre las Atarazanas:

«Las Atarazanas de la villa de Santander son hechas de piedra y cal, con arcos, y son de 4 vasos iguales que, por lo largo, de un cabo a otro, tienen 255 pies de vara castellana. Son, así mismo, los cuatro vasos iguales en lo ancho, y tienen todos de ancho 139 pies de la dicha medida (39). Tiene cada arco de alto a bajo por dentro 24 pies. Hay de hueco o vacío de arco a arco, o de pilar a pilar, por lo largo 19 pies y medio. Hay de pilar a pilar por lo ancho 30 y tres pies» (40).

Junto al documento anterior, aparece la copia de un boceto del plano del edificio de las Atarazanas con unas notas al margen en italiano. Las dimensiones que aportan estas notas, aunque semejantes, no coinciden exactamente con las del texto precedente, razón por la cual no consideramos aventurado atribuir las a la mano de El Fratín. La traducción del texto italiano es como sigue:

«Ancho total neto, 46,5 varas; de pilar a pilar por lo ancho, 11. Altura de los arcos por esta parte, 8 varas. Longitud total neta por dentro, 85 varas; los arcos tienen de pilar a pilar 6,5; la altura de los arcos por esta parte es de 6,5 varas» (41).

(38) A. G. S., *Guerra Antigua*, leg. 78, n.º 324.

(39) En la copia de Aparici pone 239 pies, pero se trata de un claro error, ya que, si la luz de los arcos de cada una de las cuatro naves tiene 33 pies, la cifra resultante es de 132 pies, que con la anchura de los tres pilares centrales daría 139, cantidad que coincide con el extracto de la propia relación de V. Gonzaga encontrada en Simancas y con las 46 1/2 varas que da El Fratín.

(40) B.M.S. Sec. ms., n.º 82, pp. 31-32. Se trata de la copia efectuada por José Aparici el 8 de mayo de 1845, igual a la conservada en la colección documental de su nombre en el Servicio Histórico Militar. Ambas proceden del A.G.S. (Mar y Tierra, leg. 89) donde no hemos logrado encontrarlas a pesar de la solícita colaboración prestada por los facultativos del Archivo.

(41) El planito se encuentra reproducido en sendas copias de José Aparici, junto al documento reseñado en la nota anterior. Tampoco ha sido posible localizarlo en el A.G.S., pues no consta en el catálogo XXIX: ALVAREZ TERAN, M. C., *Mapas, planos y dibujos* (1503-1803), Valladolid, 1980, ni en la sección documental correspondiente.

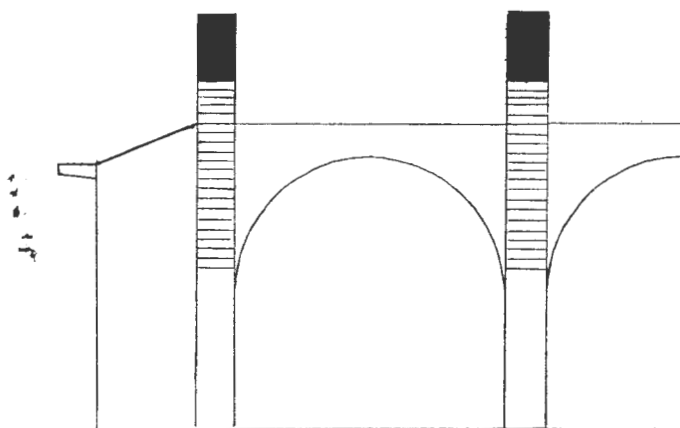
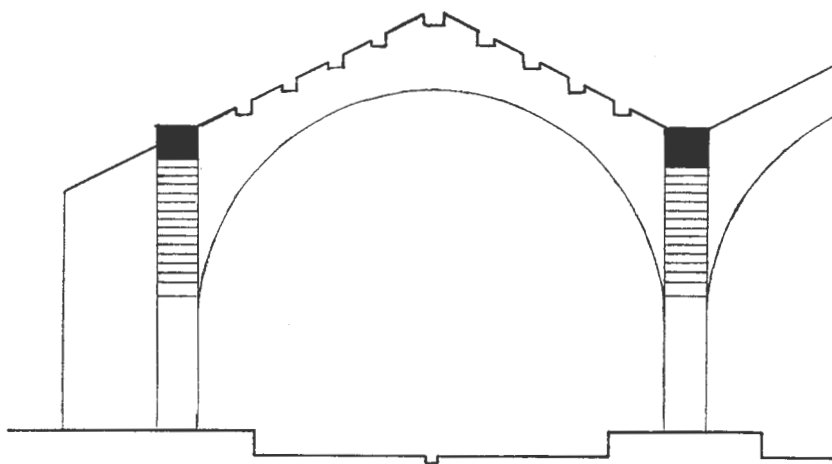
Recapitulando todo lo expuesto, resulta que el gran edificio de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander estaba situado al fondo del puerto interior, sobre la ría de Becedo, constaba de cuatro naves, formadas por arcos de medio punto de sillería, en cada una de las cuales cabían dos galeras; que este edificio formaba parte de un conjunto que ocupaba,, de Este a Oeste, desde el puente a la muralla de Becedo y, de Sur a Norte, desde la trasera de la calle de la Carnicería Vieja (después Ruamayor) hasta la de San Francisco, todo lo cual recibía el nombre de Real Sitio de las Atarazanas y estaba formado por el edificio de éstas, una dársena con muelles laterales, la Torre del Almirante, la canal de desagüe del arroyo de la Mies del Valle y una parcela de terreno al Sur del edificio (42).

Respecto al problema de las dimensiones del edificio, dado que las medidas disponibles son interiores, para evitar confusiones trataremos pormenorizadamente cada una de ellas. En principio, contamos con las siguientes dimensiones netas proporcionadas por las relaciones de los arquitectos italianos:

	<i>pies</i>	<i>varas</i>
Longitud interna de cada nave	255	85
Anchura interna del edificio	139,5	46,5
Luz de los arcos de las naves	33	11
Luz de los arcos de los tramos	19,5	6,5
Altura de los arcos de las naves	24	8
Altura de los arcos de los tramos	—	6,5

Es evidente que la estructura del conjunto está formada por módulos rectangulares, cada uno de ellos por dos arcos de nave y dos arcos de tramo, de cuya articulación resulta el rectángulo global. Tenemos bien definidas las luces de los arcos, nos faltan las dimensiones

(42) Gracias a la colección de planos de Santander conservados, originales o en copia, en el Museo Marítimo del Cantábrico, tenemos perfectamente situado el edificio de las Atarazanas antes del incendio de 1941. Los planos levantados por el Servicio Geográfico y Catastral para la reconstrucción, existentes en el A.M.S. nos han permitido trasladarlo al plano actual.



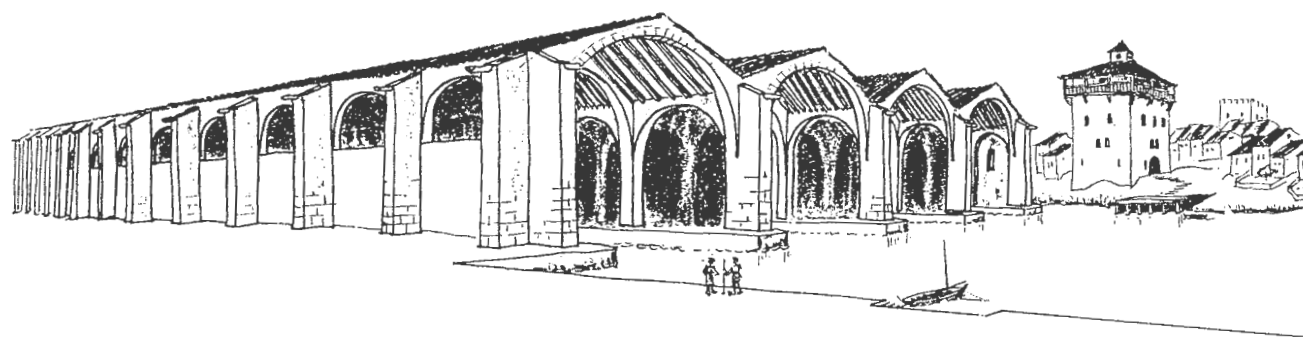
Alzado de los arcos de las Atarazanas de Santander. Arriba, arco de nave lateral.
Abajo, arco de tramo de cabecera.

de los pilares que los soportaban. Su deducción no es difícil, ya que contamos con la anchura interior del edificio y sabemos que ésta incluía la luz de cuatro arcos de nave y tres pilares, además sabemos que la anchura interior era de 139,5 pies, luego, $4 \text{ por } 33 \text{ pies} = 132 \text{ pies}$; dividiendo la diferencia, 7,5 pies, entre los tres pilares, resulta un ancho de 2,5 pies por pilar. Del mismo modo podemos calcular la otra dimensión de la sección de cada pilar, aunque en este caso la aproximación no es tan inmediata, ya que las fuentes nos proporcionan el fondo de las naves y la luz de los arcos de los tramos, pero no el número de éstos. Considerando el principio de simetría y proporción de la arquitectura medieval, presente en las construcciones contemporáneas de Cantabria, o en las partes medievales de las Atarazanas de Barcelona, lo más probable es que el número de tramos de un edificio de cuatro naves fuera múltiplo de dos, de tres y/o de cuatro. El primer número que, además de cumplir ese requisito mejor se ajusta a las conocidas dimensiones de la longitud de las naves y la luz de los arcos de tramo, es el 12. De considerar esta cifra, resulta que 12 tramos, con 19,5 pies cada uno, montan 234 pies, por lo que restarían 21 pies para los 11 pilares interpuestos entre cada arco en la longitud interior del edificio; frente a tales números, cabe pensar antes en el error de un pie en la medición de tan larga distancia que en una cifra tan compleja como 1,909 para fondo de pilar, por lo que consideramos que los once pilares sumaban 22 pies. Toda otra hipótesis se aleja mucho de los datos dados, incluida la de los 11 tramos que aparece en el boceto copiado por Aparici que atribuimos a El Fratin. En conclusión, tendríamos que la sección de cada pilar exento sería de $2,5 \times 2$ pies.

Con base en todo lo expuesto, podemos emprender la deducción de las demás dimensiones de las Atarazanas de Santander.

Anchura total: es igual a la suma de la luz de los arcos de las cuatro naves, más la de los cinco pilares sustentantes, más la de los contrafuertes exteriores (43). Estos últimos los estimamos en poco más del

(43) Que los empujes de toda estructura arquitectónica medieval arqueada estaban contrarrestados por contrafuertes, es bien sabido, pero es que además contamos con dos evidencias específicas, su existencia en las Atarazanas de Barcelona y, sobre todo, la talla de un relicario del altar de la Colegial de Santander, de finales del siglo XVI, en que se aprecian representados con toda claridad.



Perspectiva de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander.

doble de la de cada pilar, es decir, dos varas o seis pies. Aritméticamente: $(33 \times 4) + (2,5 \times 5) + (6 \times 2) = 156,5$ pies ó 52,16 varas = 43,6 m.

Longitud total: es igual a la suma de la luz de los arcos de los doce tramos, más la de los trece pilares sustentantes, más la de los contrafuertes exteriores. Aritméticamente: $(19,5 \times 12) + (2 \times 13) + (5 \times 2) = 270$ pies ó 90 varas = 75,23 m.

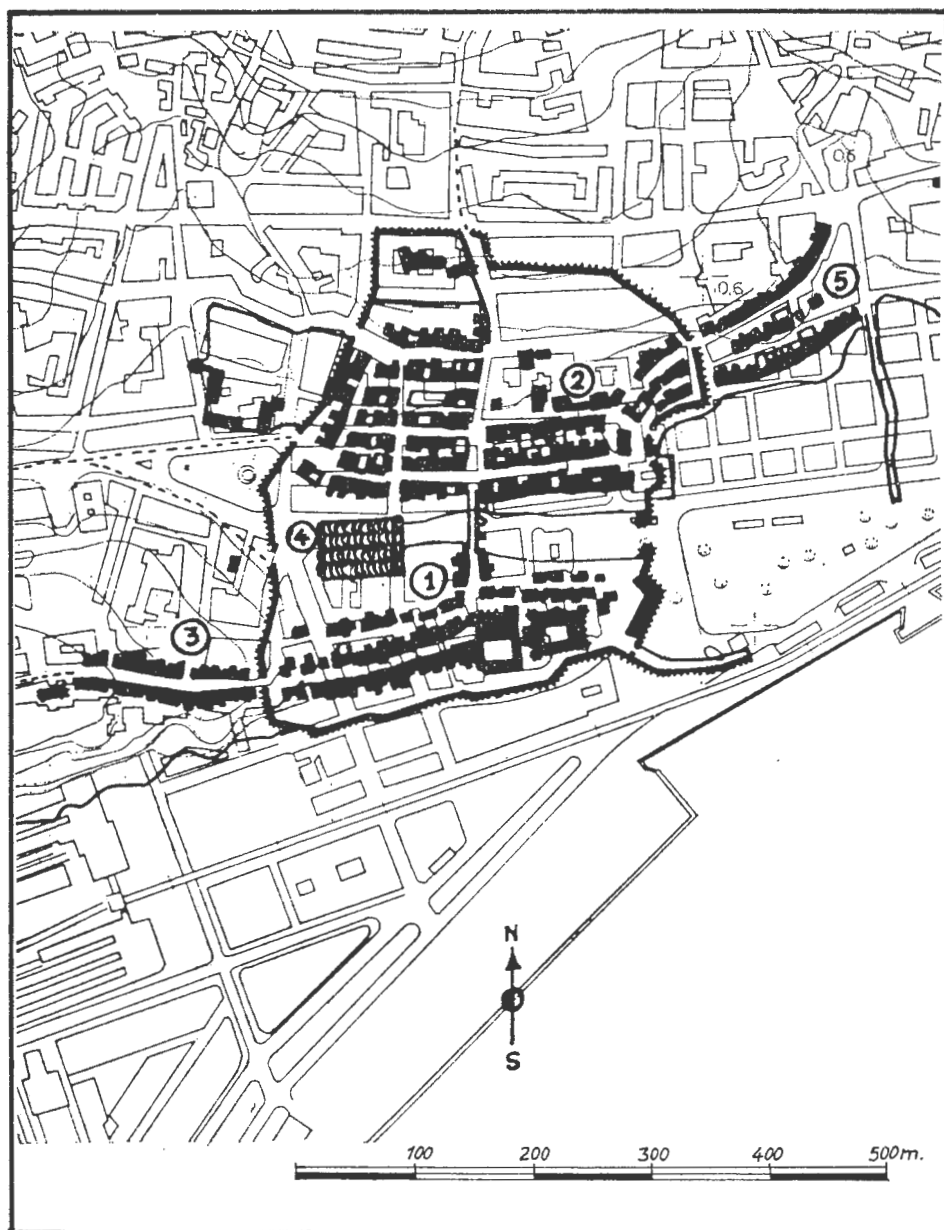
Recapitulando todas las medidas dadas y deducidas, tenemos que las Reales Atarazanas de Galeras de Santander, en el siglo XVI, respondían a las siguientes dimensiones en metros:

Anchura total de la fachada	43,60
Longitud total del edificio	75,23
Luz de los arcos de cada una de las cuatro naves	9,19
Altura de los mismos	6,68
Anchura de los pilares	0,69
Luz de los arcos de los tramos	5,43
Altura de los mismos	5,43
Fondo de los pilares	0,55
Contrafuertes de las cabeceras	1,39
Contrafuertes de los paramentos	1,67

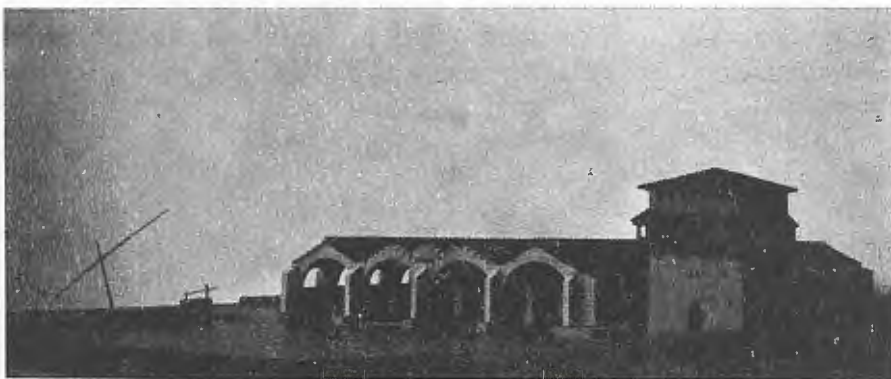
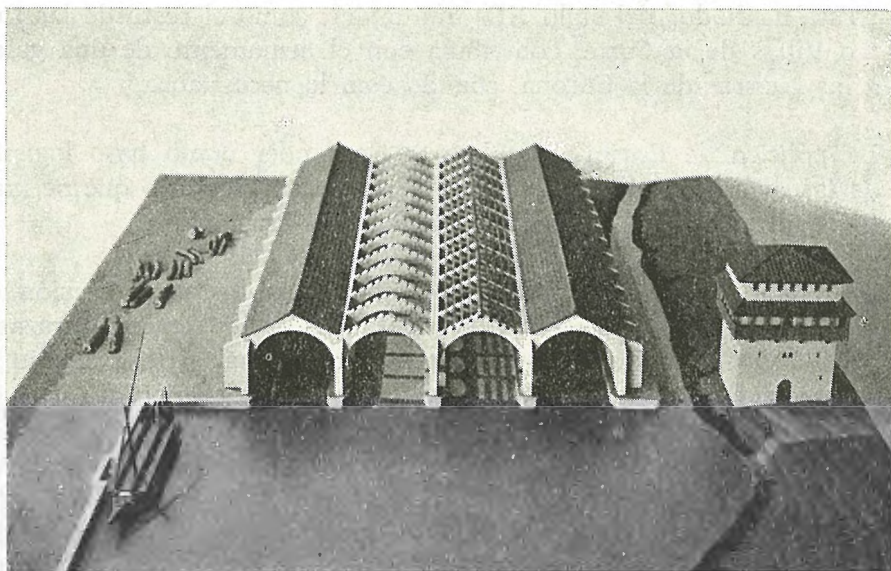
A los vasos en que se montaban los picaderos les hemos dado veinticinco pies, dejando otros cuatro de andén a cada lado, además del espacio interpilar.

Con los planos de esta reconstrucción, el Museo Marítimo del Cantábrico ha realizado una maqueta a escala 1/100, en la que se recogen todos los elementos descritos en este trabajo, es decir, el edificio de las Atarazanas, la parcela y muelles del Sureste, la ría de Becedo al Norte, también conocida como canal de las Atarazanas y, al otro lado de ella, la Torre del Almirante que describe Castañeda; ésta según los perfiles del grabado de Hogenberg y las dimensiones de la Torre del Merino de Santillana del Mar (44).

(44) La realización material de la maqueta fue llevada a cabo por el tallista y funcionario del Museo Marítimo del Cantábrico D. Teodoro Sanz Martín.



Las pueblas medievales de Santander sobre el plano actual: 1.—Puebla Vieja; 2.—Puebla Nueva; 3.—Arrabal de Fuera la Puerta; 4.—Reales Atarazanas de Galeras; 5.—Arrabal de la mar.



Dos vistas de la maqueta de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander construida en el Museo Marítimo del Cantábrico.

CONCLUSIONES

- 1.—Hasta mediados del siglo XIV Santander, como el resto de las Cuatro Villas de la Costa, contribuía con el armamento de una galera a las guerras de la Corona, cuando ésta lo necesitaba.
- 2.—La política de Enrique II eligió a Santander como base logística de las armadas organizadas en el Cantábrico, decisión que se mantuvo durante todo el reinado de la dinastía Trastámara.
- 3.—La aparición de referencias contemporáneas haciendo alusión explícita a la existencia en la villa montañesa de las Reales Atarazanas de Galeras, coinciden estrechamente con el casi siglo y medio de actuación de Santander como base naval del Cantábrico.
- 4.—Las descripciones posteriores del edificio y su reconstrucción, según las que éste tenía capacidad para la internada de ocho galeras a cubierto, coinciden con el número de las que generalmente formaban la escuadra castellana del Cantábrico durante el período de más estrecha y sistemática colaboración naval hispano-francesa, en la Guerra de los Cien Años, 1372-1388.
- 5.—Todas las evidencias confluyen a destacar el aludido período como el de la primera construcción de las Atarazanas de Santander, siendo almirantes Ambrosio Bocanegra y Fernán Sánchez de Tovar. En tiempos de Juan II se completó y amplió con obras de infraestructura el Sitio de las Atarazanas. En el siglo XVI, desaparecida su función, se abandonaron a la ruina.

LA OBRA DE LOS MUELLES DE LAREDO EN LOS SIGLOS XVI Y XVII

MANUEL VAQUERIZO GIL

1. CONSIDERACIONES GENERALES

1.1. *Emplazamiento y configuración urbanística de Laredo en el siglo XVI.*

Se sitúa el núcleo urbano de Laredo en el extremo oriental de la ría de Treto-Santoña, a la orilla del mar, en la falda orientada al Suroeste del monte de la Atalaya, Rastrillar o la Rochela, que a modo de península se introduce en el mar, sirviéndola de resguardo a los vientos del Norte, y a cuyo cobijo, en la misma orientación, al pie de la Peña del Canto, se encuentra el puerto, en el punto de arranque de un amplio arenal y playa, la Salvé, que se prolonga en punta hacia el Oeste formando una suave bahía. Este arenal se extiende en su base pegado a la falda de la montaña por la que con suave pendiente discurre la actual carretera que une Santander con Bilbao evitando el casco viejo laredano.

La baja altura de este arenal era causa por un lado de su inundación quedando bajo las aguas del mar dos veces al día, por tiempo de unas seis horas cada vez, coincidiendo con las mareas altas, por lo que resultaba intransitable durante la mitad del día, y por otro de que el puerto, sin una debida protección, tuviera tendencia a ir poco a poco cegándose y rellenándose con los aportes de arenas que el agua arrastraba.

La planta de la villa, desde su origen, responde a una disposición de sus calles de tipo reticular, ortogonal, ascendiendo por la ladera orientada al sureste del monte de la Atalaya, teniendo su iglesia gótica en el punto más alto de su circuito, rodeado de una «cerca» o muralla, que el crecimiento poblacional de los siglos XIV y XV había desbordado, estando configurado ya en el siglo XVI el arrabal extramuros en la parte más baja y llana de la villa, hacia el sur, la única que por ser el terreno llano permitía una fácil expansión urbanística, ya que la mon-

taña al norte y este y el mar al oeste impedían su crecimiento en esas direcciones; el arrabal también fue englobado por una ampliación de la muralla.

Mencionemos aquí como recuerdo los nombres de sus calles, las tres en dirección este-oeste, San Martín, Medio y Yusera, cortadas por las tres que en dirección norte-sur escalaban la montaña, Santa María, Carnicerías y Rua Mayor, ésta frontera del agua aunque colgada a unos cinco metros de altura sobre el muelle en su parte baja, superando los diez metros en su parte alta, debido a su extensión en empinada cuesta, característica sobre la que se incidirá más adelante.

De la montaña descendían varios cursos de agua, de los que uno, el río Bario, atravesaba la villa en su descenso al mar, primero en los mismos límites del casco urbano, y desde el siglo XIV por el crecimiento urbanístico que se produjo y dio origen a la formación del arrabal, englobado en la misma ciudad (rúa Revellón); otros salían al mar, bien a la bahía, a través del arenal (río Culebro), bien a la ría de Santoña, como el Pelegrín y el Regato, unidos en la parte final de su curso.

La misma dirección hacia el sur, buscando el terreno llano, que tomó la expansión urbanística, era la que tomaba a través del arenal el camino que unía la villa con Colindres y Trasmiera, con Castilla en suma, ya que las restantes posibles salidas de la villa hemos de considerarlas como cuestras impracticables a través de la montaña, o siguiendo la vía marítima; arrancaba dicho camino, llamado de Castilla, de la puerta llamada de Puerto Chico o de Ras o del Arenal, una de las principales de la villa, situada en la zona suroeste del lienzo de muralla que envolvía al arrabal (1).

Un importante e intenso proceso geológico de acumulación de arenas desde el siglo XVI a nuestros días ha elevado la altura y anchura del arenal; en sus terrenos consolidados y ganados definitivamente al mar por la acción del hombre, se desarrolla la expansión urbanística actual de Laredo, que en su crecimiento englobó también la dársena del antiguo puerto, sobre el que se eleva hoy el barrio de los pescadores.

(1) Sobre urbanismo de Laredo se puede ver: ABAD BARRASUS, J., «*Puebla Vieja*» de Laredo e Iglesia de Nuestra Sra. de la Asunción, LAREDO, S. F., y CASADO SOTO, J. L. «Aproximación al perfil demográfico y urbano de Laredo entre los siglos XVI y XVII», en *Población y sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII*, Santander, I.C.C., 1985.

1.2. *Importancia marítima de Laredo.*

La tradicional importancia marinera de la villa nos lleva a pensar en la existencia de un pequeño puerto al resguardo de la Peña del Canto para uso pesquero local anterior a la concesión del fuero a la villa por Alfonso VIII en el año 1200; esta concesión presupone la existencia de un núcleo de población estable y la intención real de favorecerlo y aumentarlo, lo que efectivamente ocurrió, pues a lo largo de la segunda mitad del siglo XIII, Laredo se convirtió en uno de los más importantes puertos del Cantábrico, formando parte de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, importancia que no perdió hasta quinientos años más tarde, cuando la capitalidad de la costa cántabra pasó a Santander, en la segunda mitad del siglo XVIII. Conocida la pujanza marítima de Laredo en la Baja Edad Media parece también importante la que desarrolló a lo largo de los siglos XVI y XVII.

A la actividad marítima pesquera que llevaba a sus hombres hasta las cercanías de Terranova en busca de ballenas, unió la actividad de puerto comercial con Europa, sobre todo con Francia, Inglaterra y Países Bajos (exportación de lana, hierro, naranjas, limones; importación de textiles manufacturados, trigo).

En 1529 fue uno de los puertos habilitados, con Bilbao y Avilés en el Cantábrico, para el comercio con América, antes de centralizarse definitivamente esta actividad en Sevilla; su puerto fue, en este siglo y el siguiente, frecuentemente, punto de llegada y salida de las armadas que transportaban a los personajes regios en sus viajes a Europa, y donde se preparaban expediciones militares y de corso en las que sus hombres, avezados marinos, servían cotidianamente.

Cabe mencionar también la necesidad de tener su puerto bien defendido, ya que como villa marítima tenía la consideración de villa fronteriza, con la necesidad inherente de estar bien amurallada y artillada.

Relacionando todos estos factores se desprende la exigencia de unos muelles y contramuelles capaces de resistir los constantes embites del bravo mar Cantábrico que impidieran el cegamiento del puerto y preservaran las partes bajas de la villa de la fuerza entrante de las aguas, permitieran la constante comunicación con Castilla fuera del influjo de las mareas y sirvieran de albergue a las defensas militares.

2. LA OBRA DEL SIGLO XVI. CONSTRUCCION DE LOS MUELLES.

A pesar de todo parece que a fines del siglo XIV y principios del XV la villa sólo contaba con un pequeño muelle y contramuelle al pie del monte cuyo proyecto de ampliación tuvo lugar en tiempos de Enrique IV, aunque sus obras se paralizaron por diversos motivos a la muerte del rey, no reiniciándose hasta 1495 y prolongándose durante treinta años hasta que se dio por finalizado la obra en 1526. El actual barrio de pescadores se sitúa sobre la antigua dársena del puerto bajomedieval.

La culminación de este muelle y el auge económico que hubo de experimentar la villa en la primera mitad del siglo XVI hizo que se lanzara a la construcción de un gran complejo portuario que incluyendo las defensas necesarias se relacionara de manera integradora con el urbanismo de la villa, que en estos momentos sufre algún cambio y mejora, y asegurara, a la vez, la constante comunicación con Castilla, con una sangría económica continua para su financiación que recayó primero sobre los propios vecinos mediante el sistema de sisas, y después fue ampliado hasta las jurisdicciones de Madrid y Toledo mediante el de repartimientos, éste exclusivamente en el siglo XVII, siglo de interminables obras de consolidación y reparación frente a la acción destructora del mar.

1.2. *El muelle viejo. Culminación de la obra.*

Entre la documentación consultada la referencia más antigua a la situación de los muelles y la lucha contra el mar pertenece al año de 1448, y se contiene en un documento de bastantes años después, concretamente de 1490 (2); se trata de las respuestas de varios testigos a un interrogatorio que formó parte de la información necesaria para remitir al Consejo Real, demostrativa de la necesidad de terminar el muelle que quedó incompleto a la muerte de Enrique IV. Forma el primer paso de la tramitación administrativa para conseguir lo que hoy denominaríamos «licencia de obra» y su financiación: la villa a través de un procurador nombrado al efecto explicaba someramente cuál era la situación indicando la necesidad y utilidad, sus posibilidades de financiación y la

(2) Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante A.H.P.C.), Sección «Laredo», leg. 61, n.º 2.

petición concreta sobre este particular, ya que dice no tiene medios suficientes; entre la necesidad y utilidad a lo largo de los diversos memoriales, pues el proceso es similar para obras posteriores, se centra la petición-exposición en : la disminución de las rentas reales procedentes del comercio al disminuir e incluso poder llegar a desaparecer por la deficiencia, escasez y mal estado, mal calado y cegamiento, del puerto y muelles, la incidencia directa en la villa que vivía en un gran porcentaje de la actividad pesquera, la tendencia a la despoblación de la misma, la consecuente desaparición del importante contingente de hombres (marinos) que de la villa engrosaban las armadas.

Vista la petición, el Consejo expedía una real provisión al corregidor para que tomara información al respecto y con su parecer la remitiera para decidir, práctica rutinaria ésta que hizo que con el tiempo junto al primer memorial se enviara por parte de la villa unas declaraciones de testigos que, aunque tuvieran la intención de agilizar el proceso pocas veces lo conseguía pues se solicitaba al corregidor el testimonio de otras personas.

El exámen de estos interrogatorios, pocos datos nuevos nos proporciona de los del memorial enviado, pues en la práctica se reducen a una compartimentación en preguntas del mismo, y nos plantea la duda sobre su verosimilitud y la fiabilidad de los testigos, y por lo tanto de su información, que es sistemáticamente repetida por uno y otro, y donde las variantes de contenido y expresión de los declarantes, doce en este caso, son mínimas.

Se recurre como testigos a tres tipos de personas: 1.º) vecinos de la villa, conocedores de la situación, y con frecuencia personas de edad, lo que daría respetabilidad a sus declaraciones aparte de que podrían mostrar conocimientos de hechos y situaciones pasadas, para compararlas con la situación del momento; 2.º) profesionales de la obra a realizar, que pudieran dar su opinión con rigor y conocimientos técnicos, no llevados por el apasionamiento en que pudieran caer los vecinos, y que pudieran hacer una somera evaluación de costes, y 3.º) otro grupo que, en este caso, podemos considerar como usuarios por su actividad de la obra y que son dos, Diego de Aranda y Juan Rodríguez de Haro, ambos mercaderes de Burgos, y por su profesión en Laredo en los momentos de la declaración, donde sin duda se desplazarían con frecuencia para sus actividades comerciales. Es práctica frecuente la expresión de naturaleza o vecindad, edad y profesión de los testigos; el resto de

los declarantes, Sancho González de la Obra, Martín Sánchez de Villota, Antón de Somado, Pero Ruiz Cachupín, Fernand García del Hoyo, Diego de la Obra, entre otros, vemos que figuran los más típicos apellidos de la villa de Laredo, y junto a ellos un tal Maese Fadrique Alemán.

En resumen, por sus declaraciones conocemos que hacía unos 42 años (por lo tanto la información, realizada en 1490, se remonta hasta 1448 como se ha indicado) las Torres de la Ribera de la Mar de la calle de Rua Mayor estaban enteras, pero el paso del tiempo y la acción del mar las ha ido derrocando, y aunque en tiempos de Enrique IV se les concedió el privilegio de que las naos y mercaderías que llegasen a la villa en ellas pagasen un impuesto para su reparación, lo que había permitido iniciar la obra, sin embargo «después de su muerte e falleçimien-to e por la grand mortandad que en esta villa vino, çeso el trato e el edifiçio del dicho muelle», como consecuencia de ello la constante pérdida en la concha de la villa de numerosas naos, navíos, gentes y mercaderías y «en este mes de enero de XC años», concretamente unos veinte días antes de la declaración, según precisa un testigo, que se nos sitúa así realizada en los últimos diez días de enero de 1490, una tormenta había dado al traste con una nao cargada de lanas y hierro, con pérdida entre 7.000 y 8.000 doblones (se trata por los productos, lógicamente, de una nave que salía de Laredo con lanas y hierro para exportar a Europa); el agua del mar se iba introduciendo en la villa, y llegaba hasta casi la mitad de la calle ribereña de Rua Mayor, y como no se remediara en un plazo de diez años como máximo, la habría invadido por completo y la calle habría desaparecido; todos estos efectos devastadores del mar no hubieran tenido lugar, y desde luego desaparecerían, si estuviese hecho el muelle, en el que poder refugiarse las naves, pero no podría realizarse sin un medio de financiación adecuado, cuyo coste evalúan en unos 15.000 florines, siendo el más razonable, ya que la villa y los vecinos no tienen con qué pagar, «echar ynpuçiones e derramas» a las naos y mercaderías que se muevan en los muelles, como en los tiempos anteriores de Enrique IV, ya que eran los más directamente beneficiados, pero aún así son conscientes los declarantes, de que debido al poco trato existente en el puerto, precisamente por la falta de muelles, no se recaudará lo bastante anualmente para hacer frente a las costas.

Es a tenor de la información posteriormente realizada, cuando los Reyes Católicos concedieron un 2‰ sobre el valor de las mercancías

que se cargasen y descargasen en los muelles, más unas sisas sobre sal, carne, vino, trigo y hierro (3), y más tarde la reversión a la villa para las obras, de las penas de cámara que en ella se recaudaran; todo con carácter temporal, aunque, como se ha indicado, se prorrogaba sucesivamente, sin duda por evitar abusos y tener un mejor control del gasto, aunque las prórrogas contuvieran variaciones sustanciosas referentes a la concesión original, como la relativa a las penas de cámara, que prorrogada por Carlos I en 1518, fue variada en 1523, año en que se estableció que la cesión no fuera de su importe total y perpetuamente, sino una cantidad fija de 10.000 maravedís/año y únicamente por el tiempo de duración de la obra (4).

No obstante podemos aventurar que dichos ingresos fueron suficientes juntamente con el Arancel General sobre las mercaderías concedido también por Carlos I para realizar en estos momentos la obra del cay y contracay que podemos identificar con el que la villa llama más adelante «muelle viejo» o cay viejo», que parece estar completamente terminado en 1526, año en que «las naos fustas e mercaderías» que llegaban a la villa estaban seguras, pero para cuyo reparo y conservación frente a la fuerza destructora del mar era necesaria nueva financiación (5).

Sin embargo, a pesar del informe de 1490 las informaciones y trámites se prolongaron durante los cinco años siguientes, a lo largo de los cuales el mar siguió arruinando muchas torres y parte del muro de la villa (¿torres defensivas de la muralla?, ¿torres de las casas-fuertes a la orilla del muro de contención del mar?). Y esto nos plantea un problema hoy no aclarado: ¿Es posible que en unas condiciones del mar normales, a pesar de la violencia del Cantábrico, el agua penetrara en la calle de Rua Mayor, colgada sobre el muelle, como ya se ha indicado entre cinco y quince metros a lo largo de toda su extensión, y llegara hasta la mitad de la calle amenazando a toda la villa?. Como no coincidiera con un hecho catastrófico esporádico (maremoto) nos resulta difícil admitirlo a pesar de las declaraciones de los vecinos y de la propia villa en el memorial y el posible apoyo derivado de la información del corregidor, que no conocemos. Y más cabe pensar en una exageración

(3) A.H.P.C. Laredo, leg. 66, n.º 41.

(4) A.H.P.C. Laredo, leg. 66, n.º 3.

(5) A.H.P.C. Laredo, leg. 80, n.º 1.

de ciertos aspectos para atraer sobre ellos la atención regia que propiciara la concesión de obra y financiación.

En 1567 Juanes de Leçeri, a cuyo cargo está la obra del muelle del Arenal, en una declaración que realiza con motivo de un gran temporal que ocurrió en diciembre de 1566 y destruyó parte del muelle, indica que «la dicha tormenta ansimismo deshiço, la casa de la herrería ques desta villa, questaba junto a la puerta del Arenal adonde nunca se a bisto allegar la mar». Salvo la propia exageración de la villa para conseguir autorización y fondos para la obra, no encontramos otra explicación y dudamos de que el agua pudiera penetrar hasta media calle de Rua Mayor sin traspasar la puerta del Arenal.

Para atender el mantenimiento de este muelle viejo solicitó de Carlos I con carácter permanente un arancel a cobrar sobre todas las mercancías que se descargasen en el puerto, similar al que Enrique IV había concedido a San Sebastián, arancel que fue concedido en 1524.

Entre los más importantes destrozos que hubo de sufrir este muelle viejo está el causado los días de San Sebastián y San Juan Evangelista (26 y 27 de diciembre) de 1566, en que hubo una gran tormenta de aire y mar gruesa, que al decir de Diego Sainz de Espina, procurador general de Laredo, en su petición de corregidor «se lebanto y creçio y se aumento de lo que jamas se a bisto en que fue tan grande y la mar tan gruesa que sobrebino las ondas della sobre el dicho muelle biejo, que derroco gran parte del e hizo mucho daño que casi le abrio y deshiço, de que ha reundado gran perjuicio a esta villa y ser cavsá para hazer mucha costa»; entre los destrozos causados por el vendaval y tormenta se indican además en el interrogatorio a los testigos, la destrucción de la casa de la limpieza de la villa, junto al mismo muelle viejo, otra vivienda junto a la puerta donde residen los herradores, la casa del secretario Pedro del Hoyo, así como parte del muelle del Arenal y sus bajadas (6).

La declaración de los testigos hecha el 24 de marzo de 1567 nos proporciona importantes datos referentes a la construcción del muelle; así Domingo García de Escorza indica que son «de hedeñio y de mucha avtoridad... que la abraça anbos a dos de la parte de la mar a frontero a la concha y poso desta dicha villa, los quales son fabricados de piedra tosca muy grande dentro de la mar, almenados y con sus troneras y

(6) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12/20.

pertrechos y para batería si se obiese de dar, muy fuertes, porque cada vno dellos de ancho tiene por lo menos mas de treinta e çinco pies (9,8 m.) de grueso y de largo gran suma de braças; el qual dicho muelle haçia dentro de la dicha villa haze un rebalzo de la mar adonde se recoxen y pueden recoger mas de doçientas naos y nabios y patajes y otras fustas de cargio y otras doçientas pinaças y chalupas de pescar, las quales quedan dentro seguras y çerradas que por ninguna tormenta ni temporales malos pueden reçer mal ni dano».

La imposibilidad total de que en la dársena del muelle cupieran tal cantidad de barcos nos hace pensar en una exageración intencionada al mezclar conscientemente la capacidad del puerto con las posibilidades de recogida de barcos fuera del contramuelle, en la bahía delante de la playa de la Salvé.

Su explicación referente a la tormenta es la siguiente: «gran tormenta de ayres e mar gruesa que creçio e sobrepujo mucho cosa jamas bista ni que este testigo obiese bisto ni oydo ni entendido avunque tiene noticia de mas de quarenta años poco mas o menos, y seiendo como es hombre que a andado y nabegado y costunbra andar y nabegar por la mar y tenido cargo de fustas y navios, y por ser como fue la dicha tormenta tan gruesa y pujante y que ponía temor en grandisima manera las ondas della sobieron por ençima del dicho muelle biejo, y con la grande fuerça de las dichas olas... derroco mucha parte del dicho muelle y almenas del y por otra parte le dexo consentido y brajado por medio».

Declaran Domingo de Leçeri, cantero, hermano de Juanes, el maestro del muelle del Arenal, y éste mismo, al que pertenecen las siguientes expresiones:

«La dicha tormenta tan gruesa puso temor en grandisima (ma)nera a las jentes y las hondas y mar sobrebinieron en tanta manera en el dicho muelle biejo, ques vno de los dos muelles, y con la fuerça tan grande derroco mucha parte del y almenas y petril y pertrechos del y cayo la piedra del afuera del dicho muelle en la mar, haçia donde se diçe el Çerradal; por otra parte quedo el dicho muelle consentido brajado de vna parte a otra e desjuntados los sillares de las pideras».

«A la quarta pregunta dixo este testigo que lo que della sabe es que quando paso la dicha tormenta ansimismo deshiço la casa de la linpieça desta villa y ansimismo la casa de la herrería ques desta villa, questaba junto a la puerta del Arenal adonde nunca se a bisto allegar la mar, y ansimismo derroco mucha parte del muelle del Arenal ques a cargo deste testigo la fabricaçion del y las dos baxadas prencipales del dicho muelle y vbo otros muchos daños».

2.1.1. *Proyecto técnico.*

A esta obra pueden referirse unas «condiciones para hacer la obra del contramuelle de Laredo», conservadas en copia incompleta, sin fecha aunque datables en los primeros años del siglo XVI, cuyo contenido es el siguiente: (7)

«Quoalquier mastre o ofiçial que la dicha obra del contramolle que los señores desta noble villa de Laredo quieren azer e hedefiquar sepa que a de azer con las condyçiones siguientes:

— Primeramente a de yr el dicho contramolle desde la plaça e baxada della derecho a dar a vna peña biba que esta al pie de la baxada de la plaça donde esta peña esta sola.

— Otrosi a de yr la dicha obra asta esta piedra derecho por la parte de las casas donde bibe Alonso de la Torre e despues a de dar buelta por delante de las casas de Juan de Esqualante e de Lope del Oyo asta dar en el molle a la primera esquala.

— Otrosi esta obra a de lebar de alto conforme la plaça y el dicho molle conformandose con entranbos por que sea todo ygual con la plaça y con el dicho molle.

— Otrosi a de tener en ancho quatro codos entiendese la mesma obra sin la tierra plena que a de lebar dentro y esta tierra plena a de ser a cargo de la billa e o an de enchir ziendo(?) e enchiendo o lo mas que pudieren.

— Otrosi a de ser el rostro de fuera de buenas pieças conforme los molles aladanos labrados los rostros e juntos conforme los dichos molles.

— De la parte de dentro a de lebar de banpostería maceral (?) bien asentado por respeto que a de yr todo cubierto de tierra plena.

— Otrosi a de lebar la cal desde el plemar de las aguas muertas asta arriba por respeto de ser delgada la pared por que desde alli arriba lo podra conserbar la cal e abaxo seria por demas. Para esto dar le a la dicha billa las quanteras acostumbradas para que pueda saquar toda piedra que vbiere menester para el dicho molle e que otro ninguno no toque en ellas asta que acabe la dicha obra.

— Otrosi le dara montes para azer aparejos, grua o otras cosas necesarias para la dicha obra e leyna para su casa.

— Otrosi le daran vna barrena que la dicha billa tiene bien adreçada con su palazon sofeçientemente con todo lo necesario.

— Yten le daran vna casa para el dicho maestro e sus ofiçiales buena e onesta e toda la pasta (ga) lo ponga el dicho maestro.

(7) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12/9.

— Yten le daran libertad para que pueda traer qualquier bastimientos para su casa e oficiales de fuera parte, pan e bino, carne, sidras e otras cosas necesarias al bastimiento sin que pague ningun derecho que en esta billa aya.

— Con estas condiçiones la dicha billa e los señores della daran a quien mas barato en menos preçio la quisiere tomar e para ello dar le an dado las fianças dando para los aparejos e bastimientos necesarios para que luego ponga mano dentro de».

Contratistas de esta obra fueron Ruy González Cachupín y Pero Ruiz, vecinos de Laredo, que en 1516 figuran como «tomadores de la obra del contracay»; no los creemos ejecutores directos ya que uno de ellos, Ruy González Cachupín, se da oficio de escribano; ambos reconocen que la villa les libró 50.000 mrs. a cuenta de 150.000 por diez brazas a realizar en la obra en 1516, lo que incumplieron si bien se obligan a su realización en 1517 (8).

2.2. *El muelle del Arenal.*

2.2.1. *Antecedentes:*

Una vez acabado este muelle viejo y contramuelle y conseguidos fondos permanentes para su mantenimiento y conservación, la atención y esfuerzos de la villa se centraron en acabar con su secular aislamiento en cuanto las mareas altas llegaban a cierta altura cubriendo el arenal que se extendía en la base de la pared rocosa de la montaña al sur de la villa, solicitando la construcción de un muelle junto a la base de la montaña, suficientemente alto para impedir su inundación y de un ancho que permitiera el paso de carretas, si bien no sería un muelle de atraque de barcos, sino que por la propia naturaleza del arenal y su carácter de bajo fondo, saldrían de él unos muelles flotantes de madera, a modo de embarcaderos o pantalanés, que permitirían el acceso a las naos para la carga y descarga de mercancías, aunque de este aspecto no indica nada la documentación.

Se lanzó de este modo a la realización, sin duda necesaria en aquellos momentos, de un complejo portuario seguro, interrelacionado con

(8) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12/17

su sistema de comunicaciones a Castilla y su propia configuración urbanística y necesidades defensivas, en una titánica lucha por dominar el mar, lo que a duras penas conseguirá en los dos primeros siglos modernos, y que sólo verá realizado, ya con características y localización distintas, a partir de los últimos años del pasado siglo.

La villa, el concejo y sus vecinos, tenían lógicamente conciencia de la situación de aislamiento en que quedaban por sufrir sus consecuencias día a día, y así se aprecia en las declaraciones de testigos en el pleito entre la villa y la iglesia parroquial de Santa María contra el convento de San Francisco, algunos años antes de que se iniciara la construcción del muelle (1517): «...esta dicha villa de Laredo es de pequeño circuito e poca anchura a causa de la mar e las cuestras que tiene alderredor...», dice uno, y otro explicita: «...la dicha villa de Laredo es de pequeño sytio e asyento porque esta sytuada e fundada en lugar donde tiene alrededor cuestras e la mar, e que sy no es quando la mar esta baja camyno de Trasmyera e otras partes no pueden salyr della ny entrar syno por cuesta» (9).

El primer memorial de solicitud conservado hubo de remitirle al Consejo de fines del año 1524 o primeras semanas de 1525, pues se recogen sus manifestaciones en una real provisión (Madrid, 6-4-1525) (10), e indicaba la necesidad «...de hacer vn camino en la mar para que de toda la mar llena pleamar...» los vecinos, recueros y mulateros y otras personas pasen sin peligro, ya que por no estar hecho esperan mucho tiempo, y a veces, por no esperar, las bestias se «pierden e mancan» en dicho paso, y «corrían peligro las personas por pasar en dicha mar».

El camino habría de ir desde «las casas del concejo de la dicha villa hasta donde llaman el Risco que diz que es el sacedero (sic, ¿por secadero?) de las naos e pinaças y bateles que diz que estan dentro del muelle y puerto de la dicha villa, donde se hazen las naos e pinaças e vateles e a donde se remueven e adoban las viejas... y que quando la mar esta alta han de ir al dicho secadero donde tienen sus naos y mercaderias por mar, en barco, con gran rodeo y extravío, y por tierra sino han de arrodear por un camino aspero, por el cual van con mucha dificultad de las cosas necesarias, y además en la calle de la Rua Mayor hay disposición para hazer una escala y descargadero y cargadero para las

(9) ABAD BARRASUS, J., op. cit.

(10) A.H.P.C. Laredo, leg. 50, n.º 7.

mercancias que entren y para que los vecinos puedan entrar a pescar sin rodear ni salir al arrabal», y así mismo pretenden hacer una pared gruesa desde la peña de la Taleta hasta la pared del contracay para que la resaca del puerto chico no entre en el puerto mayor y se ataje el daño que se suele hacer a las naos y navios y fustas que están dentro del dicho puerto y muelle.

Respecto a las obras públicas del centro de la villa indica: «por medio de la dicha villa y mercados e plaças della diz que pasa vn rio que se dize el rio de Baron (Barrio), el qual diz que esta cubierto de madera que es muy grand daño y fealdad de la dicha villa por no poder pasar carro por ençima della, e que acaesçe quando pasan algunas vestias quebrar las piernas en las dichas maderas e que cada año diz que los cuesta muchos maravedis el adobo della, e que aveys començado a cobrir de bodega de cal e canto el dicho rio en las dichas plaças y mercados e calles della... y hazer vna puerta en la calle de la Carniceria que baxe la rua de Medio e a la rua de Vsera e a la plaça de las Fuentes, por que los del Arrabal, que diz que es la mayor parte de la población de la dicha villa entren por ella por que diz que no ay mas de dos puertas en la dicha villa».

Vemos en este memorial, de importante valor por su detalle descriptivo, la globalidad con que la villa intenta solucionar sus problemas urbanísticos: comunicación de ambos muelles, el viejo y el del Arenal, a realizar; las proyectadas obras de un descargadero en el muelle viejo a la altura de Rua Mayor, con una escalera para bajar al muelle (ya hemos indicado su carácter de calle «colgada» al menos unos cinco metros en su arranque y llegando hasta los quince en su parte superior), y el sistema viario de esa parte de la ciudad con una puerta de comunicación del Arrabal, y una nueva pared o muro de contención desde la Peña de la Taleta al contracay viejo, que impidiera la resaca del Puerto Chico.

Aunque la villa solicitó 4.000 ducados en sisas sobre mantenimientos y otros productos que se vendieran en la villa, sólo se le autorizaron imposiciones sobre la tercera parte de lo pedido, 500.000 maravedís.

La cantidad, sin duda recaudada y gastada aunque la documentación municipal no se conserve, llevó a la villa a inmediatas solicitudes, que se iniciaron el año 1527.

El memorial de este año, cuyas líneas generales se recogen en la real

provisión expedida en Burgos el 19 de diciembre de 1527 (11) expresa la «neçesidad de hacer un camino y cay en la mar por donde dicen la Baxa, para que los vecinos de esa dicha villa y los recueros y viandantes y mulateros puedan entrar y salir libremente sin peligro en cualquier tiempo, por que a causa de no estar hecho el dicho cay y camino en tiempo que la mar hinche y este llena no pueden salir de la villa», y que había de llegar hasta el río Culebro «que sale debaxo de una peña donde la mar combate continuamente», el cual seria desviado de su curso hacia el medio de dicho camino para hacer una molienda: «e que esa dicha villa quiere traher por medio del dicho camino el dicho ryo para hazer dentro della vna molienda por la mucha neçesidad que della teneys e por la vtilidad y provecho que dello se sygue... e que dentro del contracay e muelle de la dicha villa esta vna balsa muy pestyfera de la qual sale mal olor e que al tiempo que la mar se abaxa ninguna persona hosa andar por la plaça desa dicha villa... e por quitar el mal contagioso le quereys quitar e linpiar, e que las calles desa dicha villa estan desenpedradas e tienen neçesydad de se enpedrar y adereçar porque no se pueden andar espeçialmente en tiempo de ynbierno, e que ansymismo teneys neçesidad de hazer vna puerta en la calle de la carneçeria que baxa a la rua de Medio y a la rua de Osura y a la plaça de las Huentes que es junto a las herreryas, para entrar por ella los vezinos que biben en el Arrabal de la villa, e que para ello teneys neçesidad de comprar çiertas casas y bodegas que estan donde se ha de hazer la dicha puerta».

La documentación consultada, presenta una gran laguna de cerca de 40 años referente a las obras de los muelles, concretamente hasta 1556; pero una solicitud de este año al Consejo, en que como partiendo de cero insiste en la petición nos hace pensar en que, por lo tocante a los muelles sólo se llevó a cabo su iniciación, que localizamos al sur de la peña de la Taleta, cerca de la puerta de Puerto Chico, donde debía de existir una Casa del Condestable de Castilla, que sirve de referencia básica para la localización del trazado del muelle, y que cuando se realizó el muelle definitivo treinta años después, debió de sufrir alguna rectificación en su trazado, que iba en línea recta y no siguiendo el curso de la montaña.

El memorial de la villa de 1556 nos indica que el muelle a realizar es el que parte «desde otro que está comenzado, que sale al Arenal que

(11) A.H.P.C. Laredo, leg. 10, n.º 3.

esta y comienza desde la torre del señor Condestable hasta llegar allende del galeon quemado que es asta el pedregal questa alli como se be por vista de ojo» (12).

Esta descripción nos resulta hoy imprecisa para la localización del muelle, ya que es imposible la perduración de referencias como «galeón quemado», aunque el hecho de que pudiera verse desde la villa nos da idea de cercanía; respecto a «pedregal», también de imposible perduración, tenemos sin embargo otra referencia en el contrato de 1565, que lo sitúa al final del muelle, después de la peña de El Campillo, hacia las 272 brazas, justo donde comenzaban las ocho brazas de calzada, en dirección hacia el río Pelegrín. Igualmente la inexistencia de la «Torre del Condestable de Castilla» contribuye a la dificultad, si bien en este caso tenemos constancia de su localización aproximada, ya que al haber permanecido en pie casi hasta nuestros días, ha permitido su reproducción fotográfica, hecho que contribuye a fijar su emplazamiento. En todo caso el memorial nos deja claramente la constancia de la existencia de ese «otro (muelle) que está comenzado», que relacionamos con lo fabricado con los 3.000 ducados de las sisas de 1527.

Una medición de la obra realizada en 1563 nos deja constancia también de este trozo de muelle, ya que se mide: «desde el muelle estrecho que comienza desde la puerta de la villa y va por debajo de la casa del Condestable hasta el muelle grande que se comenzó de hacer antiguamente para pasaje del dicho muelle del Arenal». Parece que este muelle grande mencionado es el que pudo iniciarse en 1527.

De la misma manera, el contrato realizado en 1559 con Juanes de Leyçeri, para el primer tramo de la obra del muelle del Arenal nos deja constancia de una iniciación anterior con un trazado que, no estando de acuerdo con el proyecto posterior, se resalta, y que parece sufrió alguna modificación años más tarde: «Primeramente qual dicho cay susodicho a de yr edificado y hecho a reyz de la tierra, pegado a la montaña como ba la mesma montaña y no por el derecho que yba el questa comenzado».

También el contrato realizado en 1562 para la parte central del muelle del Arenal nos indica el precio a 23 ducados la braza frente a los 25

(12) A.H.P.C. Laredo, leg. 13, n.º 1.

(13) A.H.P.C. Laredo, leg. 13, n.º 1.

ducados que se había pagado el primer tramo, porque habían de aprovechar la piedra de un trozo de muelle hecho con anterioridad:

«Yten que esta villa le da al dicho Juanes el cay e piedra que esta hecho desde la peña grande asta la peña del recodo por lo qual se quitan dos ducados por braça, conforme lo abian mandado e acalarado los maestros canteros por lo qual no lleba mas que los dichos veinte e tres ducados por braça, de la qual dicha piedra se aproveche para el dicho muelle que ansi ha de hazer». De este trozo de muelle, en pleno Arenal, y hecho en tiempos anteriores, no se pueden precisar más datos.

A uno de estos dos tramos de muelle puede referirse también la real provisión fechada en Valladolid el 31 de julio de 1548 en la que se ordena hacer información sobre la petición de Juan de Cachupín en nombre del concejo sobre que la villa «sus partes hacen un camino y muelle pequeño desde la dicha villa hasta do dicen el rio Pelegrín, y había necesidad hasta en cantidad de mill ducados...» (14).

2.2.2. *Proyecto del muelle del Arenal. Localización.*

El memorial del concejo de Laredo de 1556, aparte de volver a informar con carácter general de la situación, esboza ya un somero proyecto de medidas del muelle, largo, ancho y alto, costo global y sistema de financiación, a los que debía sujetarse su construcción; así indica que la entrada y salida de la villa con dirección a Castilla era por la puerta del Arenal, por la que da el río Culebro, y ese camino le ocupa el mar seis horas en creciente y seis en menguante, con lo que la villa queda incomunicada la mitad de cada día, con cuyo motivo, añade quería hacer «un cay de piedra viva de doce pies de ancho y dos brazas de alto y de largo dos tiros de ballesta» que calculan en una 300 brazas, por el que puedan pasar las personas a pie, a caballo y con carros, cuyo importe estiman en 10.000 ducados, que por falta de rentas de propios pide sean permitidos echar por sisa en los mantenimientos de la villa.

Dentro del problema que plantea la conversión de medidas al sistema métrico decimal, por la diversidad de equivalencias para la misma época dentro de zonas comarcanas, podemos dar las siguientes equiva-

(14) BUSTAMANTE CALLEJO, Manuel, Los muelles de Laredo, en *Revista Altamira*, n.º 3 (1950), pp. 103-120.

lencias: 1 braza equivalente a 6 pies y a 1,6719 metros; 1 pie equivalente a 28 cm.

De modo que el proyecto contempla un muelle adosado a la montaña de dos brazas de alto es decir, 3,35 m. alto aproximadamente, y un ancho de 12 pies, es decir, también dos brazas, lo que equivaldría a un gran prisma cuyo alto y ancho fueran iguales, de unos 3,35 m. y su base todo lo largo hasta alcanzar dos tiros de ballesta, unas trescientas brazas, es decir una longitud aproximada de los 500 metros; dicho ancho permitiría pasar por él como indica la solicitud a pie, a caballo y con carros.

Brevemente se recogen a continuación algunas de las distintas expresiones que se emplean y las diversas mediciones que se dan para un mismo tramo de muelle, que si bien para sus contemporáneos habían de resultar claras por ser testigos oculares, tanto para la Administración de la época como para nuestros tiempos resultan un tanto confusas al intentar localizar el emplazamiento del muelle.

Contrato de 1565.

Desde el muelle que está debajo de la casa del Condestable hasta confrontar con el principio del muelle hecho por Leçeri de las 60 brazas.

Desde el fin del muelle que está debajo de la casa del Condestable hasta el principio de las 60 brazas, que es desde el diente y fin del que está debajo de la casa del Condestable, redondeando en el fin del dicho muelle hasta donde se le diga, y de la redondez hasta ir a dar hasta la huerta de la casa.

Todo lo demás que falta hasta el principio del dicho muelle que está junto a la necesaria.

Contrato de 1572.

Falta de llegar como llega a la casa del Condestable junto a la huerta, hasta cerca de la puerta del Puerto Chico... 24 brazas.

Visita de 1563.

Falta de hacer 1) desde el dicho muelle viejo donde se ha de comenzar hasta donde comienzan las 60 brazas... 44,5 brazas (serían 46 $\frac{1}{3}$).

2) Añadido al muelle estrecho que comienza en la puerta de la villa donde está hecho un pasaje estrecho, y va por debajo de la casa del Condestable hasta el muelle ancho que está al través de la torre del Condestable... 27 brazas.

Visita de 1570.

Falta de hacer: Desde la puerta de la villa hasta llegar a lo que está hecho... 28 brazas.

Hasta llegar a la puerta de la villa, por donde se baja al muelle desde lo que está hecho de nuevo en el muelle que llega a la cantera hasta llegar al muelle que antes se hizo que pega con la casa del Condestable... 25 brazas.

Ajuste de cuentas de 1574.

25 brazas de la herrería a los corredores de la casa del Condestable.

46 $\frac{1}{3}$ brazas del muelle hecho antes frontero a la casa del Condestable desde el inicio de las 60 brazas primeras.

En resumen y anticipando aspectos que se van a desarrollar en las siguientes páginas, diremos que se trata de una obra de gran envergadura, un muelle de una longitud de casi 600 metros (351 brazas equivalen a 586 metros), que partiendo de la puerta de la villa de Puerto Chico, se une y ensancha a un muelle viejo estrecho, que llegaba hasta debajo de la casa-torre del Condestable de Castilla, lugar en el que soldaría a un extremo de un trozo de muelle ancho hecho con anterioridad, extremo por donde buscaba su desagüe la «necesaria» o letrina de la villa. De allí, partiendo del otro extremo de este trozo de muelle, con un ángulo de unos 90 grados, arrancando en curva como si fuera un cubo de muralla, el muelle se prolongaba siguiendo la base de la peña del Cantón hasta la cantera de la villa, y de allí, en dirección al río Pelegrín, sin separarse de la base rocosa, teniendo como hitos importantes el curso de agua de la Baxa, el río Culebro, donde se harían bajadas al mar, un pequeño puente sobre el río y unos lavaderos con sus bajadas, la eliminación de una gran peña redonda que obstaculizaba el trazado, con destrucción de otro pedazo de muelle anterior, cuyas piedras se utilizarían, hasta llegar a la peña del Campillo y a un pedregal, donde prácticamente acaba el muelle que se prolongaba en una calzada de 8 brazas (unos 13,5 metros), siempre en dirección al río Pelegrín.

Desde la cantera hasta esta calzada el muelle llevaba un pretil, tanto interior como exterior, para evitar las caídas de personas al mar o por los huecos que quedarán entre muelle y rocas, y desde la cantera hasta la puerta de la villa, aparte del pretil, troneras y arpilleras para la colocación de las defensas artilladas.

También se proyectó hacer una nueva puerta en Puerto Chico, más monumental, potente y defensiva, y otra menor junto a la casa del Con-

destable, unidas ambas por una muralla con arpilleras, pero no parece que se llevara a cabo en este período.

2.2.3. *Los contratos de obra.*

La mecánica de la tramitación administrativa lleva a la expedición de la real provisión fechada en Valladolid el 9 de diciembre de 1556 ordenando al corregidor hacer información al respecto sobre la necesidad de la obra, con informe de testigos; recibido dicho informe se solicitó otro con carácter técnico, cuya tramitación corrió a cargo del teniente de corregidor licenciado Gaspar Nieto, sobre las condiciones y tipo de contrato que debía realizarse, materiales necesarios según informe de canteros, etc., para que pregonado en lugares cercanos se devolviera para su estudio y resolución; de hecho la real provisión dio un plazo de treinta días para los pregones «en esa dicha villa, y que se fixen y pongan en otros pueblos comarcanos las dichas condiziones y capitulos para que los maestros y canteros que la quisieren yr a veer y poner en preçio lo puedan hazer», y el corregidor indicó que «se pregone y publique en todas las partes que se presuma que ay ofiçiales de canteria». En esta ocasión se pregonó con preferencia en la zona vasca, concretamente en Bilbao, Bermeo y Lequeitio a lo largo de enero y febrero de 1557, aunque a veces se realizaba en ciudades tan lejanas como Burgos, Valladolid y Salamanca, como ocurrió en el siglo XVIII (15).

El sistema de adjudicación fue admitir pujas a la baja, debiendo dar los interesados el precio por braza de muelle, y tuvo una oscilación entre los 14.000 maravedís por braza en que hicieron su postura Beltrán de Goicoechea y Juanes de Araigo, conjuntamente, ambos de Castro Urdiales, a los 11.438,5 mrs. a que lo rebajó Juan Pérez de Jabregui, de San Sebastián, pasando por las ofertas intermedias de Juanes de Olavide, Juan de Cerecedo, de San Miguel de Aras, que hizo dos posturas sucesivas rebajando el importe a 13.000 y 12.000 maravedís, y Juan de Urrutia, de San Sebastián, que lo puso en 11.625 mrs.

Aunque no conocemos todas las bajas del remate, la obra fue adjudicada al maestro cantero de muelles Juanes de Leyçeri o de Leçeri, guipuzcoano, natural de Aduna, que debió rematarlo en 25 ducados la bra-

(15) A.H.P.C. Laredo, leg. 13, n.º 1.

za, equivalentes a 9.375 maravedís, aunque con posterioridad, como veremos, la obra se dividió en diversos tramos, cada uno a precio distinto, según su dificultad y el aprovechamiento de ciertos materiales o tramos de muelle hechos con anterioridad. Se culminó la obra en 1574.

Enviado al Consejo, este alto organismo, por una real provisión fechada en Valladolid el 7 de agosto de 1557 autorizó la financiación de la obra mediante el sistema de sisas sobre los abastos de la villa a razón de 1 maravedí por azumbre de vino por menudo, 1 blanca en libra de carne y 5 maravedís por fanega de pan, hasta alcanzar la recaudación inicial de 4.000 ducados concedidos, y debiendo pagar los que acostumbraban a hacerlo en las sisas. La recaudación se inició rápidamente, en octubre de ese mismo año, y a partir de 1558 se recaudaron anualmente mediante el sistema de arredamiento, similar al de otros tipos de rentas.

Para sellar el remate se ejecutaron cuatro contratos entre la villa y el maestro cantero, correspondiente cada uno a uno de los cuatro tramos en que se dividió la obra del muelle, en los que se indicaban con más detalle los itinerarios, características técnicas y económicas aporte de materiales y herramientas, financiación y modo de pago de cada tramo. El último contrato incluye las reparaciones necesarias para arreglar lo destrozado por un desprendimiento de rocas de la peña del Cantón, a cuyo pie se extendía el muelle.

La división de la obra en tramos venía exigida por la necesidad de pedir nuevas sisas, ya que los 4.000 ducados no eran suficientes, un mejor control e inspección de la obra, y ajustes de cuentas con los canteros.

La financiación requería que una vez agotado el importe de las sisas, la villa solicitara al corregidor certificación de la obra hecha a modo de justificante para poder solicitar con ella una nueva imposición con que poder hacer frente al siguiente tramo de obra. El memorial al Consejo incluía un resumen de la obra hecha y su calidad.

Como consecuencia de la solicitud se hacía un examen de las condiciones y remate y se giraba detallada visita de inspección para ver la calidad y medida. A la vista del informe de los peritos, nombrados por la villa, y en su caso también por los canteros, el corregidor emitía su informe con su parecer al Consejo, solicitando también autorización para nuevas sisas.

También podían realizarse visitas en caso de que algún vecino o el veedor de la obra pusiera reparos. En todo caso en la medición final

del tramo se ponían los reparos correspondientes; si estos reparos o defectos eran mayores debían repararse o, en todo caso, se valoraban y se descontaba su importe del pago a realizar a los canteros rematantes.

2.2.3.1. *Primer Contrato. 1559.*

Se firmó en Laredo el 27 de abril de 1559 y se conserva incluido en el segundo contrato, firmado en 1562 (16); abarcaba las primeras sesenta brazas del muelle, desde el «fin de la cantera adelante». No es uno de los extremos del muelle, sino que arranca este tramo unas 40 brazas (67 metros) a la derecha de la casa del Condestable.

Sus puntos más significativos son:

Tramo-Itinerario: 60 brazas. Adosado a la montaña, allanando las rocas salientes laterales o de base para que el muelle fuese bien horizontal y aprovechando unas y otras para trabar y encajar en ellas las piedras y sillares que pusieran para cimientos y muelle, y que la obra ofreciera una mayor resistencia a la fuerza del agua. Derribo de una peña grande redonda que interrumpe el camino.

Materiales: Piedra de las canteras de la villa puestas a disposición de los canteros. Cal y arena. Sillares grandes, bien juntos. Piedras grandes para reforzar los cimientos.

Medidas del muelle (equivalencia del sistema métrico decimal sobre la medida del codo real, equivalente a 574 mm., cuyo uso sería más probable que el codo geométrico, equivalente a media vara o 418 mm.):

Cimientos: 13 codos de ancho en la base (7,46 m.). 11 codos en la parte superior (6,31 m.).

Profundo: No indica.

Disminución: No indica. (Posible en talud).

Muelle: 2 brazas de alto (3,35 m. Según el memorial de 1556). 3 codos sobre el nivel medio de las grandes mareas periódicas de primavera (marzo) y otoño (San Miguel) (1,72 m.).

Altura supuesta fuera del nivel medio del agua: 5,07 m. A nivel con el cay hecho con el que debe empalmar (¿el muelle de 1527?).

Anchura del camino encima del muelle: 10,5 codos (6,02 m.).

Pretil exterior macizo: 2 codos de alto (1,14m.). 1,50 codos ancho (0,86 m.).

(16) A.H.P.C. Laredo, leg. 13, n.º 1.

De lo que se desprende que el pretil habría de salir sobre el talud de altura del muelle un codo, que es la diferencia entre los 11 codos de la parte superior del cimientio y los 10,5 codos de ancho que habría de tener el camino, en relación con los 1,5 codos de ancho del pretil.

Grúa: Todos sus gastos a cargo de la villa, incluso su fábrica.

Herramientas: Especifica las que pone la villa.

Coste-presupuesto: 25 ducados la braza, que totalizan 1.500 ducados ó 562.500 maravedís.

Plazo de ejecución: Dos años.

Garantía: Obligatoria por 10 años, excepto por acción del mar o desprendimiento de rocas. Con fiadores.

Pago: 200 ducados por adelantado. Resto: a) el valor de lo hecho al acabar el primer año; b) 100 ducados por adelantado al iniciarse el segundo año; c) liquidación al finalizar totalmente la obra.

Otras condiciones: Alquiler de casa y bodega para vivienda y guarda de herramientas de los maestros canteros y sus oficiales a cuenta de la villa. Suministro de trigo a precio justo. Vino y sidra libre de impuestos.

Otros aspectos: Aparte de la referencia indicada a la existencia de un muelle anterior, cuya altura debe ser la guía para la del nuevo muelle, nos deja constancia de la existencia de ese mismo muelle, para indicar que el nuevo debe seguir un trazado distinto pegado a la montaña, y no separado de ella, en línea recta como iba el anterior: «Primera-mente quel dicho cay susodicho a de yr edeficado y hecho a reyz de la tierra, pegado a la montaña como ba la mesma montaña y no por el derecho que yba el questa comenzado».

2.2.3.2. *Segundo Contrato. 1562.*

El documento reza:

«1561. Contrato y condiciones del muelle del Arenal de esta villa y con que se a de azer desde hadelante de la peña quebrada del Cantón del dicho muelle hasta pasado el río del Culuebro, que paso entre esta villa y Juanes de Liçari, maestro del dicho muelle. Año de 1561 años. Escribano Sebastián de Puerta» (17).

(17) A.H.P.C. Laredo, leg. 13, n.º 1. Se incluye en apéndice.

Se firmó en Laredo el 2 de enero de 1562 ante Sebastián de Puerta, escribano de la villa: Ofrece las siguientes características:

Tramo-Itinerario: Del fin de las 60 brazas del tramo anterior hasta la peña redonda que está pasado el río Culuebro (Culebro). 133 brazas.

Obras añadidas: Construcción de un pretil en la zona de la montaña donde hubiera vacío con peligro de caída de personas, por la separación de la roca a la obra.

Bajadas del muelle al mar: Una de 8 brazas (13,36 m.) de largo y 4 codos (2,29 m.) de ancho arriba, en su unión al muelle, y 5 codos (2,87 m.) abajo, en su arranque del arenal, de piedra labrada, llana.

En el río Culebro: Una escalera al mar de 2 codos (1,14 m.) de ancho. Un lavadero entre el muelle y las peñas de tierra, con otra escalera de 2 codos de ancho (1,14 m.).

Salvar el río con un puente de tres o cuatro ojos, con piedras grandes, de 1 codo (0,57 m.) de alto y 1 codo (0,57 m.) de ancho.

Plazo de ejecución: 3 años.

Financiación: Sisas. Pagando anualmente lo recaudado hasta que se acabe el costo.

Otras condiciones: Aprovechamiento de la piedra del cay hecho desde la peña grande a la peña del recodo, por lo que se rebaja el coste de esta obra de 25 a 23 ducados la braza.

Coste-presupuesto: 23 ducados la braza, por un total de 3.059 ducados, equivalentes a 1.147.125 maravedís.

Otros aspectos: Se desprende la existencia en esta zona de un pedazo de muelle que debía ser deshecho y aprovechar su piedra para el nuevo trazado; tal aparece en la última condición, que rebaja por ello el precio de este tramo a 23 ducados, lo que hace presuponer que era un tramo de cierta longitud, sin que por los datos que proporciona pueda aventurarse su localización ni relacionarse con el tramo de muelle hecho junto a las casas del Condestable con las sisas de 1527: «Yten que esta villa le da al dicho Juanes el cay e piedra que esta hecho desde la peña grande asta la peña del recodo por lo qual se quitan dos ducados por braça, conforme lo abian mandado e aclarado los maestros canteros, por lo qual no lleba mas que los dichos veinte a tres ducados por braça, de la qual dicha piedra se aproveche para el dicho muelle que ansi ha de hazer».

2.2.3.3. *Tercer Contrato. 1565.*

El tercer contrato se firmó el 6 de marzo de 1565 y en él se acuerda la realización de dos tramos de obra separados por lo ya hecho; en cuanto al orden de su ejecución el primer tramo se dividiría en otros dos, realizando entre uno y otro el segundo tramo (18).

Tramo-Itinerario 1-A: Desde el fin de las 193 brazas hechas en el Arenal hasta el Campillo. 50 brazas.

Tramo-Itinerario 1-B: Desde el fin de las 50 brazas anteriores con dirección al río Pelegrín. Fin del muelle. 37 brazas.

Tramo-Itinerario 2: (a realizar una vez concluido el Tramo-Itinerario 1-A): El trozo que falta por hacer desde el muelle viejo que está debajo de las casas del Condestable hasta el principio de las 60 brazas hechas en 1559.

Coste-Presupuesto: Tramo-Itinerario 1-A y 1-B: 19 ducados la braza, por un total de 1.653 ducados.

Tramo-Itinerario 2: 23 ducados la braza.

Condiciones del tramo-itinerario 1: similares a las anteriores, con un pretil de un codo (0,57 m.) de grueso y codo y medio (0,86 m.) de alto, con algunos desagüaderos para que no se acumulara el agua.

Otros aspectos: a) Antes de iniciar la obra sacar las piedras del muelle que va hasta el muelle grande y que se comience el edificio por la herrería de Pineda, para aprovechar mejor la grúa; el importe de estos jornales se pagará aparte de la obra contratada.

b) La unión con el muelle viejo proporciona un aspecto urbanístico-defensivo a resaltar; dice la descripción del itinerario que habría de ir redondeando desde el fin del muelle viejo hasta donde se le indicara al cantero, y en la redondez hasta la huerta del Condestable debería hacer una plaza con poyos debajo del pretil para asientos, con indicación expresa de si debería o no realizar troneras; del final de la redondez y plaza arrancaría una escalera para bajar al mar, similar a la hecha en el río Culebro, y de allí mismo hasta enlazar con las sesenta brazas solo añadiría a la obra un pretil:

«Primeramente que el dicho maestre Juan de Lyçari toma el dicho hedefiço e los dichos señores justia e regimiento se le dan, que baya en seguimiento del desde donde al presente esta la grua pasado el rio del

(18) A.H.P.C. Laredo, leg. 13, n.º 1.

Culebro e desde el fin del dicho muelle que al presente esta acabado donde se acabaron las çiento e nobenta e tres braças, ha de hazer e aga alli adelante çinquenta braças del grosario e altor e anchura que tenga diez codos de ancho con su petril y el petril ha de llevar un codo de grueso y codo y medio de alto y de manposteria, e por la orden e manera que los maestros canteros declararon por la sentençia que dieron se hiziese lo demas hecho que es que de trecho en trecho en el dicho petril heche vnas piedras que atrabiesen el grueso del dicho petril e con sus desaguardos adonde sea neçesario, que descopiado el codo del grueso del dicho petril ha de quedar de ancho nueve codos y en lo demas al mismo nibel como ba lo que esta hecho e fabricado, y acabadas las dichas çinquenta braças siga adelante segun e de la manera que le fuere mandado por los señores justiçia e regimiento... y por todas las dichas çinquenta braças que hiziere se le ha de dar a diez e nueve ducados por cada vna...».

«Yten que acabado el dicho hedefiçio del dicho muelle contenido en el capítulo de suso el dicho maestro Juan de Leyçeri ha de hazer e aga el hedefiçio del dicho muelle que falta de por hazer desde el fin del muelle que esta debajo de la casa del Condestable asta el principio del muelle que el dicho maestro Juan començo de hazer las sesenta braças primeras, y el dicho maestro Juan de Leyçeri ha de començar desde el diente e fin del que esta debajo de la dicha casa del Condestable e de alli ha de hir redondeando en el fin del dicho muelle y ha de dar adonde le fuere señalado, y de lo que toma esta redondez hasta donde ha de hir a dar hasta la huerta del Condestable debajo del higar cabrahigo que esta alli, aga inchimiento y plaça y hecho el dicho enchimiento y plaça en el redondo del dicho muelle y todo lo demás que falta asta el principio del dicho muelle que es junto a la neçesaria, el dicho maestro Juan de Leyçeri ha de hazer un petril por la orden e manera e del mesmo altor e grosario que biene el otro muelle de las sesenta braças, e al redondo del dicho muelle haga en el dicho petril vnos poyos e asientos segun al dicho maestro Juan le pareçiere e si le fuere mandado que deje vna o dos tronera las deje adonde le fuere senalado... y al fin de la redondez del dicho muelle e plaça el dicho maestro Juan de Leyçeri ha de hazer e aga vna escala que baje a la mar en la parte e lugar donde le fuere senalado buscando el mejor çimiento, la qual dicha escala ha de ser del largo e ancho e tan llana e segun e de la manera que esta la escala pasado el rio del Culuebro... Y por cada vna de las dichas braças que ansi hizier en el dicho muelle asta donde dicho es donde començo las sesenta braças se le ha de dar e de veinte e tres ducados por cada vna...».

«Yten que el dicho maestre Juan de Leyçeri sin embargo quanto arriba se declara que acabada la obra del rio del Culuebro començase desde el muelle biejo que esta debajo de la casa de el Condestable de Castilla, que para que toda la obra baya encaminada e despues no tenga que mudar grua que comience el dicho hedefiçio por junto de la herreria donde bibe Pineda, e saque las piedras del muelle que ba asta el dicho muelle

grande e baya en seguimiento por la parte e lugar que se le señalare, y por el hedefiçio que hiziere en la dicha obra asta el muelle grande donde esta la neçesaria que lo aga a jornales...».

2.2.3.4. *Cuarto Contrato. 1572.*

Se firmó el 24 de octubre de 1572 el último contrato que ponía fin a la obra del muelle, esta vez entre la villa y dos maestros canteros, Juanes de Leyçeri y Juanes de Liçaldi (19); éste había trabajado a las órdenes de aquél en toda la obra hecha hasta la fecha. Comprende dos partes:

Tramo-Itinerario: Desde la casa del Condestable hasta cerca de la puerta de la villa llamada de Puerto Chico; 24 brazas.

Reparación: Tramo de muelle deshecho por un desprendimiento de rocas. 25 brazas.

«...y pareçe que ademas de las portadas que en el dicho muelle se an de hazer para se acabar del todo conbiene hazerse en el dicho muelle dos cosas, la vna que en el dicho muelle falta de llegar con el como llega a la casa del Condestable junto a la huerta de la dicha casa, hasta çerca de la puerta de la villa que dizen la puerta del Puerto Chico, que seran beynte y quatro braças poco mas o menos adelante yendo a entrar en la dicha villa para que todo sea de vn altor y nibel y grandor, y la otra que estando hecho el dicho muelle frontero de la peña del Canton que es trabiesa del muelle, antes de llegar alli y mas adelante cayeron çiertas peñas del risco y montaña de la tierra que esta ençima y lo derroco en dos partes, que esta deshecha hasta beynte y çinco braças poco mas o menos...».

Sobre las condiciones generales comunes a todos los contratos, indica, referente al muelle de Puerto Chico la obra de «vn petril y guarniçion que a de ser y serbir por muralla de esta villa», de tres pies (0,72 m.) de grueso, con unos poyos interiores que sirvan de asiento de dos pies largos (0,56 m.) de ancho, y una braza (1,67 m.) de alto incluido el remate, con las troneras convenientes para la colocación de artillería:

«...y en esta muralla se an de azer las troneras que pareçiere que conbengan hazerse para poner artillería quando sea neçesario para la defensa de esta villa».

(19) A.H.P.C. Laredo, leg. 65, n.º 19.

Coste-presupuesto: 27 ducados por braza, por un total de 648 ducados equivalentes a 243.000 maravedís.

Respecto al reparo del muelle destruido por el desprendimiento de rocas, cuyo destrozo ocurrió en dos zonas distintas con una longitud de 25 brazas, incluye el contrato la obligación de descubrir hasta los cimientos el muelle, por si estuvieran afectados, y reedificarlo como antes, con el pretil; incluye además la obligación de limpiar el resto del muelle y un camino que a él llegaba para que pudiera continuar el paso de personas y caballerías por la zona; todo ello a un coste de 18 ducados la braza.

Plazo de ejecución total: dos años.

Garantía: 10 años, excepto acción de mar o destrozo de peñas.

Es condición general de todos los contratos que las mediciones se han de hacer en línea recta sobre el muelle, sin contar las obras de bajadas al mar, pretil, etc. que quedaban incluidas en la medición general.

Con todo parece que de la puerta de la villa de Puerto Chico a la casa del Condestable se trató de la ampliación fortificada de un muelle más anterior y estrecho, al que se hace referencia otras veces como «muelle estrecho» y «muelle debajo de la casa del Condestable»; el corregidor al ordenar la visita que se realiza en septiembre de 1563 y que contiene la primera medición completa manda medir «desde el muelle que se comienza desde la puerta de la villa e va por debajo de las casas del Condestable lo que falta de se hacer en el, por el dicho muelle es angosto e se ha de ensanchar mas de otro tanto». Y la medición indica: «desde el muelle estrecho que comienza desde la puerta de la villa e va por debajo de la casa del Condestable hasta el muelle grande que se comenzo de hacer antiguamente para pasaje del dicho muelle del Arrenal»; como se ha indicado antes, este «muelle grande que se comenzo de hacer antiguamente» puede ser el que se construyó con las sisas de 1527.

En la información de 20 de septiembre de 1570, ya mencionada, Sánchez de Arredondo indica que las 28 brazas a hacer «desde en fin del muelle viejo (el «muelle grande») hasta donde se ha de hacer la portada de la villa» costarán a 23 ducados, y por que el «maestro puede aprovechar la cara del otro muelle que allí está, que si no mucho más», expresión que corrobora la utilización y fusión del muelle estrecho con el muelle a realizar.

2.2.4. *Visitas de Inspección y Medida.*

Las visitas de inspección y medida hechas por los motivos dichos nos permiten seguir con seguridad la secuencia cronológica, así como posibles imperfecciones técnicas, y se complementan con los datos proporcionados por ajustes de cuentas entre los canteros y el Concejo y las memorias y declaraciones de testigos para conseguir nuevas sisas, y podemos adjudicarlas el valor de las actuales certificaciones de obra.

La primera visita constatada tuvo lugar el 20 de septiembre de 1563 (20), en que Juan Ruiz Cachupín, después de pedir la medición el día 15, presenta al corregidor Fernando de la Vega un memorial indicando estar gastados los primeros 4.000 ducados y pidiendo la medición, que se hizo el día 21 asistiendo a la misma Pedro Ruiz de Villota, mayordomo de artillería, y los vecinos y regidores de la villa Hernando de Ocina, Lope de Angulo, García de Corre y Bartolomé de Rada, y los peritos, por un lado el cantero rematante Juanes de Leçeri, con Domingo de Leçeri su hermano y Juanes de Gainçe, y por otro Lope de Arredondo, de Bárcena, nombrado por la villa, que en aquellos momentos realizaba la obra de la casa del Concejo:

Se realizó la medición «con la braça de hierro marcada que es por la que el dicho maestro del cay esta obligado de hazer la dicha obra», y en presencia del escribano, dando el resultado siguiente:

En el Arenal:

Obra hecha	60 brazas contratadas en 1559.
	101 brazas a continuación, contratadas en 1562
No hecho	26 brazas del río Culebro a Peña Redonda.
	93 brazas de Peña Redonda al fin del muelle
Total	280 brazas.

Entre el Arenal y la puerta de la villa:

No hecho	27 brazas, de la puerta a la casa del Condestable.
	44,5 brazas, desde un muelle hecho antiguamente hasta las 60 brazas del Arenal.
Total	71,5 brazas.
Total	351,5 brazas.

(20) A.H.P.C. Laredo, leg. 13, n.º 1.

La valoración de la obra fue la siguiente:

Las 60 brazas hechas	1.500	ducados.
Las 101 brazas hechas	2.323	ducados.
Por hacer: las 26 brazas	598	ducados.
Las 93 brazas	2.139	ducados.
Las 27 brazas	621	ducados.
Las 44,5 brazas	1.112,5	ducados.
<hr/>		
Total obra	8.293,5	ducados.
Otros gastos	1.000	ducados.
<hr/>		
Total	9.293,5	ducados.
Recaudado por las sisas	4.000	ducados.
<hr/>		
Resto	5.293,5	ducados.

A la vista de ello el corregidor informó que los 4.000 ducados estaban bien gastados y que para hacer frente a las 190 brazas restantes y sus gastos adyacentes (grúa, herramientas, etc.) harían falta 5.293 ducados, solicitando autorización para echar nuevas sisas y continuar la obra. A la vista del informe se concedieron otros 4.000 ducados.

En 1 de marzo de 1565 se procedió a otra nueva medición a petición de Leçeri por haber acabado otro tramo. Realizaron la medición Juanes de Garita, de Portugalete, en su nombre, y Lope de Arredondo por la villa, junto con los regidores Arnao del Hoyo Somado y García de Escalante. Se midió todo lo hecho hasta la fecha en 193 brazas con un coste total de 4.559 ducados, ya que presentaba ciertos reparos técnicos por los que se le acabaron descontando 350 ducados.

Otra medición tuvo lugar el 19 de septiembre de 1569 por Arredondo y Leçeri, correspondiente a lo contratado en 1565; se inspeccionó todo el muelle del Arenal hasta su final, poniéndose también ciertos reparos.

En septiembre de 1570 a instancias de una real provisión (Madrid, 22-4-1570) y ya gastados los segundos 4.000 ducados, el corregidor realizó una nueva información con un abundante interrogatorio que nos pone en contacto además con la obra defensiva que la villa pretendía realizar, además de conseguir fondos para acabar las últimas brazas del

muelle junto a la puerta de la villa, y proceder a reparar lo destruido por un desprendimiento de rocas de la peña del Cantón, aparte de dejarnos constancia de sus exageraciones en el planteamiento y petición y de imprecisiones en la medición que achacamos a que temiendo un recorte en la financiación por parte de la Administración aumentara conscientemente lo que quedaba por realizar y sus costos.

Calcula que, sobre lo gastado, faltan otros 4.000 como mínimo, no sólo para las 53 brazas que faltaban por hacer y las 24 brazas a reparar, cuyo costo total evalúan en 1.819 ducados, sino para hacer frente a toda la obra que recoge el interrogatorio:

— La necesidad de una puerta nueva bajo las casas del Condestable	200 ducados.
— Una puerta principal al principio del muelle, que sea entrada de la villa, muy alta y fuerte, con sus cubos y dos puertas de socorro de 15 pies (4,20 m.) de ancho las paredes, y el edificio, con las puertas de madera y clavos	900 ducados
— Desde esta puerta hasta llegar al muelle adelante una cerca y muralla de 40 brazas, con 6 troneras de 5 pies (1,40 m.) de ancho y 12 pies (3,16 m.) de alto, con almenas ...	480 ducados.
— Lo que falta del muelle y la reparación ...	1.819 ducados.
<hr/>	
Total	3.399 ducados.

La mayor parte de los testigos presentados en esta ocasión son canteros como Juan Sánchez de Arredondo, de Cicero, Diego de Valle, de Bárcena, Pedro Gutiérrez de Mazatebe, de Bárcena y los guipuzcoanos Domingo de Abacario, de Aduna, y el mismo Leçeri; Lope de Arredondo y Diego de Rada, también cantero, de Adal, son llamados a declarar de oficio. Todos responden, corroborando la pregunta, con muy diversas expresiones, que pueden prestarse a confusión en cuanto a localización, pero en sustancia lo mismo: Faltan 25 brazas de hacer «de lo que al presente se hace hasta llegar al muelle que pega con las Casas del Condestable», son las mismas que se han de hacer «desde el muelle que llega

de la cantera donde al presente llega el dicho muelle hasta llegar al muelle viejo debajo de la torre de la casa del Condestable» y las de donde «llega el muelle a la cantera hasta el muelle que pega con el otro muelle que esta junto a las casas del Condestable» y «desde la cantera hasta el muelle que esta hecho bajo la casa del Condestable» y «desde donde el dicho muelle llega ahora junto a la cantera hasta llegar al muelle viejo donde ha de juntar que pega con la casa del condestable», y otras 28 brazas «hasta llegar a la puerta de la villa desde las dichas casas» que son las que hay «desde en fin del dicho muelle viejo hasta donde se ha de hazer la portada de la villa» y «las que se han de hazer en el dicho muelle en la parte que la pregunta lo dice hasta llegar a la puerta de la villa» y «desde el principio de esta villa puerta y salida de ella hasta llegar al fin de las casas del dicho condestable».

Todos, a tenor del interrogatorio, insisten en la necesidad de que se haga una puerta de cantería bajo las casas del Condestable para que se pase por allí en marea alta, y otra puerta principal a la entrada de la villa y principio del dicho muelle, con sus almenas y cubos, y con las armas reales, y desde la puerta principal del muelle hasta la otra portada bajo las casas del Condestable una muralla de cuarenta brazas que sea a la vez cerca de la villa.

Ninguno de estos aspectos recoge la real provisión de diciembre de 1570, que se limita a conceder 2.000 ducados en sisas para acabar y reparar el muelle, sin ninguna mención a las defensas.

La última inspección correspondiente a lo contratado en 1572 y lo que falta de 1565 la realizó Tomás Campo, maestro cantero vecino de Liendo nombrado por la villa al efecto, que puso como reparos a las 46 brazas la obligación de allanar la escala y llevarla más adelante (darla menos pendiente) para que se pudiera ir a pie y a caballo y poner piedras junto a los cimientos ya que las mareas gruesas se llevaban la arena.

2.2.5. *Coste de la Obra. Ajuste de Cuentas.*

Un ajuste de cuentas realizado en 9 de diciembre de 1574 (21) entre los canteros y la villa, una vez acabada la obra, nos proporciona de ma-

(21) A.H.P.C. Laredo, leg. 68, n.º 19.

nera clara las mediciones e importe total de cada tramo y sintetiza parte de lo dicho hasta ahora:

60 brazas contratadas en 1559, desde el fin de la cantera, 25 ducados la braza	562.500 mrs.
133 brazas contratadas en 1562 a continuación de las anteriores hasta el río Culebro y la peña redonda, a 23 ducados la braza, descontados por faltas 350 ducados	1.015.875 mrs.
50 brazas, contratadas en 1565, a continuación de las anteriores, a 19 ducados la braza	356.250 mrs.
29 brazas, contratadas en 1565, a continuación de las anteriores, hacia el río Pelegrín, que es el fin del muelle, a 17 ducados la braza	184.875 mrs.
8 brazas, contratadas en 1565, a continuación de las anteriores, calzada al principio del muelle, a 12 ducados la braza ...	36.000 mrs.
46 1/3 brazas, unión con el muelle viejo, a 23 ducados la braza, y otros gastos (Desde las 60 brazas primeras hasta la casa del Condestable)	416.500 mrs.
25 brazas, contratadas en 1572, a 27 ducados la braza, y otros gastos (De la casa del Condestable a la puerta de Puerto Chico	277.375 mrs.
24 brazas, contratadas en 1572, a 18 ducados la braza (Reparación de los dos tramos destrozados por las peñas	162.000 mrs.
<hr/> 375 1/3 brazas	<hr/> 3.011.375 mrs.

De dicho importe los canteros habían cobrado al finalizar diciembre de 1574 un total de 2.754.599 mrs., reconociéndoles la villa una deuda de 256.776 mrs., de los que les libró 62.250 para cobrar en 1575.

Creemos que no debió realizarse el pago, ni en los años sucesivos, ya que en un nuevo ajuste de cuentas que tuvo lugar el 24 de enero de 1578 (22) entre la villa y los canteros Leçeri Leçaldi, en que se remontan hasta 1558, la villa les reconoce las siguientes deudas, que por su importe total de 254.400 mrs. creemos que es un reajuste de lo anterior:

Deuda del muelle del Arenal a la huerta de la torre del Condestable (1558)	84.800 mrs.
Arreglo de un trozo de muelle viejo y su con- tracay	38.250 mrs.
Arreglo del muelle del Arenal y muelle desde la casa del Condestable a Puerto Chico ...	131.250 mrs.
	<hr/>
Total	254.400 mrs.

De los cuales reconoce 188.775 a Leçeri y 65.625 a Leçaldi.

La villa se comprometió a pagarles de la siguiente manera, y ellos aceptan el pago: Entregándoles los derechos de cayaje, y los 10.000 mrs. al año procedentes de las penas de cámara hasta la finalización de la deuda, pero a condición de que si hasta que acabaran de cobrar hubiera que hacer alguna reparación a los muelles estén obligados a hacerla y cobrar por los mismos conceptos hasta la condonación de la deuda.

3. LOS MUELLES DE LAREDO A FINES DEL SIGLO XVI.

3.1. *Estado de deterioro.*

Menos de veinte años después los muelles viejo y del Arenal presentaban, al decir de la villa, un aspecto lamentable de deterioro, originado por la acción del mar; como consecuencia se lanzará a partir de la última década del siglo a una constante obra para su reparo y consolidación, junto con alguna variación en el muelle viejo y una construcción nueva en el Arenal pero partiendo del extremo opuesto, de Treto, si bien

(22) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12/10.

a la vista del proceso podemos asegurar que nunca volvieron a la situación en que les dejaron Leçeri y Leçaldi en 1574.

Un interrogatorio realizado por el corregidor López de Alvarado para dar cumplimiento a la real cédula de 31 de enero de 1591 recoge tres aspectos fundamentales referentes a los muelles (23).

a) los cuantiosos gastos realizados en ellos en los últimos 50 años.

b) que son defensa y fortificación también, pues en ellos tiene la artillería, y

c) la bravosidad del mar que les combate y destroza constantemente, por lo que necesitan unos gastos fijos de mantenimiento, cantidad que cifran en unos 200 ducados (75.000 maravedís) anuales.

Como pretendía fundamentalmente obtener la ayuda económica se lanza a enumerar las desgracias cuantiosas sufridas en los últimos decenios que minaban la economía del concejo: peste de 1568, incendio de 1581, falta de comercio con Flandes, guerra con los ingleses, gastos de recibimiento o despedida de personajes regios (reina doña Ana), para hacer frente a lo cual hubo de empeñarse hipotecando sus bienes de propios, ejecutados en aquellos momentos por sus acreedores, calculando sus deudas en 13.000 ducados.

Una real provisión expedida en Madrid el 3 de noviembre de 1594 ordena una reunión de concejo abierto (importante supervivencia de esta institución a la que la Corona recurría cuando quería, como en este caso, que los vecinos decidieran directamente sobre algo de trascendental importancia, y que no quedara la decisión solamente en manos de sus regidores) donde se vote sobre la necesidad y conveniencia de un repartimiento para arreglo de muelles, calzadas y puentes, haciendo información general sobre ello; referente a los muelles indica sobre «la cabeza de uno que está en la entrada del bocal, y sobre el muelle hacia la parte de tierra, y el otro muelle nuevo a la salida de Castilla», refiriéndose de manera clara a las dos partes del muelle viejo, la pegada a tierra y la que se adentraba en el mar cerrando el puerto y al muelle del Arenal (24).

(23) A.H.P.C. Protocolos notariales, legajo 1.624, n.º 4.

(24) A.H.P.C. Protocolos notariales, legajo 1.624, n.º 6.

El día 27 del mismo mes, en presencia del corregidor y del escribano Sebastián de Puerta, tuvo lugar en el cementerio de la iglesia de Santa María el concejo abierto en el que se expuso la necesidad de reparar los muelles para poder realizar con seguridad los vecinos las pesquerías que eran su medio de subsistencia y como medio de defensa frente al enemigo, así como de los caminos, calzadas y puentes para dar facilidades al comercio, y que por su alto costo era necesario hacer un repartimiento que incluyera toda la costa de Fuenterrabía a La Coruña, y por el interior hasta tierras de Valladolid, Salamanca, Toledo y Burgos; y habiendo sido apreciada por el concejo abierto la necesidad se pidió informe de diversos maestros canteros especialistas en cada una de las construcciones, por los muelles a Andrés de Garita y Pedro de Larrea, de Bilbao, y Juanes de Leçaldi, de Laredo, que habían trabajado los tres en la construcción del Arenal y reparos de éste y del muelle viejo, por los puentes a Rodrigo Villar y Juan Martínez del Barrio, de Rasines y Ojear, y por caminos y calzadas a Pedro Sáinz del Campillo y Pedro Zorrilla, ambos del valle de Mena.

Garita, Larrea y Leçaldi presentaron su declaración por escrito el día 17, que recogemos expresamente aquí, al ser la referida a los muelles, en el capítulo siguiente.

También se realizó una abundante información de testigos, de las que, aunque poco añaden a los memoriales o informes de maestros salvo leves matizaciones que respiran un aire personal o afectivo, incluimos la de Juan Alonso, vecino de Higes, a modo de ejemplo:

«A visto este testigo los muelles del cay y contracay que esta villa tiene y el muelle que sale para la salida de Castilla y saue este testigo que en muchas partes dellos estan consentidos para se caer y espezial la caveza del muelle viejo que esta consentida y muy peligrosa y si se cayese seria mucho daño por que no podria entrar ni salir varco ni navio ninguno en este puerto; y ansimismo save este testigo que la caueza del contracay nuevo que esta azia la parte del Puerto Chico que apunta la tierra esta derribada y con la furia de la mar se puede ir deshiziendo y perdiendose por ally el dicho muelle y ansimismo save este testigo que el muelle que esta desde la puerta desta villa a la salida de Castilla esta en muchas partes rompido y consentido, los quales dichos caminos y calzadas y puentes que de suso tiene dichos e declarados estan y son para el camino real que va desde esta dicha villa de Laredo a la corte de Su Magestad, çiudad de Toledo y çiudades de Burgos, Segouia y Salamanca y villas de Valladolid, Medina del Campo y Medina de Ruiseco y otras partes...».

3.2. *Proyecto de reparación.*

«Primeramente allamos que los muelles de la Concha estan comenzando a mover para caer en partes y an hecho varriga por hauer faltado los çimientos huyendo las olas y tiraña de la mar cavado los dichos çimientos, que para que adelante esten seguros y no se caigan y no cave más la resaca ni tiraña de la mar, conuiene se hechen por lo menos mas de quinientas vateladas de piedra perdida en gran cantidad creçida, que la que menor sea de pesso de mas de diez y seis quintales de manera que con seis u ocho piedras hagan vna vatelada de doçientos quintales, lo qual costara por lo menos mill ducados.

Yten que ademas los dichos muelles tienen en partes hechos muchos agujeros y sacadas las piedras y rompidas y movidas con los golpes y tirañas de la mar, de modo que si no se remedia con toda vreuedad echandole sus piedras muy bien acuñadas y apretadas y sus cuñas zerrando los agujeros con piedras y cuñas de madera fuertemente dadas aderezando los antepechos y almenas que estan derrivadas con los dichos golpes de la mar, lo qual costara hecho como conuiene por lo menos quinientos ducados.

Yten asimismo conuiene se repare la caveza del muelle que esta derrivada junto a la Taleta sacandosse sus çimientos firmes con sus escaleras y almenadura como de antes vien favricado con toda la brevedad por que si no por alli verna a perezer todo el demas muelle que despues seria pior, lo qual costara acavado seisçientos ducados.

Yten que en los muelles que asi van desde la dicha villa camino de Colindres, Treto y Castilla estan en çinco o seis partes rompidos y caidos y movidos para caer de modo que cassi no podran passar la jente si con vreuedad no se remedian, lo qual tiene de largo mas de setenta braças lo que se a de reparar y de alto tiene mas de dos y media y mas sus antepechos que se an de hazer que asimismo estan derrivados que son de grandissimo grossor, que costara reparar todo ello dos mil y tresçientos ducados.

Otrosi que los dichos muelles desde vna peña que esta junto a la primera lengua como salen de la dicha villa hasta la primera punta donde esta la grua vn poco mas adelante, atento que alli en el dicho espaçio haçe vna ensenada en que haçe la mar grandissimo golpe por donde con façilidad derriba la furia de la dicha mar los dichos muelles, convernian se içiesse al derecho a cordel desde la dicha peña a la dicha punta su muelle para que el golpe de la mar fuesse rechaflando de modo que fuesse a romper al arenal y estaria mas perpetuo el dicho muelle, el qual dicho muelle costaria ademas del dicho reparo de atras declarado tres mil ducados.

Yten costaran duçientas y treinta brazas de muelle y calçada que se ha de hazer en el barco de Treto desde la hermita de la Madalena que

esta por la parte de Colindres esta el canton de la canal que viene del rio principal a los molinos que estan delante de la dicha hermita, tirando el cordel al derecho desde la dicha hermita a la torre del Condestable que es por la parte de Treto passado el rio por que vaya al derecho atento es el camino mas en corto y mas fasil de hazer y para poder passar la jente con mas fasilidad y seguridad, lo qual conviene se haga vn muelle y calçada de modo que la marea no le sobrepuje sino que a lo mas alto de la marea con agua viva este el muelle y calçada vn codo mas alta que la marea, siquiera medio codo çegando las çanjas y regatos que estan en la dicha junquera yçiendo sobre su piedra perdida creçida su muelle fijo vien hecho con sus estacaduras y lo demas que conviene, lo qual costaran las dichas doçientas y treinta braças dos mil y treçientos y sesenta y quatro ducados.

Yten que desde el dicho cantil de la susodicha canal de los molinos hasta el rio principal hay setenta brazas en que esta y se ha de fundar sobre arena con su estacada en el çimiento sobre que se funde y çimiento firmemente, y con su cassa en la caveça del dicho muelle con su lengua vien hecha para embarcar y desembarcar que sea tan alto como el desuso declarado de atras, que a lo alto tenga braza y media de ancho por lo menos con su rela y chapamento por lo menos en el altor de dos braças vn codo mas ancho avajo por cada parte, que vaya hiziendo su chapamento vien hecho çegando la zanja y rio que va por los molinos de piedra perdida creçida para que aga su zimiento firme de modo que se aga sobre ello el dicho muelle de canteria, y entre tanto que haçe el dicho çimiento por algun tiempo haçiendo su estacada de madera y faxina y tierra con sus tablones por ençima de modo que pasen con toda seguridad, y assimismo abrir por otra parte la dicha canal de los dichos molinos yçiendo sus estacadas nesçesarias para ello que costaran las dichas setenta brazas de largo atento se an de fundar sobre arena con gran hondo y su estacada y todo lo demas susodicho tres mill y duzientos ducados.

Mas costara el pedaço de muelle que se a de hazer por la parte de Treto para la embarcada de la jente y las demas dichas cosas con sus lenguas y escaleras como conuiene por la vna y por la otra parte, que sea mas alto que la marea mas alta vna vara de medir por raçon del pancachon con la tormenta que podrian embarcar ni desembarcar, y assi costara hecho como conuiene quinientos ducados.

Lo qual dixeron e declararon los dichos Andres de Garita e Pedro de Larrea y Juanes de Leçalde maestros de haçer y edificar semejantes muelles y pasos, hauiendo visto por mandato de su merçed del dicho Corregidor todos los dichos muelles de cay y contracay desta villa y el que sale al Arenal della ansi por dentro del dicho cay y contracay como por fuera...».

En resumen la situación de lo que debía ser reparado y el coste de la reparación es:

Muelle viejo:

— Consolidación de lo necesario	1.000 duc.
— Reconstrucción de lo destrozado	500 duc.
— Reparación de la cabeza del muelle de la Taleta	600 duc.
	<hr/>
Total	2.100 duc.

Muelle del Arenal:

— Reconstrucción de 60 brazas rotas (100 m.) ...	2.300 duc.
— Construcción de un trozo de muelle para evitar una entrada de mar a modo de ensenada	3.000 duc.
	<hr/>
Total	5.300 duc.

Muelle de Treto (de nueva construcción):

— 230 brazas (385 m.) de la Torre del Condesta- ble (Treto) a la ermita de la Magdalena (ha- cia Colindres)	2.364 duc.
— 70 brazas (117 m.) seguido a lo anterior	3.200 duc.
— Muelle de embarque con sus bajadas	500 duc.
	<hr/>
Total	6.064 duc.

Total 13.464 ducados

4. LA OBRA DEL SIGLO XVII: REPARACION DE LOS MUELLES.

4.1. *La obra de 1603. Remates y aspectos técnicos.*

Nada se hizo en los años siguientes, sino por parte de la Administración solicitar informes y presupuestos mínimos imprescindibles para la reparación, gastos mínimos que con el deterioro continuo iban aumentando. Así en mayo de 1600 después de los destrozos de las fuertes mareas de 1599 estos gastos de consolidación se elevaban ya a 6.000 ducados (4.100 ducados según informe citado arriba), cuando su reparación total y puesta a punto perfecta se cifraba en 12.964 ducados.

Para atestiguar su falta de medios económicos la villa adjuntó un estado de sus cuentas correspondientes a 1598 que arrojan el siguiente saldo:

Ingresos	383.413 maravedís
Gastos	316.413 maravedís
<hr/>	
Superávit	67.000 maravedís

Dichos 67.000 mrs. se emplearon en pagar réditos de un censo. Adjunta también una relación de censos debidos cuyo capital se elevaba a 3.378.200 maravedís.

Con motivo de una solicitud de exención de alcabalas debido a su despoblación y pobreza, realizada por la villa en 1598 se recogen las consiguientes declaraciones de testigos, realizadas el 23 de julio, de las que tomamos la de Agustín del Hoyo, clérigo de Colindres, en lo que se refiere a los muelles (25): «la dicha villa es puerto de mar abierto en el qual y en su ría se puede entrar de noche y de día por ser puerto sin barra abierto como dicho es, y pueden entrar en el naos gruesas y navios y otras qualesquier fustas y repararse en sus surgideros con temporales y ansimismo los nabios aunque sean de mas de doçientos toneles dentro de los muelles de la dicha villa».

A pesar de todo el coste y la distancia de 70 leguas pareció mucho al fiscal, para quien «los principalmente ynteressados son Laredo y su tierra, que aunque no este muy bien reparado puede servir como hasta

(25) A.H.P.C. Protocolos notariales, legajo 1.624, n.º 5.

aquí», y a cuya instancia una nueva real provisión de 16 de enero de 1601 pidió al corregidor nueva información sobre la necesidad de costes.

Por fin en abril de 1603 el corregidor Gaspar Ruiz de Pereda remató la obra en 10.000 ducados, con 1.400 de prometido, en Domingo de Argos, maestro arquitecto, que el día 11 de dicho mes dio como fiadores a Juan Vélez de Oncueva, Martínez Vélez de Agos, Juan de Argosy Juan Gómez de Omperosa, todos vecinos de Arnuero (26). Como financiación se concedió un repartimiento, aunque como el trámite para este cobro solía ser largo la villa fue pagando al cantero con fondos de otras rentas que después reintegraría, como ocurrió el 3 de octubre de 1605 con la entrega de 267.542 mrs.

A la muerte de Domingo de Argos en 1626 se hizo cargo de la obra su hijo el licenciado Martín Vélez de Argos que la traspasó a Juan de Parayas, maestro cantero de Santander, en quien se había rematado (27) además, en 1618, un reforzamiento de la fábrica del muelle con migajón de cal y canto, el cual traspasó media obra a los canteros Juan de la Pedriza, de Suesa, y Juan de la Riba Gómez, de Galizano.

También falleció Parayas al frente de la obra que pasó a manos la mitad de su hija y de su primera mujer, María de Parayas, y la otra mitad de su hija y segunda mujer, Ursula y Magdalena de Mogro respectivamente, las cuales en 26 de mayo de 1628 llegaron a un acuerdo renunciando a favor de Juan de la Pedriza, que en 28 de agosto hizo acuerdo con Juan de la Riba para realizar la obra a medias.

La falta de condiciones del remate o contratos de obra como los reseñados para el siglo XVI hace que se presenten ciertas dificultades a la hora de seguir la técnica constructiva empleada, que sólo puede seguirse espigando los datos de informes, memoriales o solicitudes.

Domingo de Argos iba fabricando los muelles de sillares y piedra seca, pero la fuerza del mar los deshacía y derribaba; se probó a reforzar cierta parte con migajón de cal y canto y se observó que quedaba más firme y ofrecía mayor resistencia al mar, soportando sus embites. El concejo expuso la situación (28) y solicitó poder reforzar la obra de dicha manera costeándolo mediante un nuevo repartimiento; después de la información y remates pertinentes, según orden real realizados «sin

(26) A.H.P.C. Laredo, leg. 72, n.º 3/2.

(27) A.H.P.C. Laredo, leg. 44, n.º 2 y 49 n.º 19.

(28) A.H.P.C. Laredo, leg. 44, n.º 1.

conceder prometidos», se adjudicó la obra a Juan de Parayas en 2.350 ducados, aunque la real provisión de 13 de enero de 1618 sólo concedió 1.500, repartidos en el vecindario de 30 leguas, y con la condición de remitir al Consejo la información antes de ejecutar el repartimiento.

Tanto por la necesidad de nuevas reparaciones, año tras año, como por la lentitud en el cobro del repartimiento, la obra se retrasaba año tras año, y se solicitó un informe técnico sobre su desarrollo que fue realizado por el maestro arquitecto y de cantería Pedro de Abajas (29), nombrado veedor de los muelles, que advirtió sobre la conveniencia de realizar reparos que no estaban en las condiciones, pero que con la marcha de la obra se veían necesarios pagándolos aparte (9-9-1630), concretamente, que se vea cómo se suplió el alargamiento del muelle de la Rua Mayor por la «losa dura del muelle», y si se puede aplicar algo similar, a la vez que prepara los informes para solicitar nuevo repartimiento para estas rectificaciones, nuevas ruinas surgidas, las bajas de moneda y exenciones de algunos lugares, habida cuenta que quedaban por hacer 62 brazas, 37 de las arruinadas a cargo de los maestros, y 25 de hacer de nueva fábrica.

4.2. *Estado de los muelles hacia la mitad del siglo.*

El punto de partida de la gran obra de reparación de los muelles arranca del memorial del procurador de Laredo Juan de Ruiloba de 17 de enero de 1642 que pone de manifiesto la acción erosiva que estaban sufriendo (30): «los muelles que tiene la dicha villa para la defensa de la entrada del puerto estan muy próximos a caerse amenazando gran ruina... por los batir y romper en ellos la mar y sus olas de ordinario, vendrán a el suelo dentro de muy pocos días...», la mayor parte de ellos los menciona desnivelados, caídos muchos sillares de los principales, y «con las grandes tormentas de este invierno se an ronpido por quatro partes» y los restantes están para romperse, y si no se repara arruinaran las aguas y entrada de la mar los edificios y casas y los «hecharan por el suelo, con lo que quedara la dicha villa, mi parte, totalmente arruinada y destruida»; económicamente alega su carencia de propios, con los escasos que tiene empeñados a censos y los vecinos con el patrimonio des-

(29) A.H.P.C. Laredo, leg. 72, n.º 3.

(30) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 15/5.

truido por la invasión francesa de 1639, añadiendo que las rentas reales (alcabalas, sisas, millones, diezmos de la mar, unos por ciento, servicios y otros) llegan a 1.500 ducados al año, y que para las armadas salen cada año de la villa 60 ó 70 marineros; que la mayor parte de las rentas proceden de las pesquerías y que sin los muelles no se conseguirá ninguna renta.

Inmediatamente se hace la presentación de testigos por parte de la villa, que hacen sus declaraciones el día 21; son los canteros Domingo Vélez de Palacio, del valle de Liendo, Gabriel del Cotero, de San Pantaleón de Aras, Pedro del Campillo, procurador general del valle de Liendo, de donde es también Tomás del Campo que tenía «esperiencia en los costes que tienen los edificios y particularmente los que estan en la mar y ríos».

Sus declaraciones se refieren con exclusividad al muelle viejo, en el que, siguiendo a Domingo Vélez de Palacio: «estan disnibelados los sillares, ronpidos por quatro partes y en espezial por el fundamento dellos salidos a la mar una bara de su fundamento y caidos muchos sillares de los principales, y con las grandes tormentas (caídas en diciembre de 1641) an hecho quatro portillos con que pasan las aguas de vna parte a otro y si entraria la mar por el puerto dentro de los mismos muelles y los cegaria sin ser de provecho...» e incluso podría el mar ir a batir contra las casas de la villa. Calculan el valor de la reparación en 10.000 ducados.

Todo se remitió, según era preceptivo, al Consejo y éste, por una real provisión de 14 de noviembre de 1642, se hace eco de la solicitud ordenando al corregidor reuna al regimiento de la villa, haga información de todo y se la envíe (31). El día 25 de enero de 1643 tuvo lugar la reunión bajo la presidencia del teniente de corregidor Pedro Hurtado de Layseca y Salcedo, después de la misa mayor, tras la iglesia de Santa María; por parte de la villa dieron su declaración Diego Vélez de Palacio, Miguel de la Viesca Pérez, Nicolás del Palacio, Juan de Hazas Moxica, Francisco López de Rocillo y Pedro de Villanueva, todos maestros canteros y vecinos del valle de Liendo, sin aportar ninguno aspecto nuevo respecto al memorial citado.

Por parte del corregidor son citados Domingo Vélez de Palacio y Pedro del Campillo, maestros canteros también del valle de Liendo, que

(31) A.H.P.C. Laredo, leg. 69, n.º 30.

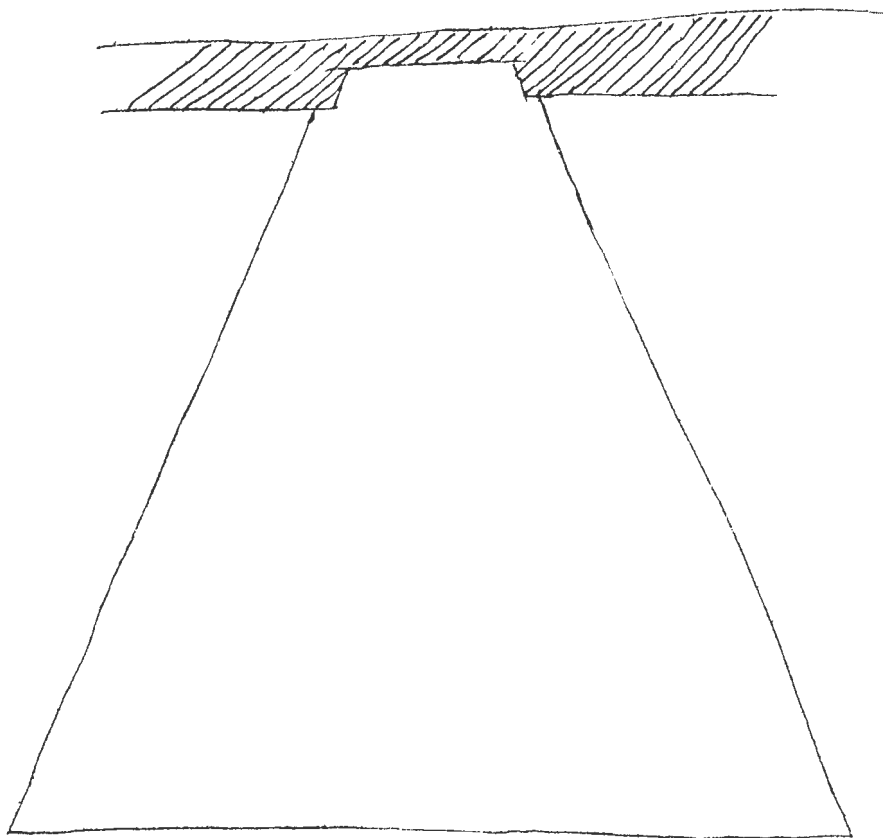
le presentan su información el día 27 de enero; por ellos nos enteramos de cuáles eran los muelles en cuestión de manera clara: «...uno que esta a la parte que llaman de Lampiezo que es el muelle viejo y llega asta el bocal esta rompido por tres partes y las dos de ellas se comunican de la una parte a la otra pasandole la agua... y por la parte de dentro esta derribado por dos partes la una de arriba auaxo y la otra por una escala, y por la parte de la mar esta sin paredon salido fuera de sus plomos y limites que se a de demoler, y algunos sillares desencajados y por el cimientto en lo mas baxo al fundamento de la tierra faltan algunos, y en el otro muelle que esta al otro lado açia la carcel de la dicha villa esta socavado por la raiz del suelo y fundamento y desencaxados muchos sillares y asiento por muchas partes y los sillares salidos muchos dellos de su encaxe y assiento y derribados en la mar que a llevado y consumido algunos dellos». Se deben reparar «con migajon piedra manifiatura en la forma que están» y calcula un presupuesto global de 14.000 ducados.

La información remitida por el corregidor incluye también la imposibilidad de financiación por la villa, que tiene sus rentas y bienes en concurso de acreedores por el cabildo de la cofradía de pescadores de San Martín de la Mar y el tesorero de rentas y alcabalas de las Cuatro Villas de la Costa. Adjunta también un estado de las cuentas de 1638, que muestra que las rentas de propios se elevaron a la exigua cifra de 292.747 mrs. (poco más de 780 ducados), y los gastos se elevaron a 283.056 mrs., quedando un saldo favorable a la villa de 9.691 mrs.

Nuevo memorial de Sebastián de Camargo, nuevas diligencias y tras un auto del Consejo de 5 de mayo de 1643, el día 12 una nueva provisión ordena al corregidor el pregón de la obra, traza y condiciones, que fueron hechas juntamente por Vélez de Palacio y Campillo, y firmadas juntamente con el corregidor almirante Asensio de Arriola el 6 de marzo de 1644, realizándose los pregones entre marzo y julio en Castro Urdiales, Santander, San Vicente de la Barquera y Burgos entre otros lugares.

Paralelamente obras menores de consolidación y reparo de los muelles y sus defensas iban siendo rematadas y ajustadas directamente por la villa, fuera de toda esta complicación administrativa. A modo de ejemplo podemos citar los remates de reparación de tapias y paredes de los muelles, viejo y nuevo, con una garita y eminencia a hacer «arriba de la Media Luna», rematada primero en Agustín de Rascón Saravia, de

Laredo y finalmente adjudicada, tras rebaja de la postura, en Francisco Ortiz, maestro cantero de Liendo, en 24 de septiembre de 1641, y la obra de cinco planadas (explanadas o pavimentos de fábrica con caída hacia el mar sobre los que se monta y resbala la cureña de las baterías) a hacer en los muelles para la colocación de la artillería, que rematada por Pedro de las Llanderas, del valle de Liendo, en 550 reales de vellón, le fue adjudicada a Lucas de Ibáñez, que la rebajó a 500, con cierto prometido, comprometiéndose a realizarla en tiempo de un mes (2-6-1641) (31 bis).



Croquis de una de las cinco planadas para la artillería en los muelles de Laredo.

(31 bis) A.H.P.C. Protocolos notariales, legajo 1.524. Escritura de Francisco del Rivero Arredondo.

4.2.1. *Proyecto de reparación de 1644.*

Es el proyecto indicado que comprende las condiciones de una reparación general de los muelles viejo y del Arenal (32). Respecto al muelle viejo, denominado en esta época de Lampiezo, nombre que recibirá en toda su extensión, pero sobre todo lo parte situada debajo de la Rua Mayor, cuya puerta de muralla recibe también este nombre, indica la obligatoriedad de demoler todo lo que demuestre ruina hasta los cimientos y volverlo a construir después de unidos con los de las partes no destruidas; incluye también la reparación de las bajadas del muelle y la reconstrucción de troneras y parapetos; mención especial recibe la parte denominada muelle de la cárcel, situada a lo largo de la Taleta, por sus características especiales ya que el muelle se introducía en el mar, cerrando la boca del puerto, con una cabeza redondeada, cuya construcción requería especial cuidado. Esta sería la primera obra a realizar, para concluir la reparación en el muelle del Arenal, en la zona denominada Las Casillas; aquí se contempla la reconstrucción de tres tramos de muelle, uno de ellos arruinado por un desplome de rocas, que totalizaban 516 pies (144,5 metros), realizando además dos arcos para canalizar bajo ellos unos pequeños cursos de agua que bajaban de la montaña, y totalizaban otros 17 pies (4,76 metros).

Aparte de indicar que los materiales deberían proceder de las canteras de la villa, que se ponían a disposición de los maestros, y del modo de pago, fraccionado en cuatro partes, se concedía un plazo de ejecución de dos años.

«Las condiziones con que se an de hazer y fabricar los reparos que se pretenden hazer de canteria en los muelles de la uilla de Laredo al pressente estan rruinados con muchos ronpimientos y desplomazones en partes, hechas por Domingo Velez de Palacio y Pedro del Canpillo, vecinos del valle de Liendo y maestros de canteria, en virtud del nonbramiento del señor almirante don Asençio de Arriola cauallero de la Horden de Santiago corregidor y cappitan a guerra destas Quatro Villas de la Costa de la Mar de Castilla a quien esta cometido por vna real proibission el hazer las delijençias nezesarias thocantes a dichos muelles y sus reparos de dicha uilla, y en cunplimiento de la horden que se nos a dado emos hecho traza y condiciones mirando el menor coste y mas fortaleza para dichos reparos que son como se sigue:

1. Primeramente es condicion para el maestro o maestros en quien la dicha fabrica de dichos muelles se rematare aya de demoler todo lo

(32) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 19.

que muestra ruina en dichos muelles asi lo del muelle del lado de la carzel como lo del otro muelle del lado de Lampiezo, y bolberlos a fabricar de nuevo segun y como lo muestra la traza en su planta y alçado que es lo que parece dado color de amarillo que esta firmada del señor almirante y corregidor y de nuestros nonbres y trazada de pedimiento de la dicha uilla y su procurador general guardando en todo su dispusizion, largos, gruesos y altos en conformidad destas condiçiones y la traza mencionada.

2. Es condiçion que el dicho maestro o maestros en quien la dicha fabrica se rematare aya de plantar segun y como lo muestra la planta buscando los fundamentos hasta hallar tierra firme y seguro para plantar dichos reparos, y atarlo y ligarlo con el edificio biejo muy bien con toda fortaleza y ligazones a satisfaccion del veedor que a de aber para dicha fabrica, y este fundamento se a de entender en todos los ronpimientos que muestra la planta, y despues de puestos a nibel se lijira con buenas piedras crecidas guardando las ligazones bien galgadas y ajustadas labradas a picon dejandolas todas a vn alto, y en cada ylada se echaran vnos tizones de diez pies los mas largos que se puedan de suerte que se crucen y encuentren con las yladas del migajon de dentro por que asi conbiene para dicho edificio y su fortaleza.

3. Es condiçion para el dicho maestro o maestros en quien la dicha obra se remate que el parapecto y antipecto y troneras de piezas de artilleria y mosqueteria ayan de ser de piedra labrada yladas concertadas, y los esconzes de lo mismo esgarrado lo que conbiniere para el dicho efecto y lo del lado de dentro de manposteria todo a satisfazion del veedor, y si las troneras para las dichas piezas conbinieren ser mayores o menores de lo que muestra la traza lo aya de hazer el maestro o maestros a satisfazion del señor corregidor que al presente es o fuere.

4. Es condiçion que el maestro o maestros en quien se rematare la dicha obra aya de azer y fabricar en primer lugar los reparos del muelle del lado de la carzel por ser mas conveniente por el peligro que se espera en la caueza y demas reparos del dicho muelle, que a no ponerlo luego en execucion se podria caer y derribarla el golpe de la mar por estar sentido y desplomado y zerrarse el puerto y no ser de provecho, y se a de fabricar segun se muestra la traça y alçado fortaleçiendolo con el edificio biejo que no se muestre deja ni fealdad ninguna, y por dicha caueza del dicho muelle se a de començar en primer lugar a demoler y fabricar de nuevo sino que lo pida otra mejor ocasion y nezesidad, y acabados los reparos desde dicho muelle conforme lo muestra la traça se pasara al otro muelle del lado de Lampiezo y se comenzara a fabricar y reparar comenzando por donde mas conbenga y muestra mayor nezesidad, y en todo se guardara la dispusizion de la traça y alzado segun y de la manera que queda dicho.

5. Es condizion que para fabricar dichos reparos conforme a la traça mencionada y estas condiziones el maestro o maestros en quien la

dicha fabrica se rematare a de sacar toda la piedra de labrado que conbenga en las canteras desta villa en la parte mas acomodada que se allare, y azer todos los acarretos por su quenta como son cal y arena y agua y demas nezesario y la cal a de ser el azer las caleras por quenta de dicho maestro, y la villa a de dar canteras libres y carreteras y pastos para los gueyes y montes para quemar la cal donde mas acomodo se halle, y el arena a de ser de terreno donde no lo alcance el agua salada, todo ello en la jurisdizion de la dicha villa, y en quanto a la mezcla de la cal para el dicho edificio el maestro o maestros an de azer los morteros con asistencia del beedor vn mes antes que se aya de gastar y a de ser la mitad cal y la mitad arena por que en eso consiste la perpetuedad de la dicha obra.

6. Es condizion para el maestro en quien se rematare la dicha obra tenga obligacion a reparar todas las escalas de dichos muelles las que tubieren nezesidad y rebocar y enrajar todo lo que fabricare como lo de demas biexo mençionado en la traza y aya de aliniarlo y fortalecer con cuñas de roble o aya en las partes que convenga a satisfazion del veedor.

7. Es condizion que despues de aver acabado el dicho maestro o maestros los dichos muelles y sus reparos segun y conforme lo muestra la traza y estas condiziones, aya de ser obligado a hazer y a fabricar de nuevo vn paredar de duciento y veinte y çinco pies de largo y el alto y gruesos dello sera conforme lo biexo y a satisfazion del beedor adonde aora a caydo aquella montaña y peñascos, para dar paso a los biandantes y estranjeros que van y vienen a pie y a caballo para que puedan entrar y salir las requas y carros que lleban los bastimentos a la uilla de Madrid y otras partes de Castilla, y mas adelante donde falta otro pedazo de manguardia que a de tener çiento y çinquenta y nueve pies de largo y vn arquillo que se a de azer de ocho pies de gueco para que beba el agua que pase por debajo de la peña, y pasando mas adelante se ara otro pedazo de reparo que a de te(er) çiento y treinta y dos pies de largo con vn arquillo que se a de azer para que beba el agua de dos manantiales que salen por debajo de la peña y el arquilla sera de nueve pies de gueco y ancho todo lo que tubiere la calzada, y las dobelas seran labradas a picon y por la parte de dentro y fuera se ara su paredonzillo y manguardia, todo ello a satisfazion del beedor y a de ser de yladas concertadas y la bajada y subida donde remata a las Casillas sera con buen dispidiente.

8. Es condizion que para que la dicha obra llebe el cunplido efecto y se guarde y cumpla lo en la traza y estas condicones dispuesto aya de aber vn beedor perito en el arte, persona que antes de aora aya exercido tal ofiçio de veedor, el qual asista la maior parte del tiempo que bea como se cumple con la traza y estas condiciones, dispuesto a cuyas horde nes este el maestro o maestros fabricantes guardando en todo su parezer para que en la execuzion de dicha fabrica se consiga el cunplido efecto

con que viene para la perpetuidad de dicha obra,, al qual se le aya de libar sus salarios y ocupaciones a los tienpos y quando se libran al maestro o maestros en quien fuere rematada la dicha obra y sus libranzas.

9. Es condizion que el dicho maestro o maestros en quien la dicha fabrica se rematare aya de dar feneçida y acabada la dicha obra dentro de dos años despues de aver rezeuido la primera paga, y despues de la aber abado en toda perfesion se an de nombrar dos maestros peritos en el arte, el uno de ofiço de justiçia y el otro de parte del maestro para que juntamente con el beedor la bean y den por buena, y dada se le a de dar la vltima paga y no de otra manera y mientras no la aya dada por buena a de correr por su cuenta.

10. Es condizion que en abiendose rematado la dicha obra el maestro o maestros en quien se rematarse a de dar fianças lega llanas y abonadas de que acauara los dicho muelles y demas reparos con el tenor de la traza y condiciones en el dicho termino...

11. Es condiçion que el dicho maestro o maestros en quien la dicha obra se rematare aya de ser obligado a satisfacer y pagar los gastos que la uilla a hecho y hiçiere en los dichos muelles y demas reparos hasta que se saque probussion de repartimiento, y esto se a de ajustar y liquidar el dia del remate antes que se entre en el y lo que se ajustare lo a de aber la dicha uilla de la segunda y tercera paga.

12. Es condiçion que las pagas se han de hazer en esta manera, la quarta parte de lo que se rematare en ubiendo dado las fianzas y estando el dinero en deposito con la qual a de sacar piedra y azer cal y grua maroma y tenazas y demas pertrechos y poner al pie de la obra la mayor parte del material, y la segunda quarta parte para demoler y fundar la caueza del muelle y demas reparos del y azerlo de nuevo como queda señalado en la planta, y con esta paga a de acabar el muelle del lado de la carzel y pasar la grua y demas pertrechos al muelle del lado de Lanpiezo, y puesto en el se le a de dar la tercera quarta parte para que comienze a demoler y fabricar los reparos del dicho muelle y los reparos de los paredones y rompimientos de los muelles de Las Casillas y con esta quarta parte a de acabar todo lo que es a su cargo, y la vltima quarta parte se le a de dar en ubiendo dado la dicha obra por buena...

Y la dicha planta queda firmada del señor almirante Asencio de Arriola cauallero de la Horden de Santiago corregidor y capitan a guerra en este correximiento y juez de comision de la dicha obra, y de nos los dichos maestros lo firmamos en Laredo en seis (sobre tachado: cinco) de marzo de mill y seisçientos y quarenta y quatro años. Enmendado cinco, valga. Asençio de Arriola, firmado y rubricado. Domingo Velez de Palaçio, firmado y rubricado. Pedro del Campillo, firmado. Ante mi Esteban de la Serna, firmado y rubricado».

4.3. *Las dilaciones administrativas. Remates de la obra.*

Hubo una única postura, la de Bartolomé Gómez de la Carrera, cantero de Praves, por importe de 24.000 ducados, que junto con la solicitud de licencia para repartirlos en 30 leguas se reunió al Consejo, quien considerando excesivamente alto el remate ordenó en 25 de agosto de 1645, un año después, un nuevo pregón en Burgos, Valladolid y Palencia, lo que se llevó a cabo en primer trimestre de 1646.

Toda esta dilación administrativa llevaba aparejada una mayor ruina de los muelles, ya que como recogen las actas municipales del consejo del día 11 de enero de 164 (33)

«Con las grandes avenidas de la mar y tormenta que (a) avido estos dias se (a) avierto un grande pedaço del muelle desta villa y caydose a la mar de la parte de fuera y es en la parte principal y adonde la mar bate con mas violencia y le ba socavando y estan todas las esquinas *esiguales* (?) y rompido por dentro y de fuera de manera que la mar entra dentro deste puerto por aquella parte y es de tanta consideración...».

Acuerdan se haga información al corregidor sobre esta nueva ruina para solicitar de la Corona un nuevo reparto para repararlos.

A partir de esta fecha la obra fue dilatándose por diversos motivos, a pesar de haberse hecho el remate y repartos correspondientes.

El 1 de mayo de 1646 Juan de Libriago Muñoz, regidor de Laredo, urge nuevamente la reparación, de lo derribado por las tormentas de enero, que recogen las actas (34). Nueva visita e informe de técnicos sobre los destrozos, en este caso Domingo Vélez de Palacio y Juan de Hazas, de Liendo ambos; lo caído del muelle principal o viejo llamado de Lampiezo, y su reparo costaría 1.200 ducados, calculando que de no repararse en otro invierno se arruinaría todo el muelle quedando además cerrado el puerto por la arena. La villa solicita el repartimiento de los 24.000 ducados de la obra grande y éstos otros, cuyo coste eleva a 1.500, en 30 leguas. El Consejo, en provisión de 23 de julio de 1646 acepta repartir solamente los 1.500 ducados, sin mención alguna de la reparación mayor, y sólo en 10 leguas, aunque otro auto posterior de 9 de marzo de 1647 lo amplió a 16 leguas.

Esta obra se remató en Jacinto de la Carrera, maestro cantero de

(33) A.H.P.C. Laredo, leg. 1, n.º 1.

(34) A.H.P.C. Laredo, leg. 74, n.º 13,

Bárcena, en 27 de diciembre de 1647, contra el que en enero de 1661 la villa acordó diligencias judiciales por no haber acabado toda la obra aunque se le había pagado (35).

Pero el licenciado Antonio de Camporredondo y Río, del Consejo Real observó que la obra estaba tasada en 1.200 ducados y se habían autorizado 1.300, por lo que un nuevo auto rectificó bajando la cantidad, y aunque la villa alegó que esos 300 eran necesarios por que los destrozos habían continuado, un nuevo auto de 13 de mayo lo rechazó autorizando sólo los 1.200 ducados en 16 leguas. Se hizo el reparto y se mandó ejecutar rectificando nuevamente la cantidad un auto de 30 de enero de 1649 que autorizó otros 100 ducados (1.300 ducados en total) para costas y otros gastos. Se hizo la recaudación lentamente y luchando contra todas las jurisdicciones que por diversos motivos se negaban al pago, y aunque lentamente se recaudó.

Sin embargo la Administración seguía sin autorizar la obra de reparación mayor; e incluso un nuevo memorial de la villa de 8 de febrero de 1654 no logró una respuesta definitiva hasta dos años después, en que la provisión de 26 de febrero de 1656 ordenó al corregidor de Vizcaya que hiciese una información sobre el estado de los muelles (36); la visita a la villa laredana la realizó el teniente de corregidor del Señorío de Vizcaya licenciado Alonso Iñiguez de Cubillos, que encargó el informe al maestro cantero Diego Vélez de Palacio Marroquín, el cual señaló que «el muelle viexo que esta a la parte do dicen Lampiezo y llega asta el bocal entrando en el por la parte de dicho Lampiezo junto a la garita esta demolido a lo largo en ochenta y ocho pies con sus altos y anchos que diz que son siete pies mas de los que señala la traza, y que mas adelante tiene el dicho muelle arruinado y desencajado de sus plomos ochenta y seis pies de largo que tavian demuestra la traza, y que junto a estos allaua otros doce pies de largo arruinados despues de la dicha traza, y mas adelante setenta y dos pies redificados de lo que muestra dicha traza, y que mas adelante en dicho muelle según ella estaua demolido otros cinquenta y dos pies de largo con sus altos, y que ademas en el dicho muelle auia otros quarenta y dos pies de largo arruinados despues de la dicha traça y anssimismo despues della que no estauan señalados en ella auia arruinados otros veinte y siete pies de largo

(35) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12 y leg. 9, n.º 8.

(36) A.H.P.C. Laredo leg. 74, n.º 13.

con sus altos y anchos y que en la caueza del muelle nuebo que hera el bocal estaua arruinado segun dicha traça ciento y quarenta y ocho pies de largo y mas adelante otros diez y ocho pies de largo que no estan señalados en dicha traza...».

Después indica lo destruído en el muelle de la Fuente de la Salud hacia la zona de Las Casillas (¿muelle de la puerta de Puerto Chico a la cantera y Arenal?).

En resumen los pies que necesitaban reconstrucción o reparación habían pasado de 751 en 1644 a 1.142 diez años después (530 metros aprox). Calcula el coste de 1644 en 17.000 ducados y el de lo destrozado entre 1644 y 1654 en 5.500 con un total de 22.500 ducados.

A la vista de todo el Consejo expidió otra provisión en 26 de mayo de 1656 ordenando hacer los pregones correspondientes y se le envían los remates. Se realizaron durante el verano y otoño de dicho año (Burgos y Salamanca en agosto, Bilbao y Logroño en julio, Miranda de Ebro y Valladolid en septiembre...).

Hubo dos posturas, una conjunta de Juan de la Vega y Domingo del Campo, de Langre y Liendo respectivamente, realizada en 9 de agosto por valor de 20.000 ducados, y otra posterior de Lucas Ibáñez, maestro cantero del valle de Liendo que la rebajó en cien ducados.

Toda la información se remitió al Consejo a finales de enero de 1657, insistiendo en la necesidad de hacer el repartimiento; mientras se resolvía tuvo lugar una nueva caída de otro tramo de muelle, y su informe, urgiendo resolución, también se remitió. Pero la respuesta del 26 de mayo de 1657 no hizo sino dilatar el proceso, ya que ordenó buscando una baja mayor segundos pregones por otros treinta días en las mismas villas y ciudades, que ordenados por el corregidor en agosto no acabó su realización hasta el mes de octubre.

Mientras, la situación de los muelles, lógicamente, empeoraba, y como expresa el memorial de Sebastián de Camargo (37) «su ultimo daño consistió en la dilazón de su reparo».

Añadiendo dilación a dilación se remite la información al Consejo pero hasta el 6 de abril del siguiente año no se autoriza el repartimiento, que por fin quedó fijado en un radio de 30 leguas, y por importe de los 19.900 ducados de la postura de Lucas Ibáñez, a razón de 103,5 mrs. por vecino.

(37) A.H.P.C. Laredo, leg. 44, n.º 3.

Pero inesperadamente, fuera de plazo y directamente al Consejo Diego de Zorlado Ribero, maestro de cantería de Matienzo (valle de Ruesga) presentó una baja de 3.000 ducados, con lo que se inició un nuevo proceso de detención, plazos, diligencias y alegatos, entre ellos el de la villa acusando a Zorlado de maliciosidad a fin de dilatar y embarazar la obra, acusándole de persona fallida que había estado en Madrid en la cárcel por no dar fiadores, después de lo cual permaneció en paradero desconocido cierto tiempo, y que además, con posterioridad a su postura renunció a ella por haber sufrido los muelles una nueva ruina y no poderla sostener. Por fin una Real Provisión de 20 de novimebre de 1659 rechaza la petición de Zorlado, mandando actuar contra sus bienes por su comportamiento, ordena realizar el repartimiento según estaba acordado y nombra al escribano del concejo para que actúe como escribano de los muelles.

Paralelamente la obra había ido pasando de manos pues Lucas Ibáñez la había cedido a Domingo Maquilón, y éste cedió 2/3 a Martín de Carasa, que será quien finalmente la realice, según el proyecto de 1644, aunque una vez concedido y antes de empezar la obra cedió a Diego de Zorlado, de Matienzo, el otro 1/3, dando sus fianzas Zorlado en Bádamas el 20 de abril de 1660 (38).

También contribuyeron al retraso en la iniciación de la obra las rivalidades entre los canteros; no sólo lo referente a Zorlado Ribero nos da una muestra de ello, sino que era costumbre que los maestros no asistieran a ver personalmente la obra, sino que hacían la baja con la lectura de las condiciones solamente, para que se les adjudicara, y después ante la realidad no la hacían o la intentaban traspasar a otros; también surge la tradicional rivalidad entre Santoña y Laredo, y el obtener mayor ganancia mediante prometedos.

De todo ello tenemos sobradas muestras en la documentación. Así en 1642 (39) (es la copia de un memorial, sin fecha) Sebastián de Camargo expone que una vez hecho el remate y adjudicado a Lucas Ibáñez, hubo nuevas roturas de muelles, por lo que la obra quedó paralizada, lo que aprovecharon los maestros «mañosamente (para) hacer posturas y bajas —por sí y por procuradores— sin allarse presente para asegurarles con animo de enbaraçar la dicha obra y reparo para que no llebe

(38) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12.

(39) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12/6.

efecto y se dilate y de ganar prometido» y pide al Consejo se obligue a los rematantes a asistir personalmente y con las fianzas debidas, y que en el remate se incluyan las reparaciones de los últimos destrozos.

Igualmente después de tener la obra Martín de Carasa ya iniciada, otro cantero de Liendo, Martín de Hazas (40), presentó una importante baja en el Consejo, alegando incluso que la obra se había empezado contra la planta y condiciones aprobadas, y una real provisión de 2 de julio de 1661 ordenó al corregidor, haciéndose eco de ello, que le enviara información sobre lo indicado por Hazas, a la vez que autoriza a Carasa a seguir la obra; la villa rechazó en todo momento la nueva intromisión indicando que Hazas había desistido a la vista de las condiciones, y que su postura fue por «emulación que tiene con el dicho Martín de Carasa... solo trata de dilatar y causar perjuicio» y le acusa de estar en contacto con Santoña para perjudicar a Laredo, por el conflicto secular que ambas villas tenían sobre la jurisdicción del brazo de mar entre las dos villas, control que Santoña alcanzaría de no poder los barcos recalar en el puerto de Laredo.

4.4. *La obra de Martín de Carasa.*

Martín de Carasa comenzó por fin las obras el día 11 de junio de 1660, con el acopio de materiales a pie de obra, asistiendo los regidores de la villa a ver las mezclas de cal y arena, indicándole ante la actitud de los vecinos que asistían al hecho, sin duda entre ansiosos y curiosos, que iniciara la obra por el bocal del muelle viejo (28-6-1660), y se prolongó sin incidencias durante seis meses, al cabo de los cuales, el 7 de enero de 1661 Carasa cesó la obra por falta de pago, acordando la villa hacer las diligencias oportunas para que continuara y exigir el estado de cuentas al depositario. El día 29 de enero se autorizó la corta de árboles para hacer la grúa.

Los vecinos que, como se ha indicado, asistían al desarrollo de la obra, presentaron quejas a los regidores sobre la falta de cumplimiento de las condiciones por el maestro y ausencia del veedor; el día 16 de junio visitaron la obra, y acordaron una variante de la misma que acarrearía largos problemas y pleito: el remate de los cabezales de una

(40) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12/7 y 66 n.º 43.

(41) A.H.P.C. Laredo, leg. 63, n.º 36.

apertura o bocal en el muelle viejo, para que quedara libre la entrada del puerto, ya que la antigua estaba cegada.

La raíz del conflicto venía de meses atrás, cuando el 18 de febrero Pedro de Alvarado, regidor de la villa, expone que Carasa ha abierto el bocal pero no quiere rematar las cabezas, alegando que la provisión de 6 de abril de 1658 que aceptó el remate de la obra no dice nada de ello, sino solamente menciona la apertura. La villa exige, lógicamente, un remate perfecto, y ante la falta de entendimiento se recurre a Ibáñez que declara que él sólo se comprometió a abrir el bocal y reconocer si por aquella parte sería más fondable el puerto, pero no a «perfeccionar» las cabezas, pues eso supondría un coste que no entraba en el remate.

Declaran también, el 12 de noviembre, Pedro del Campillo, el autor de la traza y condiciones, de 62 años a la sazón, y Mateo de Sopeña, también maestro cantero de Liendo, y los dos coinciden con Ibáñez, en vista de lo cual el corregidor Gabriel Díaz de la Cuesta dictó un auto el 10 de diciembre reconociendo que Carasa sólo estaba obligado a abrir el bocal, pero no a hacer las cabezas. Posteriormente el día 30, Campillo y Sopeña, a los que se pide un nuevo informe con vistas a ampliar la obra, indican que lo mejor es hacer las cabezas por la parte que mira al bocal viejo, con vuelta de cordel, ligando la dicha cabeza con lo viejo, cogiendo sus ligazones e hiladas con lo viejo.

En junio de 1662 Carasa da por acabada la obra de las cabezas «encabezado en perfeccion el vocal nuevo abierto en los muelles al lado del bocal viejo y su cabeza... por hallarse el bocal antiguo cenagado con mucha arena e insondable», y nombra veedor a Pedro de Venero, vecino de Argoños, mientras la villa lo hace en Domingo de Ibáñez, de Liendo; ambos realizan el siguiente informe:

«En la villa de Laredo a diez de junio de mil y seiscientos y sesenta y dos años los dichos Pedro del Venero y Domingo Ybañez parecieron ante el señor correxidor y capitan a guerra en execucion de el autor por su merced probeydo y el nombramiento en ellos hecho, dixeron que an bisto el bocal abierto nuebamente en el cay biejo y la obra y fabrica echa en la cabeça de el que açe frente a la Rochela y que an echo medida y abanco de los altos ancho y gruesso y an hecho cala y cata de su fondo y maçiço, y que hallan que tiene treinta pies de alto del superfiçie de su planta y fundamento ariba y de el largo y redondez tiene quarenta y ocho pies de largo y nueve y mas de fondo y grueso, y abiendolo me-

dido conforme su quenta y arte allan tiene la cabeça de el dicho muelle y bocal nuebamente fabricado doce mil nobecientos y sesenta pies cubicos quadrados, los quales an reconocido que a toda costa puede aber tenido cada pie tres reales y medio según el sitio y materiales que a llebado y el coste que a tenido el ponerlos en el la manifatura y ocupacion de oficiales que sean ocupado en la dicha fabrica, por estar en el mar y en parte que era precisso esperar las mareas y ocupar y gastar doblado tienpo que si se trabagara en tierra donde no enbaracara el mar, por las quales raçones tassan lo obrado en la dicha cabeça de el muelle en los dichos doce mil nobecientos y sesenta pies cubicos y al respecto cada vno de tres reales y medio de bellon que açe quarenta y cinco mil trescientos y sesenta reales que declaran aber tenido de costa la dicha obra, la qual esta echa en toda perfeçion y seguridad para su perpetuidad con todos los requisitos que se requieren conforme arte y asi lo declaran a lo que alcançan y Dios les da a entender so cargo de el juramento que fecho tienen y lo firmaron. Gabriel Díaz de la Cuesta (firmado y rubricado). Pedro de Venero (firmado y rubricado). Domingo Ibáñez (firmado y rubricado. Ante mi Diego de Carrança (firmado y rubricado)».

Poco duró la obra en pie, ya que el 31 de enero del año siguiente, el nuevo procurador de la villa, Juan de Lien cres, expone que una cabeza del bocal nuevo ha hecho ruina y culpa a Carasa que partió las piedras del fundamento demasiado pequeñas; el maestro dice ser libre de toda culpa, debido a ser caso fortuito del mar, y que la obra fue certificada como buena por los dos peritos nombrados; la villa ante el nuevo revés de la obra, recurre a las Partidas, según las cuales tiene responsabilidad por quince años, y alega que los peritos fueron «maestros ynperitos panyaguados suios y amigos y deudos y enemigos capitales de mi parte y participes con el dicho maestro en la dicha fábrica» (10-3-1663), aunque como hemos dicho Domingo Ibáñez fue nombrado por la propia villa en 9 de junio de 1662.

En 24 de abril de 1663 hizo Carasa concordia con la villa para reedificar la cabeza del bocal arruinada (42), que inició en el mes de septiembre una vez acabada la parte de muelle de Lampiezo de tierra, y después de que el veedor de la obra y Juan de Solana, maestro cantero nombrado como perito por la villa informara de que la planta se hacía con-

(42) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 20.

forme a traza y condiciones. Sin embargo apenas iniciada la obra volvió a derrumbarse, quizás por los temporales de fin del otoño, y con ella un pedazo del muelle, junto al bocal, interrumpiendo completamente la entrada de barcos, de lo que se culpó nuevamente a Carasa (Acta de 22-12-1663), contra el que la villa inició un proceso por malgastar el dinero que le entregaban, proceso que se alargaría años, dando al traste con la culminación de la obra, y que se complicaría con el pleito de la villa contra Domingo de Carranza, el escribano, y Pedro Delgado, depositario de los fondos, por mala utilización de sus cargos en beneficio propio.

4.4.1. *El pleito del bocal.*

A partir de este momento en que Carasa parece que se niega a continuar la obra si previamente no se le paga el importe del bocal, se inicia un largo pleito, cuyo final no conocemos por falta de la última pieza del mismo, pero que nos permite seguir las incidencias de la obra.

En enero de 1665 la villa pide se tomen cuentas a Carasa de todo lo cobrado y gastado, calculando le han entregado 10.000 ducados y que sólo ha hecho obra por valor de 1.000, y solicitando su prisión. Efectivamente entre 1 de enero de 1660 y enero de 1665 Carasa había recibido 3.091.144 mrs., cerca de 8.250 ducados, y la obra realizada no alcanzaba a ese valor, y el plazo de ejecución había sido ampliamente superado, pero Carasa alegó no haber podido ajustarse en el tiempo ni en acabar la obra por haber tenido que hacer el bocal y las cabezas, pero sin embargo fue puesto en prisión por auto del teniente de corregidor del 20 de noviembre de ese mismo año, y allí permaneció al menos 35 días, aunque al ser puesto en libertad volvió a continuar la obra.

Desde la cárcel el 7 de diciembre hizo un amplio alegato que permite seguir el desarrollo de la obra: trajo la cal de Argoños, Limpias y Escalante, Bárcena y Cicero, y la colocó en seis caleros hechos a propósito con la que (excepto algo que le robaron y denunció) hizo unos pedazos de muelle en 1662 al lado de la cárcel y otro pedazo grande en la cabeza del bocal viejo, que tenía un tercio en quiebra y otros tramos rotos en Lampiezo y aprestó a pie de obra todos los materiales de piedra, madera, grúa, maromas, etc., incluso 16 hayas que trajo de Marrón, todo ello con la primera paga que le dieron entera de las cuatro en que habría de cobrar; de la segunda paga se le deben 1.600 ducados y cuando esta-

ba pasando los materiales del muelle de la cárcel al de Lampiezo le avisaron lo del bocal y sus cabezales y lo dejó todo para hacer ésto, de lo que no le han pagado nada.

Paralelamente, desde el 14 de noviembre Carasa había iniciado diligencias para que la villa le pagara los 45.360 reales en que se tasó el bocal y sus cabezales, cuya obra no entraba en las condiciones, aparte del remate de los 19.900 ducados, y a pesar del informe del fiscal en contra (Madrid, 2-12-1665) que indica estar obligado por el remate a hacer bien el bocal, una real provisión de 26 de junio de 1666 ordenó al corregidor se le pagaran los 45.360 reales, cuyo cumplimiento insta Carasa reiteradamente a la villa en los meses siguientes, sin conseguirlo, antes bien ésta pedía prórrogas, demoras y nuevos informes de modo que ante las presiones del cantero el corregidor Gabriel Díaz de la Cuesta dio en 4 de julio de 1667 los correspondientes autos para que se le pagara.

Proliferan los memoriales reiterativos por una y otra parte, sin aportar nada al esclarecimiento de las causas de la caída, únicamente Carasa sigue culpando a la fuerza de las aguas y a que no se eligió el lugar apropiado para abrir el bocal, y que si el muelle había resistido antes muchos años es debido a que estaba seguido, y al estar abierto no ofrecía la misma resistencia: «no es buena consecuencia de que hubo antes muelle en aquella parte y que resistio los acometimientos del mar porque es muy diverso hallar voca y entrada a hallarlo cerrado todo» (20-1-1666).

La cofradía de pescadores de San Martín de la Mar se unió a la villa como parte contra el cantero en los requerimientos para la reconstrucción pero Carasa siguió sin repararlo e incluso se ausentó de Laredo. En 27 de octubre de 1666 acuerdan villa y cofradía iniciar diligencias pidiendo las cuentas a los depositarios y una nueva visita a la obra por peritos distintos, que en esta ocasión lo fueron Sebastián Vélez, Francisco de la Portilla y Miguel Vélez, todos del valle de Liendo, cuyas declaraciones no aportan nada nuevo a lo expuesto en los pedimientos y memoriales anteriores.

También el corregidor Pedro Sánchez de Contreras promueve un nuevo informe, declarando los conocidos Pedro del Campillo y Lucas Ibáñez, y junto a ellos Pedro de la Gándara Cueva, arquitecto del valle de Liendo y Juan Ruiz de Rozas, de San Miguel de Aras; todos inciden en lo expuesto por otros canteros, y en cuanto a la responsabilidad que

una vez aprobadas las obras por peritos si se arruinaban era a cuenta de los propietarios y no de los maestros, con lo que exculpan a Carasa.

La villa presenta sus últimas alegaciones el 28 de abril de 1668, y el mismo día el corregidor Sánchez de Contreras da auto con sentencia por la que declara válido el libramiento del corregidor Gabriel Díaz a favor de Carasa de 7 de noviembre de 1662 ordenando al depositario Delgado Verastegui el pago de los 45.360 reales del bocal, revalida el libramiento y ordena se pague pero a condición de que Carasa acabe la obra, poniendo antes los materiales a pie de obra, y ordena se tase lo hecho de la otra obra (la general de reparación de Lampiezo) y se va como están los pagos, estableciendo el pago de costas del pleito a cada parte las suyas y las comunes a medias.

Nada se cumplió y en junio Carasa pide un tasador de oficio, ya que la villa ni le pagó ni nombró tasador, y solicita no corra por lo tanto el tiempo para depositar los materiales. En 12 de octubre se amenaza nuevamente con prisión a Carasa por no cumplir su obligación. Pero el tiempo transcurrió sin decisiones finales durante los dos años siguientes hasta que en 28 de agosto de 1670 la villa solicita nuevamente su prisión y ejecución de sus bienes y los de sus fiadores y que se nombre nuevos canteros que hagan la obra a cargo de Carasa.

Todo ello fue aceptado por el teniente de corregidor auditor licenciado Martín de la Riva, que el día 30 ordenó la prisión de Carasa y sus fiadores y el embargo de sus bienes, aceptando además otros aspectos de lo pedido por la villa.

La documentación conocida en la actualidad no permite asegurar si la obra del muelle viejo la concluyó Carasa o algún otro cantero, ni cómo se desarrolló la reparación del muelle del Arenal.

Las actas municipales nos proporcionan muy escasos datos sobre este asunto: en febrero de 1670 se sigue apremiando a Martín de Carasa que fabrique la cabeza caída del bocal y cumpla con sus demás obligaciones, que más de un año después, en mayo de 1671, aún no se había acabado de cobrar el repartimeinto, y en enero de 1672 no se habían tomado cuentas a los depositarios de los fondos, e igualmente que en períodos anteriores sigue la ruina inexorable de los muelles por la acción de las mareas y los temporales (6-3-1673, 14-9-1676), y la falta de cumplimiento por parte de los maestros en quien se rematan las obras, como en el caso de Agustín Ruiz, a quien se pagó con dinero del reparto de

1659 una reparación de un nuevo tramo de muelle caído sin que realizara la obra (4-12-1673) (43).

Pensamos, no obstante, que no llegó a repararse, ya que diez años después la villa solicitó un repartimiento de 53.000 ducados en 50 leguas para otra reparación general de muelles, así como parapetos y trincheras; aunque pedía la extensión del reparto alegando que estaba rodeada tanto del mar como de numerosas jurisdicciones exentas, el Señorío de Vizcaya y la Merindad de Trasmiera, el informe del fiscal fue negativo, indicando que la obra debía ser costeada por la villa de sus rentas, como había ocurrido con los arreglos portuarios de Cartagena y Cádiz, y que la información de la villa carecía de valor por haber sido hecha por ella misma que era parte interesada (Real Previsión de 28-5-1681).

Que no debió realizarse nada y el puerto se cegó se desprende de la obra que se pretendió llevar a cabo en el siglo XVIII: habiéndose hecho en 1732 un dique de madera y terraplén para arrojar las arenas en la bajamar, con un canal para los barcos, todo fue arrasado por un temporal y se pretendió reconstruirlo de piedra, a la vez que se proyectó la desviación del curso de los ríos Culebro y Pelegrín, para que desaguaran en el puerto, que con un sistema de esclusas tendría así agua suficiente, y en su salida al mar el agua de los ríos hiciera un canal constante. Todo ello con su financiación cargando dos reales en fanega de sal por diez años hasta alcanzar los 394.054 reales presupuestados fue autorizado por una Real Provisión de 29 de octubre de 1740, aunque dos décadas después no se había realizado pues en 1758 la villa seguía confeccionando presupuestos para el encauzamiento de los ríos.

5. FINANCIACION DE LAS OBRAS.

La procedencia de los fondos económicos para hacer frente a los gastos de las obras no va a ser la misma a lo largo de los dos siglos que aquí se estudian, sino que va a ir cambiando el sistema de financiación, abarcando al menos seis modalidades, cinco de ellas correspondientes al siglo XVI, y la última específica del siglo XVII.

(43) A.H.P.C. Laredo, leg. 12, n.º 4, 13 n.º 9 y 48-12/11.

5.1. *Rentas de propios de Laredo.*

Los propios eran una serie de bienes y rentas pertenecientes al patrimonio común de los pueblos, con los que hacían frente a sus gastos de administración, enseñanza, policía, festejos, y solemnidades, obras públicas, etc. Entre estas obras públicas habían de estar las correspondientes a edificación y reparo de muelles portuarios, por que es una constante en todas las peticiones de la villa la indicación de que carece de propios para hacerlo, por lo que solicita otro sistema de financiación.

Los ingresos de propios de Laredo procedían de la renta de diversas casas y boticas, del alfolí de la sal, entrada de vino y sidra para abastos, escribanía de los diezmos, peso de la harina y los ingresos procedentes de la puerta de los mulateros, entre otros; también incluían en estas rentas de propios la ganancia obtenida sobre los encabezamientos de alcabalas y tercias, rentas de impuestos sobre utilización del cay o muelle por naos y mercancías (cayaje) y concesiones reales sobre las penas de cámara, junto con algunos otros de menor importancia; la mayor parte de ellos producían unos ingresos escasos.

Su importe no era casi nunca suficiente para atender a los gastos que se destinaba, sobre todo salarios de oficios y empleados del concejo, viajes y representaciones, pago de censos y sus réditos, obras públicas, fiestas, pleitos y algún impuesto como el servicio.

Así vemos que, según se desprende de sus libros de cuentas, de unos ingresos totales, globalizando cifras, que el año 1553 se elevaron a 765.000 maravedís, 218.883 mrs. procedían de unas sisas sobre los consumos, 167.970 de la ganancia sobre el encabezamiento de alcabalas y 279.000 procedían del ingreso llamado puerta de los mulateros (impuesto que pagaban los mulateros que iban a sacar productos de la villa sin llevar carga de pan); la mayor parte de las rentas, tenían pues, unos ingresos muy escasos a mitad del siglo, uno de los momentos de mayor pujanza de la villa, poblacional y económica, en este período.

(44) A.H.P.C. Laredo, Leg. 5. n.º 4.

VAQUERIZO GIL, M., Notas sobre la decadencia de Laredo en la segunda mitad del siglo XVI, en Revista *Altamira* (1974), pp. 121-137.

Dicho año tuvo un déficit de unos 12.000 maravedís, ya que su justificación de gastos presenta los siguientes:

Pago de censos y réditos	187.000	maravedís
Sueldos de oficios y empleos	132.000	»
Deudas y privilegios reales	121.000	»
Gastos de pleitos	79.000	»
Viajes y representaciones	69.000	»
Obras públicas	65.000	»
Servicio Real	43.000	»
Festejos y atenciones eclesiásticas ...	31.000	»
Otros gastos	50.000	»
<hr/>		
Total	777.000	»

Veinticinco años después, en 1578 las rentas de propios habían sufrido una importante disminución, elevándose a 423.273 mrs. (incluidos 249.180 mrs. de sisas, lo que deja los propios estrictamente en 174.092 maravedís), con arreglo al siguiente estado (45).

Propio de la sal (peso y alfolí)	67.684	maravedís
Entrada del pan	30.185	»
Entrada del vino	43.084	»
Boticas	23.401	»
Corretaje	9.738	»
<hr/>		
Total	174.092	»

Dicho año los pagos efectuados sólo por el concepto de sueldos y salarios se elevaron a 152.965 maravedís.

Un año excepcional fue 1598, en que incluidas las sisas los ingresos se elevaron a 383.413 mrs. y los pagos realizados sólo por conceptos ordinarios, sin incluir por ejemplo amortización de censos y pago de sus réditos, fueron de 316.413 mrs. con lo que quedó un saldo favorable para la villa de 67.000 mrs. Pero ¿a cuánto se elevaban los censos y sus réditos? Dos años después, en 1600 tenemos sus montantes exactos, que totalizan 3.378.200 maravedís de deuda por este concepto (46).

(45) VAQUERIZO GIL, M., op. cit.

(46) VAQUERIZO GIL, M., op. cit.

De modo que esta penuria de las rentas de propios, que debía de ser la fuente de financiación primaria de la obra de los muelles y nunca lo fue, llevó constantemente a la villa a solicitar que se costeara mediante otros procedimientos.

5.2. *Cesión de impuestos y rentas reales.*

Uno de los ingresos que la villa obtuvo de la Corona, mediante peticiones sucesivas y constantes, fue la participación en las rentas reales mediante cesión de parte de las mismas, con el fin de que el importe cedido se destinara, administrado por la villa, a financiación de obras nuevas y reparos necesarios. Se concedieron al principio por tiempo limitado, con prórrogas sucesivas que la villa consiguió fueran confirmadas y nuevamente prorrogadas por los monarcas sucesores de los concedentes, aunque éstas presentaron a veces algunas modificaciones sobre la concesión original.

5.2.1. *Penas de Cámara.*

Los Reyes Católicos concedieron a Laredo las penas de cámara que en la villa se recaudaran para hacer frente a las obras de los muelles; posteriormente fue confirmado por Carlos I mediante una Real Cédula fechada en Zaragoza el 20 de noviembre de 1518 (47), en la que ordena al Corregidor deposite los importes de dichas penas en un depositario que la villa disponga, y posteriormente otra vez, pero con una variante sobre la temporalidad e importe de la concesión debido a lo prolongado de la obra del cay y contracay y por las reparaciones constantes que necesitaba debido a la acción destructora de las aguas del mar: una Real Cédula expedida en Burgos el 16 de septiembre de 1523 (48) establece la cantidad en un importe fijo anual de 10.000 maravedís, hasta que la obra finalizase, y no perpetuamente todo su importe como la villa tenía concedido hasta entonces. Dicha cantidad no fue aumentada en su cuantía, de modo que el período inflacionista que sobrevino a lo largo del siglo hizo que su valor significara menos cada vez dentro del sistema de financiación; por otra parte el importe no se cobró regularmente sino que dio lugar a fricciones, primero con los escribanos de las penas,

(47) A.H.P.C. Laredo, leg. 66, n.º 3.

(48) A.H.P.C. Laredo, leg. 80, n.º 1.

que retrasaban el pago a la villa, a lo que intentó poner fin la Corona en 1533 ordenándoles que realizaran este pago siempre en primer lugar antes que cualquier otra cosa (Real Provisión, Madrid, 12-7-1533), y posteriormente debido a una orden de carácter general que establecía la entrega de las penas íntegras al receptor de las mismas, lo que dio lugar a la reclamación de la villa que vio al fin respetado su privilegio (Real Provisión de Madrid, 19-5-1553).

Por otra parte, este pago nunca fue muy puntual, sino que acumuló años de retraso, pues conocemos que en 1567 se había acumulado una deuda a favor de la villa de 80.000 mrs. equivalente a ocho años de impago, y aunque una Real Provisión del mismo año (Madrid, 14 de agosto de 1567) ordenaba al receptor general de penas de cámara Gaspar de Villanueva su pago, éste no se había realizado aún diez años después, ya que en 1577 (Madrid, 23-7-1577), reitera la orden, incluyendo como en el caso anterior, la de que dicho importe sea el primero en pagarse (49).

Este ingreso se convirtió, aparte de insignificante en su cuantía, como podremos observar comparativamente con los importes de la obra a realizar, en un ingreso en teoría periódico y fijo, pero en la práctica inseguro. Su importe se dedicó casi exclusivamente a las reparaciones constantes que requería el muelle viejo, para cuya construcción había sido concedido.

La justificación de las Penas de Cámara durante los veinte años comprendidos entre 1566 y 1585, aunque faltando el último año, nos permite seguir los gastos de la villa en reparaciones del muelle, que no sólo afectaban al viejo, sino al que se realizaba del Arenal (50):

1567	Juanes de Leçeri, reparaciones en el muelle viejo destrozado por tormentas	76.500 mrs.
	Al mismo, arreglo de la barca del cay viejo para transporte de materiales	4.286 mrs.
1570	Al mismo, reparaciones en el muelle viejo destrozado por el mar	15.000 mrs.
1575	Al mismo, reparaciones en los muelles y en el muelle viejo	13.110 mrs.

(49) A.H.P.C. Laredo, leg. 10, n.º 3.

(50) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12/19.

1577	Al mismo, reparaciones en el muelle viejo destrizado por el mar	2.250 mrs.
1578	Juanes de Leçeri, Martín de Garica y Juanes de Leçaldi, reparaciones en los muelles	30.362 mrs.
1579	Juanes de Leçaldi y Martín de Garica, en los muelles del Arenal y cay viejo	34.220 mrs.
1580	Juanes de Leçaldi y Martín de Leçeri (hijo de Juanes de Leçeri el Viejo, difunto), por reparos en el Arenal y muelle viejo del astillero	13.600 mrs.
	Juan de Alvarado, carpintero. Gastos de grúa	25.125 mrs.
	Martín de Leçeri, pago de obra realizada en los muelles por su padre	1.700 mrs.
	Juanes de Leçaldi, reparo de la punta del bocal del muelle que se caía	48.750 mrs.
1581	Martín de Leçeri el joven, arreglo de quince brazas de muelle que Juan López de Gándara y Pedro de Hazas, canteros, habían hecho sobre falso	17.000 mrs.
	Juanes de Leçaldi, obra en el muelle bajo las casas del Condestable y en la calzada junto a la puerta de Puerto Chico, que deshizo el mar y tormenta	10.500 mrs.
1583	Joanes de Leçaldi y Martín de Leçeri, reparos en los muelles	28.000 mrs.
1584	Joanes de Leçaldi. Reparos en el muelle del Arenal destrizado por el mar	45.200 mrs.
	Juan de Alvarado, carpintero, arreglo de grúa	11.560 mrs.
Total gastado		377.163 mrs.
Importe concedido en los 19 años (1566-1584)		190.000 mrs.
Déficit		187.163 mrs.

5.2.2. *Rentas reales.*

Parece tuvo un carácter esporádico y por una sola vez; sólo hemos podido constatar una modalidad: la concesión de 18.500 mrs. al año, durante un período de diez, hasta alcanzar la cifra de 185.000 mrs. provenientes de las sobras de encabezamientos de rentas de los años 1565 a 1574; fueron justificadas por la villa al acabar el período, al menos hasta 1572, de lo que los contadores expidieron certificado en 27-7-1575 recordando a la villa la necesidad de justificar los dos últimos años.

Conocemos una somera justificación de cuentas de estos 185.000 maravedís correspondientes a los años 1565 a 1574, que la villa presentó en la Contaduría Mayor de Cuentas (51):

1567	Pagó al carpintero Sant Juan de Aguirre, por la fabricación de una grúa	30.600 mrs.
	Reparos en la barca del cay (calafateo, molinetes, etc.), para trasladar peñas y piedra para la obra del muelle	9.286 mrs.
1568	Pagó a Juanes de Leçeri y a sus oficiales por 73 días que trabajaron en la obra y preparación de herramientas	50.509 mrs.
1568-1570	Pagó a Juanes de Leçeri y sus oficia- les por reparos en el muelle del Arenal que estaban haciendo, por «auer deshecho la mar mucha parte»	97.500 mrs.
1570 ?	Pagó a Juanes de Leçeri por unas troneras de piedra en el contracay para la artillería	4.500 mrs.
Total gastado		192.395 mrs.
Déficit sobre lo recaudado		7.395 mrs.

5.2.3. *Rentas del salín.*

Carlos I concedió 7.800 mrs. anuales procedentes de la renta del salín para la reparación del contracay y muelle desde el 12 de agosto de 1517, por veinte años, aunque se prorrogó por otros 15, cumplidos todos

(51) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12x4 y leg. 48, n.º 12/14,

en 1552 (52). Después de esta fecha la villa siguió gastando sin pedir prórroga ni confirmación las rentas del salín pensando que, por lo necesario que era la defensa de la villa, los monarcas lo aceptarían. Pero al carecer de la autorización legal los contadores mayores exigieron su entrega, lo que la villa no pudo hacer alegando estar empeñada en 1.300 ducados originados por los gastos de pestes e incendios que había sufrido y otros 1.000 ducados con que sirvió a la Corona en 1558 en la expedición a Bujía (53), pidiendo que se le dé por bien gastado e incluso prórroga para años sucesivos. Una Real Provisión de 31 de enero de 1591 ordenó al corregidor López de Alavarado una información para la que se hizo el correspondiente interrogatorio.

5.3. *Impuestos sobre el comercio local. Cayaje.*

Se trata de aranceles concedidos por los reyes a petición de la villa, en los que se establece con carácter general una cantidad fija para todas las mercancías que se carguen o descarguen en la villa, o con carácter específico, estableciendo un tipo de impuesto para cada producto.

Fue uno de los sistemas más solicitados por la villa; de hecho gravaba todo el comercio en general que se realizaba por mar, pero era quizás, uno de los que menos repercutía en el encarecimiento de los propios consumos, y que tenía una extensión más universal, pues, acababa, como todo impuesto indirecto, siendo abonado por aquel que consumía el producto, incluso fuera de Laredo.

En un memorial e informe de 1490 a los Reyes Católicos (54) recuerda el concejo laredano el privilegio de Enrique IV para que las naos y mercancías que en ellas llegasen a la villa pagasen un impuesto para la reparación de los muelles, lo que había permitido iniciar la obra, que sin embargo, en dicho año se hallaba paralizada, ya que «después de su muerte e fallecimiento e por la grand mortandad que en esta villa vino, ceso el trato e el edificio del dicho muelle», calculando el importe

(52) A.H.P.C. Protocolos notariales, leg. 1.624, n.º 4.

(53) Tomada Bujía por el bajá de Argel en 1555, Felipe II proyectó su recuperación desde Flandes, para lo que las Cortes ofrecieron importante cantidad de hombres y dinero, aunque después aplazó la expedición hasta su regreso a España sin que, finalmente, se llevara a cabo.

(54) A.H.P.C. Laredo, leg. 61, n.º 2.

en unos 15.000 florines, y pide autorización como lo más razonable para su financiación «echar ynpuisiones e derramas» a las naos y mercaderías que se mueven en los muelles, como más directamente beneficiados por la obra, igual que en tiempos anteriores había concedido Enrique IV, y siempre pensando que la villa y sus vecinos no tienen bienes ni rentas con qué pagarlo; pero aún así, añaden, son conscientes que, debido al poco trato existente en el puerto, precisamente por la falta de muelles, no se recaudará anualmente lo bastante para hacer frente a los gastos.

Por este motivo los Reyes Católicos concedieron a la villa en 1495 la facultad de imponer, junto a ciertas sisas que más adelante se mencionan, un arancel de 2 mrs. por 1.000 del importe de todas las mercancías que se cargasen o descargasen en la villa por mar; le fue concedido exclusivamente por un período de dos años; sin embargo, habida cuenta el encarecimiento general que suponía para el comercio desarrollado a través del puerto, que haría desviarse el trato comercial a otros puertos, la villa evitó su imposición, y sólo recurrió a la sisa, aunque una vez iniciado el cay solicitó a la Corona, que para poder continuar la obra le permitiera su exacción por los mismos dos años siguientes fuera del plazo a lo que los Reyes parece que accedieron después de la información realizada sobre la situación y necesidades económicas de la villa por Mosen Fernando Rebolledo, corregidor de la Merindad de Trasmiera. (R. P. Valladolid, 10-6-1497) (55).

Aunque el importe de penas de cámara, estos impuestos sobre el comercio y alguna sisa no fue sin duda muy abundante, debió ser suficiente en estos momentos para realizar la obra, que parece llegó a concluirse años más tarde, en que «las naos, fustas e mercaderías» que llegaban a la villa estaban seguras, se originaban anualmente unos gastos de conservación y reparo a los que hacer frente y solicitó la villa de Carlos I poder cobrar con carácter permanente un impuesto sobre todas las mercancías que se descargasen en el puerto, similar al que Enrique IV había concedido a San Sebastián (15-4-1463), para similares fines, después de que en la villa vasca tampoco bastara la imposición general sobre naves y mercancías que Juan II le había concedido para acabar su muelle. Estudiada la situación se concedió a Laredo un arancel similar al de San

(55) A.H.P.C. Laredo, leg. 66, n.º 41.

(56) A.H.P.C. Laredo, leg. 80, n.º 1.

Sebastián (Real Provisión, Vitoria, 5-2-1524) (56). Documento importante para el conocimiento de los productos que, de las más diversas procedencias, llegaban a la Península a través del puerto de Laredo, le transcribimos en algún aspecto a continuación, concretamente en lo referente a los productos y el importe de su gravámen:

- «De quintal de fierro dos cornados.
- De quintal de hazero quatro cornados.
- Yten de quintal de ancoras vna blanca bieja.
- Yten de cada barril de clabo mayor o menor quatro cornados.
- Yten de quintal de estaño tres blancas viejas.
- Yten de quintal de plomo dos blancas biejas.
- Yten de quintal de cobre quatro blancas viejas.
- Yten de cada bala de lana dos blancas viejas.
- Yten de bala de regalis dos cornados.
- Yten de costal de abellana vna blanca vieja.
- Yten de cada pieça de paño quatro blancas viejas.
- Yten de cada media pieça de pano dos blancas biejas.
- Yten de cada quartilla o rollo de paño vna blanca vieja.
- Yten de cada pieça de lienço de sesenta baras vna blanca
- Yten de cada olona dos blancas viejas.
- Yten de cada pieça de cañamas dos cornados.
- Yten de quintal de haçefran veynte blancas viejas.
- Yten de quintal de pemienta diez blancas viejas.
- Yten de quintal de comino çinco blancas viejas.
- Yten de quintal de çera diez blancas viejas.
- Yten de quintal de sebo dos blancas viejas.
- Yten de cada dozena de cueros de carneros vna blanca.
- Yten de dozena de cueros de cabritos e de corderos dos cornados.
- Yten de dozena de cabrunas dos blancas biejas.
- Yten de cada quero de baca de Castilla vna blanca.
- Yten de cada quero de baca de la tierra o de Galiçia o de Asturyas, cada dos cornados.
- Yten de cada costal de conexinas quatro blancas.
- Yten de cada dozena de fuynos o de martas cada dos blancas viejas.
- Yten cada dozena de gr(i)ses vna blanca vieja. (ardillas de Siberia).
- Yten de cada quintal de rasina o gema vna blanca.
- Yten de cada quintal de ençienso dos cornados.
- Yten de millar de harenque seco o berde dos blancas.
- Yten de costal de congrydo quatro blancas viejas.
- Yten de costal de marluça dos blancas viejas.
- Yten de fanega de cal vn cornado. (¿Por sal?)
- Yten de millar de sardina de Galiçia dos cornados.
- Yten de millar de sardina fresco dos cornados.
- Yten de quintal de toçino vna blanca vieja.

Yten de quintal de hunto dos blancas viejas.
Yten de costal de otro qualquier pescado vna blanca.
Yten de fanega de trigo dos cornados.
Yten de fanega de çenteno o hordio vn cornado.
Yten de fanega de mijo o çevada vn cornado.
Yten de fanega de lenteja vn cornado.
Yten de fanega de harveja o haba vn cornado.
De fanega de abellana o nuez vn cornado.
Yten de fanega de castaña vn cornado.
Yten de pipa de hazeyte veynte blancas viejas.
Yten de pipa de miel veynte blancas viejas.
Yten de pipa de bino bastardo o que sea de Andaluzia o Portugal quinze blancas viejas.
Yten de pipa de bino de la Rochela o Burdel diez blancas biejas.
Yten de pipa de la costa o otro bino extranjero diez blancas.
Yten de pipa de sydra quatro blancas viejas.
Yten de pipa de binagre diez blancas viejas.
Yten cada cozneco vn cornado, (pañó)
Yten pieça de fusteda tres blancas viejas.
Yten pieça de fustan quatro cornados.
Yten de barryca o costal de merçerya diez maravedis biejas.
Yten millar de duela diez blancas viejas.
Yten millar de fanicolla o pipalla seys blancas viejas.
Yten millar de follar dos blancas biejas.
Yten do(de)zena de borne quatro cornados.
Yten de cada muela dos cornados.
Yten de dozena de mollos vn cornado.
Yten de cada nao estrangera treinta maravedis.
Yten de barcha que traya gabia diez e ocho maravedis.
Yten nabio o pinaça borlingada de porte de beynte toneles arriba doze maravedis.
Yten de pinaças borlingadas seis maravedis.
Yten de galeones o chalupas doze blancas.
Yten de cada baxelada de vena que se descargue en el puerto grande diez maravedis.
Yten de cada sera de figos dos cornados.
Yten de cada sera de pasa vna blanca vieja.
Yten de dozena de hastas de glabios vna blanca.
Yten de dozena de astas de lanças vna blanca bieja.
Yten de dozena de astas de dardos vn cornado.
Yten de dozena de ferraje vn cornado.
Yten de dozena de fierros de lanças o gladios dos cornados.
Yten de quintal de pluma dos blancas viejas.
Yten de dozena de batenes adobados dos blancas.
Yten de quintal de lino dos blancas viejas.

Yten de quintal de cañamo dos blancas biejas.
 Yten de çesto de mançana o çereza o gynda vn cornado.
 Yten de dozena de cuerdas de çebollas o ajos vn cornado.
 Yten de dozena de ollas vn cornado.
 Yten de alquitran vna blanca vieja.
 Yten de rollo de carpillera de ochenta baras vna blanca e dende ayuso
 al respeto.
 Yten de çien codos de tabla delgada (?) vna blanca vieja.
 Yten por dozena de remos labrados seys blancas.
 Yten por dozena de chanplones de remos tres blancas.
 Yten por casco de tonel quatro cornados.
 Yten por casco de pipa dos cornados.
 Yten por costal de bidroos quatro blancas viejas.
 Yten de cada rezma de papel quatro dineros.
 Yten por quintal de (e)stopa vna blanca vieja.
 Yten por çesto de cereza o guinda vn cornado.
 Yten por millar de naranja vna blanca.
 Yten por çient escudillas vna blanca vieja.
 Yten por çient tajadores dos blancas viejas».

Los ingresos del cayaje se consideraron como propio de la villa, su importe se arrendó anualmente como las demás rentas, y sus importes no fueron nunca muy considerables, disminuyendo notablemente en el siglo XVII. Aunque la serie de cuentas de la villa no se conserva completa se ofrecen las siguientes cifras correspondientes a sus importes en los años que se indican:

<i>Año</i>	<i>Importe</i>	<i>Año</i>	<i>Importe</i>
1538	20.652 mrs.	1563	23.236 mrs.
1539	20.624 mrs.	1566	32.863 mrs.
1540	33.265 mrs.	1567	27.984 mrs.
1541	25.309 mrs.	1598	7.835 mrs.
1542	22.500 mrs.	1625	9.292 mrs.
1543	27.827 mrs.	1630	8.623 mrs.
1544	19.398 mrs.	1638	10.898 mrs.
1545	18.720 mrs.	1639	6.998 mrs.
1546	15.584 mrs.	1641	4.821 mrs.
1547	16.144 mrs.	1660	3.400 mrs.
1548	17.341 mrs.	1661	6.000 mrs.
1549	21.100 mrs.	1662	6.000 mrs.
1550	19.913 mrs.	1663	2.000 mrs.
1551	27.510 mrs.	1664	2.000 mrs.

A pesar del escaso número de años reflejados podemos observar que sus cuantías fueron completamente insuficientes tanto en el siglo XVI como en el XVII para hacer frente a los gastos de reparaciones de los muelles. Si las cifras reflejan el movimiento del puerto, al menos en los objetos gravados, con cierta fidelidad parece clara una inflexión a la baja desde la cuarta década del siglo XVI, contenida y superada a partir de los diez años siguientes, para desde la última década iniciar un declive que se prolongará a lo largo del siglo siguiente. Es de advertir que desde 1661 el importe es conjunto con el propio del corretaje. En 1679 quedó sin arrendar.

5.4. *Sisas sobre consumos.*

La sisa era un ingreso procedente de la reducción hecha por los comerciantes en favor de la Hacienda o fondos públicos, en este caso, fondos municipales, en los pesos y medidas de sus establecimientos.

Fue considerado por la villa como un ingreso seguro, ya que procedía de los consumos que se vendieran en la villa, para vecinos y moradores como transeúntes y pasajeros, de ciertos consumos básicos en la alimentación y algún producto industrial básico para construcciones y reparaciones de barcos y casas, fabricación de herramientas; tales productos, indicados por la villa en su solicitud fueron el pescado, cecina, sal, vino, carne, trigo respecto a los alimentos, y el hierro respecto a los industriales.

Dicho sistema fue aceptado por los Reyes Católicos, y junto con un recargo del 2 por 1.000 de todos los importes de las mercancías que se moviesen en el puerto, que ya se ha indicado, fue autorizado por dos años a partir de 1495.

Y fue el único puesto en práctica por la villa durante los dos años, tanto por su cuantía y cobro seguido, como por el retraso del recargo al comercio, que presentía de poco importe por el poco trato comercial existente como por el encarecimiento de los productos que los haría desviarse a otros puertos cercanos sin ese gravámen, lo que podemos interpretar también como un cierto proteccionismo de la villa al comercio que en ella se realizaba, que crearía una mayor riqueza general por otros conductos, gravando más, y con carácter diario, las economías vecinales.

Convivieron pues, las sisas mediante sucesivas prórrogas, junto con las penas de cámara, y se convirtieron en unos ingresos seguros para la villa, seguridad que llevó a ésta a su desvío hacia otros fines que los permitidos en su concesión. Y parece que fue corriente su utilización en otras obras públicas, aunque pudieran estar relacionadas también con su defensa frente a la violencia del mar o defensa militar frente a posibles ataques de franceses e ingleses. Y esta desviación no tuvo un carácter ocasional sino que fue común, incluso a lo largo del XVII, presentando después a la Corona su actuación, como una política de hechos consumados, lo que conllevaba la aceptación del gasto hecho cuando no solicitaba licencia previa para ello.

Así lo vemos en una Real Provisión fechada en Burgos el 13-7-1515, que la autoriza a emplear 50.000 maravedís de las sisas del muelle y contramuelle para reparar una pared de cal y canto que el mar había derribado en la Ribera y que protegía la plaza de la villa, sin cuya pared quedaban amenazadas ante futuros embites del mar otras zonas urbanas (57).

Igualmente, otra sisa conseguida en 1574 (58) sobre vino, bacalao y otros productos para desarenar el puerto, y que fue prorrogada periódicamente no se utilizó en ello, sino en asegurar las fortificaciones y defensas: compra de armas, artillería, municiones y su instalación; también esas sisas se desviaban hacia otras necesidades como contribuir a los gastos de la Corona, a la que habían socorrido con un donativo de 200 ducados, aunque con ello se agravó el problema del puerto, deterioro de los muelles y falta de comercio. Sin embargo el apremio de las necesidades militares llevó a aceptar y autorizar este desvío de caudales, no sólo después de realizado, sino prorrogando las sisas para esos mismos fines defensivos: artillería, pólvora, cuerdas, bolas, etc. (Real Provisión, Madrid, 7-8-1638). En 1646 la villa pidió prórroga por otros diez años más, y una R. P. de 23 de diciembre de 1646 se lo concedió aunque sólo por cuatro, aprobando todo lo gastado incluso aunque no tuviera autorización.

No eran desde luego vanas las necesidades de defensa de la villa en este período debido a la guerra con Francia, como lo demuestra la invasión que el Arzobispo de Burdeos realizó al año siguiente, penetrando

(57) A.H.P.C. Laredo, leg. 66, n.º 46.

(58) A.H.P.C. Laredo, leg. 66, n.º 32.

por la ría de Santoña con su escuadra, y saqueando la villa de Laredo (59).

También lo utilizó la villa como sistema de financiación de otras necesidades propias, tomando el dinero a modo de préstamos del depositario de las sisas y reponiéndolo tiempo después, una vez recuperado por otros ingresos. Tal parece desprenderse de la justificación de sus cuentas de sisas, correspondientes al año 1563, en cuyo cargo al depositario constatamos 75.000 mrs. de las sisas de 1559, que la villa tomó prestadas ese año para socorro de Bujía, y reintegra en 1563. Sin duda está relacionado con una ayuda a la corona para la formación de la escuadra contra el turco en la expedición proyectada por Felipe II en 1556, que no llegó a tener lugar.

Igualmente en la justificación de las sisas correspondientes al año 1570 nos encontramos un desvío de 112.500 mrs. para hacer frente a los gastos de la peste sufrida en el año 1568 (60), con el compromiso de reintegrarlas más adelante.

En el siglo XVII se concedieron sisas no para obras del muelle sino para desarenar el puerto.

El sistema de cobro de sisas fue el común de la época mediante arrendamiento a terceras personas, lo que en períodos económicos y demográficos críticos dio lugar a incidentes con los arrendadores, que lógicamente hacían sus posturas sobre situaciones estables. Así en 1569 se negaron a pagar a la villa el importe de los remates alegando que con la peste de 1568 la villa se había despoblado, quedando en ella sólo unas cien personas por la huída del resto (huir de los núcleos de población apestados al campo era una de las medidas usuales de los vecinos para luchar contra la enfermedad contagiosa), por lo que falló el consumo y la recaudación; hubo pleito entre concejo y los arrendadores que culminó contra la villa por sentencia que exculpaba a los arrendadores el pago de 38.927 mrs.; la intención de recurrir hizo buscar un compromiso acorde para ambos, como se realizó; aún así es de advertir que en la práctica, la rebaja del cobro sólo tuvo un carácter temporal,

(59) BUSTAMANTE CALLEJO, M., Estampas de nuestras guerras. El Arzobispo de Burdeos bloquea Fuenterrabía y desembarca en Laredo. Fortificación de esta villa, en *Rev. Altamira*, n.º 1-2 de 1950, pp. 29-40.

(60) VAQUERIZO GIL, M., op. cit.

pues se acordó una nueva sisa sobre el consumo del vino de 1575 por su importe (61).

5.4.1. *Cuentas de sisas del muelle del Arenal (1560-1574)*

Lo que no cabe duda es que las sisas fueron el gran medio de financiación de la construcción del muelle del Arenal, en la segunda mitad del siglo, concretamente entre 1557 en que se impuso y 1574 en que se concluyó. Presupuestadas a groso modo las obras en unos 10.000 ducados, una Real Provisión, fechada en Valladolid, 7 de agosto de 1557, concedió la recaudación de los primeros 4.000 mediante sisas a razón de 1 mrs. por azumbre de vino por menudo, 1 blanca en libra de carne de carnero o vaca y 5 mrs. por fanega de pan y trigo, debiendo pagar en ella los que acostumbraban a hacerlo en las sisas. No establecía la Real Provisión tiempo para su imposición, y recaudación, que podía prolongarse varios años. Esta recaudación se inició rápidamente, en el mes de octubre de ese mismo año, y desde 1558 se recaudaron mediante arrendamiento. Se impuso la sisa exclusivamente sobre vino y pan, excluyéndose la carne por decisión de la villa debido a su carestía: «y ninguna cosa en carne por que siempre a balido caro». Se acabaron de recaudar en el mes de agosto de 1563, e inmediatamente se procedió a una medición de la obra para solicitar nuevas sisas, que contaron con toda la información favorable del corregidor Fernando de la Vega. La segunda concesión de sisas hubo de ser inmediata, y la recaudación de los segundos 4.000 ducados se concluyó en los primeros meses de 1570.

Dicho año la villa presenta la siguiente información, previa a la solicitud de nuevas sisas, del gasto correspondiente a los primeros 8.000 ducados recaudados, que en realidad se corresponde a 3.002.318 mrs., ya que como indica aclara, de diversos reajustes en el proceso de recaudación ha obtenido 2.318 maravedís más:

Recaudado	3.002.318 mrs.
Gastos:	
Gastos de administración	166.253 mrs.
Juanes de Leçeri por 307 brazas	2.562.375 »

(61) A.H.P.C. Laredo, leg. 65, n.º 19.

Construcción y reparo de grúa	166.933 mrs.
Herramientas	27.748 »
Limpiar caminos y muelles	48.869 »
Alquiler de casas y lonja	30.140 »
<hr/>	
Total gastado	3.002.318 mrs.

Como resultado una R. P. del 22 de abril de 1570 ordenó al corregidor realizar nueva información, que realizada en el mes de septiembre, cristalizó en otra provisión de 23 de diciembre del mismo año en la que, a la vista del informe del corregidor Diego Martínez de Soria Lerma, se concedió a la villa una nueva imposición de 2.000 ducados en sisas aunque había solicitado 5.000, por que decía «estar la tercia parte del (muelle) y mas de por hedefycar y hazer» y tener que reparar los destrozos causados por el desprendimiento de rocas; aunque la villa intentó la concesión de los 5.000 ducados para realizar una nueva obra defensiva (dos puertas, una muralla), la concesión ni menciona esta solicitud (62); se excluyó en esta ocasión de la sisa el pan cocido, y se concedió a condición de que se enviara al Consejo el concierto con el cantero y las cuentas de lo gastado.

La existencia de un cuaderno de cuentas de sisas de 1560 a 1574 nos permite seguir el proceso e importes de recaudación y los más importantes capítulos de gastos:

Cuentas de Sisas del muelle del Arenal:

Ingresos:
(en maravedís)

Año	Sobrante año anterior	Sisa del pan	Sisa del vino	Total cargo	Alcance año siguiente	Data
1560	51.124	145.442	56.058	252.624	234.836	17.728
1561	17.728	101.468	123.877	243.073	250.811	—7.738
1562	—	72.721	188.531	261.252	227.045	34.207
1563	34.207 75.000	65.402	171.301	345.910	151.125	194.785
1564	194.785	48.792	162.426	406.003	426.749	—20.746

(62) A.H.P.C. Laredo, leg. 13, n.º 1 y leg. 63, n.º 33.

<i>Año</i>	<i>Sobrante año anterior</i>	<i>Sisa del pan</i>	<i>Sisa del vino</i>	<i>Total cargo</i>	<i>Alcance año siguiente</i>	<i>Data</i>
1565	—	80.081	155.718	235.799	170.760	165.038
1566	165.083	51.730	160.000	376.768	200.250	176.518
1567	176.518	77.144	167.033	420.695	252.723	167.972
1568	167.972	74.751	183.209	425.932	69.050	356.882
1569	356.882	34.842	113.086	504.810	257.163	247.674
1570	247.647	57.261	217.696	522.604	412.892	109.892
1571(63)	159.751	76.076	156.629	392.456	166.382	226.074
1572	125.894	49.830	140.147	315.770	159.358	156.412
1573(64)	—	61.048	135.375	196.423	195.562	861
1574	861	45.235	93.431	140.277	144.675	—4.398
	750(65)					
	Total sisas	1.041.823	2.224.517			

El importe de las sisas recaudadas no sólo iba a satisfacer el contrato con los maestros canteros, para sus salarios y pago por ellos a sus

(63) La cuenta del año 1571 y 1572 presenta cierta confusión. En 1571 figura un alcance del año anterior de 208.767 resultado de un error de cuentas anteriores, que explicado por la villa, presenta también una equivocación no aclarada en este caso. Así indica que en 1570 se había hecho cargo de 522.604 mrs. y descargo o data de 410.017 (frente a los 412.892 indicados), de los que resulta un alcance de 108.587 mrs. que se transcribió por el escribano o escribiente como 208.767, quedando un error en contra de 100.180 mrs. que se descontaron del alcance de 1571 cargándose en 1572, 12.894 mrs. en lugar de los 226.076 que refleja la cuantificación que se indica; por otro lado este año tuvo lugar el enfrentamiento con los arrendadores que se negaron a pagar todo lo acordado por causa de la peste del verano de 1568 en que con la huída de los vecinos al campo, como ya se ha indicado, el comercio y el consumo disminuyeron, y por tanto la recaudación; después del pleito entre arrendadores y villa la sentencia de justicia rebajó el pago en una cuarta parte, y por lo demás ordenó la ejecución de bienes si no pagaban. Ante su inmediato recurso, que conllevaría las dilaciones correspondientes, se nombraron árbitros llegándose finalmente a un acuerdo con la villa de rebajarles 49.010 mrs. que se descontaron al depositario del alcance de los 208.767 mrs. quedando el resumen como se indica. Los 75.000 mrs. de 1563 corresponden a un reintegro de sisas desviadas en 1559 para el socorro de Bujía.

(64) No se refleja el alcance de 156.412 mrs. de 1572 con lo cual el déficit final no debería ser tal. No aparece corregido en la cuenta de 1574.

(65) Ingreso resultante de la venta de ciertas maderas procedentes de la grúa.

oficiales y obreros, sino que la villa destinaba otras partidas a materiales, gastos de la grúa, arreglos de caminos para no interrumpir las comunicaciones, alquiler de casa y bodega para los canteros y los gastos de administración de la obra, concepto que abarca tanto los gastos originados por la consecución de la real provisión, como los del escribano actuante, todo tipo de diligencias y gastos de presentación en la corte, de mediciones y tasaciones, veedor, etc.).

La cantidad abonada anualmente a los canteros se elevó a las siguientes cuantías:

<i>Año</i>	<i>Importe</i>	<i>Año</i>	<i>Importe</i>
1559	217.500 mrs.	1567	167.750 mrs.
1560	208.750 mrs.	1568	56.150 mrs.
1561	227.500 mrs.	1569	225.000 mrs.
1562	186.036 mrs.	1570	225.000 mrs.
1563	138.750 mrs.	1571	150.000 mrs.
1564	346.163 mrs.	1572	142.500 mrs.
1565	37.500 mrs.	1573	150.000 mrs.
1566	187.500 mrs.	1574	132.000 mrs.
		<hr/>	
		Total	2.798.099 mrs.

Los restantes gastos se distribuyen entre los siguientes conceptos con los totales globales:

Administración... ..	192.890 mrs.
Grúa (construcción, reparo, traslado)	111.966 »
Limpieza de caminos, muelles y obras menores	45.987 »
Materiales y transportes (madera, hierro, piedra) costeados por la villa	56.401 »
Alquiler de casa y bodega	62.325 »
Otros gastos (incluidos 112.500 mrs. para la peste de 1568 y 17.000 que «tomó prestado de las dichas sisas para neçesidades de hella por no tener propios y se an de bolber a las dichas sisas» (1573)	138.607 »
<hr/>	
Total	3.405.735 mrs.

La falta de unas justificaciones claras por parte de la villa tanto de lo recaudado como de lo gastado es falta de una claridad a la hora de evaluar los costes reales y hasta dónde llegó la financiación por sisas; entre las dificultades más destacadas están que al ser los mismos canteros los encargados de realizar el muelle del Arenal y las reparaciones, tanto de éste como del muelle viejo, algunas veces parecen mezclarse las cuentas, sobre todo en las reparaciones, que a veces se pagaban de sisas y otras de las penas de cámara y los otros impuestos cedidos.

Puede apreciarse en el ajuste de cuentas de 1578 citado antes, en que se citan deudas pendientes que se remontan a varios años atrás; es probable que aunque a la Administración se presentaran unas cuentas individuales con arreglo a los importes exactos de las penas de cámara, las sisas y los demás medios de financiación, la villa, tan escasa siempre de medios económicos, llevara otras cuentas más globales y reales.

Centrándonos exclusivamente en las sisas, obtenemos el siguiente estado de cuentas finales del muelle del Arenal:

Importe de 10.000 ducados concedidos en sisas 3.750.000 mrs.
Sisas recaudadas:

— Entre 1560 - 1574 3.266.340

— Mínimo recaudado en 1559:

— Pago a los canteros 217.500

— Administrador de sisas 7.500

— Alquiler de casa y bodega 4.125

— Sobrante 51.124

Total 280.249

— Recaudado entre 1557 (año de concesión),
1558 (primer año arrendado) y 1575 (po-
sible año final de recaudación) 203.411

Total sisas 3.750.000 mrs.

Pagado a los canteros (1559-1574)	2.798.099
Otros gastos (según estado anterior ...	607.636
	<hr/>
Total pagos	3.405.735
Deuda a los canteros (según ajuste de cuentas de 1574)	256.775
	<hr/>
Total gastos	3.662.511 mrs.
Diferencia (superávit)	87.489 mrs.

5.6. *Repartimientos*

Aunque perduraron sistemas de financiación del siglo XVI como el cayaje, convertido en «propio» de la villa, las obras del siglo XVII se financiaron mediante el sistema llamado de repartimiento, que consistía en repartir el coste de la obra entre los vecinos de las jurisdicciones comprendidas entre la villa de Laredo y una distancia determinada en su contorno, que varió desde las 16 leguas del repartimiento de 1647 hasta las 30 leguas que incluía el reparto de 1659. Los costos de la obra irán aumentando notablemente por el proceso inflacionista del siglo, las devaluaciones o quiebras de moneda, exenciones de ciertas jurisdicciones y las dilaciones en poner en ejecución la obra; este último es un aspecto de considerable importancia: si la Administración es lenta en el siglo XVI, en el presente la veremos convertirse en una rémora que trabaja a lentísima marcha, como arrastrando un pesado lastre, alargando año tras año las decisiones.

El sistema, empleado con frecuencia en este siglo y el siguiente para costear otras grandes obras públicas (camino, calzadas, puentes), era propuesto por la villa, aceptado por el Consejo que ordenaba al corregidor proceder al recuento de vecinos, recuento que debía ser aceptado por el alto organismo de la Administración, que finalmente procedía, mediante la correspondiente provisión, a ordenar su cobro. Este proceso se desarrollaba al mismo tiempo que el de publicación de condiciones y remate.

A lo largo de las obras del siglo XVII tenemos constancia de los siguientes repartimientos:

a) Año 1603: 11.500 ducados en 30 leguas en contorno, para la obra de reparo general de Domingo de Argos (66).

b) Año 1618: 1.500 ducados en 30 leguas en contorno, para la obra de reparación a base de migajón de cal y arena que realizó Juan de Parayas. Autorizado por Real Provisión de 13 de enero de 1618 (67), a razón de 8 mrs. por vecino.

c) Año 1626: repartimiento de 1.958.000 mrs. entre los 70.060 vecinos comprendidos entre las 30 leguas en contorno, a razón de 27,25 maravedís/vecino, para la fábrica del muelle, por las quitas y quiebras del reparto de 1603. Autorizado por Real Provisión de 11-2-1626, incluido en la de 4-2-1627 (68).

d) Año 1646-1647: 1.200 ducados, ampliados a 1.300, en 10 leguas en contorno, ampliadas a 16 leguas, para la reparación del muelle viejo que realizó Jacinto de la Carrera, concedido en 23 de julio de 1646, y la ampliación en 9 de marzo de 1647 (69).

e) Año 1658-1659: 19.900 ducados en 30 leguas en contorno, para la obra de reparación que realizó Martín de Carasa, pagado a razón de 103,5 mrs. entre los 71.944 vecinos incluidos (presenta alguna variante la totalización en maravedís), aprobado por Real Provisión de 6 de abril de 1658 y autorizado por otra de 20 de noviembre de 1659 (70).

El cobro del repartimiento planteaba numerosos problemas que dilataban año tras año la percepción del dinero, dando lugar a numerosas paralizaciones de la obra por los canteros por falta de pago. Entre estos problemas podemos indicar como significativos los siguientes:

5.6.1. *Las cuantificaciones vecinales.*

Los cinco repartimientos citados presentan, a pesar de la diferencia de años en su realización, el mismo número de vecinos para la mayoría

(66) A.H.P.C. Laredo, leg. 44, n.º 2.

(67) A.H.P.C. Laredo, leg. 44, n.º 1.

(68) A.H.P.C. Laredo, leg. 44, n.º 2.

(69) A.H.P.C. Laredo, leg. 48, n.º 12/5 y leg. 74, n.º 13.

(70) A.H.P.C. Laredo, leg. 44, n.º 3.

de las jurisdicciones; por lo tanto hemos de plantearnos cómo se realizaban los repartos.

Las órdenes del Consejo al corregidor no indican más que se proceda a su realización o a ajustar con las jurisdicciones el número de vecinos, buscando en todo momento la equidad, como expresa en 1659 «haçiendo el dicho repartimiento con toda ygualdad sin haçer agrauio a ninguna de las dichas çiudades, villas y lugares de las dichas treinta leguas en contorno entre quien assi se hiçiese el dicho repartimiento de que hubiese causa de se nos enbiar a quejar».

El trámite suponía el nombramiento por el corregidor de verederos que recorrieran las jurisdicciones afectadas para comunicarles la inmediata ejecución de la obra y la orden del reparto así como proceder a cuantificar los vecinos; una vez en poder del corregidor los datos y comunicados al Consejo, si éste ordenaba la ejecución nueva visita del veredero para comunicar la cuantía que correspondía pagar a cada vecino y comunicación del plazo para el pago, y finalmente una tercera visita para el cobro que podía ser suplida si un procurador de la jurisdicción efectuaba el pago directamente al depositario. Estos trámites se rastrean perfectamente a través de la documentación. Pero era caso corriente que el corregidor, por evitar gastos, ya que todos los originados por tanta ida y venida se cargaban en el reparto, o por otro motivo, se limitara a aplicar el vecindario contenido en un reparto anterior.

Centrando la atención en el modo de hacer las cuantificaciones, observamos que revestía las siguientes modalidades.

a) Certificado del número de vecinos por el escribano a tenor de los padrones, o simplemente recuento de los asientos directamente por el veredero.

b) Presentación de los repartos por los que había sido ajustada en otras obras, cuyo número de vecinos se aceptan sin variación, o bien con alguna variante si tenían más de un reparto con cantidades distintas.

c) Cuantificación directa por el veredero, visitando calles y casas una a una y rectificando lo indicado por los padrones y otros repartos. De esta modalidad no tenemos constancia entre la documentación consultada referente a los muelles de Laredo, pero sí a otras obras coetáneas como el reparto hecho para la construcción del puente de Santa

(71) A.H.P.C. Laredo, leg. 67, n.º 26.

María de Cayón en el año 1703 (71). Sin duda esta modalidad es la que más fiabilidad nos ofrece, aunque no se hacía con carácter general para todas las jurisdicciones.

Lo corriente era que una vez establecido un vecindario se aceptara sin rectificaciones para ocasiones posteriores en que fuera necesitado; así observamos que los tres repartimientos de 1618, 1626 y 1658 presentan los mismos números de vecinos, que referidos a las jurisdicciones de Cantabria que estaban obligadas a pagar son los siguientes:

<i>Jurisdicción</i>	<i>Vecinos</i>
Alfoz de Lloredo, valle de	534
Agüera, junto a Trucíos	24
Ampuero y jurisdicción	140
Anievas, valle de	80
Argüeso, marquesado de	225
Bárcena Pie de Concha	20
Buelna, valle de	139
Cabezón, valle de	366
Camargo, valle de	196
Carriedo, valle de	497
Cartes y jurisdicción	103
Castañeda, condado de	114
Castro-Urdiales y jurisdicción	460
Cayón, valle de	200
Cieza, valle de	100
Colindres y jurisdicción	50
Coto de Estrada	5
Guriezo, valle de	370
Gibaja	100
Iguña, valle de	185
Lamasón, valle de	100
Laredo y jurisdicción	430
Liébana, Provincia de	800
Liendo, valle de	174
Limpías	60
Lusa	10
Mioño	34

<i>Jurisdicción</i>	<i>Vecinos</i>
Miengo, Honor de	113
Ojébar	44
Otañes	60
Ontón	50
Penagos, valle de	86
Peñarrubia, valle de	100
Pesquera	20
Pielagos, valle de	427
Polaciones, valle de	100
Prado, El	10
Ramales y Guardamino	50
Rasines	90
Reinosa y jurisdicción	1.800
Reocín, valle de	224
Rionansa, valle de	200
Ruesga, valle de	202
Santa María del Valle	15
Santander, villa y jurisdicción	418
Santander, abadía y jurisdicción	73
Santillana, villa y jurisdicción	227
Santillana, abadía y jurisdicción	394
San Vicente de la Barquera y jurisdicción ...	242
Soba, valle de	311
Toranzo, valle de	543
Torrelavega y jurisdicción	322
Valdáliga, valle de	376
Val de San Vicente, valle de	321
Villaescusa, valle de	64

Este sistema de copia sistemática de un vecindario hecho numerosos años antes originaba con frecuencia quejas de las jurisdicciones que se negaban al pago alegando que se las había ajustado sin contar con ellas en un número de vecinos muy superior al que tenían y recurriendo al Consejo; el cobro se retrasaba así año tras año, dilatando la obra; por lo general era aceptada la queja y el corregidor dictaba auto rebajando

el número de vecinos y por tanto la cantidad a pagar. En todo caso el sistema iba en contra de la pretendida equidad anunciada y exigida por el Consejo y suponía una arbitrariedad por parte del corregidor que obligaba a la corrección posterior.

Un caso ejemplificador (sistema de repartos, corrección, queja, recursos, informe de testigos, etc.), puede ser el de la villa de Oña, repartida en 106 vecinos, contra lo que reclama alegando no tener tantos en prueba de lo que presenta certificaciones de repartos coetáneos para otras obras, concretamente las siguientes, en las siguientes cuantías (72):

- 25-20-1653. 30 vecinos para puentes y calzadas de Quintanadueñas.
- 11-2-1654. 18 vecinos para puente y paredones de Poza.
- 22-4-1655. 40 vecinos para puente de Miranda de Ebro.
- No dice. 37 vecinos para puente de Hernán Peláiz (en ejecución).

En vista de lo cual un auto del corregidor de 10 de julio de 1662 rebaja su reparto a 40 vecinos.

Proceso similar ocurrió con Castrojeriz y su jurisdicción, rebajado también sus vecinos (73), o Nájera (74), a 217, y las Siete Merindades de Castilla la Vieja (75) que repartidas en 3.159 vecinos que deberían pagar 327.000 maravedís, vieron rebajado su reparto a 1,163,5 vecinos y 120.422 maravedís, según la «nomina y matricula de su veçindad que presentó», a pesar de las alegaciones de Laredo acusando al escribano de mala información y de que en el reparto de 1626 también para los muelles, pagaron por 3.200 vecinos.

De todos modos las expresiones empleadas en las reclamaciones nos hacen sospechar que tales documentos son poco válidos para un estudio de la cuantificación de la población, que el «ajuste» no se correspondía al número real de vecinos, sino a otras motivaciones y que por lo tanto su valor demográfico absoluto no sea importante, (incluso suelen presentar cifras bastante redondeadas), aunque pudiera tenerlo para aspectos comparativos.

Es de suponer que los ajustes de vecinos a la baja beneficiaban a los núcleos de población, repercutiendo, en una mayor extensión del

(72) A.H.P.C. Laredo, leg. 73, n.º 6.

(73) A.H.P.C. Laredo, leg. 76, n.º 13 y leg. 83, n.º 13.

(74) A.H.P.C. Laredo, leg. 83, n.º 14.

(75) A.H.P.C. Laredo, leg. 42, n.º 20.

reparto, y presentando sólo quejas aquellos que se sentían perjudicados, ya que por las circunstancias que fueran su población había disminuido efectivamente desde la fecha del reparto original.

5.6.2. *Extensión.*

A iniciativa de la villa se expresa una distancia en contorno de la misma para que paguen todos los vecinos de las jurisdicciones incluidas en dicha distancia que debía, lógicamente ser aceptada por el Consejo. Presenta dos modalidades:

a) Hinterland del puerto de Laredo (76). Para la obra de 1595 la villa pretende el pago de todas las «çiudades, villas y lugares, merindades y valles y partidas que goçan del aprovechamiento de los muelles y cais... para que contribuyan y paguen en el repartimiento que se a pedido a Su Majestad para el edifiçio y reparo de los dichos muelles y cais, caminos, calzadas y puentes, por ser de los que mas particularmente tienen aprovechamiento para sus tratos y mercaderías».

Así, después de los informes que sobre muelles, puentes, caminos y calzadas que pertenecían a su jurisdicción en el camino real a Castilla (que arrancaba del muelle del Arenal y llegaba hasta la Merindad de Montija), incluye el hinterland de su puerto, que llegaba en línea recta hasta Toledo como punto más lejano, abarcando todas las jurisdicciones de las actuales provincias de Burgos, Segovia, Guadalajara, Avila, Palencia, Salamanca, Valladolid, Madrid, Toledo y parte de Zamora.

b) Distancia en torno a la villa, expresada en leguas (una legua equivalente a 5.572 metros). Su máxima solicitud fue de 70 leguas aunque el Consejo no admitió repartos de más de 30 leguas (unos 167 Km.); esta distancia fue la más generalizada (repartos de 1603, 1618, 1626 y 1658). El reparto de 1646 fue concedido hasta en contorno de 10 leguas ampliadas a 16 en 1647.

También la aplicación de la distancia planteaba a su vez diversas cuestiones que hacían que el repartimiento incidiera con más intensidad en unas jurisdicciones que en otras, algunas de las cuales estaban incluso exentas:

(76) A.H.P.C. Protocolos notariales, leg. 1.624, n.º 6.

a) Exclusión de las jurisdicciones exentas de pagos semejantes por fuero; se citan expresamente: «no entrando los lugares que son del Señorío de Vizcaya y Nabarra», según se indica en el reparto de 1618.

b) Exclusiones por privilegios de exención de contribuir a gastos de obras públicas concedidos por los reyes a ciertas jurisdicciones a cambio de prestar servicios militares, de defensa, de vigilancia de costas (caso de Trasmiera), o de tener ellas sus vías de comunicación (puentes, caminos) bien reparadas sin ayuda económica de otras (caso también de Trasmiera, Valle de Cabuérniga); este último caso parece tener una mayor generalización a fines de siglo y en el siglo XVIII, y fue concedido por los reyes a petición de las jurisdicciones.

c) Jurisdicciones fuera de la distancia establecida pero casi limítrofes, que eran incluidas en el reparto e iniciaban sus diligencias para ser excluidas. Tal es el caso de Santa María del Campo, Presencio, Mahmud y Pampliega, en Burgos, que alegan y prueban estar a una distancia de 32 leguas y el corregidor ordena se les exima del pago (auto de 23-6-1660 y ss.) (77).

5.6.3. *Negativas al pago.*

Algunas jurisdicciones empobrecidas por la situación económica general y la constante presión fiscal que sufrían retrasan el pago sin explicación alguna, como Santander (31.050 mrs.), San Vicente de la Barquera (25.047), Castro-Urdiales (47.610) o Reinosa y su jurisdicción (186.300) (78), que en agosto de 1661 debían las cantidades completas por las que habían sido repartidas, excepto Reinosa que había hecho efectiva una pequeña parte, ordenándose por el Consejo al corregidor que se ejecute el cobro a partir del día primero de octubre.

Otras iniciaron recursos ante el propio Consejo remitiendo memoriales y alegatos contra lo aducido por Laredo; así reaccionaron conjuntamente los Nueve Valles de las Asturias de Santillana (79), contra el reparto de los 1.300 ducados de 1647, del que pagaron parte a pesar de

(77) A.H.P.C. Laredo, leg. 42, n.º 19.

(78) A.H.P.C. Laredo, leg. 73, n.º 12.

(79) A.H.P.C. Laredo, leg. 66, n.º 36.

la protesta, y contra el anunciado de 24.000 ducados, exponiendo su parecer en los siguientes puntos:

- a) rebatir los criterios e informes de la villa sobre:
 - la calidad del puerto, que no era fondable ni tenía trato comercial ni capacidad para armadas ni bajeles mayores de guerra, y sólo servía para comodidad de las pesquerías.
 - que la armada francesa de 1639 dirigida por el Arzobispo de Burdeos no castigó duramente a Laredo, sino a otras villas como Santoña.
 - que Laredo tenía propios muy considerables.
- b) expresar su situación con respecto a Laredo:
 - que estaban distantes entre 9 y 16 leguas de la villa, de cuyo puerto no dependían para sus suministros y comercio, sino del de Santander, más cercano, a cuyo mantenimiento sí cotizaban, y que estaban muy pobres y contribuían a cargas de soldados y armas.
- c) situación comparativa:
 - que otras jurisdicciones más cercanas y colindantes como la Merindad de Trasmiera, Puerto y otras jurisdicciones no pagaban.

A pesar de sus puntos de vista razonables en diversas cuestiones de las planteadas nada se obtuvo, y una Real Provisión de 26 de noviembre de 1649 ordenó al corregidor ejecutara el pago en los Nueve Valles.

5.6.4. *Las quiebras.*

Esas quitas y exenciones de pago señaladas, junto con las devaluaciones monetarias del período originaban las llamadas «quiebras» del repartimiento, cuya única manera de recuperar su importe era volver a solicitar un nuevo reparto.

La baja de moneda originó importantes quiebras. Así vemos que en el reparto de 1603 para la obra de Domingo de Argos por 11.500 ducados, equivalentes a 4.312.500 maravedís, se produjeron quiebras y (o quie-

bras y quitas) por valor de 1.958.000 maravedís (el 45,40 %) que se permitieron repartir por la Real Provisión de 1627, y en las cuentas que da el depositario Bartolomé de Uro Villota, mejor dicho su viuda Leonor Ruiz, del reparto de 1.500 ducados de la quiebra de 1.958.000 maravedís figura otra importante quiebra por la devaluación de 1629, con un monto de 679.546 maravedís. También en el reparto de 1659 se constata una quiebra de moneda correspondiente al año 1666 por valor de 45.392 maravedís.

5.6.5. *Gastos de repartimiento.*

Los numerosos gastos originados por la propia mecánica del repartimiento (verederos, desplazamientos y estancias para las comunicaciones, de los escribanos para la multitud de diligencias a las jurisdicciones, papel sellado, etc.) eran otro de los capítulos de cuantía muy considerable a veces que se cargaba en el repartimiento, aunque cuando la falta de pago daba lugar a apremio los autos del corregidor ordenaban su pago a cargo de las jurisdicciones; pero cuando éstas conseguían una exención o rebaja, como las indicadas antes, los gastos se cargaban al repartimiento; era una costumbre bastante extendida que en los contratos figurara una cláusula según la cual el maestro a cuyo cargo estaba la ejecución de la obra se hiciera cargo de todos los gastos habidos hasta el momento del remate, gastos que se ajustaban entre el maestro y la villa.

Junto con los gastos de desplazamientos a la corte para conseguir las autorizaciones de obra y las reales provisiones, y los de veedores o inspectores de la obra, y los derivados de las mediciones y depósito de los fondos, forman lo que hemos denominado gastos de administración. Aunque la documentación justificativa de los ingresos y gastos de los repartos está incompleta podemos hacer una valoración aproximada en dos casos, comparativa con los gastos de la devaluación de moneda, concretamente para los repartos de 1618 y 1626 que tuvieron un mismo depositario, cuando quedaba una escasa cantidad de recaudar, y el del año 1659, del que siete años después aún no se había recaudado la mitad del importe.

Las cuentas correspondientes a los 2.520.500 mrs. de los repartos de 1618 y 1626 ofrecen el siguiente estado entre abril de 1628, principio

de la recaudación, y el 20 de mayo de 1630, fecha en que su viuda entrega las cuentas al depositario siguiente, Juan de Ruiloba (80):

Importe

Importe recaudado	2.296.249 mrs.
Pagado al maestro cantero	
Juan de la Pedriza	1.152.600 mrs.
Gastos de administración ...	102.656 mrs.
Quiebra de moneda de 1629	679.546 mrs.
<hr/>	
Total pago	1.933.802 mrs. 1.933.802 mrs.
<hr/>	
Saldo que pasa a Juan de Ruiloba	362.447 mrs.
Falta de recaudar	225.251 mrs.

En cuanto al repartimiento de 1659, las cuentas dadas por los depositarios Pedro Delgado Verastegui, de 1 de enero de 1660 a 31 de diciembre de 1662, y de Pedro de Hano de 1 de enero de 1663 a 6 de noviembre de 1666, presentan el siguiente estado (81):

Recaudado por Delgado Verastegui	3.351.005 mrs.
Recaudado por Hano	321.710 mrs.
<hr/>	
Total recaudado	3.672.715 mrs.
Pagado al cantero Martín de Carasa	3.091.144 mrs.
Gastos de administración	528.189 mrs.
Quiebra de moneda	45.392 mrs.
<hr/>	
Total pagado	3.664.725 mrs.
<hr/>	
En poder del depositario	7.990 mrs.
Falta de cobro ...	7.462.500 mrs. (19.900 ducados)
Recaudado	3.672.715 mrs.
<hr/>	

(80) A.H.P.C. Laredo, leg. 72, n.º 4.

(81) A.H.P.C. Laredo, leg. 63, n.º 36.

El examen de las cifras nos permite algunas consideraciones:

1.º) Del repartimiento de 1626, a los cuatro años de iniciar su recaudación se había verificado el 91,10 %, de la que el 4,47 % se empleó en los gastos de administración y el 29,60 % en quiebra de moneda.

2.º) Del repartimiento de 1659, en los siete años siguientes sólo se había recaudado el 49,21 %, cifra de la que el 14,38 % se utilizó en los gastos de administración y el 1,23 % para hacer frente a las devaluaciones monetarias.

En el último repartimiento un capítulo importante de gastos, como se desprende de las cifras indicadas, es el correspondiente a los gastos de administración, y más concretamente a los gastos originados por el escribano debido a la gran cantidad de mandamientos y requerimientos que envió a las jurisdicciones.

Esto dio lugar a un pleito que a instancias de la villa, se llevó a cabo de oficio por el Fiscal del Consejo y el corregidor Pedro Sánchez Contreras, iniciado poco después del bocal. La villa acusó al escribano Diego Carranza, juntamente con el teniente de corregidor Damián Núñez Corbera, de haber enviado 1.730 mandamientos, cantidad que le parecía excesiva, por un importe total de 3.470 reales (117.980 mrs.), y exigía su devolución. Se les acusó de haber enviado «uno a cada lugar aunque fueren pequeños y de una misma jurisdicción y comprendidos en un juzgado y habían cobrado del principal del repartimiento de lo que pagaron las primeras jurisdicciones», habiendo cobrado Corbera 1.735 reales y Carranza 3.470.

El escribano en su defensa, buscó la dilación por todos los medios, y cuando un auto del corregidor de 28 de septiembre de 1668 ordenó la devolución recurrió pidiendo un traslado de todos los autos y procesos de los muelles para poder estudiar y preparar su defensa. Sin duda era legal, pero era un nuevo recurso para prolongar el pleito, ya que «tenían los dichos autos mas de mil foxas». El corregidor aceptó la entrega pero recurriendo al sistema de «primero paga y luego reclama» ordenó su prisión por falta de pago, ingresando, efectivamente en la cárcel el día 8 de octubre.

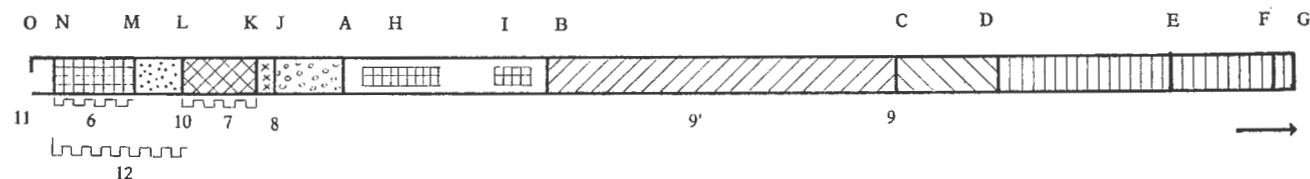
Su defensa se basó en lo ambiguo de la provisión que no incluía las jurisdicciones mayores, sino los núcleos de población sin indicar a cuál pertenecían, con lo que en vez de hacer 130 mandamientos, que eran

los de las jurisdicciones, se vio obligado a hacer 1.730, incluidos en ellos todos los originados por las protestas de los lugares a los que se ponía más vecindad de la que tenían por no haberse hecho vecindario nuevo sino haberse copiado de otro de 30 años antes, el citado de 1628, copia a su vez como se ha indicado de otro anterior de 1618; alegó además haber cobrado lo mínimo que se acostumbraba de dos reales por despacho, cuando era corriente llegar a cobrar hasta tres reales.

Aunque el corregidor mandó ejecutar sus bienes e incluso el propio oficio de escribano, de lo que parece se libró por la fianza de varios vecinos que acudieron en su ayuda, su recurso ante el Consejo fue acogido favorablemente, y sendos autos de 31 de enero y 27 de febrero de 1670, recogidos en una real provisión de 18 de marzo del mismo año le declaran libre de todo cargo y nulo el remate de sus bienes (82).

(82) A.H.P.C. Laredo, leg. 63, n.º 5.

ESQUEMA LONGITUDINAL DEL MUELLE DEL ARENAL (Total = 350 brazas).



- A. Zona de la cantera. Comienzo de las 60 brazas hacia el río Pelegrín.
- B. Camino y río de la Baxa.
- A-B. Peña del Cantón.
- C. Río Culebro.
- D. Peña redonda.
- A-D. Zona de Las Casillas.
- B-D. Pretil interior. Una bajada al mar.
- C-D. Zona donde se localiza (de la peña grande a la pequeña del recodo) un muelle anterior a deshacer y aprovechar sus materiales.
- E. Peña del Campillo.
- F. El Pedregal. Fin del muelle.
- F-G. Calzada.
- H.-I. Zona supuesta de tramos arruinados por rocas de la peña del Cantón.
- J-L. Zona de la huerta y corredores de la casa del Condestable de Castilla. Muelle redondeado.
- L-M. Zona de la casa-torre del Condestable de Castilla. Muelle antiguo (1527) que sirve de enlace (Longitud supuesta). Cambio de dirección del muelle hacia la puerta de Puerto Chico.

L-B. Zona del muelle de la Fuente de la Salud.











M. Necesaria (letrina) de la villa.

N. Arranque del muelle. Zona de la herrería de Pineda.

M-N. Muelle viejo estrecho al que se adosa el muelle del Arenal.

O. Puerta de la villa de Puerto Chico.

→ Dirección hacia el río Pelegrín.

1. Contrato de 1559. Hecho entre 1559-1562. 
2. Contrato de 1562. Hecho entre 1562-1565. 
Hecho entre 1565-1569. 
3. Contrato de 1565. Hecho entre 1565-1569. 
Hechas entre 1569-septiembre de 1570. 
Hecho entre septiembre-noviembre de 1570. 
Hecho después de noviembre de 1570 (antes de octubre de 1572 ?) 
4. Contrato de 1572. Hecho entre 1572-1574. 
5. Muelle antiguo bajo la casa del Condestable que sirve de enlace (cambio de dirección). 
6. Pretil amurallado con troneras, N-M. U U U
7. Zona redondeada con troneras, L-K U U U
8. Bajada al mar.
9. Bajada al mar. Hacia dentro, bajada y lavadero. Puente de 3 ó 4 ojos sobre el río.
- 9' Bajada al mar (localización aprox.).
10. Proyecto de 1570. Una puerta nueva.
11. Id. id. Proyecto de puerta principal nueva con dos puertas de socorro.
12. Id. id. Proyecto de muralla almenada y con troneras. N-L. 

DOCUMENTO

«MDLXI. Contrato y condiciones del muelle del Arenal de esta villa y con que se a de azer desde hadelante de la peña quebrada del Canton del dicho muelle hasta pasado el rio del Culuebro, que paso entre esta villa y Juanes de Liçari maestro del dicho muelle. Año de MDLXI años. Escribano Sebastian de Puerta.....

Sepan quantos esta carta de contrato bieren como nos de la vna parte la villa de Laredo justicia e regimiento della, estando ayvntados en nuestro Ayvntamiento para entender en las cosas tocantes a la gobernacion e republica de esta villa segun lo abemos de vso y de costunbre espeçialmente el liçençiado Juan Lopes de Oçina corregidor en este Corregimiento de las Quatro villas de la Costa de la Mar, y Arnao del Hoyo Somado y Garçia de Escalante y el liçençiado de la Obra y el liçençiado Villota e Juan del Hoyo Gabilan e liçençiado Çereçeda e Juan Perez de Puerta regidores, e Diego de Albarado procurador general, y de la otra Juanes de Leçiri maestro cantero, veçino del lugar de Aduna que es en la provincia de Guipuzcoa, e dezimos, que por quanto esta villa e ayuntamiento della acordamos de azer el cay y muelle del Arenal de la dicha villa por donde se ba al lugar de Colindres e a otras partes para yr y pasar a pie e a cavallo y con carretas por el dicho muelle a toda mar pleamar, que sin ello no se podra pasar a mar llena por que el camino e parte por donde se haze el dicho muelle, se ocupa mucha parte de dia y noche con la mar e quando creçe y nos conçertamos con bos el dicho Juanes del Liziri de que hiziesedes en el dicho muelle sesenta braças que abian de començar desde baxado la cantera adelante con çiertas condiciones y preçio de cada braça con que las abiays de azer que son las siguientes:.....

I Primeramente quel dicho cay susodicho a de yr edificado y hecho a reyz de la tierra, pegado a la montaña como ba la mesma montaña, y no por el derecho que yba el questa comenzado.

II Yten quel dicho cay ha de yr muy bien zimentado, el qual zimientto a de ser a bista y contentamiento de la persona que la justicia e regimiento pusiere por su parte, por que la obra no baya harmada sobre falso ni mal habierto.

III Yten que en el lugar que vbiere peña en el çimiento que se labre y se aga carzel de manera quel zimientto trabe al contento de la persona que por los dichos señores justicia e regimiento se nonbrare.

IIIIº Yten que la persona que tomare la dicha obra sea obligada a su costa a labrar y quebrar vna peña grande redonda por donde a de yr el dicho camino por que a de yr el dicho cay sobre la dicha peña, de manera que quede llana con el, y a de ser hecha de pedazos por que baya la obra mas perfeta.

V Yten si allegare a halguna peña yendo el cay a la larga se labre en la dicha peña para que las piedras y sillares se encarzelen en la mesma peña de manera que la mar no las desaga vnas de otras ni se salgan fuera por la hola.

VI Yten que se an de allanar qualesquier piedras adonde fuere a cargar el dicho cay y allanar de la parte de la mar y todas an de quedar encarzeladas las vnas con las otras a contento de la persona puesta por el dicho regimiento y que sea bisto por oficiales.

VII Yten quel dicho cay a de llebar de ancho por todo el cimientio treçe codos, de manera que se benga a desmenuyr por la parte de fuera a onze codos por que tenga l(a) anborradura por de fuera y en el ancho de arriba, por donde se a de andar diez codos y medio, por que en el çimientio a menester vn codo mas para su dexo y por ençima el maestro que hiziere el dicho cay le a de dexar llano y lleno e parejo de modo que qualquier cabalgadura baya y benga sin detrimento, entiendese como dize que a de llebar treze codos por que acabado el petril quedaran nueve codos y medio en el hueco.

VIII° Yten quel dicho cay a de tener y llebar de alto sobre todas aguas bibas de San Miguel y marzo tres codos de alto y mas su petril de toda obra maçiça, de manera que benga a nybel con el cay questa çimentado debaxo de casa de Cosio.

IX Yten que las brazas del dicho cay se an de medir al largo y no se a de tener respeto al alto ni al petril sino por linea reta al largo y sin que se mida el petril ni ancho ni largo sino solo el largor.

X Yten quel dicho maestro a de azer el petril de codo y medio en ancho y dos en alto con su anboladura con cal y arena y si los señores del dicho regimiento mandaren que se agan algunas saeteras en el petril las nonbren en qualquier parte que quisieren para que se agan.

XI Yten quel dicho cai a de tener y ser de la parte de la mar de buenos sillares los mas largos que se ubieren y an de hir bien labrados y bien juntados con la menos abertura que pudieren ser de manera que bayan bien tomadas las ligazones con que se toman en las obras, y sean conforme esta el cay y la cara del questa y pega con la huerta de la casa y torre del Condestable de Castilla, y que no ayan ningunos pedazos pequeños y los sillares sean los mas altos que ser pudiere.

XII Yten que de parte de la tierra y en el medio de la dicha obra an de hir allanadas las piedras e bien tomadas sus ligazones para que la obra no baya falsa y baya muy bien zerrada por que no falle despues por medio.

XIII Yten que por la parte de fuera donde los çimientos estan llanos, que delante dellos sea obligado de hechar piedras perdidas espesas y grandes vna llana en todas las partes, adonde el beedor diputado por el rregimiento le pareçiere.

XIII° Yten quel dicho maestro ha de poner cal y arena y los otros materiales en la dicha obra a su costa eçeto los que esta billa ha de dar que abaxo se declaran, y para hazer el dicho maestro la dicha cal esta billa a de dar sitio adonde se aga y donde se corten argomas y donde lleve piedra sin pena alguna.

XV Yten questa villa le dara libres todas las canteras desta villa para el dicho edefiçio e toda la piedra labrada questá en las partes y sitio donde se an de azer las dichas sesenta brazas.

XVI Yten questa villa dara al dicho maeso casa a su costa en aquel esté y sus ofiçiales o le pagara el alquiler della de sola la dicha casa y de vna bodega para poner su brebaje y cosas neçesarias.

XVII Yten que esta villa dara vna grua hecha e puesta en perfeçion en la dicha obra adonde al dicho maestro le pareçiere y despues quede para la dicha villa.

XVIII° Yten questa villa dara seys palancas y dos porras y doze quñas al dicho maestro para hazerla la dicha obra a costa desta villa, y despues que quede todo para ella.

XIX Yten questa villa dara en cada semana al dicho maestro liçençia para que se le den en el çimiterio della por sus dineros dos angas de trigo y mas siendo posible para el e sus ofiçiales.

XX Yten quel dicho maestro en el dicho tiempo que hiziere la dicha obra estando zerrada esta villa pueda entrar libremente todo el bino y sidra neçesario para sus ofiçiales con que lo manifieste al dicho regimiento e ques para solo ello.

XXI Yten questa villa le dara para el comienzo de la dicha obra y pago dellos doçientos ducados para tomar ofiçiales e bastimentos y costas que el aya menester para la dicha obra, y que toda la obra que se hiziere en este presente año se le pague lo que montare en el y mas que para lo del año benidero que restare de hazer la dicha villa sea obligada de le dar çien ducados adelantados para prober las cosas que faltaren para lo que restare de azer y despues de acabado y medido se haga quenta con el y se le pague todo lo que montare la dicha obra.

XXII Yten quel dicho maestro a de acabar las dichas sesenta brazas dentro de dos años primeros siguientes trayendo para ello todos los mas ofiçiales neçesarios para que en el dicho tiempo y antes si fuere posible se acabe la dicha obra.

XXIII Yten que el dicho cay y muelle en que se an de hazer las dichas sesenta brazas se a de hazer a nibel que de manera que beniendo a juntar con ello lo que mas se a de azer de donde esta el de la casa del dicho Condestable bengan todo a nibel y por ygal como esta dicho.

XXIII° Yten quel dicho maeso a de dar y azer la dicha obra a contento y bista de las personas e maestros puestos por los señores del dicho regimiento para que lo bean y aclaren lo que no ba perfetamente hecho y labrado para que se torne a labrar y a emendar.

XXV Yten quel dicho maestro a de dar fianzas llanas e abonadas a contento del dicho regimiento de guardar e conplir las dichas condiziones y lo en ellas contenido que la dicha obra estara sana y buena y durable y la manterna por tiempo de diez años despues de acabado como es vso e costumbre de semejantes obras, donde no que a su costa y de los dichos sus fiadores y sus bienes se ara e reparara despues de como les fuere requerido por esta villa que bengan a lo hazer y reparar, entiendese de lo que toca a la mar y si cayese alguna cosa de las peñas de la montaña y derribase alguna cosa de la dicha obra y que esto no sea a su cargo.

E yo el dicho Juanes maeso cantero susodicho tome a hazer las dichas sesenta braças del dicho muelle con las dichas condiçiones y preçio en ellas declarado cada braça, y ansi las e hecho y acabado con el petril segund y como en las dichas condiçiones se contiene. Y despues por que la dicha obra y muelle pasase adelante entre nos el dicho Ayvntamiento de esta villa y yo el dicho Juanes de Leziri nos conçertamos que vbiese de hazer todas las mas braças y obra que vbiese desde donde se acabaron las dichas sesenta braças que estan hechas hasta la peña redonda que esta pasando el rio del Culuebro de esta villa, que es en el dicho Arenal, con las dichas condiçiones y con otras mas que se me abian de dar por los señores del Ayuntamiento de esta villa a preçio cada braça de todo ello de beynte e tres ducados. Por ende nos la dicha villa, justiça e regimiento della susodicho en nonbre de esta dicha villa y como mejor podemos y debemos otorgamos y conoçemos que damos a hazer a bos el dicho Juanes del Leziri maeso cantero susodicho toda la dicha obra y braças que en ella vbiere en el dicho muelle desde la parte donde se acabaron las dichas sesenta braças hasta la dicha peña redonda que es pasado el dicho rio de el Culuebro, lo qual abeys de hazer al tenor y de la manera y con las mesmas condiçiones que tomastes a hazer e hizistes las dichas sesenta braças que son las de susodichas y contenidas y por el preçio cada braça que adelante se dira, y con mas con las condiçiones siguientes y las abeys las vnas y las otras de seguir y guardar en hazer la dicha obra en esta manera:

Yten que por quanto de parte de la tierra en la dicha obra que se le da a hazer al dicho maestro hasta la dicha peña redonda ay algunas partes bacas que yendo por el dicho muelle podrían caer del abaxo y peligrar personas, que el dicho maestro sea obligado a hazer vn petril en el dicho muelle azia la tierra en las partes bacas, de vn cal y arena a su costa que sea de pie e medio de ancho e codo e medio de alto.

Yten que en la dicha obra a de azer el dicho maestro a su costa vna calçada que baxe del dicho muelle a la mar, en la parte que por los señores del Ayvntamiento de esta villa se les señalare, que a de ser de ocho braças de largo y quatro codos de ancho por arriba y çinco por el prencipio del Arenal por donde a de començar la dicha calçada, de muy buenas y grandes piedras labradas asentadas y juntas como las del dicho muelle y que para lo llano de la dicha calçada y las piedras que en ello se an de poner esta villa se las a de dar a su costa puestas junto a la dicha obra para solo el llano de la dicha calçada y el dicho maestro la ha de labrar y poner e asentar a su costa,

Yten que llegando la dicha obra al dicho rio del Culuebro a de azer en el dicho muelle vna escala de fuera para que se baxe a la mar que sea muy buena y que tenga de ancho cada paso de dos codos de ancho.

Yten que ansy mesmo llegada la dicha obra al dicho rio del Culuebro, en lo hueco que obiere entre el dicho muelle y las peñas azia la tierra lo a de allanar todo a su costa para que ally aya vn labadero y se pueda labar dentro y del dicho muelle al dicho labadero a de azer el dicho maestro otra escala para baxar por ella que sea cada paso de ancho de los dichos dos codos de ancho.

Yten que en el dicho rio del Culuebro a de azer el dicho maestro en el dicho muelle y obra tres o quatro ojos o aberturas con piedras grandes y enteras de largo de cada vna vn codo de alto e otro codo de ancho, para que baya por los dichos ojos e aberturas y corra la agua del dicho rio, yziendose los dichos ojos e aberturas a pareçer de los dichos señores del dicho Ayvntamiento, e fuera de los ojos an de quedar vnas piedras grandes asentadas bien a la larga por las dos partes para que se pueda labar en ellas.

Yten que al dicho maestro se le aze franco y libre de todos los derechos que deba de la entrada, propio desta villa, del vino y sidra que truxere durante el tiempo en que a de azer e acabar la dicha obra truxendose para mantenimientos suyos y de sus ofiçiales que tubiere y entendieren en la dicha obra, manyfestandolo a los señores del Ayuntamiento de esta villa y que lo trae para lo dicho, y que los arrendadores no le puedan pedir los derechos de lo que de lo dicho truxere.

Yten que por cada braça de la dicha obra del dicho muelle que ansi a de azer desde donde se acabaron las dichas sesenta braças hasta la dicha peña redonda, esta villa dara y a de dar al dicho maestro beynte y tres ducados que montan ocho mill y seysçientos y beynte e çinco maravedis, sin que por azer la dicha calçada y baxada arriba dicha y las dichas escalas y labadero y ojos e aberturas que a de azer en el dicho rio del Culuebro como arriba se dize no se le a de dar cosa ninguna por ello, sino que en todo ello entra los dichos veynte e tres ducados por cada braça de la dicha obra que asi a de azer y no mas que se le a de dar y la dicha braça se a de medir al tenor y como se contiene en las dichas condiçiones de suso declaradas con que hizo las dichas sesenta braças.

Yten que si fuere menester algunas maderas o el maste prencipal de la grua que se ba rompiendo que la villa le ha de dar la dicha grua puesta en perficïon para hazer la dicha obra e a costa de la dicha villa.

Yten que la dicha obra que ansi se da a azer y da al dicho maestro Juanes de Leziri del dicho muelle de suso declarado, la a de azer dentro de tres años primeros siguientes dandole dineros, lo que contare las sisas que en esta villa se hechan para el dicho muelle con liçençia de Su Magestad en cada vn año.

Yten que las sisas de pan y bino que esta villa echa y arrienda y echare y arrendare para el dicho muelle por virtud de la liçençia real que para ello tiene y asta la cantidad que le esta conçedida por la dicha liçençia y la que mas se conçediere para se azer la dicha obra que al presente se da a hazer al dicho maestro, se le daran al dicho maestro en cada año lo que rentaren hasta ser pagado de lo que montare la dicha obra y se le debiere de las braças della para que dello sea pagado.

Yten que esta villa le da al dicho Juanes el cay e piedra que esta hecho desde la peña grande asta la peña del recodo por lo qual se quitan dos ducados por braça, conforme lo abian mandado e aclarado los maestros canteros por lo qual no lleba mas que los dichos veinte e tres ducados por braça, de la qual dicha piedra se aproveche para el dicho muelle que ansi ha de hazer.

...(Diligencias finales)

Que fue fecha e otorgada en la villa de Laredo a dos dias del mes de henero año de mill e quinientos e sesenta e dos años, estando presentes por testigos llamados e rogados para ello Martín Sanchez de Borroto e Rodrigo del Corro e Francisco de Çarca, vezinos desta villa de Laredo, e los dichos señores justiçia e regidores e procurador general y el dicho Juanes de Leyçeri lo firmaron de sus nombres, que yo el presente escriuano doy fee que conozco heçeto el dicho Juanes de Leyçeri, que no supo firmar e a su ruego lo firmo Martín Sanchez de Borroto, testigo sobredicho. El licenciado Joan Lopez. Arnao del Hoyo Somado. García de Escalante. Juan del Hoyo Gabilan. El licenciado Villota. El licenciado de la Obra. El liçenciado Çerezeda. Juan Pérez de Puerta. Diego de Albarado. Martín de Borroto, (firmado y rubricado). Paso ante mi, Sebastian de Puerta, (firmado y rubricado).

CANTABRIA PISA LOS UMBRALES DE LA ERA DE LA AVIACION

EMILIO HERRERA ALONSO

ALGUNOS ANTECEDENTES HISTORICOS

En los ondulados arenales de Kitty Hawk, al este de la bahía de Albemarle, en Carolina del Norte, se llevaba a cabo el 17 de diciembre de 1903 el primer vuelo mecánico de la Historia: Orville, el más joven de los hermanos Wright inventores y creadores del *Flyer*, lo realizaba con aquel rudimentario artilugio de listones de fresno, tela y cuerda de piano, provisto de un motor de gasolina de cuatro cilindros y 12 c.v. El histórico vuelo —apenas un salto de 36 metros de longitud en el que no se sobrepasaron los 3 de altura, de una duración de 12 segundos— inició la era de uno de los logros más anhelados por el hombre, y el que con más celeridad se ha desarrollado, aunque todavía esté muy lejos de la perfección. Dos años más tarde, el 5 de octubre de 1905, el *Flyer 3* realizaría un verdadero vuelo, de 38 minutos de duración con un recorrido de 39 kilómetros.

Hasta 1906 no llegaría la aviación a Europa, y lo haría por medio de un hombre de diminuto cuerpo y enorme corazón, el millonario brasileño Alberto Santos Dumont, que ya había destacado en el campo de los globos y dirigibles; iniciaría sus vuelos de aeroplano en la pradera de La Bagatelle, en el parisino bosque de Bolonia, el 13 de septiembre de 1906, con pobres resultados al principio, pero siempre mejorando hasta ganar el 12 de noviembre la Copa Archdecon, con un modesto vuelo de 220 metros de recorrido y 21 segundos de duración. A partir de este histórico momento se desarrolló en Francia con gran rapidez la aviación, y el 25 de julio de 1909, Louis Bleriot, un ingeniero de 37 años, diseñador de aeroplanos y piloto n.º 1 del Aero Club de Francia, despe-gaba de Calais al amanecer, con un monoplano, y cruzaba el canal de la Mancha para tomar tierra junto al castillo de Dover, luego de 36 minutos de vuelo.

INTENTOS EN CANTABRIA QUE NO TIENEN EXITO

En Cantabria, al igual que en otros muchos lugares de Europa y América, se recibió con gran curiosidad y expectación la noticia de los vuelos realizados en los Estados Unidos y en la vecina Francia, y, en su afán por colocar a la región entre las primeras que vieran volar en España a *los más pesados que el aire*, la directiva del Círculo Mercantil de Santander proyectó el año 1909 un concurso de aeroplanos en la capital de la provincia; se pretendía realizar una competición en la que los aparatos participantes habrían de efectuar un recorrido, en circuito cerrado, que partiendo de los Arenales de Maliaño —lugar que se consideraba idóneo para campo de aviación—, pasara sobre la ciudad y la bahía, llegara al Sardinero y, desde cabo Menor, regresara al punto de partida. Tres serían los premios por los que competir: una copa y 40.000 pesetas —cantidad, a todas luces, desorbitada— para el que se clasificara en primer lugar, y dos de 5.000 para los que quedaran en segundo y tercero.

La idea, nacida en la sesión de la junta ordinaria del Círculo del día 1.º de marzo, tomó cuerpo en la de 14 de junio, acordándose que para sufragar los importantes gastos que la competición exigiría, habría de recaudarse entre los comerciantes una cuota extraordinaria, equivalente al 5 % de la contribución anual; en la misma sesión fue nombrada una comisión para que se encargara de realizar las gestiones oportunas para el desarrollo del proyecto.

En un primer momento pareció que todo iba a salir a pedir de boca; Luis Bleriot, a la sazón en Londres, prometió asistir —el premio era realmente tentador— y se ofreció para gestionar la participación de otro aviador. Era Bleriot el piloto más prestigioso de Francia, y el hombre más popular de Europa, y su popularidad llegó al cenit con su travesía del canal de la Mancha. Se estaba gestionando la asistencia de algún aviador más, cuando una serie de circunstancias adversas entre las que no fue la menos importante el desarrollo de las operaciones militares de Melilla (1), fueron enfriando el entusiasmo de los organizadores; la

(1) En la triste jornada de «el barranco del Lobo», el 27 de julio de 1909, murieron varios soldados montañeses, y en la victoria del Zoco el Jemis de Beni Bu Ifrur, el 30 de septiembre, perdió gloriosamente la vida el general campurriano, Darío Díez Vicario.

recaudación fue menor de lo que se esperaba, Bleriot se excusó sin dar demasiadas explicaciones, los contratos con otros aviadores no llegaron a formalizarse, y el Círculo Mercantil hubo de abandonar su ilusionado proyecto, transcurriendo aquel 1909 —el año en que la Aerostación Militar española actuó por primera vez en campaña— sin que en Santander se realizaran los vuelos que habrían hecho de Cantabria la pionera del vuelo mecánico en España, ya que hasta febrero del año siguiente no se voló en nuestra patria.

LOS AVIADORES PEIRAT Y PASCAL

Pasada la oportunidad de aquel año, y superado el desencanto que entre los santanderinos dejara el fracaso del proyecto, desde las primeras semanas de 1910 se comenzaron las gestiones para lograrlo en éste, llevándose a cabo una campaña de propaganda por toda la península; Julien Mamet, el aviador francés que el 11 de febrero había realizado en el hipódromo de Casa Antúnez, en Barcelona, el primer vuelo de aeroplano de España, telegrafió proponiendo trasladarse a Santander para volar con su monoplano *Bleriot XI*, provisto de un motor *Anzani* de 25 c.v., siempre que se levantaran tribunas en el campo de vuelos, se le subvencionara con 2.500 pesetas y quedara para él el 90 % de la recaudación, destinándose el 10 % restante para los pobres de la ciudad; la Comisión rechazó el ofrecimiento del aviador francés.

A principios de julio anunció el Círculo Mercantil que estaban muy avanzadas las negociaciones para la participación de los aviadores galos, Leoncio Garnier y Paul Gilbert, siendo también probable la asistencia al festival de Mrs. Sollenave, director de la escuela de aviación de Pau. Garnier se presentó en Santander el 25, y luego de recorrer a pie unos prados situados en La Albericia, manifestó que nunca había conocido un terreno tan apropiado para la práctica del vuelo. Un accidente sufrido en la francesa localidad de Albi, mantuvo alejado de la actividad aérea a Gilbert que, en consecuencia, hubo de renunciar a participar en el certamen; así mismo, Sollenave resultó herido en un capotaje y tampoco pudo asistir a la competición; su representante, Vicente Díez Vicario, propuso a Ferdinand Pascal como sustituto, diciendo que «haría diabluras con su aeroplano». Garnier, dando unas confusas explicacio-

nes, informó que no podría desplazarse a Santander, por lo que fueron comisionados Madrazo y Riva, directivos del Círculo Mercantil, para que se trasladaran a Pau a entrevistarse con Pascal que les hizo creer que era un aviador de mucha experiencia que había realizado con gran éxito numerosos vuelos en distintos lugares de Francia, logrando que le contrataran, lo que no fue difícil, dado que los comisionados santanderinos estaban influenciados por las manifestaciones de Díez Vicario; en Etampes establecieron contacto con Henri Peirat, otro piloto con el que también llegaron a un acuerdo para su participación en la *Semana Aérea* de Santander; formalizados los correspondientes contratos, ambos aviadores quedaban obligados a volar los días, 14, 15, 17 y 18 de agosto, realizando vuelos dos veces cada uno de los días; las pruebas que habrían de efectuarse serían: *lanzamientos* (despegues), *giros*, *evoluciones*, *altura*, *duración*, *estabilidad* y *aterrajes* (tomas de tierra).

Llegaron oportunamente a Santander los aviadores, y dos días más tarde, también por ferrocarril, los aviones, dos monoplanos *Bleriot XI*, con motor rotativo *Gnôme* de 50 c.v. Casi toda la ciudad acudió a La Albericia para presenciar como se montaban los aparatos, los primeros que se veían en Cantabria. Peirat, enfundado en un buzo color garbanzo, armaba el suyo, mientras que Ferdinand Pascal, impecable en su deportivo traje de cheviot gris, con gruesas medias de lana, vigilaba el montaje del suyo, acompañado por su esposa, una elegante parisina, bella y muy joven «con el *sprit* característico y peculiar de las francesas».

Aunque el 14 los aviones estaban listos, o al menos esto parecía, y los demás detalles estaban acabados, dado que aquella tarde se celebraba en Santander la corrida de toros de la Beneficencia, para no restar espectadores a aquélla y malograr su propósito, se aplazó para el día siguiente el comienzo de la *Semana Aérea*.

Los aviadores, por otra parte, aseguraban que no podrían volar si el viento tenía una fuerza superior a 10 kilómetros por hora, porque, en palabras de Pascal, «es el viento el único, verdadero maestro, director y responsable», y dado que en aquellos días era bastante irregular, con el fin de evitar a los santanderinos la molestia que significaría subir a La Albericia corriendo el riesgo de que los vuelos estuvieran suspendidos, se comunicó a través de la prensa una clave de banderas que, según fuera el color de la que ondeaba en el balcón del Círculo Mercantil, en pleno paseo del Muelle, blanco, amarillo o negro, significaría respectivamente, que se celebrarían vuelos, era dudoso que los hubiera, o quedaban sus-

pendidos, en el caso de que la fuerza del viento fuera menor de 10 kilómetros por hora, estuviera comprendida entre 10 y 15, o sobrepasara esta última cifra.

LOS PRIMEROS VUELOS

El 15 de agosto amaneció un día espléndido; ni una nube en el cielo ni el menor soplo de aire en la atmósfera; la bandera que lacia pendía en el asta del Círculo Mercantil, era blanca; las localidades se vendieron rápidamente (2), y a las 3 de la tarde La Albericia presentaba el aspecto de una romería trasmerana; las meriendas (3), así como los refrescos y cervezas que avisados industriales se habían apresurado a llevar al todavía inédito aerodromo, se agotaron antes de que se iniciaran los preparativos de los vuelos; el público fue informado de que Peirat no podría volar, pues no habían podido ser reparadas las averías sufridas por su aparato en el viaje por ferrocarril, pese a la actividad desplegada en el taller de carruajes de Galdona que se encargó de las reparaciones a lo largo de los días que duró el festival. Varios jóvenes, entre los que se encontraba el que pocos años después sería notable aviador, Juanito Pombo, pretendieron volar con los aviadores, pero el jurado lo prohibió categóricamente.

Poco después de las 6, ya mediada la tarde (4), fue sacado del cobertizo el *Bleriot* de Pascal, marchando junto a él el aviador que llevaba en la mano una gorra gris y unas gafas protectoras; una brisa del norte soplaba tan ligera que no bastaba para desplegar las banderolas y gallardetes que adornaban las tribunas; colocado el aparato en el extremo sur del campo, Ferdinand Pascal saludó al jurado y al público y ocupó el sillín de su avión. Ante una extraordinaria expectación que mantenía en un raro silencio a aquella gran multitud, arrancó el motor y, pocos segundos después empezó a rodar el airoso monoplano; aún no había

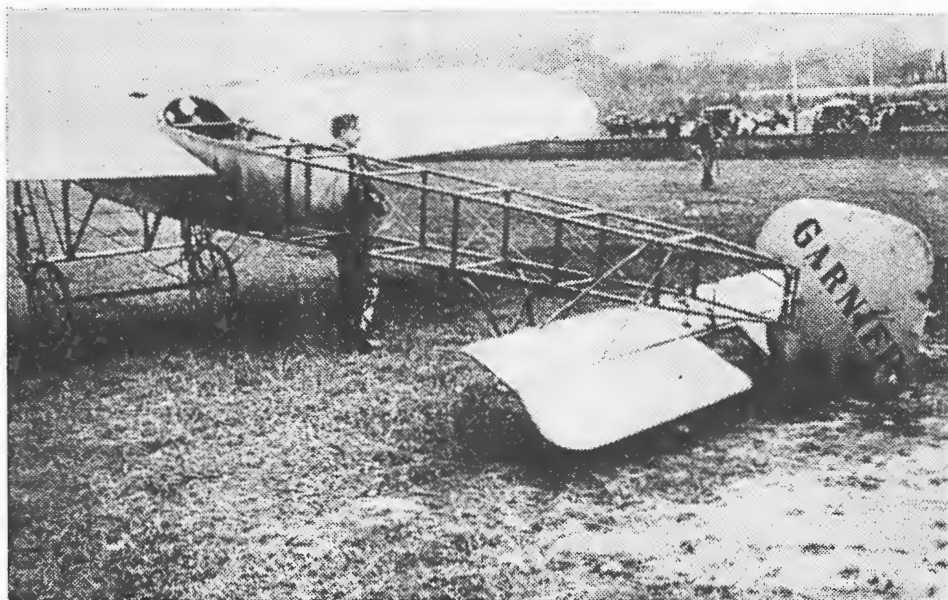
(2) Los precios de las localidades, eran: Palco, 45 ptas.; silla de pista, 6 y 5; sin asiento, 4; general, 1 pta.

(3) Se anunciaba en la prensa que por 1,50 ptas. «se facilitará al público merienda completa de vino de marca, conserva fina al estilo francés, pan y postre».

(4) Un célebre aviador de la época, aseguraba: «no se vuela bien hasta que el sol se pone rojo».



Ferdinan Pascal, con su monoplano *Bleriot XI*, durante su vuelo desde la Albericia al Sardinero, el 12 de septiembre de 1910.



El *Bleriot XI* de Garnier, en La Albericia, en 1912.

adquirido velocidad suficiente para abandonar la tierra, cuando, ante el desencanto del público, se paró; un par de minutos más tarde intentó de nuevo Pascal el *lanzamiento*, y aunque adquirió una velocidad bastante mayor, tampoco tuvo éxito. Algo después de las 6 y media, tras fracasar en un tercer intento, el aviador se apeó del aparato. El público, sintiéndose defraudado y lleno de indignación, silbaba amenazadoramente, por lo que la fuerza pública rodeó el improvisado hangar y los aparatos para protegerlos; el alcalde ordenó que se devolviese el importe de las entradas, y el jefe de la Guardia municipal se incautó de la taquilla y procedió a realizarlo. El aviador, muy abatido, trataba de disculparse achacando su fracaso a haber estallado un cilindro, por lo que miembros del jurado recorrieron el campo, comprobando la veracidad de lo manifestado por Pascal, al encontrar entre la hierba fragmentos de acero. Se levantó un acta en la que se reconocía la buena fe de los aviadores, y éstos, para eliminar posibles suspicacias, firmaron un documento por el que cedían, en el caso de que no llegaran a volar, sus aeroplanos al Círculo Mercantil.

El 17 se llevó a cabo una demostración para autoridades e invitados; Pascal intentó por dos veces irse al aire con el monoplano de Peirat —ya totalmente reparado—, sin conseguir separar las ruedas del suelo; el aviador atribuyó el doble fracaso a su desconocimiento del aparato. Fue Henri Peirat quien entonces lo intentó, logrando despegar y alcanzar una altura de poco más de 3 metros, pero con poco o ningún control, ya que el aeroplano se le fue a la derecha, pasó sobre los palcos, rozándolos, y al tratar el piloto de corregir el derrape, dio una guiñada el *Bleriot* y cayó sobre las tribunas, por fortuna bastante vacías, ocasionando heridas de poca consideración al presidente de la junta vecinal de San Román, José Ruiz Martín; Peirat no sufrió daño alguno, pero no le ocurrió lo mismo al aeroplano que, con averías en la cola y con la hélice hecha astillas, hubo de regresar al taller de Galdona. De hecho, pese a su pobre resultado, fue éste el primer vuelo realizado por un aeroplano en Cantabria.

La impresión que de la actuación de ambos aviadores se podía sacar era que, tanto uno como otro, estaban aprendiendo a volar en Santander. Ya no quedaba ningún aparato en vuelo, y hubo de esperarse a que ambos fueran reparados; el gobernador civil, ante el riesgo que parecían presentar, prohibió los vuelos públicos hasta tanto que los aviadores hubieran realizado pruebas satisfactorias en su presencia o en la

de persona delegada; el jurado, por su parte, ante la situación creada por los repetidos fracasos, y tratando de que no se repitiera la necesidad de tener que devolver al público el importe de las entradas, exigió a los aviadores que realizaran un vuelo que probara que sabían volar; Ferdinand Pascal realizó la prueba el día 25, «volando en forma brillante y por completo satisfactoria», realizando un tramo rectilíneo de 25 segundos de duración y casi 500 metros de longitud.

El 27, día en que el viento estaba algo racheado, realizó otro vuelo Pascal; según un reportero del momento, «el aparato se deslizó patrocinado por Mr. Pascal...», y terminó «aterrando» en un prado colindante con el que ya podía llamarse con propiedad, campo de aviación, de bastante pendiente ascendente, lo que sumado a haber entrado el aeroplano con un marcado ángulo de picado, hizo del contacto con el suelo un verdadero choque en el que se deformó el tren de aterrizaje y la parte derecha de la célula. Ya los aparatos conocían perfectamente el camino de La Albericia al taller de Galdona.

POR FIN SE VE VOLAR EN SANTANDER

Cuando días más tarde, hélice y célula estuvieron reparadas, se probó la tracción del motor con el dinamómetro, estando éste sujeto al aparato y a una estaca fija en el suelo; marcó 110 kilos que se consideraron suficientes para que pudiera despegar el aeroplano.

El jueves 8 de septiembre, en una preciosa tarde de finales de verano en la que a medida que aquélla iba cayendo lo hacía el viento con ella, realizó Pascal un vuelo que dejó indeleble memoria en los miles de santanderinos que por primera vez contemplaban, verdaderamente, el vuelo de un aeroplano.

Pascal efectuó el lanzamiento desde el ángulo suroeste del campo, orientado en la dirección más larga de éste; la maniobra resultó muy vistosa, ya que, apenas recorridos 50 metros, las alas, agarradas al aire vencieron a las ruedas y el aparato despegó; aún quedaron aquéllas girando durante un rato, como si quisieran volver a recuperar el contacto con la hierba, pero el motor en complicidad con las alas, las fue apartando más y más de la tierra y el aparato se fue elevando solemnemente, cayendo —sin duda por efecto del *par motor*— suave pero progresivamente hacia el lado izquierdo, alteración que supo corregir a tiempo el avia-

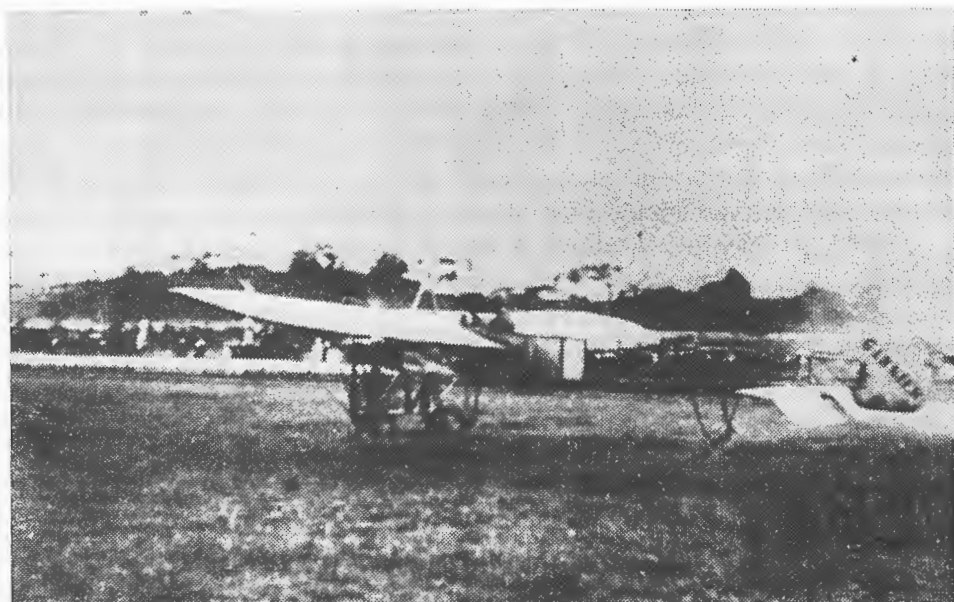
dor alabeando las alas, aunque debió de hacerlo con alguna más energía de la necesaria, pues el aeroplano se inclinó al lado contrario, sobrepasando la posición de equilibrio; de nuevo se pasó el piloto al corregir, creando una situación de balanceo que sólo cesó al iniciar Pascal un viraje a la izquierda para dar en este sentido una vuelta completa sobre el perímetro del campo de vuelo, cerrando el circuito y sobrepasando el punto de partida. El público, que veía al veloz aparato pasar sobre sus cabezas a una altura de 40 metros, aplaudía con entusiasmo y gritaba alborozado, siguiendo con gran emoción todas las evoluciones del monoplano que, a continuación de un tramo rectilíneo y en descenso, tomaba tierra dentro del aerodromo en el punto que el propio Pascal había previamente designado para ello. La duración total del histórico vuelo fue de un minuto y 47 segundos, y el recorrido de unos 1.500 metros.

El domingo, 11, se congregaron en La Albericia y sus alrededores más de 25.000 personas que aprovecharon así la festividad del día; como en ocasiones anteriores, y mientras se esperaba el comienzo de los vuelos, se celebraron pruebas atléticas —lanzamiento de disco, salto con pértiga y carrera de 6.000 metros—; a las 6 y 20 con el aire en calma, Pascal realizó un vuelo en circuito, de una duración de dos minutos, y a 60 metros de altura, siendo muy aplaudido por la multitud congregada en el que ya llamaban aerodromo. Peirat, luego de un intento frustrado, llevó a cabo un corto vuelo; tenía éste para los santanderinos un interés especial, por llevar el aparato una hélice construida en Santander, en el taller de Galdona; habría sido fabricada con madera de nogal del país, con arreglo a las especificaciones del sistema «Normale», y, pese a ser la primera que se construía en aquellos talleres, y a que las prisas con que hubo de terminarse obligó a emplear para el forro un tejido poco adecuado y no permitió realizar el barnizado y pulimentado con la perfección que hubiera sido de desear, dio un excelente resultado; el aeroplano despegó con facilidad y ascendió con un ángulo de ataque pronunciado, hasta que, parado el motor a consecuencia de la rotura de una tubería de conducción de combustible, hubo Peirat de aterrizar, haciéndolo con toda felicidad dentro del aerodromo.

El siguiente día, lunes, un verdadero acontecimiento aeronáutico entusiasmó a los santanderinos que ya empezaban a saber paladear el espectáculo aéreo; la junta organizadora del festival decidió ofrecer a Pascal —Peirat ya se había visto que tenía muy poca idea de lo que era volar— un premio de 1.000 pesetas si desde La Albericia llegaba al Sar-



Leoncio Garnier con su esposa, en La Albericia, ante su monoplano.



Leoncio Garnier despegando en La Albericia, el 5 de julio de 1912.

dinero; decidido a hacerse con los 200 duros, despegó el francés y como una flecha, se lanzó hacia Cueto; el público dudaba entre salir corriendo tras de él o esperar a que regresara al aerodromo, pero su mecánico no lo dudó, y montado en una bicicleta que pidió prestada, salió pedaleando con entusiasmo en pos de su piloto. Al llegar Pascal a Cabo Menor, buscó el lugar más adecuado para aterrizar, y viendo la hermosa superficie de la segunda playa, a la sazón en marea baja, tomó tierra con toda suavidad y gran seguridad en la arena endurecida por la humedad. El vuelo había durado 7 minutos, y en él había recorrido Ferdinand Pascal unos 7 kilómetros, a una altura de 150 metros.

Con esta travesía quedó cerrado este primer episodio aeronáutico con el que Cantabria cruzaba los umbrales de la era de la aviación, no pudiendo decirse con justicia que los santanderinos hubieran quedado satisfechos; realmente, los escasos y cortos «saltos» de Peirat, y los premiosos y pobres vuelos de Pascal, únicamente habían dejado entrever lo que la nueva actividad —arte, técnica, ciencia y deporte— era, pero quedaba sembrada la semilla de una afición por el vuelo que llegaría a situar a La Montaña entre las regiones de España más destacadas en esta materia; no obstante, pasarían dos años antes de que de nuevo se viera volar en Cantabria.

SE PREPARA LA SEMANA AERONAUTICA

Fue en 1912 cuando al aproximarse el verano, la Comisión Municipal de Festejos, y la Cámara de Comercio, emprendieron la tarea de organizar una *Semana Aeronáutica*, y para ello se pusieron en contacto con dos de los aviadores más calificados del momento: Leoncio Garnier, francés que residía en San Sebastián, y Pierre Lacombe, también transpirenaico, que ostentaba el *record* de España de «altitud», por haberlo establecido pocas semanas antes en Barcelona, y que se proponía batir su propia marca en Santander, para lo que solicitaba que estuvieran presentes en La Albericia durante sus vuelos, los delegados del Real Aero Club; pretendía asimismo Lacombe ser nombrado director de la escuela de aviación que se pensaba instalar en la capital de Cantabria. Estaba previsto que participara también en la *Semana*, Gabriel Dinten, un mecánico francés avecindado en Santander desde varios años atrás, conductor del automóvil de Pedro Acha que poseía el permiso de conducir

n.º 1 expedido en Santander en 1907. Había realizado Dinten un breve aprendizaje de piloto el año anterior en Chateaufort, y a su regreso de Francia había construido un monoplano del tipo *Bleriot* al que había equipado con un motor *Anzani* de 50 c.v.; el aparato aún no había sido experimentado. Los años de residencia de Gabriel Dinten en Santander —que ya pasaban de tres— y el haberse construido en la ciudad el aeroplano, hacían que su participación en la *Semana Aeronáutica* diera a ésta un cierto regusto regional.

Para mejorar las características del campo de La Albericia, se realizaron en él importantes obras: se levantó un hangar de 22 metros de frente, 13 de fondo y 5 de altura, capaz para unos cinco aeroplanos, todo él construido de ladrillo sobre cimientos de mampostería, con el piso adecuadamente levantado para prevenir inundaciones; se apisonó una pista de 900 metros de longitud por 100 de anchura, y se levantaron tribunas para autoridades, jueces y público, estas últimas con capacidad para casi 10.000 personas.

METEORICA VIDA AERONAUTICA DE GABRIEL DINTEN

El lunes, 1.º de julio, el aparato de Garnier, un precioso monoplano, *Bleriot XI* con motor rotativo *Gnôme* de 45 c.v., llegado por ferrocarril dos días antes, se encontraba en La Albericia convenientemente montado. El jurado decidió que ese día se realizara una prueba con el monoplano de Dinten; el motor había sido probado el día anterior, sujetando a una estaca fija en el suelo una de las anillas del dinamómetro, fijando la otra a la cola del aeroplano y haciendo girar el motor a 1.200 revoluciones por minuto; había dado una tracción de 125 kilos, suficiente para que el aparato pudiera despegar.

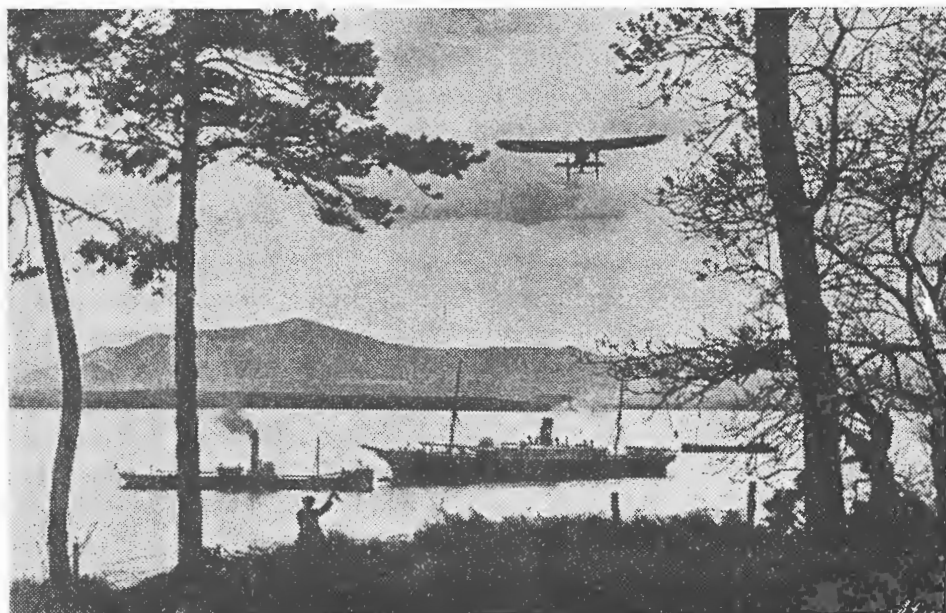
La prueba en vuelo se hubo de retrasar por el mal tiempo al día siguiente, 2, que aunque amaneció con viento arrachado y fuertes chubascos, alrededor de las 8 y media de la mañana amainó el viento al tiempo que se abrían grandes claros en el cielo. Dinten sacó su aeroplano del hangar y lo situó en la pista, poniendo a continuación en marcha el motor, en presencia de técnicos de la Comisión de Festejos; *no iba redondo* aquél cuando comenzó el avión a rodar, dando la impresión, al iniciar Dinten la carrera de despegue, de que no alcanzaba el máximo de revoluciones, tardando el aparato en irse al aire; se veía al piloto lu-

chando para levantarlo del suelo actuando sobre el timón de profundidad, pero al no tener suficiente velocidad, el monoplano no despegaba; finalmente logró Dinten que las ruedas abandonaran la hierba, y el aparato, muy bien equilibrado, inició la subida; parecía que ya iba bien el motor, pero cuando el *Bleriot* iniciaba un viraje a la izquierda para evitar los árboles que al final del campo se alzaban, llegó a los espectadores la visión de unas fumaradas blancas, y poco después se oyeron desde el suelo unas falsas explosiones seguidas del amenazador silencio del motor definitivamente parado, viéndose al monoplano que, descendiendo con un fuerte ángulo de picado, chocaba contra una tapia que no pudo salvar, destrozándose en el golpe toda la parte delantera del aparato, la hélice que saltó hecha astillas y el plano izquierdo que resultó arrancado del fuselaje. Gabriel Dinten, aunque salió ileso del percance, desapareció del panorama aeronáutico de Cantabria cuando estaba a punto de entrar en él, pues aunque trató de adquirir otro aeroplano (5), nunca llegó a hacerlo.

LOS PRECIOSOS VUELOS DE GARNIER

Aquel día empeoró el tiempo poco después de producirse el accidente que acabó con el primer aeroplano construido en Santander, por lo que los vuelos fueron suspendidos, y, en consecuencia, Garnier no voló como estaba previsto; al día siguiente, el miércoles, 3, aunque la atmósfera seguía revuelta y el jurado consideraba los vuelos suspendidos, el aviador francés se trasladó por la tarde a La Albericia acompañado por su elegante esposa y un grupo de amigos, sacó del barracón su aparato y realizó dos vuelos, el primero, a las 6 de la tarde, sobre El Alta y San Román, a unos 60 metros de altura, y el segundo, una hora después, alcanzando una altitud de 200 metros y «aterrando con la suavidad de una paloma», según un reportero de la época. El viernes, 5, segundo día oficial de vuelos, Leoncio Garnier, a 600 metros de altura, sobrevoló la ciudad entrando por encima de la huerta de los Escalante, y por el Muelle y San Martín llegó a La Magdalena, realizó unos viajes sobre las ya

(5) En *El Cantábrico* del lunes, 15 de julio de 1912, se publicó un aviso en el que «el aviador» Gabriel Dinten buscaba socio con 15.000 pesetas «para adquirir un nuevo aparato». No debió de encontrarlo.



Leoncio Garnier sobrevuela la bahía de Santander, el 5 de julio de 1912.



El *Deperdussin* de Pierre Lacombe, despegando el 8 de agosto de 1912, en La Albericia.

muy avanzadas obras del palacio real, alcanzó cabo Mayor y por encima del paseo del Alta regresó al aerodromo donde, tras dos muy amplias vueltas de «carroussel» y un planeo perfecto, aterrizó. El segundo vuelo fue muy corto, pues apenas acababa de despegar, comenzó a llover, pero el tercero, con el aire completamente en calma y las nubes, altas, «Garnier tomó carrera y subió a una altura enorme, realizando uno de los vuelos más bellos de su carrera aviatoria»; pasó por encima de Peñacastillo y Astillero, sobrevoló Pedrosa y Pedreña, cruzó la bahía y, al pasar sobre El Alta se lanzó en picado sobre la gente que, despavorida, corría creyendo que el aeroplano caía, y luego de dar dos pasadas a menos de 2 metros del suelo, se elevó «describiendo una bella curva» y marchó a San Román y Soto de la Marina, regresando al aerodromo donde, tras tocar la hierba con las ruedas y hacer *motor y al aire*, voló de nuevo sobre Peñacastillo y tomó definitivamente tierra en La Albericia. El vuelo había durado 13 minutos, y en él había alcanzado Ganier 700 metros de altitud.

Estos vuelos del aviador francés ya lo eran verdaderamente, pues los cortos y apurados saltos dados por Ferdinand Pascal dos años antes, el más largo de los cuales no había pasado de 7 minutos, únicamente habían servido —además de para dar motivo a manifestaciones del ingenio santanderino— para abrir el apetito de los montañeses en materia de aviación.

LACOMBE CIERRA LA SEMANA QUE DURO UN MES

Pierre Lacombe, cuya participación no pudo tener lugar en julio por haberse visto obligado a retrasar el viaje a causa de dificultades económicas, logró que le prestaran los 1.900 francos que precisaba para rescatar el motor de su aeroplano, de la casa francesa donde lo tenía en reparación, y se presentó en Santander el 2 de agosto, llegando el mismo día su aparato, un monoplano *Deperdussin* con motor *Gnome* de 50 c.v. Realizó su primer vuelo, un hermoso vuelo, el 3; el día había amanecido lluvioso, pero esto no arredró a Lacombe que se elevó a 800 metros —todo lo que el techo de nubes le permitió— y realizó un vuelo muy vistoso; inmediatamente del despegue se dirigió al sur cruzando la bahía por Parayas y Pedrosa, voló hasta Pedreña, cruzó de nuevo por El Puntal y La Magdalena, y, por Cueto, San Pedro del Mar y Soto la Marina llegó a

Lienres, viró sobre las dunas y regresó a La Albericia donde tomó tierra luego de 18 minutos de vuelo. El día 8 realizó dos vuelos, sufriendo al final del segundo la rotura de la hélice; sustituida ésta, voló el lunes, 12, durante 20 minutos sobre Santander, Pedreña, la isla de Mouro, el Sardinero y Las Llamas, rompiendo en el aterrizaje una rueda de su *Deperdussin*. Con estos vuelos se dio por terminada la que, proyectada como *Semana de Aviación*, había durando treinta y un días.

Cantabria había entrado en la era de la aviación cuyos umbrales pisaba con buen pie como se vería pocos meses más tarde, con la presencia en su cielo de alas gobernadas por manos de aviadores de la tierra.

CARACTERISTICAS DE LOS PRIMEROS AVIONES QUE VOLARON EN CANTABRIA

BLERIOT XI	
DIMENSIONES	PRESTACIONES
Envergadura 10,30 m.	Velocidad máxima 115 Km./h.
Longitud 8,50 m.	Techo 4.500 m.
Altura 2,50 m.	Tripulación 2 personas
Superficie alar 19,00 m ²	MOTOR
Peso al despegue 350 Kg.	Rotativo, Gnôme de 50 c.v. (1)
Carga alar 18,42 Kg./ m ²	

1.—El *Bleriot XI* de Dinten tenía motor *Anzani* de 50 c.v. y el de Pascal, *Gnôme*, de 45 c.v.

DEPERDUSSIN «B»	
DIMENSIONES	PRESTACIONES
Envergadura 8,50 m.	Velocidad máxima 110 Km./h.
Longitud 7,00 m.	Techo 4.000 m.
Altura 2,40 m.	Tripulación 1 persona
Superficie alar 14 m ²	MOTOR
Peso al despegue 370 Kg.	Rotativo, Gnôme de 50 c.v.
Carga alar 26 Kg./m ²	

FUENTES CONSULTADAS

ENCICLOPEDIA DE AVIACION Y ASTRONAUTICA (tomos 2, 3 y 8), Madrid 1972.

Gomá Orduña, José. HISTORIA DE LA AERONAUTICA ESPAÑOLA (tomo I) Madrid, 1946.

Sánchez González, Fermín. ARCHIVO DEPORTIVO DE SANTANDER. Santander, 1948.

Publicaciones periódicas especializadas: HERALDO DEPORTIVO, AEREA, ICARO, STADIUM, AVIACION, ESPAÑA AUTOMOVIL Y AERONAUTICA, ALAS.

Publicaciones periódicas generales: BLANCO Y NEGRO (Madrid), EL CANTABRICO (Santander), LA ATALAYA (Santander), EL DIARIO MONTAÑES (Santander), ABC (Madrid), MUNDO GRAFICO (Madrid).

CONTRIBUCION AL CONOCIMIENTO DE LOS MAMIFEROS MARINOS
DE LAS COSTAS DE CANTABRIA

I.—CETACEOS

GERARDO GARCÍA-CASTRILLO RIESGO

INTRODUCCION

El estudio de esta fauna marina en Cantabria ha sido muy precario. Pocos investigadores se han ocupado de la misma, siempre de forma marginal y en muchos casos ocasional. Por lo tanto los datos citados no pueden sufrir tratamientos matemáticos, ya que la frecuencia de los datos no es equivalente a lo largo de todos los años.

Las primeras notas científicas se deben a Graells (1870 y 1890) y A. González de Linares (1891). Posteriormente autores como Casinos y Vericard (1976), Cendrero (1976 y posteriores) y Casado (1981) han ido recopilando las citas que ocasionalmente llegaban a sus oídos. Por otro lado Rafael González Echegaray en su obra «Balleneros de Cantabria» nos muestra toda la historia de esta actividad comercial en estas costas desde el siglo X, aportando algunas citas.

De todo ello se desprende, que es necesario plantear adecuadamente una estrategia para conocer realmente esta fauna marina del Cantábrico.

Actualmente el Museo Marítimo del Cantábrico en colaboración con numerosas entidades, como el Laboratorio Costero de Santander del I. E. de O., la Guardia Civil, las Comandancias de Marina, los pescadores y miembros de sociedades naturalistas, va registrando todas las citas, tanto de varamientos, como de avistamientos en la mar que se van sucediendo a lo largo del año. Gracias a esta colaboración se están recopilando mayor número de datos cada año. Lo que no quiere decir que existan más cetáceos, sino que se controla mejor la costa.

Consideraciones biogeográficas del Cantábrico.

Debemos puntualizar que los conceptos de territorios o zonas biogeográficas, fácilmente aplicables a numerosas especies, no lo son estrictamente el caso que nos ocupa y más concretamente a los cetáceos de instintos migradores. Aunque la mayoría de ellos muestran una querencia a habitar determinadas aguas, que se pueden clasificar por su temperatura superficial, distancia a la costa y profundidad; de modo que podemos hablar de especies costeras, marinas, oceánicas, de aguas frías, templadas, subtropicales o tropicales.

En el Cantábrico y Golfo de Vizcaya se dan las condiciones necesarias para la presencia de especies costeras, marinas y oceánicas, con una mayor probabilidad de las dos primeras. Con respecto a la temperatura superficial del agua, estas zonas conservan un carácter estival hasta muy entrado el año, y la regresión total de aguas cálidas no se realiza hasta el mes de enero, con el aislamiento de una gran masa de agua más cálida y salada situada a 50 metros de profundidad entre Arcahón, San Juan de Luz y Santander.

Las temperaturas medias anuales son:

Galicia: 16° Cantabria - País Vasco: 17° Costas Bretonas: 13°

En Cantabria se dan los siguientes valores medios a lo largo del año:

enero 12°	abril 12°	julio 19°	octubre 17°
febrero 11,5°	mayo 14,5°	agosto 20°	noviembre 15°
marzo 11,5°	junio 16,5°	septiembre 19°	diciembre 13°

Durante el mes de julio se da el máximo térmico de toda la zona del Golfo frente a Cabo Ajo.

De modo que frente a las costas de Cantabria pueden navegar especies cuyas querencias térmicas se acerquen a los valores registrados.

CATALOGO DE ESPECIES:

Orden *MISTICETI*

Familia *BALAENOPTERIDAE*

Género *Balaenoptera* Lacépède, 1804.

Balaenoptera acutorostrata Lacepede, 1804.

Hist. Nat. des Cetac.: 37.

Balaena rostrata Fabricius, 1780.

Fauna Groenl.: 40.

Distribución y hábitat:

Ampliamente distribuida por todos los océanos, se reconocen tres subespecies:

B. a. acutorostrata en el Atlántico Norte.

B. a. davidsoni Scammon, 1872 en el Pacífico Norte.

B. a. bonaerensis Burneister, 1867 en el hemisferio sur.

Suele encontrarse en aguas con una temperatura superficial de 5 a 10 grados centígrados.

Es una especie costera, marina y ocasionalmente oceánica, generalmente se la observa entre la costa y las tres millas.

Citas en Cantabria:

Fisher (1881) refiere el avistamiento de dos ejemplares frente a las costas de Santander y el varamiento de otros tres.

Rioja (1907) habla en las reuniones de la Real Sociedad de Historia Natural sobre unas fotografías, que actualmente se conservan en los archivos del Museo Marítimo del Cantábrico, tomadas a una hembra de 300 cm., cuyo esqueleto fue enviado al Museo Nacional de Ciencias Naturales, según refiere Cabrera (1914) posteriormente.

El 20 de marzo de 1978 vara un ejemplar en Santoña, sin conocerse el sexo, dándose una talla de 400 centímetros.

La última cita corresponde a una hembra de 461 centímetros varada en la playa de Fonfría (Ruiloba) el 13 de enero de 1981, cuyo esqueleto se expone actualmente en el Museo Marítimo del Cantábrico.

Graells (1890) cita el varamiento de otro ejemplar de esta especie en la playa de Ajo el día 15 de abril de 1880, en base a unas cartas del cura párroco de esa localidad y otras de los pescadores de Laredo, cuyas indicaciones parecen coincidir con las características de esta especie. En «El Atlántico» de fecha 19 de abril de 1880, aparece la noticia del varamiento de un monstruo en la citada playa, Cabrera (1914) nos indica que en el Museo Nacional de Ciencias Naturales de Madrid existe un cráneo de cetáceo, que corresponde a dicho ejemplar y que en realidad es de la especie *Megaptera novoaengliae*. Sobre este tema G. Echegaray (1978) asegura que el ejemplar de Ajo fue llevado a dicho Museo, como se desprende de las citadas cartas. Este mismo autor cita que en 1907 un carabinero mata a tiros un ballenato de tres metros cerca de Cabo Menor y que probablemente sea el descrito por Rioja en sus fotografías, aunque en las mismas no se aprecian ningún tipo de herida o impacto de bala, lo que nos hace suponer que sean dos ejemplares diferentes.

Nombre vulgar de Cantabria:

Se la conoce como *ballenato*. Los pescadores las describen ballenas pequeñas o crías de otras.

Balaenoptera borealis Lesson, 1828.

Hist. Nat. Cétacés: 342.

Balaena laticeps Gray, 1846.

Zoo, Ereb & Terr: 20.

Distribución y hábitat:

Cosmopolita en todos los océanos, excepto en aguas tropicales y polares.

Se distinguen dos subespecies, la menor o enana, *B. b. borealis* en el hemisferio norte, entre los paralelos 21 al 72 y en la zona de influencia de la corriente del Golfo.

Especie costera y marina, generalmente en aguas profundas y con una temperatura superficial entre los 5 a 30 grados centígrados.

Existen citas en Galicia, Portugal, Francia e Islas Británicas, pero ninguna en el Cantábrico.

Balaenoptera physalus (Linneo, 1758).

Balaena physalus Linneo, 1758.

Sys. Nat. (X): 75.

Balaenoptera physalus Gray, 1846.

Zool. Ereb & Terr.: 18.

Distribución y hábitat:

Especie migradora por todos los océanos, rara en aguas tropicales o cerca de las zonas polares heladas.

Se distinguen dos subespecies según el hemisferio, el norte está ocupado por la *B. p. physalus*, con cuatro poblaciones, la más cercana se sitúa en el Atlántico este, desde Noruega e Islas Feroes hasta las Canarias.

Citas en Cantabria:

En alta mar se han tenido tres avistamientos:

El 22 de agosto de 1977 un ejemplar a 43° 48' N 2° 55' W según cita Cendrero (1979). El 6 de agosto de 1980 J. L. Cort nos comunica de dos ejemplares de entre 10 a 12 metros a 43° 50' N 3° 15' W. Otro ejemplar aparece en 1983 a 44° 20' N 2° 7' W.

Mientras que en la costa se tienen los siguientes varamientos:

Una hembra de 24 metros a la deriva de Cabo Mayor, fue remolcada y varada en la playa del Sardinero (Santander) el 3 de junio de 1898. En los periódicos de la época se refleja la noticia, así la dan: «El Aviso» los días 3 y 4 de junio de 1898, «El Cantábrico» los días 4, 5, 8 y 19 del mismo mes y año, e igualmente el «Boletín de Comercio» y la «Atalaya» los días 4 y 9 respectivamente. G. Echegaray (1978) habla de un ejemplar de *B. musculus* de 24 metros que fue capturado muerto y remolcado por el vapor pesquero «León Victoria» hasta el Sardinero el 18 de junio de

1898, varando al día siguiente sobre la playa en la bajamar; esta cita corresponde realmente a la hembra anteriormente citada, cuyo esqueleto está expuesto en el Museo Martítimo del Cantábrico, se tiene además una buena documentación fotográfica realizada por D. Augusto G. de Linares y D. Rioja, cuyos negativos se conservan en el archivo del citado museo.

Casinos (1978) cita un varamiento el 3 de junio de 1896 en base a Jiménez de Cisneros (1896), indicando que su esqueleto se conservaba en la Estación de Biología Marítima» en Santander, pero de cuyos restos no se ha tenido noticia.

Cabrera (1914) cita otro varamiento en 1897 con los mismos datos de la hembra anterior, con lo cual puede considerarse como la misma cita.

Nombre vulgar de Cantabria:

Los pescadores mayores las denominan *ballenas*, sin distinguir la especie.

Balaenoptera musculus (Linneo, 1758).

Balaena musculus Linneo, 1758.

Syst. Nat. (X): 76.

Balaenoptera musculus Companyo, 1830.

Mém. descrip. de la Baleine echonée près de St. Cyprien: 23.

Distribución y hábitat:

Se encuentra por todos los océanos, reconociéndose tres subespecies:

B. m. musculus en el Atlántico Norte y Pacífico Norte.

B. m. intermedia Burmeister, 1871 en aguas antárticas.

B. m. breviceuda Ichihara, 1966 en el sur del Océano Indico.

Durante el verano se encuentra en áreas polares y dentro de la zona de los hielos.

Especie marina y oceánica, suele encontrarse en aguas profundas y con una temperatura superficial entre cero y veinticinco grados.

Citas en Cantabria:

Graells (1880) indica que es el misticeto más común y frecuentemente visto en nuestro litoral oceánico y mediterráneo. Visitando periódicamente todos los años las costas Cántabro-Gallegas, donde se encuentra desde abril hasta entrada la otoñada.

Rioja (1906) habla de un ejemplar de que fue remolcado a Santander en 1898, semejante cita la encontramos en Casinos (1978). Ambas citas corresponden a la hembra de 24 metros de *B. physolus*.

En el Museo Marítimo del Cantábrico existen una serie de barbas de esta especie, procedentes de la Estación de Biología Marina de Santander, pero sin conocerse realmente su origen o si pertenecieron al ejemplar indicado anteriormente, o si fueron traídas de otro lugar.

Nombre vulgar en Cantabria:

Los pescadores locales la denominan *ballena* sin distinguirla de otras especies de *Balaenopteridae*.

Género *Megaptera* Gray, 1846.

Megaptera novaeangliae (Borowski, 1871).

Balaena boops Fabricius, 1780 (no Linneo, 1758).

Fauna Groenl.: 36.

Megaptera boops Van Beneden & Gervais (1869-80).

Ostéograhie des Cétacés: 120.

Distribución y hábitat:

Especie con distribución universal, migradora. Durante el invierno en aguas tropicales, cerca de islas y costas, en el verano en aguas templadas y frías.

En el Atlántico Norte se distinguen dos poblaciones: La del este, que pasa el invierno al noroeste de Africa y migra hacia Spitzberg y norte de Noruega en verano. Y la del oeste, que habita cerca de las Antillas, migrando en verano a Groenlandia.

Especie costera, algunas veces marina y oceánica, generalmente en aguas con menos de 180 metros y con una temperatura superficial entre cero y treinta grados.

Citas en el Cantábrico:

Richard (1936) cita el avistamiento de tres ejemplares el 12 de agosto de 1903 a unas 70 millas al norte de Llanes.

Cabrera (1914) mantiene que el ejemplar varado en la Playa de Ajo el 15 de abril de 1880 (Graells, 1898), pertenece a esta especie; la describe como *M. nodosa* y afirma que es bien conocida por los pescadores del Cantábrico, o por lo menos de los antiguos balleneros.

Nombre vulgar en Cantabria:

Los pescadores locales las denominan *jubartas*.

Familia *BALAENIDAE*

Género *Balaena* Linneo, 1758.

Balaena glacialis Müller, 1776.

Balaena australis Desmoulins, 1822.

Dict. Class. d'Hist. Nat. (2): 161.

Eubalaena glacialis Allen, 1908.

Bull. Ammer. Mus. Nat. Hist. (24): 310.

Distribución y hábitat:

Especie migradora, ámpliamente distribuida.

Se reconocen seis poblaciones geográficas aisladas, la más cercana se encuentra en el Atlántico Este, desde Spitzberg a Groenlandia. Durante el verano bajan a zonas tropicales, donde se ven en parejas. En este viaje pasan por las ibéricas, donde en otro tiempo fueron muy abundantes.

Especie costera y marina ocasionalmente oceánica, prefieren la cercanía de islas y archipiélagos.

Citas en Cantabria:

Esta especie fue muy abundante en nuestras costas, cazándose en demasía desde la misma costa, hasta finales del siglo XVIII, cuando se dejaron de avistar.

Orden ODONTOCETI

Familia DELPHINIDAE

Género *Tursiops* Gervais, 1855.

Tursiops truncatus (Montagu, 1821)).

Delphinus truncatus Montagu, 1821.

Mem. Werner., Soc. (3): 75.

Tursiops truncatus.

Distribución y hábitat:

Ampliamente distribuido por los mares templados y tropicales.

Presenta dos formas morfológicas: la pequeña, menor de tres metros y la mayor, con una talla alrededor de los cuatro metros.

Especie costera, con querencia a las bahías, ocasionalmente marino. Generalmente sobre la plataforma continental, siempre en aguas de menos de 180 metros de profundidad y con una temperatura superficial entre 15 y 30 grados centígrados.

Citas en Cantabria:

Rioja (1906) cita el varamiento de una hembra en Santander el día 13 de febrero de 1891. El ejemplar fue disecado, se conservan varias fotos en el archivo del Museo Marítimo del Cantábrico. Casinos (1978) y Cabrera (1914) ratifican esta cita.

G. Echegaray (1978) refiere el varamiento de un ejemplar en 1890.

El 12 de abril de 1980 un macho de 317 centímetros vara en la playa de Fonfría (Ruiloba), su esqueleto se conserva en el Museo Marítimo del Cantábrico.

El 4 de septiembre de 1982 se avistan seis ejemplares en la bahía de Santoña.

Aguilar (1983) habla de la captura accidental de varios ejemplares entre junio de 1981 y mayo de 1982.

Durante 1984, vara un ejemplar en alto grado de descomposición en el Bocal (Santander) y se avistan tres ejemplares a una milla del norte de Cabo Ajo.

Mientras que durante el año 1985, varan otros tres ejemplares respectivamente en: El Bocal, una hembra de 265 cm. el 14 de febrero, Tosio (Liandres), un macho de 220 cm. el 30 de septiembre y en Somocuevas una hembra de 220 el 25 de noviembre.

Nombre vulgar de Cantabria:

Los pescadores locales los distinguen perfectamente, denominándolos *arguajes*, aunque algunos también refieren el nombre de *toínos*.

Género *Stenella* Gray, 1866.

Stenella coeruleoalba (Meyer, 1833).

Delphinus coeruleoalba Meyer, 1833.

Stenella coeruleoalba

Distribución y hábitat:

Ampliamente distribuido en aguas templadas y tropicales de todo el mundo, con temperaturas superficiales de 5 a 15 grados centígrados. Muy abundante en la zona de la corriente de las Falkland.

Especie costera y marina, suele formar grandes escuelas.

Citas en Cantabria:

Cendrero y Rey (1979) indican el avistamiento de un macho de 198 cm. el 20 de agosto de 1978 en 44° 07' N 3° 13' W.

El 13 de noviembre de 1984 vara un macho de 199 cm. en la playa de Somo (Marina de Cudeyo), cuyo esqueleto y un molde de todo el cuerpo se conservan en el Museo Marítimo del Cantábrico.

J. L. Cort comunica el avistamiento de una escuela de unos 200 ejemplares el 18 de julio de 1980 a 43° 18' N 2° 14' W.

Durante 1985 vara una hembra de 230 cm. en la playa de Oyambre (Comillas) el 17 de junio y se avista una escuela de 200 a 400 ejemplares el 13 de octubre a 43° 47,5' N 3° 42' W.

Nombre vulgar de Cantabria:

Como la mayoría de los delfínidos, para los pescadores todos son *delfines*.

Género *Delphinus* Linneo, 1758.

Delphinus delphis Linneo, 1758.

Syst. Nat. (X): 77.

Distribución y hábitat:

Ampliamente distribuido en aguas templadas y tropicales de todos los mares.

Se distinguen varias subespecies, en las aguas templadas del Atlántico Norte se encuentra la *D. d. delphis*, con varias variedades geográficas.

Especie costera y marina, generalmente entre la costa y las cinco millas, casi nunca en aguas más profundas de 180 metros. Presenta viajes migradores muy marcados.

Citas en Cantabria:

Graells (1890) afirma que es abundantísimo en todas las costas de la Península, indicando que produce grandes perjuicios a los pescadores de la sardina, tanto por que espanta los lances, como por los destrozos que causan en los artes de copo y enmalle (xeitos, barique, sardinal, etc.).

G. de Linares y Rioja (1894) citan el varamiento de un ejemplar en Isla (Ajo) y otro en la playa de Comillas, indicando que sus cráneos se conservaron en la Estación de Biología Marina de Santander. También hacen referencia a un ejemplar varado en las playas de Santander y otro joven, que se conservó en alcohol. Pero la cita más notoria de estos autores es la captura de una escuela de varios ejemplares que penetró en la bahía de Santander el 30 de agosto de 1894, sin precisar su número. Casinos (1978) indica la cifra de 29 ejemplares para la citada escuela,

mientras que J. L. Casado afirma que fueron 39 en base a las noticias reflejadas en los periódicos de la época.

El ocho de abril de 1984 penetra en la bahía de Santander una hembra de 199 cm., que murió al día siguiente, su esqueleto se conserva en el Museo Marítimo del Cantábrico.

Durante el año 1985 se producen cinco varamientos y tres avistamientos. Los primeros tuvieron lugar en: Liencres, una hembra de 183 cm. el 12 de marzo, Comillas un macho de 155 cm. el 17 de abril, La Concha (Suances), un macho de 152 cm. el 29 de abril, La Arnía, un macho de 198 cm. el 6 de mayo y en Covachos un macho de 179 cm. el 13 de mayo. Los tres avistamientos se produjeron durante el mes de octubre, los días 13, 19 y 23 en sendas escuelas de 30 a 50, 10 a 18 y 12 a 15 ejemplares respectivamente.

Nombre vulgar en Cantabria:

Los pescadores locales los conocen como *delfines*.

Género *Lagenorhynchus* Gray, 1846.

Lagenorhynchus albirostris Gray, 1846.

Ann. Mag. Nat. Hist. (17): 84.

Distribución y hábitat:

Distribuida por el Atlántico Norte, siempre por encima de la corriente del Golfo.

Especie marina y oceánica, en aguas cuya temperatura superficial oscila entre 0 a 15 grados centígrados.

Citas en Cantabria:

La única cita de esta especie en el litoral Español es el varamiento de un macho de 270 cm. el día 10 de mayo de 1982 en la playa de Oyambre (Comillas), su cráneo se conserva en el Museo Marítimo del Cantábrico.

Género *Grampus* Gray, 1828.

Grampus griseus (G. Cuvier, 1812).

Delphinus griseus G. Cuvier, 1812.

Ann. Mus. Hist. Nat. (19): 14.

Grampus griseus Gray, 1828.

Spicilegia Zoológica: 2.

Distribución y hábitat:

Cosmopolita por todos los mares de aguas templadas y tropicales. Siempre en grupos de dos a cinco individuos.

Costero en aguas profundas, casi siempre por fuera de la línea de los 180 metros de profundidad y cuya temperatura superficial oscila entre 15 a 30 grados centígrados. Ocasionalmente marino y oceánico. Probablemente migrador.

Citas en Cantabria:

Se encontró una cabeza de esta especie en la playa de Loredó (Marina de Cudeyo) en el año 1981, cuyo cráneo se conserva en el Museo Marítimo del Cantábrico.

El 2 de septiembre de 1985 varó una hembra de 297 cm. en la ría de Boo (bahía de Santoña), cuyo esqueleto se conserva en el Museo Marítimo del Cantábrico.

Nombre vulgar en Cantabria:

Los pescadores locales los confunden con los *arguajes* o con los *calderones*.

Género *Pseudorca* Reinhardt, 1862.

Pseudorca crassidens (Owen, 1846).

Phocaena crassidens Owen, 1846.

Brit. Foss. Mamm.: 516.

Pseudorca crassidens Reinhardt, 1862.

Overs. Dan. Selsk. Forh.: 151.

Distribución y hábitat:

Cosmopolita por todas las aguas tropicales y subtropicales.

Especie marina y oceánica, ocasionalmente costero. En aguas cuya temperatura se encuentra siempre por encima de los 20 grados centígrados.

Citas:

En las costas peninsulares se conocen sólo tres citas en el Mediterráneo (Casinos y Vericard, 1976) y una en Portugal (Teixeiro, 1979).

Nores y Pérez (1982) discuten sobre la posibilidad de que el varamiento masivo de 400 a 500 cetáceos en la playa del Arbeyal de Gijón el 22 de noviembre de 1795, pudiera haber sido protagonizado por esta especie.

En Cantabria no se conoce ninguna cita, ni se ha podido comprobar su presencia.

Género *Globicephala* Lesson, 1828.

Globicephala melaena (Traill, 1809).

Delphinus melas Traill, 1809.

Nichols. Journ., (12): 81.

Globicephala melas Gray, 1846.

Zool. Ereb. & Terr.: 32.

Distribución y hábitat:

Se encuentra por las aguas frías del Atlántico Norte.

Especie costera y marina, entre el borde de la plataforma y en aguas con una profundidad menor de 180 metros, cuya temperatura superficial oscila entre 14 y 20 grados centígrados. Forma por lo general grandes escuelas. Probablemente migrador.

Citas en Cantabria:

La primera cita que se tiene es de marzo de 1898. Cabrera (1914) indica un macho de 410 centímetros varó en la playa de Santander; en

el archivo fotográfico del Museo Marítimo se conservan unas fotografías que pueden corresponder con dicho ejemplar.

Cendrero (1976) cita el varamiento de una hembra en la playa de Valdearenas (Liencres) en 1970.

El 2 de marzo de 1982 y en la misma playa vara otra hembra de 396 cm. El 12 de abril del mismo año vara una hembra de 420 cm. en Luaña (Cóbreces), y el 25 de mayo de 1893 un macho joven de 220 cm. en la playa de Santa Justa (Ubiarco).

En mayo de 1983 se avistan diez ejemplares a tres millas al norte de Castro Urdiales.

Durante 1985 se verifican dos varamientos: una hembra de 520 cm. el 14 de febrero en El Bocal (Cueto), y un macho recién nacido, pues mostraba restos del cordón umbilical, de 171 cm. en la playa de Loredo (Somo). Se registra también un avistamiento de 6 a 8 ejemplares en el Cabezo de Galizano el 26 de septiembre.

Nombre vulgar de Cantabria:

Los pescadores locales los conocen indistintamente como *calderones* y *toínos*, indicando el comportamiento de no saltar por encima de las artes de cerco, rompiendo las redes.

Globicephala macrorhyncha Gray, 1846.

Zool. Ereb. & Terr.: 33.

Distribución y hábitat:

En aguas tropicales y subtropicales del Atlántico, Indico y Pacífico.

Especie marina y costera, generalmente en aguas de la plataforma continental cuya temperatura superficial se encuentra entre 20 y 29 grados centígrados. Las citas oceánicas son raras.

Citas en Cantabria:

Solamente se ha verificado la cita de un varamiento de ésta especie habido en la playa del Sardinero el 9 de febrero de 1985, representado por una hembra joven de 267 en avanzado estado de descomposición.

Género *Orcinus* Fitzinger, 1860.

Orcinus orca (Linneo, 1758).

Delphinus orca Linneo, 1758.

Syst. Nat. (X): 77.

Orcinus orca Fitzinger, 1860.

Distribución y hábitat:

Ampliamente distribuida por todos los océanos y mares, tanto de aguas frías como cálidas.

Costera y marina, raramente oceánica, algunas veces penetra en las bahías y aguas poco profundas. Pero generalmente en aguas de la plataforma cuya temperatura superficial se encuentra entre 0 y 30 grados.

Citas en Cantabria:

El 13 de diciembre de 1890 varó una hembra de 435 cm. en la playa del Sardinero (Santander), de este ejemplar se conocen muchos datos: G. de Linares (1891) la cita por primera vez, Rioja (1906) habla de las fotografías realizadas, que junto con su esqueleto se conservan en el Museo Marítimo del Cantábrico, Cabrera (1914) aporta el dato de su longitud. Casinos (1978) da la fecha de 12-12-1891, mientras que G. Echegaray (1978) da la de 12-12-1889, en el «Correo de Cantabria» del día 15 de diciembre de 1890 se habla de un «puerco de mar» varado en la playa grande del Sardinero cerca de los Molinucos, lo que aclara la fecha del varamiento.

Cabrera (1914) afirma que es relativamente abundante en el Cantábrico, indicando que en 1760 se recogieron en Zumaya, nada menos que 200 ejemplares.

Cendrero y Rey (1976) citan el avistamiento de un ejemplar en marzo de 1970 cerca de Cabo Mayor.

J. L. Cort nos comunicó que el 17 de julio de 1980 avistó cinco ejemplares: dos machos y tres hembras en 44° 36' N 3° 06' W.

Otros ejemplares, un macho y una hembra fueron fotografiados por L. F. de Campo Villegas, frente a Suances el 4 de abril de 1982.

Cuatro ejemplares, un macho y tres hembras, se asoman por la barra de la bahía de Santander en 1983.

Nombre vulgar en Cantabria:

Los pescadores locales la conocen como *orca* y *vaca de mar*, en la zona de Laredo también las denominan *espadartes* y *moscote*.

Género *Phocoena* G. Cuvier, 1817.

Phocoena phocoena (Linneo, 1758).

Delphinus phocoena Linneo, 1758.

Syst. Nat. (X): 77.

Phocoena communis Lesson, 1827.

Man. Mammal.,: 413.

Distribución y hábitat:

Se encuentra en las aguas costeras del Atlántico Norte, desde el norte del Senegal hasta el estrecho de Davis, Islandia y Mar Blanco. Casi siempre por encima de la corriente del Golfo.

Especie costera, muestra querencia por las aguas poco profundas y las bahías, a veces penetra en los ríos. Generalmente en aguas de menos de 50 metros de profundidad.

Citas en el Cantábrico:

Graells (1890) afirma que es muy común en las aguas de la Península. Cabrera (1914) indica que es el delfínido más frecuente, sobre todo en el Cantábrico, donde penetra en las bahías y ríos. Pero es el caso de que no se tienen aún citas de esta especie al este de Cabo Peñas hasta las costas de Francia.

Familia *PHYSETERIDAE*

Género *Physeter* Linneo, 1766.

Physeter macrocephalus Linneo, 1766.

Syst. Nat. (12) I,: 107.

Sinonimia = *Physeter catodon* Linneo.

Distribución y hábitat:

En todos los océanos, excepto en la zona de hielos.

Costero y marino en aguas profundas, cuando emigran se adentran por el océano.

Citas en Cantabria:

Graells (1890) indica que su presencia es esporádica en nuestras aguas, coincide su aparición con la costera del bonito y la sardina..

G. Echegaray (1978) cita el varamiento de un ejemplar en la playa del Sardinero el año 1893.

El 19 de agosto de 1894 aparece flotando a 20 millas al norte de Cabo Quintres un cachalote, que es remolcado hasta la playa del Sardinero donde vara con la marea, su longitud fue de 910 centímetros. El esqueleto y las fotografías que realizaron G. de Linares y Rioja se conservan en el Museo Marítimo del Cantábrico. Esta misma cita se encuentra en Casinos (1978), G. Echegaray (1978) y Cabrera (1914), así como en los periódicos de la época, como «El Aviso» (23-08-1894) que habla del singular acontecimiento.

Hasta el 22 de agosto de 1978 no se vuelve a registrar ninguna cita, Cendrero y Rey (1979) refieren el avistamiento de dos ejemplares en dicha fecha en 43° 48' N 2° 55' W.

Nombre vulgar de Cantabria:

Se le conoce como *cachalote*, *marsopla*, *serón* y *seda*.

Género *Kogia* Gray, 1846.

Kogia breviceps (de Blainville, 1838).

Physeter breviceps Blainville, 1838.

Ann. Anat. Phys. (2): 337.

Kogia breviceps Gray, 1846.

Zool. Ereb. & Terr.: 22.

Distribución y hábitat:

Ampliamente distribuida por todas las aguas tropicales y subtropicales, ocasionalmente en las templadas.

Especie oceánica, probablemente marina.

Citas en el Cantábrico:

Se han citado dos ejemplares en las costas asturianas, el más cercano a Cantabria varó en Llanes (enero de 1984).

Familia ZIPHIIDAE

Género *Ziphius* G. Cuvier, 1823.

Ziphius cavirostris G. Cuvier, 1823.

Rech. Ossemens Fossiles 2 (5): 353.

Distribución y hábitat:

Por todos los mares y océanos de aguas tropicales, subtropicales y templadas.

Especie oceánica y marina, siempre en aguas profundas, fuera de las plataformas y con una temperatura superficial de 15 a 30 grados. Seguramente es una especie migradora.

Citas en Cantabria:

Según G. Echeagaray (1978) el 18 de junio de 1889 un ejemplar es remolcado hasta Puerto Chico y adquirido por la Estación de Biología Marina.

En 1893 una bonitera captura un macho en alta mar y se les escapó otro, Cabrera (1914) nos indica que su talla era de 445 centímetros. Esta cita es la misma que G. de Linares y Rioja (1894) y Casinos (1978), pues coinciden en fecha y talla, los primeros la amplían indicando que fue un macho y la captura se efectuó al norte de Cabo Quintres. Su esqueleto parece que fue a parar a la Estación de Biología Marina de Santander.

G. Echeagaray (1978) cita el varamiento de un ejemplar el 12 de abril

de 1896 y de otros dos durante el año 1897. Estos dos últimos también se citan en Cabrera (1914) y Casinos (1978).

Rioja (1906) cita el varamiento de otro ejemplar en el Sardinero (Santander) que se recoge en la Estación de Biología Marina. Seguramente corresponde al ejemplar remolcado hasta la citada playa el 2 de junio de 1898, siendo noticia en la prensa, como se refleja en «El Aviso» (3-06-1898) y «El Cantábrico» (4 y 5-06-1898). Las fotografías procedentes de la citada Estación se encuentran en el Museo Marítimo del Cantábrico, así como el esqueleto del ejemplar.

Durante el año 1964 se dan dos nuevos varamientos, como cita Cendrero (1976), el primero en el mes de abril en la Playa de Ajo (Ajo) y el segundo en Galizano (Ribamontán al Mar) en el mes de julio.

En mayo de 1974 (Cendrero, 1976) vara en la playa de la Magdalena (Santander) un macho de 598 centímetros.

Durante 1985 se registra un varamiento conjunto de una hembra adulta de 566 centímetros y una joven de 181 centímetros el mismo día (14 de mayo) en la playa de Berria (Santoña). Finalmente un avistamiento de una escuela de 10 a 14 individuos el 13 de octubre en 43° 49' N 3° 48' W.

Nombre vulgar en Cantabria:

Los pescadores locales lo confunden con otros zifidos, denominando a todos ellos como *ballenatos*.

Género *Mesoplodon* Gervais, 1850.

Mesoplodon bidens (Sowerby, 1804).

Physeter bidens Sowerby, 1804.

Brit. Miscell.: 1.

Mesoplodon bidens Gervasi, 1850.

Ann. Soc. Nat. 3 (14): 16.

Distribución y hábitat:

Se encuentra en aguas frías del Atlántico Norte, desde Newfoundland

a Massachusetts, por el este y desde el sur de Noruega hasta el Cantábrico por el oeste. Normalmente al norte de la corriente del Golfo.

Especie pelágica, raramente se acerca a las costas.

Citas en Cantabria:

Cendrero y Rey (1980) citan el único varamiento que se tiene de esta especie en las costas peninsulares, el cual tuvo lugar el 14 de mayo de 1980 en Ciriago (Santander), siendo un macho de 610 centímetros.

La cita más cercana a nuestras costas es de Biarritz.

Mesoplodon mirus True, 1913.

Distribución y hábitat:

Distribuido por el Atlántico Norte, siempre al norte de la corriente del Golfo, en aguas cuya temperatura superficial oscila entre 10 a 20 grados.

Especie oceánica, raramente se acerca a las costas.

Citas en Cantabria:

En mayo de 1980 varó un macho de 601 centímetros en la playa de Cuberis (Ajo) y el 12 de febrero de 1981 una hembra de 580 centímetros en la Salvé de Laredo. Ambas referencias son las únicas que se tienen de esta especie en todo el litoral de la Península Ibérica.

Citas sin confirmar:

Existen varias referencias y ejemplares que por su estado no se pueden atribuir claramente a una especie determinada. Como son:

Según Graells (1890) se avistaron durante el mes de julio de 1887 una apreciable cantidad de ballenas frente a Laredo.

En 1925 vara en Cabo de Ajo una ballena de 25 metros, por su talla puede pertenecer a *Balaenoptera physalus* o a *Balaenoptera musculus*.

En 1932 aparece en Cabo Mayor una ballena sin cabeza, cuyos restos medían 14 metros según escribe G. Echegaray (1978), como en el caso anterior puede pertenecer a cualquiera de las especies mencionadas.

Durante el mes de diciembre de 1973 vara otra ballena en la playa de la Virgen del Mar, sin conocerse más detalles.

CONCLUSIONES

Dado que las investigaciones sobre los cetáceos en Cantabria no han seguido un esfuerzo uniforme desde el primer momento, no podemos comparar rígidamente los datos. Como ejemplo podemos decir, que durante el año 1985, gracias a la colaboración de los pescadores de bonito, se realizaron más avistamientos durante su costera (julio-septiembre) que desde 1889 en su conjunto.

De todos modos los meses de mayor frecuencia de varamientos son abril y mayo.

Las especies citadas corresponden todas ellas a la fauna del Atlántico Norte, con mayor abundancia de aquellas de aguas templadas, lo que coincide con los datos de la temperatura superficial del agua (17° de media).

Queda por confirmar la presencia de especies típicas de otras aguas templadas, como la Marsona, *Phocoena phocoena*, el Ballenato de la Corriente del Golfo, *Mesoplodon europaeus*, o el Rorcual del norte, *Balaenoptera borealis*, y otras especies como: el Gran Calderón, *Hyperoodon ampullatus*, de aguas frías-templadas o el Cachalote pigmeo, *Kogia breviceps*, de aguas tropicales que aprovecha el calentamiento de las aguas durante el invierno. De todas estas especies, la ausencia que más extrañeza causa es la de la Marsopa, aunque su falta se puede deber a la escasez de bahías y otras zonas costeras de poca profundidad, hacia las cuales muestran su querencia, por otro lado, dichas zonas presentes en el Cantábrico, muestran unas condiciones ambientales muy lejanas de las naturales.

Finalmente quedan por aclarar varias citas de varamientos por falta de material gráfico o buenas descripciones.

Se adjuntan sendas reproducciones de las fichas de varamientos y avistamientos de cetáceos utilizadas por el Museo Marítimo del Cantábrico.

ESPECIE	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	??	Tot.
<i>Balaenoptera acutorostrata</i>	1		1	1				1					1	5
<i>Balaenoptera physalus</i>						2		2	1				1	6
<i>Balaenoptera musculus</i>					1									1
<i>Megaptera novaeangliae</i>				1										1
<i>Tursiops truncatus</i>		2		1					2		1		5	11
<i>Stenella coeruleoalba</i>						1	1	1		1	1			5
<i>Delphinus delphis</i>			1	3	2			1		3			4	14
<i>Lagenorhynchus alborostris</i>					1									1
<i>Grampus griseus</i>									1					1
<i>Globicephala melaena</i>		2	2	1	3				1				1	10
<i>Globicephala macrorhynchus</i>		1												1
<i>Orcinus orca</i>			1	4			1					1	1	5
<i>Physeter macrocephalus</i>								1						1
<i>Ziphius cavirostris</i>				2	3	2	1			1			4	13
<i>Mesoplodon bidens</i>					1									1
<i>Mesoplodon mirus</i>		1			1									2
Sin determinar la especie												1	2	3
TOTALES	= 1 6 5 10 12 5 3 6 5 5 2 2 19 =81													

En este cuadro se consideran únicamente los varamientos y avistamientos ciertos (78 citas) y los tres varamientos indeterminados.

NOTIFICACION DE VARAMIENTO

DATOS DEL COMUNICANTE

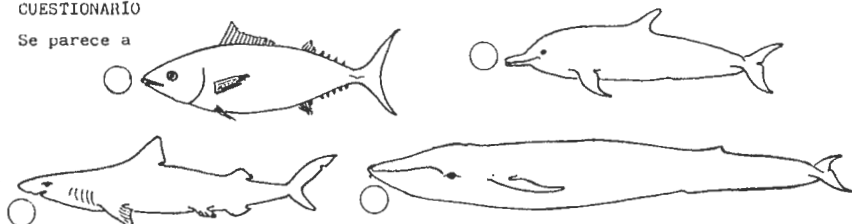
Nombre y apellidos: _____
 Señas: C./ _____
 Localidad: _____ Provincia: _____

FECHA, LUGAR Y CONDICIONES

Fecha: ____/____/____ Situación geográfica: ____° ____'N / ____° ____'W
 Playa: _____ Area código: _____
 Localidad: _____ Municipio: _____ Provincia: _____
 Estado de la mar: _____ componente _____
 Viento: a. dirección _____ b. fuerza _____ Marea: _____

CUESTIONARIO

Se parece a









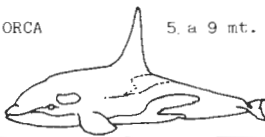





Las aletas son carnosas y gruesas ____ o finas, translúcidas y con espinas ____
 Entre los ojos y sobre la cabeza tiene uno ____ o dos ____ orificios o espiráculos
 En la boca se observa:

- (1) - Dientes, cuántos en el lado superior derecho ____
- (2) - Láminas, cuántas en el lado superior derecho ____ de color ____
- (3) - Ni dientes, ni láminas verticales

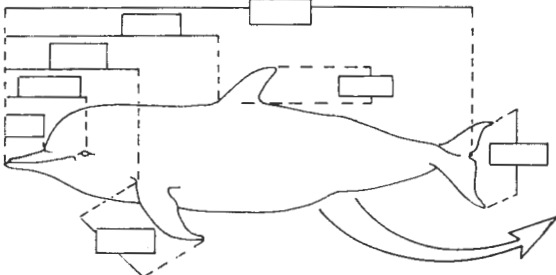
DATOS DEL EJEMPLAR

Arriba vivo ☐ o muerto ☐ Solo ☐ o con otros ☐ , cuántos ____
 Estado : ☐ recién muerto ☐ en descomposición (piel blanca, cuelga, huele)
☐ con heridas, dónde _____
 Se toman fotos ☐ , indicar autor y señas _____


* En caso de haber diferentes especies, rellenar una ficha para cada una

Se parece a		
CALDERON 5 a 7 mt.	CACHALOTE 20 a 10 mt.	RORCUAL 20 a 26 mt.
		
GRAMPO 3 a 4 mt.	BALLENA PICUDA 6 a 7 mt.	RORCUAL ALIBLANCO 8 a 10
		
ORCA 5 a 9 mt.	BALLENATO 4 a 5 mt.	DELFIN LISTADO 2 a 3 mt.
		
ARGUAJE 3 mt.	MARSOPA - TOINO 1,8 mt.	DELFIN COMUN 2 mt.
		


Indicar las medidas de los recuadros en centímetros, el color y manchas



Hembra ♀



Macho ♂



Sexo: macho, hembra Peso: Kg

DESTINO DEL CUERPO

Se entierra dónde

Se quema Se comercializa Se arroja a la mar Uso científico

Se recoge alguna pieza cuáles

centro dónde se depositan

NOMBRE VULGAR

NOMBRE CIENTIFICO

NOTIFICACION DE AVISTAMIENTO

DATOS DEL OBSERVADOR

Nombre y apellidos: _____

Señas: C./ _____

Localidad: _____ Provincia: _____

Embarcación: _____ Folio: _____

FECHA, LUGAR Y CONDICIONES

Fecha: ____/____/____ Situación geográfica: ____° ____' N / ____° ____' W

Caladero: _____ Hora solar: ____h. ____min. Área código: _____

Marcaciones o demoras: _____

Distancia a la costa _____ millas

Fondo de: _____ a _____ metros

Estado de la mar: _____ componente _____

Viento: a. dirección _____ b. fuerza _____ Corriente: a. rumbo _____ b. fuerza _____

Estado del cielo: despejado, pocas nubes, cubierto, cerrado

Lluvia: ☐ nula, ☐ suave, ☐ fuerte, ☐ intermitente, ☐ chaparrónVisibilidad: ☐ menos de 1 milla, ☐ 1 a 10 millas, ☐ mayor. Niebla: _____

CUESTIONARIO

Distancia a que se realiza la observación _____

Al ver a la embarcación y al hombre, se muestran: ☐ Confiados, ☐ Atemorizados☐ Indiferentes, ☐ Huyen, otro _____Se observa uno ☐ o dos ☐ soplidos al salir del agua, o solo el ruido ☐Cuando navegan sacan todo el cuerpo fuera del agua ☐ o solo una parte ☐Si va en manada, los ejemplares que se ven son todos iguales ☐ o distintos ☐

Número de ejemplares de la manada _____ o máximo: ____ / mínimo: ____

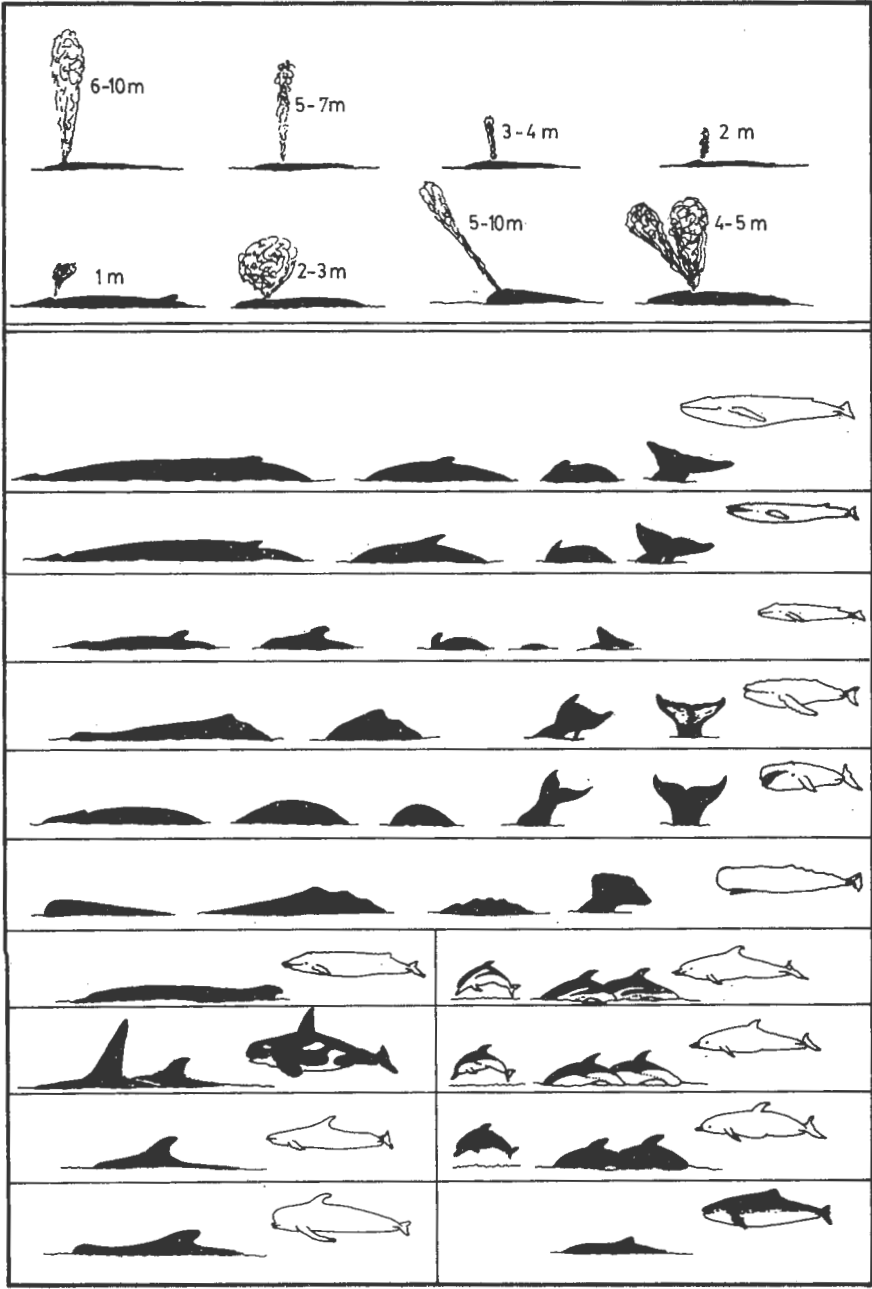
Navegan a rumbo _____ con velocidad estimada de ____ nudos

Si hay pesca cercana indicar: ____ especie _____

cantidad: _____ en superficie _____ o a profundidad _____

Si se toman fotos indicar autor y señas _____

* En caso de haber especies diferentes, rellenar una ficha por cada una



BIBLIOGRAFIA

- AGUILAR, A. 1981. The Black Right Whale, *Eubalaena glacialis*, in the Cantabrian sea. *Rep. Int. Whal. Com.*, 31: 457-459.
- CABRERA, A. 1912. Catálogo metódico de las colecciones de Mamíferos del Museo Nacional de Ciencias Naturales de Madrid. *Trab. Mus. Cienc. Nat.* 11.
- 1914. Fauna Ibérica. Mamíferos. *Mus. Nac. Cienc. Nat.*: 1-441.
- CASADO, S., J. L. 1981. Ballenas y delfines del Cantábrico. *Mus. Marit. del Cantábrico. Guía n.º 1* Santander.
- Comunicaciones personales de la Hemeroteca de Santander.
- CASINOS, A & J. R. Vericard. 1976. The cetaceans of the Spanish coast. *Mar. Mammalia* 40 (2): 267-289.
- CENDRERO, O. 1976. Aparición de cetáceos varados en playas de Santander. *Bol. Real Soc. Esp. Hist. Nat. (Biol.)* 74: 183-184.
- CENDRERO, O., J. C. Rey y G. G.ª-Castrillo. 1983. Nouvelles informations sur cétacés et pinnipèdes vus et échoués sur les côtes espagnoles en 1982, *Comm. Int. Whal.*
- DALE W. R. 1977. A list of the Marine Mammals of the World. *NOA Tech. Report NMFS-SSRF-711*: 1-15.
- FRASER, F. G. 1969. Bristle Whales, Dolphins and Porpoises. *Bristle Mus. (Nat. Hist.)* London.
- GONZALEZ DE LINARES, A. 1891. Explicación de dos fotografías de cetáceos obtenidas en el Laboratorio de Biología Marina de Santander. *Ann. Real Soc. Esp. Hist. Nat.* 20: 99-100.
- y J. RIOJA. 1894. Un cachalote hallado muerto en el Cantábrico. *An. Real Soc. Esp. de Hist. Nat.* 23: 169.
- GONZALEZ ECHEGARAY, R. 1978. Balleneros Cantabros. *Inst. Cult. de Cantabria*.
- GRAELLES, M. P. 1889. Las ballenas en las Costas Oceánicas de España. *Mem. Real Acad. Cienc. Ex. Fis. y Nat. (XIII)* 3: 1-20.
- JIMENEZ DE CISNEROS, D. 1896. Noticia acerca de un balenopterido encontrado y remolcado por el vapor «Sultán» en aguas de Gijón. *Actas R. Soc. Esp. Hist. Nat.* 25: 145-148.
- REY, J. C. y O. CENDRERO. 1979. Les cétacés vus en mer et échoués sur les côtes espagnoles en 1977 et 1978. *Comm. der Mamm. Marines* N: 2.
- 1980. Les cétacés et pinnipèdes vus en mer et échoués sur les côtes espagnoles pendant 1979 et le premier semestre de 1980 *Comm. des Mamm. Marines* N: 5.
- 1981. Nouvelles informations sur cétacés et pinnipèdes vus et échoués sur les côtes espagnoles en 1980 et trouvailles en 1981. *Comm. de Mamm. Marines*: N. 3.
- RICHARD, J. 1936. Documents sur les cétacés et pinnipèdes provenant des campagnes du Prince Albert I de Monaco. *Res. Camp. Sc. Monaco*. 94: 71.
- RIOJA, J. 1906. Noticia acerca de la Estación de Biología Marítima de Santander, *Bol. Real Soc. Esp. Nat.* 6: 335-346.
- 1907. Noticia sobre un ejemplar de *Balaenoptera rostrata* cazada en Santander. *Bol. Real Soc. Esp. Hist. Nat.* 7: 314-315.

DOCUMENTACION

TRAGEDIAS EN LAS VILLAS MARINERAS DE CANTABRIA ANTERIORES AL SIGLO XIX (Cuarta parte)

FR. JOSÉ MARÍA ALONSO DEL VAL, O. F. M.

En la última serie (3.^a parte) de «Tragedias en las villas marineras de Cantabria anteriores al siglo XIX», —Anuario «Juan de la Cosa» Vol. III (1979-1980; páginas 125-142)— nos referíamos en su relación final a las acaecidas en la entonces villa de nuestro puerto santanderino. Seguimos recalados en él, oteando esta área de su historia marítima desde la Colegial, enclavada en la vieja puebla y cerro de Somorrostro o de San Pedro, que alzada sobre el hermoso abra presidía los trajines de sus habitantes. En su recinto, tras los gruesos y grises muros calizos, relamidos por el aire salobre de brisa o vendaval, han quedado recuerdos de la vida cotidiana con las huellas y pátina de las penas y gloria de sus hombres y empresas.

Proseguimos estas páginas de tragedias protagonizadas por el mar y sus gentes (pescadores, mercaderes, hombres de guerra o humildes mareantes), que, aprovechando las mareas surcaban una y otra vez las aguas de esta bella y bien dotada bahía.

En esta serie me ha parecido conveniente distinguir y desdoblar los sucesos que acaecen en el mar propiamente dicho (naufragios, ahogados, abordajes, etc.), a la que nominaremos como «sección A», y los acontecidos en el recinto urbano o en la ribera de sus muelles (barcos atracados, accidentes o enfermedades del pasaje o la marinería, etc.), que consignaremos como «sección B».

La presente exposición abarca todo el siglo XVIII, desde el final de su primer cuarto (1725) hasta principiar el siglo XIX

SANTANDER

Archivo Histórico Diocesano de Santander (A.H.D.S.). Libro de Finados; signatura 6.759.

Folio 123 vuelto y 124 (1726):

— «En veinte y siete de maio de mil setecientos y veinte y seis, mu-

rió Tomás Herrero Diego. Pareció aogado en la ría desta villa. Soldado de la Compañía del Capitán Dn Gerónimo de Bustamante del Batallón de Marina. Consta ser natural del lugar de Aumada, Arzobispado de Burgos. Enterróse en la Iglesia Colegial de esta villa. Y para que conste lo firmo dho. ut supra.»

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 218 vuelto (1729):

— «En treinta de septiembre de mill setezentos y veinte y nueve, se enterró en esta Iglesia el cadaver de Franco Puente, vezino de esta villa, mozo libre, haviéndose ahogado en la ría de esta villa, por lo que no pudo recibir los santos sacramentos y para que conste lo firmo.»

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 218 vuelto (1729):

— «En primero de octubre de mill setecientos y veinte y nueve se enterró en esta Iglesia, el cadaver de Juan de Rubayo, vezino de esta villa, casado en ella con María del Collado. Haviéndose Aogado en la ría de esta villa, por lo que no pudo recibir los santos sacramentos y para que conste lo firmo ut supra».

— M a o ñ o —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.762

Folio 368 vuelto (1782):

— «En la Ciudad de Santander, a siete de febrero de mil setecientos ochenta y dos, se enterró en la santa Iglesia Cathedral con asistencia de Señores Capellanes y entierro maior Antonio de Rafael que se ahogó en el día cinco de dho. mes, marido de María Laredo, vecinos de esta Ciudad. Por ser así lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro —
rubricado

Folio 390 vuelto (1782):

— «En veinte y cinco de febrero de mil setecientos ochenta y dos apareció aogado en las arenas del Sardinero, costa de este Puerto, Juan Bautista, marinero de la fragata Inglesa apresada por un corsario fran-

ces: echada a pique por uno de los castillos en el día veinte y cuatro de dho. mes: se enterró en el Canpo Sto. de esta Sta. Iglesia Catedral, y por ser verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.763.

Folio 31 vuelto (1799):

De la Real Armada — «En catorze de marzo de mil setecientos noventa y nueve pareció y navío Sn Pedro ahogado en la rivera de los muelles de esta ciudad y puerto de Alcántara de Santander un marino del navío Sn Pedro, anclado en el puerto de Santoña: no se dió razón de su nombre ni apellido; pero se hallará en los libros de difuntos de dho. buque. Se enterró con mi asistencia, Cruz y Capa en la Adiutriz de Consolación. Por ser verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.764.

Folio 59 (1786):

Marineros — «Se hizieron Honras maiores de cavildo por Justo Gómez, Josef Pedrajo, y otros dos marinos, que se aogaron en Comillas, Vezinos de esta ciudad; como constará en el libro de Punto» (18 abril 1786)

— Sn Pedro —
rubricado

Folio 198 (1787):

— «En la ciudad de Santander, a catorze de septiembre de mil setecientos ochenta y siete, pareció muerto en la mar Franco Llano, casado en Somorrostro con Franca de Chabes Medrano: se aogó casualmente en la tarde del día nueve en esta ría; se enterró en la adiutriz de Consolación, y lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 200 vuelto (1789):

— «En la ciudad de Santander, a veinte y dos de agosto de mil setecientos ochenta y nueve, pareció aogada muerta en el dique de Cajo una pobre demente de edad como de cincuenta y seis años, vecina según se dijo de Vioño: se enterró con mi asistencia en la adiutriz de Consolación. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 177 (1790):

— «En la ciudad de Santander, a nuebe de agosto de mil setecientos y noventa, pereció entre muelles ahogado Gregorio López de veinte y ocho años, marido de Franca Maoño Cavadas, vecinos de esta: se enterró con mayor en esta Cahedral. Por ser verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 185 vto. (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de nobiembre de mil setezientos y noventa, murió aogada en la ría de este puerto, Clara del Campo de edad de treinta y ocho años, mujer de Pantaleón del Cagigal, vezinos de Suesa, a donde se llevó a enterrar, precedidas las licencias correspondientes, y por ser verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 186 (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de nobiembre de mil setezientos y noventa, murió aogado en la ría de este puerto Joaquín Crespo de edad de diez y ocho años, hijo lexitimo de don Felipe Crespo y de doña Luisa Pérez, vezinos del lugar de Término, Junta de Cudeyo, se enterró en San Francisco por disposición de su padre y por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 188 (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setezientos y noventa, murió aogada en la ría de este puerto Brígida del Ho-

yo, moza soltera de edad de veinte y quatro años natural de Carriazo; se enterró en la adiutriz de Ntra sra de Consolación con mi asistencia y de la cofradía y hermandad de la Milicia Christiana, por un efecto de su acostumbrada maridad. No se pone esta fe con más claridad por que no hay quien de más noticias; y por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 188 y 188 vuelto (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de nobiembre de mil setezientos y noventa, murió aogada en la ría de este puerto, Ramona Trueba, hija lexitima de Juan y de Josefa Abarca, vezinos de Ajo, se enterró en Ntra Sra de Consolación con mi asistencia y la de la cofradía y hermandad de la Milicia Christiana, por un efecto de su acostumbrada caridad; y por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 199 vuelto (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setezientos y noventa, murió aogada en la ría de este puerto Bernarda Gómez, de edad de quarenta años, casada con Jacinto de Güemes, vezino de Ajo, Junta de Siete Villas. Se enterró en la adyutriz de Ntra Sr de Consolación con mi asistencia y la de la cofradía y hermandad de la Milicia Chistiana, por un efecto de su acostumbrada caridad, y por verdad la firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 188 vuelto (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se aogó Micaela Maoño, casada con Juan Ruiz, vezinos de Castanedo: se enterró en la adiutriz de Consolación con mi asistencia. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 189 (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se aogó en su ría Juan Anto Zedrún, natural de Hoz, hijo

de vecinos y de dho. lugar. Se enteró en la adiutriz de Ntra. Señora de Consolación. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 189 (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se aogó Theresa Manteca, muger de Francisco Pilón, vecinos de Güemes. Se enterró con mi asistencia en Consolación. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 189 (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa se aogó Antonia Alvear, soltera, hija de Josef y de Josefa de la Torre vecinos de Castanedo. Se enterró con mi asistencia en Consolación. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 189 vuelto (1790):

— «En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se aogó Concepción Güemes, soltera, hija de Bernardo y de Micaela... vecinos de Ajo. Se enterró con mi asistencia en Consolación. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 189 vuelto (1790):

— En la ciudad de Santander a seis de noviembre de mil setecientos y noventa se aogó Manuela de Castanedo. Casada con Manuel de los Ríos, vecinos de el lugar de Castanedo. Se enterró en Consolación con mi asistencia. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 189 vuelto (1790):

— «En dho día seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se fue a fondo entre Peñahervosa y Muelle largo al frente de la cerbezería, un barco, que venía del Puntal, de pasage, con quarenta o más personas;

de éstas se recogieron vivas diez y ocho, y de las restantes han flotado muertas las onze expresadas arriba, y otra cuio nombre no se ha sabido esta hoi diez y siete de dho. mes y año: llámase María Vayas».

— Sn Pedro —
rubricado

Folio 189 vuelto (1790):

— «En el mismo día diez y siete de noviembre salió María de la Teja, aogada en el seis de este, y otra en el siguiente».

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.765.

Folio 16 (1791):

— «En la ciudad de Santander, a siete de abril de mil setecientos noventa y uno, murió en la ría aogado Juan Arze de sesenta años, casado con Josefa Melgaro, vecinos de ésta. Se enterró con mayor en esta Cathedral. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 16 (1791):

— «En la ciudad de Santander a ocho de abril de mil setecientos noventa y uno se aogó en esta ría Josef Cavadas casado con Josefa Melgano vecinos de ella. Se enterró con mayor. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 93 (1793):

— «En la ciudad de Santander a veinte y quatro de mayo de mil setecientos noventa y tres, se enterró con sola mi asistencia en la adyutrid de Ntra. Sra. de Consolación, un mozo, que al parecer tendría treinta años de edad que pareció ahogado en las presas de esta Jurisdizion. el día veinte y tres de dicho mes y mediante que, ni aún la justicia ha podido rastrear cosa alguna por tanto no se pone ésta con la claridad devida por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 99 (1793):

— «En la ciudad de Santander a veinte y tres de agosto de mil setecientos noventa y tres, murió ahogado en el Puerto de ella, Manuel Antonio de Mugica, de edad de treinta y quatro años. Marido de María Josefa Ugarte, vezino de Plencia; se enterró en la adyutrid de Ntra Sra de Consolación con sola mi esistencia y por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 106 (1793):

— «En la ciudad de Santander a veinte y seis de octubre de mil setecientos noventa y tres pareció entre muelles, Thomás de Chavarría, Marinero del corsario consular de este puerto, que se aogó en la noche del diez y ocho de dho. mes, estaba casado con Isabel de Echegarai vecinos de Alsa en Vizcaya; tiene un hijo que se llama Antonio Chavarría Echegarai de corta edad y su padre era como de treinta y dos años. Se enterró en Consolación con mi asistencia. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 108 vuelto y 109 (1793):

— «En la ciudad de Santander a doze de noviembre de mil setecientos noventa y tres, se enterró con ordinario en esta Sta Iglesia, Manuel de San Martín, marido de Isabel Vazquez vecinos de ésta ciudad, que se aogó en diez de este mes junto al puente de Heras. No dejó familia y era de veinte y tres años de edad. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 176 (1796):

— «En la ciudad de Santander a veinte y dos de febrero de mil setecientos noventa y seis, flotó acia el Puntal uno de los de la tripulación del bergantín de Veracruz, que naufragó en el día nuebe de este mes a la entrada de este puerto. Enterróse en Consolación con asistencia de párroco y juez de Marina. No se conoció quien fuese. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 195 (1797):

— «En la ciudad de Santander a ocho de marzo de mil setecientos noventa y siete. Se enterró con sola mi asistencia en esta adyutriz de Consolación, Josef Simón, como de treinta años, marinero de tripulación del corsario Francés de Bayona naufragado en este puerto el cinco del referido mes, pareció aogado en esta ría; era de nazionalidad genovés. Por verdad lo firmo».

— Dn Alejo Nicolás de Mandaluniz —
rubricado

Folio 229 (1798):

— «En la ciudad de Santander a cinco de octubre de mil setecientos noventa y ocho murió de veinte y un años Martín de Herello, mozo soltero Vizcayno, de la tripulación de un fragata corsaria Francesa en la que fue herido por los ingleses. Recibió los S.S. Sacramentos y se enterró, según su voluntad en San Francisco. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 229 (1798):

— Dho. Martín: «Ofrecieron dar razón individual de padres, naturaleza y vecindad del referido Herello, y no se averiguó más que lo arriba expresado».

— Ordoñez —
rubricado

Folio 235 vuelto y 236 (1799):

— «En la ciudad de Santander a nueve de febrero de mil setecientos noventa y nueve, se aogó en su vahía de edad de veinte y quatro años Francisco Echavarría de Arsallus soltero y natural de Regil en la Provincia de Guipúzcoa. Se enterró con menor en esta Sta Iglesia. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.766.

Folio 15 (1800):

— «En la ciudad de Santander a diez y ocho de marzo de mil y ochocientos salieron a la pesca de congrio dos barcos y en su noche se per-

dió el uno con nueve marineros, cuios nombres eran Juan de Palencia, Agustín de Cras, Juan Sánchez, Manuel Camargo, Pedro Cras, Manuel de la Sierra, Ignacio de Esnal, Joaquín y Josef de Salas hermanos, todos naturales de esta ciudad, por cuyas animas se celebraron honrras de Cavildo en nueve días seguidos desde el veinte y tres de dicho mes. Por verdad lo firmo».

— Sn Pedro —
rubricado

Proseguimos a continuación la relación de tragedias marinas por la descripción de la sección «B».

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.759.

Folio 138 vuelto y 139 (1726):

— «En veintte y quatro de noviembre de mill setecientos veintte y seis murió don Miguel de Arismendi. Natural de San Juan de Luz, vezino y casado en Bayona. Su ofizio era Piloto segundo, según afirmó el Capitán y marineros. Murió de un accidente repentino, no pudo rezivir el Sacramento de la Eucaristía administrándosele el de la Extremaunción».

— Franzco Antto Maoño Herrera —
rubricado

Folio 144 vuelto (1726):

— «En veintte y uno de diciembre de mill seteccientos y veinte y seis, se enterró en esta colegial Nicolás Carrera, mozo libre que dijeron ser natural del Puerto de Varquero, Reino de Galizia; murió repentinamente habiendo caido de lo alto del navío a la bodega, por cuio motivo no rezivió los Santos Sacramentos. Para que conste lo firmo fho. ut supra».

— Franzco Antto Maoño Herrera —
rubricado

Folio 203 vuelto (1728):

— «En treze de diciembre deste presente año de mill setecientos y veinte y ocho, murió don Joseph de Lavilla, alferez de fragata, natural de la ziudad de Sevilla. Rezivió los santos sacramentos, hizo testamento ante don Juan de Montes de Hoca, cisno de la Fragata del Rey nombrada «La Vegaña», dexó por ttestamentario a don Juo de Lángara, teniente de

los Vatarones de Marina, residente en esta dicha villa. Enterróse en la Collexial de ella, en la capilla de Ntra Sra del Carmen. Y para que conste lo firmo, ut supra».

— Franzco Antto Maoño Herrera —
rubricado

Folio 204 (1728):

— «A diez y siete de diciembre murió igualmente en esta villa, Antonio Lorenzo de Roxas, soldado de marina. Enterrado en la Collexial».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 204 vuelto y 205 (1729):

— «A uno de enero de mil setecientos y veintte y nueve murió y se enterró en la Collexial desta villa, Pedro Bolreda, soldado de marina».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 207 (1729):

— «A veinte y siete de febrero deste año, murió y se enterró en la Collexial soldado de marina Santiago de Inco».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 208 vuelto (1729):

— «A ocho de abril de este año presente, murió y se enterró en la Collexial Joseph de Barragán, soldado de marina, natural de Utrera en Sevilla».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 209 (1729):

— «A doze de abril de este año, murió y fue sepultado en la Collexial Manuel Gonzalo, soldado de mar, natural y vecino de Portugal».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 209 (1729):

— «A treze de abril deste año presente se enterró en la Collexial desta villa, Gerónimo de Bernardo, sargeno de marina, soltero y natural de Roma».

Folio 209 y 209 vuelto (1729):

— «A veinte y dos de abril de mil setecientos y veinte y nueve, murió y fue enterrado en la Collexial de esta villa, Alejandro de Varren, soldado de marina y natural de Jaén».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 209 vuelto (1729):

— «A veinte y dos de abril del mismo año presente, murió Severo de la Fuente, soldado de marina, natural de Varcelona. Enterróse en la Collexial».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 213 y 213 vuelto (1729):

— «En ocho de junio de mil setecientos veinte y nueve, murió Julián de la Hoa, marinero, mozo libre natural que dijo ser de la provincia de Guipúzcoa, recibió los santos sacramentos. No hizo testamento, enterróse en el convento de Sn Francisco. Y para que conste lo firmo ut supra».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 218 vuelto (1729)

— «En treinta de septiembre de mill setecientos y beinte y nueve, se enterró en esta Iglesia, el cadaver de Francisco Puente, vezino de esta villa, mozo libre haviéndose aogado en la rría desta villa, por lo que no pudo recibir los santos sacramentos. Para que conste lo firmo».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 218 vuelto (1729):

— «En primero de octubre de mill setecientos veintte y nueve, se enterró en esta iglesia el cadauer de Juo de Rubayo, vecino desta villa, casado en ella con María del Collado. Haviéndose aogado en la rría desta villa, por lo que no pudo recibir los santos sacramentos. Y para que conste lo firmmo ut supra».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 219 vuelto (1729):

— «En veinte y tres de noviembre de mill setezientos veinte y nueve, se enterró en esta iglesia Tristán, mozo libre soldado de marina, natural de Segovia, para que conste lo firmo ut supra».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 220 (1729):

— «En primero de diciembre de mill setezientos y veinte y nueve murió Juan de los Santos mozo libre y marinero del navío nombrado Santa Ysabel, natural del Puerto de Santa María. Recibió los santos sacramentos. Enterróse en el convento de San Francisco, no hizo testamento; y para que conste lo firmo ut supra».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 221 (1729):

— «En veinte de diciembre de mill setecientos veinte y nueve, murió Guillermo Thomás, marinero casado vezino de la ciudad de Palma. Recibió los santos Sacramentos, no hizo testamento, enterrándose en el convento de San Francisco. Y para que conste lo firmo tha. ut supra».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 222 vuelto (1730):

— «En primero de henero de mill setecientos y treinta, murió Jayme Juan Birho, mozo libre marinero y natural de Bañesu en Mallorca. Recibió los santos sacramentos hizo testamento, enterrándose en la iglesia Colexial desta Billa y para que conste lo firmo tha. ut supra».

— M a o ñ o —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.760.

Folio 14 y 14 vuelto (1731).

— «En ocho de agosto de mill setecientos y treinta y uno, murió de un accidente repentino sin poder recibir los santos sacramentos, Martín Pineiro, hombre casado según ponstó, marinero del navío del Rey (qe Ds ge) nombrado la Guipuzcua, vecino de San Martín de Moaña,

jurisdizion de la villa de Cangas, Arzobispado de Santiago, enterróse en la Iglesia Colegial y para que conste lo firmo dho. ut supra».

— M a o ñ o —
rubricado

Folio 33 (1732):

— «En veinte y seis de noviembre de mill setecientos treinta y dos, Juan Asensio de Landa, natural que constó ser del lugar de Herandio en el señorío de Vizcaya, no recibió los santos sacramentos por no haver muerto en un navío. Enterróse en la iglesia collexial de esta villa. Y para que conste lo firmo dho. ut supra».

— Franzco Antto Maoño Herrera —
rubricado

Folio 86 vuelto (1738)

— «En veinte y dos de abril de mill settecientos y treinta y ocho murió en el navío nombrado el Juan Francisco, cuio Capitán es Ibes Maree; Juan Maree Natural de la isla de Cerdeña, reyno de Francia. Mozo libre, hijo de Juan Maree y Jacoba Lepape. Recibió los santos sacramentos de la Extremaunzión y no pudo comulgar por lo graboso de su enfermedad; enterróse en la Colexial de esta villa y para que conste lo firmo».

— M. Joaquín Diego Escovedo —
rubricado

Folio 106 vuelto (1739):

— «En siete de septiembre de mil setecientos treinta y nueve, murió Francisco Martín, Artillero del navio de S. M. nombrado la Castilla, recibió los santos sacramentos, no testó, se enterró en el claustro de la Colegial y para que conste lo firmo ut supra».

— Franzco Antto Maoño Herrera —
rubricado

Folio 108 vuelto (1739):

— «En veinte y dos de octubre de mill seteientos treinta y nueve, murió un marinero del navío de S. M. llamado la Guipúzcoa, recibió los santos sacramentos y se enterró en la Collegial. Y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 109 (1739):

— «En zinco de noviembre de mill setezientos treinta y nueve, murió Valentín Suares artillero del navío de S. M. llamado la Guipúzcoa, recibió los santos sacramentos textó ante Juan del Castillo. Testamentario Pedro Guillén, se enterró en la Collegial. Y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 115 (1740):

— «En veinte de abril de mil setecientos y quarenta murió Francisco López marinerero artillero de la fragata llamada San Esteban, se ignora si recibió los santos sacramentos como vo, no hizo testamento por haver muerto en la misma fragata. Se enterró en la Colegl, para que conste lo firma ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 115 vuelto (1740):

— «En veinte y tres de abril de mil settecientos y quarenta murió Diego Díez, natural del Puerto de Santa María. Artillero de la fragata llamada San Esteban, recibió los santos sacramentos. Testó ante Manuel Ibañez, se enterro en la Colegial. Y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 115 vuelto (1740):

— «En veinte y quatro de abril de mil setecientos quarenta, murió Manuel Lorenzo, portugués, soldado de marina, recibió los santos sacramentos, no testó, se enterró en la Colegial. Y para que conste lo firmó ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 115 vuelto (1740):

— «En veinte y nueve de abril de mil setecientos y quarenta murió Joseph Maybres, natural de Manrresa, reino de Cataluña, soldado de mari-

na, recibió los santos sacramentos. No testó, se enterró en la Colegial. Y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 116 vuelto (1740):

— «En ocho de junio de mil setecientos y quarenta murió Santos Matheo, marinero del navío llamado la Guipúzcoa, no recibió los santos sacramentos ni testó por haver muerto ahogado en la ría, se enterró en la Colegial. Y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 118 (1740):

— «En veinte y ocho de julio de mil setecientos y quarenta murió Pedro Castañeda, marino natural de Antequera, casado según dicen en Málaga, no recibió los santos sacramentos por haverle muerto un marinero, ni testó, se enterró en la Colegial, de oficio tonelero. Y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 119 vuelto (1740):

— «En onze de agosto de mil setecientos y quarenta murió Francisco de los Casales, marinero del navío de S. M. llamado el Aiía, natural del lugar de Marín, Arzobispado de Santiago, se ignora si recibió los santos sacramentos ni si testó por haver muerto en el mismo navío, se enterró en la Colegial. Y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 120 (1740):

— «En diez y nueve de agosto de mil setecientos y quarenta, murió Joan de Añívarro, marinero. Se ignora si recibió los santos sacramentos y se ignora su patria por haver muerto a bordo del navío. Se enterró en la Colegial. Para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 122 y 122 vuelto (1740):

— «En onze de septiembre de mil setecientos y quarenta murió Francisco Campo, marinero natural de Cadiz a bordo del navío la Guipúzcoa. No testó. Enterróse en San Francisco, y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 122 vuelto (1740):

— «En siete de octubre de mil setecientos y quarenta murió Thomás Albertos (Genovés), marinero. Recibió los santos sacramentos. No testó. Se enterró en San Francisco, y para que conste lo firmo ut supra».

— Manuel López —
rubricado

Folio 146 (1742):

— «En veinte y tres de mayo de mil setecientos quarenta y dos murió Marcos de Puerto marinero cassado que dixo ser vecino del lugar de Somorrostro, recibió los santos sacramentos. Enterróse en la nave Santa de los Cuerpos Stos de la iglesia Collxial. Y para que conste lo firmo».

— Francisco Antto Maoño Herra —
rubricado

Folio 154 vuelto (1743):

— «En veinte y dos de marzo de mil setecientos quarenta y tres murió Bautista de Subiaga natural de Hucho, Obispado de Calaorra, marinero corsario, recibió el Viático solamente, por averle encontrado muerto. Y para que conste lo firmo, se enterró en la Colegl».

— Manuel López —
rubricado

Folio 169 vuelto (1744):

— «En nueve de diciembre de mill setecientos quarenta y quatro, falleció en el hospital de esta villa de Santander Francisco Barusa natural de la parroquia de Yberriaq en el reyno de Francia, soldado en el navío corsario que mandaba don Esteban Barrera, rrecibió los santos sacramentos de penitencia, viático y extremaunción, no hizo testamento, fue

sepultado su cuerpo en la nave santa de la iglesia de dicha villa; y para que conste lo firmo en dicha villa mes y año dichos».

— Juan Manuel Sánchez de Cortines —
rubricado

Folio 169 (174):

— «En trece de diciembre de mill setecientos y quarenta y quatro falleció en el hospital de esta villa de Santander Juan Quillete, natural de la parroquia de San Pedro de Baq del reyno de Francia, soldado en el navio corsario que comandaba don Esteban Barrera, natural de Cabreton en dicho reyno, rrecibió los santos sacramentos de penitencia, Viático y extremaunción, no testó, fue sepultado su cuerpo en la nave santa de el claustro de la iglesia parroquial de dicha villa; y para que conste lo firmo día mes y año dichos».

— Juan Manuel Sánchez de Cortines —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.761.

Folio 14 (1748):

— «En siete de marzo de mil setecientos quarenta y ocho murió Juan de Larrea, vezino que declaró ser del lugar de Ziguro de San Juan de Luz, marinero, haviendo recibido los santos sacramentos, enterróse en la iglesia Collegial. Y para que conste lo firmo».

— Juan Manuel Sánchez de Cortines —
rubricado

Folio 15 (1748):

— «En quince de marzo de mil setecientos quarenta y ocho, murió Juan Antonio Herze, marienro, recibió los santos sacramentos y se enterró en el Convento de Sn Francisco; y para que conste lo firmo».

— Juan Manuel Sánchez de Cortines —
rubricado

Folio 15 (1748):

— «En diez y nueve de marzo de mil setecientos quarenta y ocho murió Agustín de Livaria, marinero forastero, recibió los santos sacra-

mentos y se enterró en el convento de San Francisco; y para que conste lo firmo».

— Juan Manuel Sánchez de Cortines —
rubricado

Folio 105 vuelto y 106 (1753):

— «En veinte y siete de octubre de mil setecientos cincuenta y tres, murió Santo Beltrán, sargento de marina natural del reyno de Valenzia en el ospital. Recibió los santos sacramentos, enterrándose en el convento de San Francisco; y para que conste lo firmo dho. ut supra».

— Francisco Tigero —
rubricado

Folio 148 vuelto y 149 (1756):

— «En treze de marzo de mil settecientos cincuenta y seis, murió Vizente Cistullo, sargento de marina. Natural del lugar de Aragón, en el reino de Navarra. Recibió los santos sacramentos, enterróse en la Santa Iglesia Cathedral; y para que conste lo firmo dho. ut supra».

— Francisco Tigero —
rubricado

Folio 140 vuelto (1755):

— «En diez y seis de julio de mill setecientos zinquenta y zinco murió don Jazinto Navarrete, Comisario ordenador de marina en el Departamento de esta costa del mar de Cantabria, marino que fue de doña Juana Montiel, rezivió los santos sacramentos testó ante Antonio Bero-tura Somonte, escribano real de S. M. Enterróse en el convento de San Francisco; y para que conste lo firmo adho. ut supra».

— Francisco Tigero —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.762.

Folio 323 (1778):

— «En quatro del dicho (octubre de 1778), murió de diez y siete años Beltrán Domec hijo legítimo de Juan Domec y Joaquina de Cirevecho, naturales del lugar de Oruna reyno de Francia, marinero del paquebote el Azac, su capitán don Martín Dargainarat, recibió los santos sacramentos e indulgencia, enterróse en el campo santo».

— Collado —
rubricado

Folio 330 vuelto y 331 (1778):

— «En veinte de noviembre de mill setecientos setenta y ocho, murió en este Hospital de la Misericordia, de quarenta y cinco años, Bernardo Mallos, marinero a bordo del corsario llamado la Represalia de San Juan de Luz, su capitan Pedro Dutrerq. Y dicho Bernardo, natural de Si-boure, reyno de Francia, recibió los santos sacramentos e indulgencia plenaria; enterróse en el campo santo de esta Iglesia».

— Collado —
rubricado

Folio 352 vuelto (1781):

— «En la ciudad de Santander a nuebe de febrero de mil setezientos ochenta y uno murió Juan Bautista Migoni, marinero de la fragata francesa amable Sofía, su capitán don Pedro Serres, casado con Paula Gonz, vezina de Gerez de la Frontera, enterróse en esta Sta Iglesia y por ser verdad lo firmo».

— Sn Pedro —
rubricado

Folio 365 vuelto (1781):

— «En diez y nueve de diciembre de mil setecientos ochenta y uno, falleció de edad de diez y ocho años Manuel Conde Pelayo, marinero en la fragata de su Magd la Diligencia, su capitán don Antonio Albuerne, recibió los Stos sacramentos y se le aplicó la Yndulgencia Plenaria, se enterró en esta iglesia Cathedral con asistencia de los sres capellanes, no testó, y para que conste lo firmo».

— Dn Josef de Salas Escovedo —
rubricado

Folio 365 vuelto (1781):

— «En la ciudad de Santander a veinte y tres de diciembre de mil setecientos ochenta y uno murió de edad de veinte y un años don Nicolás Oyanzabaleta, natural de San Sebastián y pilotín de la fragata San Eloy, recibió los santos sacramentos e Yndulgencias se enterró con asistencia de señores capellanes y entierro maior en esta Sta. iglesia Cathedral No testó, y por ser verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 371 (1782):

— «En treze de marzo de mil setecientos ochenta y dos murió de edad de cincuenta y dos años Pedro Fial, marinero calafate en la Balandra de S. M. San Serapio, se enterró en esta Sta Cathedral con entierro menor de cupnes. Y por verdad lo firmo».

— Dn Josef de Salas Escovedo —
rubricado

Folio 371 vuelto (1783):

— «En la ciudad de Santander a veinte y tres de marzo de mil setecientos ochenta y dos murió de edad de treinta y quatro años Juan Bautista Olaguibel y Cucullo, marinero plenciano, su capitán Josef Ibarra; recibió los santos sacramentos y se enterró en esta Iglesia Cathedral con asistencia de señores capellanes y entierro menor, y para que conste la firma tha. ut supra».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 392 (1783):

— «En el Sto Hospital de esta ciudad murió de treinta y dos años un marinero cuio nombre se ignora, recibió los santos sacramentos y se enterró en el campo santo de esta iglesia. Por verdad lo firmo a primero de enero de ochenta y tres».

— Ordoñez —
rubricado

Nota seguida: «El contenido en la inmediata partida se llamaba Josef de Acosta, natural de San Juan de Foxá en Portugal, y lo firmo para que conste».

— Salas —
rubricado

Folio 392 (1783):

— «En la ciudad de Santander a doce de enero de mil setecientos ochenta y tres murió Josef Martín, marinero natural de Tarragona, hijo de Pedro Martín. Recibió los santos sacramentos y se enterró en este campo santo. Por ser así lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.763.

Folio 3 vuelto (1769):

— «En veinte y tres de henero de mill setecientos sesenta y nueve, murió Ignacio Copeyro a bordo del navío de S.M. nombrado San Lorenzo, que se halla en este puerto, y otro Ignacio Maestre de Viveres en él, y marido de Angela, de cuio apellido no se supo dar razón. Vezino de la villa de Graña. Lo penoso de su accidente no dió lugar a recibir los santos sacramentos ni menos a hacer disposición testamentaria. Su edad sería de treinta y ocho años; enterróse en la Sta. Iglesia Cathedral de esta ciudad de Santander, y para que conste lo firmo dho. ut supra».

— Dn Phelipe de Collado Fernández —
rubricado

Folio 10 (1781):

— «En dos de mayo de mil setecientos ochenta y uno murió en el Sto hospital de esta ciudad de Santander Bartholomé de la Cruz, mozo soltero y marinero de la balandra titulada Ntra Sra de Atocha; era natural de Guelba y se enterró como pobre en el campo santo de esta Cathedral».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 11 y 11 vuelto (1782):

— «En la ciudad de Santander a veinte y tres de enero de mil setecientos ochenta y dos murió de quarenta años Benito Alonso, soldado de la tercera compañía del batallón duodécimo de marina en la balandra Sta Christina, recibió los santos sacramentos de penitencia y comunión y se enterró en el campo santo de esta Iglesia Cathedral y por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 11 vuelto (1782):

— «En la ciudad de Santander a veinte y seis de junio de mil setecientos ochenta y dos murió en el Sto Hospital después de recibidos los santos sacramentos e indulgencia Juan Duerma, soldado de la balandra titulada Sta Christina; enterróse en el campo santo y por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 24 vuelto (1784):

— «En la ciudad de Santander a trece de mayo de mil setecientos noventa y quatro murió de edad de cinquenta años Remigio Barreiro, marinero de la fragata Sta Cathalina. Recibió los Stos Sacramentos e Indulgencias, se enterró como pobre en Ntra Sra de Consolación; y por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 23 1793):

— «En la ciudad de Santander a veinte y ocho de agosto de mil setecientos noventa y tres murió en el hospital de ella, Vicente Díaz (capitán de la corveta Wincon, anclada en este puerto), marido de Andrea Freijo vezino del Ferrol, recibió los santos sacramentos e indulgencias, no testó y se enterró con sola mi asistencia en la adyutrid de Ntra Sra de Consolación; por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 25 (1794):

— «En la ciudad de Santander a quatro de septiembre de mil setecientos noventa y quatro murió de edad de quarenta años Juan Bautista de Soto, casado, marinero de la fragata Lerez del Real servicio, no testó ni recibió los santos sacramentos por no haver dado lugar el accidente, se enterró en la adyutrid de Ntra Sra de Consolación; por ser verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 25 (1794):

— «En la ciudad de Santander a diez y seis de septiembre de mil setecientos noventa y quatro murió Thomás Díaz, marinero de la fragata Lerez, recibió los santos sacramentos e indulgencias, se enterró como pobre, y por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 25 (1794):

— «En la ciudad de Santander a veinte y tres de septiembre de mil setecientos noventa y quatro murió Domingo Antonio de Ontaneda, gru-

mete de la fragata Tetis, recibió los santos sacramentos e indulgencias y se enterró como pobre; y por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 25 (1794):

— «En la ciudad de Santander a cinco de octubre de mil setecientos noventa y quatro murió Antonio Eris, grumete de la fragata Tetis, recibió los sacramentos e indulgencias, se enterró como pobre; y por verdad lo afirmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 25 vuelto (1794):

— «En la ciudad de Santander a quinze de octubre de mil setecientos noventa y quatro, murió Bernardo González, marinero de la Urca Regla, recibió los santos sacramentos e indulgencias y se enterró como pobre, y por verdad lo afirmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 25 vuelto (1794):

— «En la ciudad de Santander a primeros de diciembre de mil setecientos noventa y quatro murió Roque Rosendo, de estado soltero, natural de San Amedo de Birzeo Obispado de Mondoñedo, recibió los santos sacramentos e indulgencias y se enterró el marino en Ntra Sra de Consolación como pobre con sola mi asistencia; por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 25 vuelto (1794):

— «En la ciudad de Santander a catorce de diciembre, murió Angel Villanueva, cabo segundo de la fragata Carmen, recibió los santos sacramentos e indulgencias y se enterró como pobre, por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 26 (1794):

— «En la ciudad de Santander a diez y nueve de diciembre de mil setecientos noventa y quatro murió Manuel Rico, page en la fragata San-

ta Theresa, recibió los santos sacramentos e indulgencias y se enterró como pobre; por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 26 (1794):

— «En la ciudad de Santander a veinte y uno de enero de mil setecientos noventa y cinco, murió Martín García de estado soltero, sargento segundo de la fragata Carmen, natural de la villa de Arcos, reyno de Pamplona. Recibió los santos sacramentos e indulgencias, se enterró como pobre en la adyutrid de Ntra Sra de Consolación, por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 30 vuelto (1798):

— «En la ciudad de Santander a treze de octubre de mil setecientos noventa y ocho murió de treinta años don Josef García Melo, presbitero capellán de la fragata real titulada Mercedes surta en este puerto, recibió los santos sacramentos de penitencia y extremaunción; no el santísimo Viático por impedir la recepción su accidente convulsivo. Se enterró con supremo en esta Catedral acompañado de la religión de San Francisco y su Orden Tercera. Por verdad lo afirmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 31 vuelto (1799):

— «En la ciudad de Santander a treze de abril de mil setecientos noventa y nueve murió de veinte y seis años Josef Piñero, soldado del Real Cuerpo de Artilleros que guarnecen esta costa. Recibió los santos sacramentos y se enterró con ordinario en esta Cathedral, era hijo de Josef Piñero y de María Velasco vecinos de Curtis, Reyno de Galizia. Por ser verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.764.

Folio 34 (1785):

— «En la ciudad de Santander a cinco de febrero de mil setecien-

tos ochenta y cinco, murió de cinquenta y seis años don Patricio Joyes, soltero natural de Irlanda y Consul de su nación en este puerto. Recibió los santos sacramentos y se enterró en San Francisco. Testó ante Josef Nieto Vela. Por ser verdad lo afirmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 49 (1785):

— «En siete de agosto de mil setecientos ochenta y cinco murió en el Sto Hospital, Antonio Silbero, marinero de la Urca de S. Magd nombrada la Espaciosa anclada en este puerto, hijo lexitimo de Antonio Silbero, digo, Manuel, y de Josepha. Martí, recibió los santos sacramentos de penitencia y unción y las indulgencias y se enterró en San Francisco, por haver declarado ser así su voluntad; y por verdad lo firmo».

— Dn Josef de Salas E. —
rubricado

Folio 92 vuelto (1788):

— «En la ciudad de Santander a diez y ocho de mayo de mil setezientos ochenta y ocho murió a bordo de una embarcación y sin sacramentos Francisco Ventura Díaz Sordo, hijo lexitimo de Francisco Díaz y de María Sordo, vecinos de Cuviellas de la jurisdicción de Llanes, principado de Asturias, se enterró en Ntra Sra de Consolación con sola mi asistencia, y el no haver puesto esta fe el día que se devía y con más claridad a sido la causa el haverme dado la razón el día que firmo y con sola la extensión puesta, por verdad. Lo firmo en esta ciudad a veinte y ocho del dho mes y año».

— Dn Juan Nepomuzeno del P. —
rubricado

Folio 192 vuelto (1783):

— «En la ciudad de Santander a ocho de junio de mil setecientos ochenta y tres murió de treinta años a corta diferencia Manuel Pérez, soldado de marina; recibió los santos sacramentos y se enterró en este campo santo. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 193 vuelto (1784):

— «En veinte y dos de marzo de mil setecientos y ochenta y cuatro, murió de edad de sesenta años Pedro Gulia, casado en el Ferrol y artillero de mar en la fragata de S. M. nombrada San Jorge recibió los santos sacramentos e indulgencia y se enterró en el campo santo de esta Sta Iglesia; y por verdad lo firmo».

— Dn Josef de Salas Escovedo —
rubricado

Folio 194 vuelto (1784):

— «En once de julio de mil setecientos ochenta y quatro murió en el hospital el marinero Miguel del Río, natural de Puerto de Sta María, hijo legitimo de Pedro del Río, recibió los santos sacramentos e indulgencia y se enterró en el cementerio de la hermita de Consolación, y por verdad lo firmo».

— Dn Josef de Salas Escovedo—
rubricado

Folio 195 (1784):

— «Juan Marquez piloto portugués casado con Ana Pereyra fue muerto a puñaladas en la noche del veinte y seis de diciembre de ochenta y quatro y se enterró en Consolación».

— Sn Pedro —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.765.

Folio 23 vuelto (1791):

— «En la ciudad de Santander a veinte y cinco de agosto de mil setecientos noventa y uno murió de quarenta años a corta diferencia Antonio Cloet, marido de Josefa Petra (de nación francés) marinero retirado con sueldo. Recibió los santos sacramentos y se enterró en Consolación como pobre. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 31 vuelto (1791):

— «En la ciudad de Santander a veinte y seis de noviembre de mil setecientos noventa y uno, murió a bordo del bergantín Benvín de Ba-

yona, su capitán Bernardo Garalt, casado vecino de Hendaya. Se enterró con ordinario de capellanes en esta Sta Iglesia. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 95 vuelto (1793):

— «En la ciudad de Santander a siete de julio de mil setecientos noventa y tres murió de cinquenta y quatro años Francisco Gándara, casado feligrés de San Pedro de Randas en Galicia y maestro de velas en los reales vageles. Se enterró como pobre con mi asistencia en la adiutriz de Consolación. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

FFolio 96 (1793):

— «En la ciudad de Santander a onze de julio de mil setecientos noventa y tres murió Miguel de Caminos, viudo de edad de cinquenta y siete años, vecino de San Sebastián y de oficio calafate. Recibió los santos sacramentos y se enterró con mi asistencia en la adiutriz de Ntra Sra de Consolación. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 126 (1794):

— «En la ciudad de Santander a veinte y tres de junio de mil setecientos noventa y tres murió de veinte años Francisco González, soltero natural de San Esteban de Untes, obispado de Orense, fue marinero en las fragatas Cathalina y Theresa, recibió los santos sacramentos y declaró que dejaba heredera de los sueldos de su servicio en dichos Bajeles Reales y de todos sus derechos a Manuela González, su hermana. Se enterró en Consolación».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 127 (1794):

— «En la ciudad de Santander a diez de julio de mil setecientos noventa y quatro murió de treinta y quatro años a corta diferencia un marinero de la fragata titulada Thetis, de estado casado en la villa de San-

toña y llamado Juan de Ortiz. Recibió los santos sacramentos a bordo y se enterró en la adiutriz con mi asistencia. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 154 (1795):

Vizcayno Maro: — «En la ciudad de Santander a diez y seis de agosto de mil setecientos noventa y cinco murió como de cinquenta años Nicolás Salsa, viudo vecino de la ciudad de San Sebastián según noticia. Recibió el santo sacramento de la penitencia a bordo de su barco y murió en la calle a tiempo de conducirle al Sto Hospital. Enterróse en el convento de San Francisco. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

Folio 207 vuelto (1797):

— «En la ciudad de Santander a seis de octubre de mil setezientos noventa y siete, murió Juan Bautista Brillant, (marinero francés) en el hospital de dicha ciudad titulado San Rafael, recibió el santo sacramento de la extremaunción y no más por haver estado delirante. Se enterró en la adyutrid de Ntra Sra de Consolación. Por verdad lo firmo».

— Dn Juan Nepomuzeno del Puerto —
rubricado

Folio 228 vuelto (1798):

— «En la ciudad de Santander a diez y siete de septiembre de mil setecientos noventa y ocho murió de veinte y seis años, Miguel de Leyes, natural de Muros y marinero real; recibió los santos sacramentos y se enterró en el convento de San Francisco. Por verdad lo firmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

A.H.D.S. *Libro de Finados*; signatura 6.766.

Folio 11 (1799):

— «En la ciudad de Santander a veinte y nueve de diciembre de mil setecientos noventa y nueve se comunicó razón del marinero que se desgració en el veinte y siete de dicho mes y según ella extendí la si-

guiente: ... 'En la ciudad de Santander a veinte y siete de diciembre de mil setecientos noventa y nueve murió Juan Alcatena casado con Francisca Verauz Vecinos de Plencia, se enterró con menor en esta Catedral, son sus hijos y de la referida Francisca y Magdalena, naturales de dicha Plencia. Por verdad lo afirmo».

— Dn Manl de Sn Pedro Ordoñez —
rubricado

En este contingente de partidas de los libros de finados de la hasta entonces villa y después ciudad (29 de junio de 1755) del puerto de Santander, podemos, de alguna forma acercarnos a gran parte del capítulo de sucesos que recorren dos tercios de siglo de vida portuaria (s. XVIII) y que hubieron de vivir y padecer nuestros antepasados en lo concerniente a los ambientes, empresas y actividades marítimas.

Es precisamente en este siglo y de forma especial a partir de su segunda mitad, cuando la recién constituida ciudad comienza a tomar un decisivo incremento y despegue, gracias a la prosperidad de los negocios que le reportaba su abrigado puerto, debido al aumento progresivo de actividades y tráfico (auge de los astilleros de su bahía, franquicia de libre comercio, alza en el asentamiento de armadores e incremento en las matrículas de sus buques, ampliación y mejoras en el puerto, arreglo de los trazados y caminos desde el puerto a la meseta, hegemonía definitiva frente a los demás puertos de la mar de Cantabria y establecimiento del Real Consulado en él (25 de noviembre de 1785), con independencia y autonomía definitiva respecto al asentado en Burgos del que dependíamos hacía tres siglos; intercambio mercantil en travesías hacia las Américas y los puertos más importantes del norte de Europa...). El puerto de Santander llegaba a ser así acaso el más importante de todo el Cantábrico, suscitando a la vez admiración y envidia en algún que otro ministro del Gobierno del Estado por entonces, natural de una región marítima vecina y por cuya prosperidad —como buen hijo—, celosamente velaba, (valga el ejemplo de Jovellanos)... En estas circunstancias se va tejiendo la vida entonces y los percances que en ella se inscriben.

Entre las tragedias recogidas en la primera sección (A), tenemos las debidas a ahogamiento «en la Ría del Puerto» con variadas connotaciones como esta narrada en primer lugar (soldado del batallón de marina). El término municipal (urbano y extramuros) de Santander y su

costa estaba guarnecida de los ataques de invasores enemigos por mar, contando con el emplazamiento de varios castillos artillados y provisión de tropa para su defensa frente a las posibles naves atacantes. Así, aparte del castillo y fuerte de S. Felipe junto a la iglesia del Cristo, detrás de la catedral, estaban los castillos de S. Martín; el de la Cerda y de Hano en la península de la Magdalena y el de S. Pedro del Mar cercano a la Maruca, y que, en alguna partida de las que hemos citado les contemplamos en acción.

Es una lástima que los sucesivos capellanes encargados de consignar la relación de fallecidos no hayan sido más detallistas en su estilo, explicitando mejor sus causas; esta «dejadez» ha creado una gran laguna que va desde el libro de finados signatura 6.706 (1730-1747) correspondiendo a los Sres. capellanes D. Joaquín Diego Escobedo, D. Manuel López, y D. Juan Manuel Sánchez Cortines, y el libro signatura 6.761 (1747-1761) correspondiendo a D. Francisco Tigero, D. Felipe de Collado y a D. José Salas Escobedo, hasta el final del libro signatura 6.762 en que de la mano y letra de D. Manuel de San Pedro volvemos a hacernos eco detallado de los pormenores acaecidos a los marineros en su muerte.

Así se detalla el caso de este marinero tripulante de la fragata inglesa apresada por un corsario francés, que aparece muerto en el Sardinero y cuyo navío es hundido «por uno de los castillos» que como hemos reseñado anteriormente defendían el término de la plaza de Santander (Folio 390 vuelto, signatura 6.762).

En el libro de finados 6.764 es obligado detenerse en la tragedia ocurrida en las aguas agitadas de los muelles portuarios (Folios 185 vuelto al 189 vuelto) del día seis de noviembre de 1790, cuando entre Peña Arbosa —o Herbosa— y el «Muelle largo frente a la Zerbezería», (se refiere a la fábrica de cervezas de Cañadío, creada en ese lugar por Francisco Antonio del Campo, Conde de Campogiro, una de las dos existentes por entonces en Santander, la otra era la de José Zuloaga sita en Becedo) se va al fondo un barco de los que hacían la travesía en nuestra bahía enlazando la ciudad con las villas comarcanas del otro lado en Ribamontán (Pedreña, Somo, etc.). En la descripción de los sepelios se detallan con trazos finos los pormenores de los ahogados que cubrirían de luto y conmoción las humildes villas y familias marineras.

No faltan actas donde figuran ahogados en lugares que se citan como «dique de Cajo» (Folio 200 vuelto; sign. 6.764), «presas de esta ju-

risdicción» (Folio 93; sign. 6.765), junto al «puente de Heras» (Folio 108 vuelto y 109; sign. 6.765). Continúan siendo, sin embargo, los accidentes relacionados con corsarios los que más se citan (Folios 106, 195, 229... signatura 6.765), alguno de los cuales tiene relación con la tripulación de alguno de los navíos consulares corsarios del puerto santanderino. Por entonces el Real Consulado de Santander tenía a su servicio para la defensa de los barcos que navegaban frente a las costas del litoral cántabro y escolta de los que se hallaban matriculados en su puerto, al menos dos bergantines armados en corso con su correspondiente tripulación. No eran extrañas los encuentros de éstos con barcos enemigos, franceses, americanos y sobre todo ingleses, armados en corso para el propio transporte o para el abordaje de otros navíos comerciales. Índice de estos posibles percances son las víctimas a causa del naufragio en nuestro puerto «del corsario francés de Bayona», y de otra fragata corsaria que había mantenido combate con alguna inglesa.

Por último, en este apartado, señalemos las tragedias sufridas por naufragios de embarcaciones de sufridos pescadores, a los cuales se les aplican «las Honras de Cavildo» (Folio 59, sign. 6.764 y Folio 15, signatura 6.766).

En la sección segunda (B), constatamos desde la firma y rúbrica de los señores curas de la primero Colegial y después Catedral que hicieron el servicio de inventariar las actas, las circunstancias y pormenores de esta numerosa lista de hombres de mar fallecidos en nuestro puerto, figurando en primer lugar los relativos al tráfico mercantil y pesquero, (más de sesenta), consignando en muchas de ellas no sólo el nombre y puesto desempeñado por el marinero, sino también la procedencia, nombre de la embarcación e incluso si su muerte fue debida a accidente o sucedió a bordo de la nave surta en el puerto. (Ver por ejemplo las partidas, Folios 138 vuelto y 139; 144 vuelto, signatura 6.759; Folios 3 vuelto, 25, sign. 6.763; Folio 31 vuelto, 154, sign. 6.764; Folios 119 vuelto y 120, 122 y 122 vuelto, sign. 6.760; Folios 31 vuelto y 154, sign. 6.764 11, sign. 6.766).

Le siguen las partidas de tenor militar donde se notifica el grado desempeñado por el finado, su naturaleza y, en ocasiones el barco en el que estaba incluido. Gran parte de estos fallecimientos se suceden como por tandas, debido quizás a alguna enfermedad contagiosa contraída por el pasaje, (de este estilo son, por ejemplo, las listas de soldados de marina de los libros 6.759, —en 1729—; y del libro sign. 6.760,

—en 1740—, etc.). No faltan de nuevo las ya citadas en la anterior sección, relativa a los marineros de barcos corsarios nacionales o extranjeros.

Relacionado con la arribada de navíos anclados en los muelles o fondeados en la bahía del abra santanderina y la estancia de sus marinos en tierra, son las reyertas o tumultos suscitados entre ellos o con la población, algunos de los cuales se saldan trágicamente (Folio 118, signatura 6.760 ó Folio 195 sign. 6.764)... Finalmente he querido incluir otras partidas de finados en las que aparecen personajes significativos e influyentes en la vida portuaria como es la del «Comisario ordenador de Marina en el Departamento de esta costa del mar de Cantabria», D. Jacinto Navarrete † 1755, o la de un representante consular en nuestro puerto (Folio 34, sign. 6.764).

Con esta exposición de actas de finados de los restantes sesenta y cinco años hasta el comienzo del siglo, hemos concluido la narración de este capítulo correspondiente al puerto de Santander durante los siglos XVII y XVIII. En él ha ido discurriendo la vida en evolución creciente, ya que por sus emplazamientos, seguridad, volumen progresivo de crecimiento e intercambio, aventajó entonces definitivamente a los restantes de Cantabria y se hizo uno de los principales, no sólo ya del Cantábrico, sino también de los de la Península Ibérica.

Por ello estamos prestos a levar anclas y surcar de nuevo el mar de nuestro litoral, poniendo proa a nuevos puertos y ensenadas para, recalados en ellas, proseguir nuestra tarea de descubrir los vestigios y recuerdos que, aunque trágicos, nos acercan más y mejor a la verdad y belleza de nuestra historia y realidad marinera a la que amamos entrañablemente. Ojalá nos hayan ayudado a valorar un poco más a estas gentes sufridas y sacrificadas, que supieron sacar adelante con tesón estas árduas empresas y forjaron para los demás un futuro abierto a iniciativas y aventuras cargadas de esperanzas y de fecunda prosperidad.

LA MAR EN LOS LIBROS DEL CONCEJO DE AJO (1611-1814)

LUIS DE ESCALLADA GONZÁLEZ

El Concejo, como forma de gobierno del pueblo de Ajo, ha perdurado hasta el presente siglo. Era una asamblea donde se reunía la mayor parte de los vecinos, convocados por un toque peculiar de campanas, para tratar asuntos concernientes a la buena administración municipal.

Es en 1611 cuando los vecinos de Ajo toman conciencia de la necesidad de conservar, anotados en un libro, los acuerdos que tomaban en Concejo.

«En el lugar de ajo a doce dias del mes de henero de mil y seiscientos y once años. En presencia de mi Juan Belez de Ontanilla, escrivano de Su Mag.^d y del numero desta Junta y testigos parecio presente gaspar de la barcena Vz^o deste dho lugar y procurador jeneral del este año // Y como tal procurador dho dia, mes y año, domingo, al salir de misa mayor llamo y junto a Concejo a los Vz^{os} del dho lugar, y les hiço Relacion diciendo que conbenia al servicio de dios y buen gobierno de la republica y concejo que ubiese Un libro en él, adonde se asentasen los dias que abria Concejo y para que y lo que se decretase en el se asentase en el dho Libro para que de todo se allase claridad y luz por ser la memoria de los ombres flaca // Y Visto por el dho concejo La Relacion hecha por el dho procurador le ordenaron y mandaron comprase Un Libro bueno por quenta del dho concejo, y quel y los demas procuradores que despues del fuesen, siempre que se ubiesen de juntar a Concejo le llevasen consigo a el, o y alli luego el escriv^o que se allase alli presente asentase el tal decreto // Y a falta de no allar escriv^o el tal dia en el dho Concejo lo asiente Un Vecino o el mismo procurador, y lo firmen los dos, para q. se dé credito por q. no pueda decir ni renovar en ello ningun Vecino. Y asi se decreto y mando se aga guarde y cumpla en todo y por todo de aqui adelante, de que doy fee = ».

Tres son los libros que han llegado hasta nosotros. El primero abarca desde 1611 a 1665, el segundo de 1672 a 1740 y el tercero desde este año hasta 1814.

Por sus amarillentas páginas encuadradas en pergamino desfilan todas las inquietudes de los vecinos de Ajo durante dos siglos: La construcción de la iglesia parroquial comenzada en 1592, los viajes a la Corte para defender asuntos de la Merindad de Trasmiera, decretos sobre la conservación de montes, permisos para hacer caleros, pagos de salarios de cirujanos y barberos, padrones, pestes y enfermedades, decretos sobre la escuela y obras pías, sobre mieses y portillas de las mismas, premios a quienes matasen animales salvajes y monterías, sobre la taberna y su abastecimiento, cartas y comunicados varios, etc...

Pero lo que aquí nos interesa y es objeto del presente trabajo, son los decretos relacionados con la mar. Son muchos y muy variados y les hemos intentado reunir en capítulos donde vamos a saber de las inquietudes de los vecinos de Ajo para defender la costa de asaltos de piratas, de los embarques de leña de los montes, de las visitas reales a Santander en el siglo XVII, de los molinos de mareas, de las romerías a Santa María de Puerto y otros santuarios marineros y de las Reales Fábricas de Artillería de Liérganes y la Cavada, además de algunas noticias sueltas sobre temas marítimos.

VISITAS REALES

Dos pequeños recuerdos quedan consignados en los libros del Concejo de Ajo referentes a visitas reales a Santander ocurridas durante el transcurso del siglo XVII.

Durante la Guerra de los Treinta Años, los Reyes de España e Inglaterra, Felipe IV y Jacobo I, intentaron un acercamiento diplomático que desembocó en el intento de unir en matrimonio a la princesa doña María, hermana del rey, con Carlos, príncipe de Gales.

Probablemente fue el favorito de Jacobo I Jorge Villiers, luego duque de Buckingham y gran almirante de Inglaterra quien convenció al rey y al príncipe de que su presencia en Madrid conquistaría el corazón de la infanta doña María y sería la única manera de vencer los obstáculos de orden religioso que se oponían a la boda.

En marzo de 1623 el príncipe Carlos llega a Madrid, donde su vida transcurre entre grandes fiestas y agasajos. Parece que el piadoso príncipe de Gales llegó a enamorarse de la bella infanta, pero la boda era imposible, pues cualesquiera que fuesen las conveniencias políticas y



aún religiosas de la presencia de una española en el trono inglés, ni Felipe IV, ni los teólogos, ni el pueblo podían consentir que una infanta reinase sobre herejes y viviese en un ambiente protestante.

La negociación, sin posible salida, se prolongó penosamente hasta que Jacobo I, cansado y decepcionado, ordenó el regreso de su hijo.

Este partió de Madrid el 9 de septiembre de 1623 con destino a Santander para desde allí embarcar en una formidable escuadra de catorce navíos que le llevó hasta Londres donde fue recibido en triunfo.

De la estancia del príncipe Carlos en Santander mucho se ha escrito. Aparte de su séquito y el de los españoles que le acompañaron desde Madrid, también fue vitoreado por los naturales de Trasmiera. Así queda reflejado el recuerdo de esta visita en el libro primero del Concejo de Ajo:

«A catorze dias del mes de setiembre de seyscientos y beinte y tres se junto el concejo y su procurador para tratar de cosas tocantes a el servicio de su magestad. Y se ordeno que para el socorro de los ombres que habian de rescibir a el principe de ynglaterra, y yr a Santander a rescibirle se busquen dineros prestados u a censo como megor se hallasen. Lorenzo de Camino ofrescio prestar duzientos reales en el ynter qe. se partia o se buscaban a censo y se le ordeno diese a cada soldado quatro oncas de polbora y mecha para que se probasen para quando se ofreciese».

«Mas se juntaron jueves a beynte y uno de setiembre en su concejo los bezinos que se hallaron y su procurador y se le ordeno a el procurador hiziese lo que se abia tratado en Junta que era dar doze reales a cada uno de los soldados que abian de yr a Santander a rescibir a el principe de ynglaterra que eran nueve los que cupo a este lugar y biage con un ombre a Arnuerio por la polbora y mecha que se les abia de dar questaba en poder de los procuradores generales».

«En primero de octubre de myll y seisientos y beynte y tres años se hordenen en concejo y se hordena que se page a los q. sirbieron de soldados en Santander lo q. ubieren de aber conforme a hordenanza y horden de trasm^a y se pagen II r. por v.^o p.^a ello».

Sesenta y seis años después, durante el reinado de Carlos II, una nueva visita de persona de sangre real está prevista en Santander.

María Luisa de Orleans, primera esposa de Carlos II, fallece sin descendencia en 1689. El 19 de marzo de aquel año, un mes después de la muerte de la anterior reina, queda concertada la boda del rey con doña Mariana de Neoburgo, hija de Felipe Guillermo, duque de Baviera y elector palatino, siendo la primera causa de la elección la seguridad de descendencia que ofrecía.

El viaje de la princesa bávara a Madrid era difícil por la guerra entre Francia y España, y el rey de Inglaterra, aliado entonces de Carlos II, se ofreció a hacer que la escuadra inglesa trajese a la desposada. El viaje, que comenzó en Neoburgo el 3 de septiembre de 1689 y que tenía prevista su llegada a Santander durante el mes de octubre fue largo y no exento de peligro.

Para el recibimiento de la reina se juntaron en Santander multitud de cortesanos con grandes séquitos que permanecieron en la villa durante mes y medio hasta que, aburridos por la tardanza de la arribada y la falta de comodidades, fueron autorizados por Carlos II a que se trasladaran a Palencia, ciudad más acorde con las necesidades a que estaba acostumbrada aquella multitud.

La reina, en contra de lo previsto en el plan del viaje, desembarcó en El Ferrol el 28 de abril de 1690 y se reunió con el rey el 4 de mayo en Valladolid, donde el patriarca de las Indias los desposó.

Ante el aviso de la llegada de la reina a la villa de Santander el Sr. Teniente General ordena a la Junta de Siete Villas la entrega de diversos bastimentos para el sostenimiento de las familias de su séquito y casa real. Los detalles del caso quedan reflejados de la siguiente manera en el segundo libro del Concejo de Ajo.

«En el lugar de ajo a seis dias del mes de octubre deste año de mil y s^{os} y ochenta y nueve en La iglesia parroquial deste dho. lugar y su puesto acostumbrado por llamam^{to} de Juⁿ del campo peña, Procurador General de los caballeros hijos de algo de el, entre las cosas que propuso dio a entender el como se le hico notoria, ayer miercoles cinco del corriente, una orden del s^r teniente general en que se prebiene por ella el como se espera de prosimo la arribada de la reyna n^a s^a a la V.^a de Santander, y que para los gastos y prebenciones de bastimentos que se necesitan

para las familias de su acompañam^{to} y casa real, manda por dha orden a la Junta de Siete Villas tenga prontos los mantenim^{tos} sig^{tes}: ciento y cinq^{ta} fanegas de trigo, cinq^{ta} de cebada, beynte arrobas de tocino añexo, y de la prorata que toco a este dho lug^r, que son beinte y una fanegas de trigo y siete de cebada, setenta libras de tocino, y bisto por dho concejo se le hordenó a dho procurador y sus acompañados que son Dⁿ P^o de arredondo, P^o de camino, thomas de leynz, Juⁿ al^o del carre, Juⁿ de Camino, Domingo de Laynz maço, que todos juntos hagan el repartim^{to} de los dhos mantenim^{tos} entre los becinos de dho lugar y no pareciendo con el dinero pres^{te} los saque de las partes de donde los topare, obligando con todo rigor, según y conforme la orden despachada, que para todo ello se le da el decreto en forma, siendo con toda la brevedad que pide dha. orden, y en esta conformidad lo decretaron y firmaron todos juntos dicho día, mes y año».

Desconocemos si como consecuencia de no arribar la reina a Santander entregaron los bastimentos que pedía el Teniente General a la Junta de Siete Villas y a las demás que componían la Merindad de Trasmiera.

DEFENSA DE LA COSTA

Los vecinos de los pueblos situados a dos leguas del litoral estaban obligados a la defensa de la costa en todo tiempo tanto en guerra contra otras naciones como en paz, cuando sus riberas eran profanadas por corsarios y piratas.

Los concejos tenían la obligación de proveer a los vecinos las armas y municiones necesarias para su defensa y para ello se desplazaban a las villas de Santander y Laredo donde adquirían la pólvora, la cuerda y el plomo para hacer las balas que usaban en sus arcabuces.

Todos los años se juntaban los vecinos de Siete Villas, por llamamiento de su Alcalde Mayor, para efectuar un alarde donde se pasaba revista a los vecinos de los pueblos que estaban obligados a tomar las armas, comprendidos entre los 18 años y los 60, se hacía relación de los mismos y del arma que portaban y del estado en que se conservaban

dichas armas, de los vecinos que se encontraban ausentes y de los mayores de 60 años y de los impedidos para tomar las armas.

En 1644 el almirante Asensio de Arriola, caballero de la Orden de Santiago, corregidor, superintendente, y capitán a guerra de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, se presenta en la iglesia de San Miguel de Meruelo a tomar muestra de las armas y la gente de la Junta de Siete Villas.

El número de vecinos que asistieron fue muy escaso por lo que «bisto por su mrd. del señor almirante la muestra Referida y que componiéndose la Junta de Siete Villas de seiscientos y sesenta y dos VZ^{os} en ocho lugares que tiene sin el de Noja que se a segregado de ella y que no an parecido en esta muestra mas que tan solam.^{te} ciento sesenta personas con los dhos. alc. maior y alferez de todas edades y en ellas veinte y cinco mosquetes y veinte y quatro picas y ciento y onze arcabuces y para que con efecto se sepa la cantidad que se ajuste con maior justificación la jente suficiente que ay en esta dha junta para el manejo de las armas...» ordena que en el término de tres días se le envíe «declaracion jurada de los procuradores de cada lugar con distincion ante el press.^{te} escribano que de ello de fee. Las personas que actualm.^{te} ay presentes en esta dha Junta, de diez y ocho años hasta sesenta y las questan aussentes desta misma edad, y las que ai de ssesenta años arriba, y las armas que cada uno tiene y de que jenero son y las que tubieren de respeto perssonas particulares o concejos».

Dentro de sus deberes como defensores de la costa estaba el de la construcción y conservación de las atalayas costeras denominadas «casas de la vela», que estaban erigidas en lugares dominantes de la costa, desde las que se observaba la llegada de embarcaciones enemigas para prevenir a los vecinos de un posible asalto y saqueo de sus propiedades. A todos estos trabajos estaban obligados asimismo los vecinos de los pueblos situados junto a la mar y los del interior hasta dos leguas adentro.

En Ajo hay noticias de dos atalayas, una llamada «la vela de Cárcados» situada en el saliente que separa a las playas de Cuberris o de Ajo y la de Antuerta, y «la Casa de la Vela» erigida en el cabo de Ajo, justo delante de donde está situado el actual faro. Junto con los vecinos de Ajo estaban obligados a vigilar o velar los vecinos de Bareyo y Güemes, y los de Solórzano y otros de la Junta de Cesto.

Para el mejor entendimiento del tema vamos a dividir el presente capítulo en tres apartados donde se contemplen las noticias referentes al reparto y aprovisionamiento de armas y municiones, las atalayas de vigilancia y unas noticias sueltas sobre la defensa de la costa.

A.—APROVISIONAMIENTO DE ARMAS Y MUNICIONES.

En 1611 se reunió el concejo para vender arcabuces a los vecinos por estar prevenidos para la defensa de la costa.

«Bendiose uno en ocho rs. a Pedro de Laynz, herrero.

A P^o de Ribas, cirujano, otro arcabuz con frasco y frasquillo y rascador en doce reales.

A Juan de la Peña, carpintero, el arcabuz en siete Rs.

A Fran.^{co} de Laynz un arcabuz con frasco de los mejores aunque biejo en diez Rs.

A Fran.^{co} de Camino un arcabuz con frasco y frasquillo en diez. Rs. de la buena munición.

A Lucas de Cobillas un arcabuz con frasco y frasquillo y rascador en diez Reales.

A Juan de la Mora, de Lorzía, un frasco de los antiguos biejo y un arcabuz en siete Reales.

A F.^{co} del Campo un arcabuz viejo y pasado con la caxa del carcomida en quatro Rs.

A Toribio de Fortamar otro arcabuz en siete Rs.

A Juan Muñoz del Carre otro arcabuz con rascador frasco y frasquillo en doze Rs.

A Toribio de Fontamar otro arcabuz en seis. Rs.

A Pedro de Camino, del Carre, un arcabuz y un frasco de los mejores en ocho Reales.

A Juan G.^a de Sobrevilla otro arcabuz en seis Rs.

A Juan de la Mora uno usado para Juan de Rasillo el biejo en seis Reales.

Y otro para su hijo del mismo Rasillo en cuatro Rs.

A Juan de Arzillero, del Carre, otro arcabuz en seys Rs. el q. esta en su poder...».

El 6 de abril de 1614 se manifiesta en Concejo «que se mandó por Junta se traiga de Santander las municiones de Su Majestad».

El domingo 14 de febrero de 1616 se ordena un reparto de dos reales por vecino para «que se compre polbora y cuerda y plomo y se adrecen los arcabuces para la muestra y reseña questa mandada hazer».

El 13 de diciembre del mismo año «Día de Santa Lozia... decretaron q. se cobre Dos Reales por cada vezino para los gastos de polvora y mecha...».

El 17 de abril de 1618 «se ordeno a Pedro de rivas su procurador fuese a la villa de Santander y comprase polbora y cuerda y plomo Para la provision de los arcabuces del dho. Lugar y Cumplir con el auto Proveydo del Señor Alcalde Mayor».

En 1621 «en dos de abril se decreto a Pedro de Rivas procurador que fuese a Santander por polbora y querda para el alarde que se tiene de azer y para que aya probesion».

El domingo 21 de mayo de 1623 ordenaron los vecinos a su procurador Mateo Muñoz del Carre «que por aber tenido orden del Señor Corregidor y del alcalde mayor desta Junta este proveida la tierra de moniciones y recado para serbicios y defensa de la tierra, baya a las billas adonde lo ubiere y trayga doze libras de polbora y diez y ocho libras de plomo y beynte y quatro brazas de mecha y lo tenga en su poder hasta que se le ordene otra cosa».

En 1624 «a primero de abril se le ordeno el concejo deste lugar al procurador que comprare doze libras de polbora y doze libras de cuerda y plomo para hazer beinte balas para cada libra de polbora».

En 1627, a 16 de marzo, se manifestó en concejo que «en quanto a los arcabuces del Sr. General q. este lugar tiene bastantes armas». Es posible que las autoridades estuviesen reforzando las medidas de seguridad en la costa puesto que el año anterior hubo un intento de desembarco en el puerto de Quejo, asunto que relataremos más tarde en este mismo capítulo. No obstante tener los de Ajo suficientes armas cuando el rebato de Quejo es posible que tuvieran pocas municiones, puesto que el 29 de agosto del mismo año, ordenan al procurador «que la polbora y querda y plomo los tenga en su poder sin dar nada a ninguno y que haga luego pelotas y que la polbora y cuerda y balas no se de cosa alguna ni para alarde ni para otra cosa alguna sino que lo pagara de su casa».

El 3 de junio de 1635 los caballeros hijosdalgo de Ajo ordenaron a su procurador Pedro de Pumar «fuese a la villa de Laredo y traxe pol-

vora y plomo y cuerda para acudir a las ocassiones que se ofrezcan del servicio de Su Magd.».

Hay decretos en el mismo sentido los años 1676, 1678, 1683 y 1695.

Ya avanzado el siglo XVIII España se encuentra una vez más en guerra con Inglaterra. El rey acude en ayuda de estas costas mediante la entrega de mil fusiles. El decreto dice así:

«En las Casas Consistoriales del Lugar de Ajo, a veintisiete dias del mes de Diziembre de este año de mil settecientos ochenta y dos: Juntos y convocados en su aiunttam.^{to} y Sitio diputado la maior y mas sana partte de vecinos q.^e le compone a son de Campana tañida segun costumbre por llamamiento de su Sindico Pror. Xeneral D.ⁿ Joseph de la Colina Villanueva que preside y exerce de Alc.^e pedaneo, como theniente de D.ⁿ Luis del Campo Camino, y estando Juntos todos assi en la forma ordinaria trattando de lo mas util a su Republica, entre otras Cosas propuso dho Pror. como con motibo de las entradas Asaltos y saqueos q.^e en estas costas han hecho los Yngleses en el tiempo de la presentte Guerra, y de esto haverse hecho su presente a S. M., se hauia servido librar, para el Resguardo de dhas. Costas segun se dize, hasta Mil fusiles con sus Municiones correspondientes y huiendose hecho el Reparto o repartos en la Capital ó Ciudad de Santander, havia cauido a este Pueblo treinta y dos fusiles, Doscientos y Cincuenta Cartuchos, treze libras y dos onzas de polvora, quatrocientos y vte. Balas, y sesenta y quattro piedras, que havian pasado a Recivir y dar su Recbio, D.ⁿ Luis de la Peña, doze fusiles Viejos y desnudos. Doszientos y Cincuenta Cartuchos, con veinte y quatro piedras: Dho. Pror. veinte fusiles nuevos vestidos con sus Baionettas y Baquettas de fierro, guarnecidos de metal amarillo con treze libras y dos onzas de polbora, quattrocientas y Veinte Balas y quarenta piedras, quienes hallandose presentes lo han manifestado y entregado por menor oy en el dia a este Conzejo quien y sus Vecinos todos de un acuerdo y pleno consentimiento acordaron para el mejor servicio y cumplim.^{to} de las R.^s yntenciones de S. M. se haga aqui en publico Repartimiento de dhos fusiles entre los vecinos y naturales que los puedan manejar en las funciones que ocurran con el maior desempeño y seguridad de tenerlos a derecho, y son los q. de presente los Reciven cada uno el suio. De los viejos y desnudos: el s.^{or} D.ⁿ Simon de la Peña, D.ⁿ Luis de la Peña su hermano, Josef de Lainz Arredondo, Juan de las Cagigas, Joseph de Lavin, Juan de Lainz, Fran.^{co} de Güemes, Manuel Marco, Sebastian Marco, Bern.^{do} Ruiz, Fran.^{co} de Lainz Pumar, Ra-

pael de Pellon = Yd.ⁿ de los Nuebos = D.ⁿ Luis de Camino Güemes, Manuel Alonso de la Carrera, Manuel de Pomar Camino, Joseph de la Mora, Pedro de Pellon Noriega, D.ⁿ Alonso de Villanueva, Fran.^{co} de Cogollo, Juan de San Juan, Fran.^{co} de Villanueva Barzena, Pedro de Pellon Cazicedo, Antonio de Lainz Cosa, D.ⁿ Luis del Campo, Pedro de Pellon San Juan, Pedro de la Serna, Joseph de Galan, Fran.^{co} de Camino Cazicedo, Joseph de Lainz Pumar, Luis de Güemes, Josef de Pellon San Juan, Juan de la Cuesta».

B.—ATALAYAS DE DEFENSA.

La primera noticia que se refiere a las atalayas de la costa de Ajo es de 1618, cuando el concejo ayuda a su convecino Bautista Alonso a pagar una multa en la que incurrió, posiblemente, por haber descuidado la vigilancia que estaba haciendo en la «vela de Cárcados».

«Dho. día se hordenó a el dho Pedro de Ribas su procurador que diese a Bautista Alonso mil marabedis para ayuda de la condenación que le hizo el Señor Corregidor sobre la bela de Carcados quando pasaron los galiones con la tormenta».

El 10 de febrero de 1623 se reparte a dos reales por vecino «para pagar a los que hizieron la bela en la ribera de la mar este año pasado».

En 1625 en vez de pagar a un vecino entre todos los pueblos obligados a la vigilancia de la costa, se toma la medida de hacer dicha vigilancia a sorteo entre todos los vecinos de dichos pueblos.

«Día de San Miguel deste año de mil seyscientos y beinte y cinco años se cumplió la bela questaba rematada hasta aquel día en Juan Muñoz del Carre y para de alli adelante sortearon los lugares quien abia de belar y cupo Ajo el primero, segundo Bareyo, tercero Guemes, postrero Selorzeno, sortearon los barrios cual abia de començar cupo a el Carre, segundo Utiens y Barrio de Ajo, tercero Lorzia, cuarto Camino, Cubillas postrero».

Este año debió de estar muy amenazada la costa pues se refuerza la vigilancia también en las playas de Ajo. El 19 de octubre «se partió por escote dos reales por bezino para pagar los hombres que an belado en la centinela de Carcados este año por orden del Señor Don Juan de Velasco y Castañeda, Capitan General desta Costa por Su Magestad».

A pesar de las precauciones tomadas, el siguiente año el puerto de Quejo se ve amenazado por un desembarco. Acuden a remediarlo

todos los pueblos de la Junta, y los de Ajo, para avisar que estaban de centinela, encienden lumbre y queman el monte. El suceso está relatado así:

«Que para el rebato que el año pasado de seiscientos y beynte y seis sucedio en el Lugar de Isla, la mayor parte de la Jente deste dho Lugar acudio al puerto de quexo y la demas Jente a la Rivera deste dcho lugar y para dar abiso como estavan en cintinela encendieron Lumbre en la dha Costa, de lo qual y por estar el monte algo seco se quedo la lumbre como esta Dho... se encendió la sierra y monte y aunque el dho lugar acudio a su Remedio una y mas bezes no fue bastante a matarlo hasta q. fue Dios serbido de que llobiese y el agua lo mato = y queriendo Don Pedro de Santelizes Guevara, alc.^{de} mayor que fue desta Junta proceder contra los V.^{zos} del dicho Lugar, y se le pidio por bia del conzejo no procediese contra ningun Vzo. ni contra los alcaldes de hermandad que a la sazón eran».

Este mismo año de 1627 «en concejo publico por llamamiento del Procurador General deste Lugar se juntaron los cavalleros del y decretaron se repartieran dos Rs. por vezino y assi mismo que se paguen Diez y Seis Rs. a Mateo y Juan Muñoz de dos dias y dos noches de bela».

En 1629 se reparte a dos reales por vecino «para pagar la bela... y las mantas que se llebaron a Santander para serbicio de Su Magestad».

En 1640 el pueblo de Ajo está haciendo unas obras en el «puesto de Santa Marina». No he podido localizar el sitio de que se trataba, ya que dentro del término de Ajo no se conserva hoy ningún lugar con ese nombre. El 8 de julio de dicho año los vecinos ordenan que «Juan de Ontanilla, procurador, pueda tomar prestado ochenta ducados de la Iglesia parroquial deste lugar... y esto para los gastos que el lugar esta hiziendo en el puesto de Santa Marina».

Siguen 50 años en que no figura ninguna noticia de atalayas en los libros del Concejo de Ajo. Sin embargo en 1691 la costa de Siete Villas se ve acosada por la presencia de corsarios franceses que hicieron varios desembarcos y presas de navegantes por lo que los vecinos acordaron que «mediante estar puestas dos centinelas en la atalaya que se dice de la casa de la bela, terminos deste dho lugar, de orden del alcalde mayor de esta Junta de Siete Villas, en virtud de otra del Sr. Corregidor y Capitan a Guerra de la Quatro V.^{as} de la Costa de la Mar, y en su cumplimiento de una Rl. Carta Ex.^a que para ello hay y esta presentada en los autos sobre esta razon obrados a que los obligó las continuas en-

tradas que el año pasado hicieron en estas costas los corsarios franceses y robos y daños que hicieron y muchas presas de nabegantes que podian averse escusado con dhas centinelas, y para que dhas centinelas obren con el cuydado que se requiere y es de su oblig.ⁿ que dho Procurador las visite por si y personas de su confidencia y de que dé las faltas que hicieron y no cumpliendo como deben ponga otras por su cuenta y de satisfacion, y aga aderecen la dha atalaya, sin perjuicio del der^o que á este lugar de repartir su coste como lo tiene pedido a la Provincia de Trasmiera, que debe contribuir a dichos aderezos, asi como este lugar ha contribuido en los de otras atalayas que se han aderezado de dha. provincia, y a lo menos los Ynteritados en la satisfacion de dhas centinelas deven tambien la del aderezo de dhas. atalayas, sobre todo lo q. ay pleyto pendiente= Y mediante que para dho pleyto y gastos y para armas, polbora y municiones precisas para la defensa de dha costa y dho año prosimo pasado se gastaron mucha cantidad, y que este dho lugar no tiene medios ni otros propios y rentas de que lo poder suplir, y que segun repetidas ordenes del Sr. Corregidor esta mandando que todos los Vz^{os} y naturales de diez y ocho años asta sesenta esten prevenidos con sus armas y municiones...» se ordena vender un terreno comunal junto al molino nuevo de Helguera por 650 reales, para poder hacer frente a los gastos antes mencionados.

La mayor parte de los pueblos de Siete Villas y cuatro de la Junta de Cesto se negaban a pagar la vigilancia efectuada en la Casa de la Vela de Ajo, por lo que los vecinos presentan pleito contra todos ellos y ordenan al procurador busque 200 ducados a censo para el pago de dicho pleito y ordenan, el 26 de abril de 1693, que se continúe la centinela «por quanto el tiempo se halla tan adelante y toda su costa de mar en muchas Partes como es notorio tan Peligrosa y sujeta a corsarios, y considerando q. si no hay buena Prebención de Centinela con facilidad Podra el enemigo saquear y quemar este dho Lugar, determina el lugar que Juan de Rivas, vecino deste lugar y Fran.^{co} del Campo, asimismo Personas en quien este dia se ha Rematado dha zentinela la tengan y guarden asi de Dia como de noche sin q. ning^o de ellos Pueda hazer ausencia de la Cassa q. tiene, y si alg.^o de ellos tuviere alguna ocasion de algun dia de ausencia, prim.^o que la haga ha de poner persona de toda satisfacion que le supla su ausencia». A pesar de tener el Concejo dos personas en vigilancia permanente ordenan el 1 de junio del mismo año «que seria bien y acertado q. Desde aqui adelante la asistiessen y velasen

Dos Vzoz. cada dia con todo cuydado Para q. la costa estuviese segura del todo...».

El vecino de Ajo D. Agustin Francisco de la Sierra Larrigada se ocupó en Madrid del pleito de la centinela y por eso recibe en 1695 300 reales por los servicios prestados. Dicho pleito debió ser ganado por el lugar porque en 1792 se juntan todos los pueblos de Siete Villas, Cesto y Voto al remate de las centinelas como pretendian los de Ajo.

«El dia antecedente, que se contaron doce del presente mes de Junio se avia concurrido Pr. parte desta Junta y su ayuntamiento a Nuestra Señora de los Remedios, junto con los demas Procuradores generales de las de Zesto y Votto, al remate de la guardia de Zenttinela que hay en esta dha. Junta, en conformidad de Rr.^s ordenes espedidas pr. el Sr. Governador de estas Cuatro Villas de la costa de la mar...». Por parte de lugar de Ajo se ofreció que «Juan de Rivas, de la Maza, que estava press.^{te} hiciesse postura en la (centinela) de ese lugar, y quedó con ella en dos reales de plata pr. dia y noche... para evittar el que ninguna embarcación enttre pr. la costa y canal especialmente enemiga y pr. evitar el riesgo de conttagio de peste (de q. Dios nos libre)». Asimismo se acuerda que dos vecinos de cada barrio, previo sorteo, «Hayan de estar desde las seis del dia asta otro en dha centinela, y que a la misma ora entren otros dos y cada uno con su fusil, y que a las primeras que entren a la dha. Guarda se les entregue munizion de polbora y balas, y no ofreciendose necesidad pa. gastarlo se aya de entregar de unas a otras, de dia en dia, sin que falte nada».

Todavía en 1929 cuando se construyó el faro actual se podían ver los cimientos de la Casa de la Vela. Después el terreno se igualó para hacerle prado y ya no queda ni rastro del edificio que durante tanto tiempo sirvió de atalaya de vigilancia a los vecinos de Ajo.

C.—NOTICIAS SUELTAS SOBRE DEFENSA DE LA COSTA.

En este apartado vamos a dar a conocer unas pocas noticias sueltas que aparecen en los libros del Concejo de Ajo. Todas ellas son de caracter comarcal y están bastante distancadas en el tiempo. Sin embargo pueden servir para aclarar y completar otros estudios que se puedan hacer en el futuro.

Año 1618 «Lunes a beynte y cinco de Junio estando el concejo Junto i Pedro de Ribas Su procurador se le hordenó que llebase voto para con-

tradezir a el alcalde de Puerto Sobre las trincheras que nos mandaba hir a Hazer con comision del Señor corregidor i que se diese poder para ello».

En 1655 los vecinos de Ajo son de nuevo requeridos para la defensa de la Plaza de Santoña ya «que por cuanto Por avissos q. avia dado el Cor^o y Cap^{an} a guerra deste Correj^m^{to}. Y ordenes por el despachadas se allavan en ocassion de aver de yr a la V^a de Puerto de Santoña los ssoldados q. por su edad se hallan abiles para el manejo de las armas, a ssocorrer y fortificar dho. puerto: De que se tienen hechas protestas= y q. Para el socorro de dhos. soldados y de municiones necessarias Para ellos no se hallan con din^o alguno ni le esperan de proximo Por la pobreza del dho. concejo». y acuerdan el día 6 de julio buscar 80 ducados a censo.

El mes de setiembre de dicho año «se decreto que en cuanto al Pleyto quel de Castillo Litigo con este lugar Y otros desta Junta ssobre la ssatisfacion que sse le devia datar de las Plaças que tuvo de mas en la campaña de Puerto. En que ssalieron este lugar y los demas condenados a la ssatisfacion= el Dicho procurador, en nombre del Lugar a tratado del ajuste de las costas y Plaças y lo ajusto en ducientos y ssetenta Rs=».

En 1701 el procurador de Ajo, Alonso de San Juan, reunió al concejo el 15 de abril y le «Propusso como el Sr. Correx.^r destas quatro Villas desta costta a pedido a la Merindad de Trasmiera cantidad de soldados alistados. Y aviendo echo el rrepartim^o en Junta de los que tocavan a Cada lug.^r Pareze tocan a este diez y siete soldados. Y p^a ebitar Inconbenientes y abreviar mas protam.^{te} las ordenes de Su Magd. Hordenaron q. se hiziessen nomina de las Personas q. huviese al presente en este dho lugar y que puestos en cantaro los diez y siete primeros q. saliessen se alisten y se les Prevenga vayan prebenidos de armas y frascos».

En 1720 hay una leva de vecinos para tomar las armas en defensa de la costa. Los vecinos, reunidos en concejo «Acordaron que mediante aver corrido la milizia en confianza por via de remplazo y aver espedido orden para que formalmente se aga brebemente y zederse el Capittan en recibir otros, siendo hijosdalgo tomando providencias para que tenga cumplimiento el Real Servicio, El Procurad.^r en compañía de Dn. Fran.^{co} Antt^o de Güemes, Dn. Josef^h Velez de Pomar y Dn. Jazintto de la Inzera nombren seis guardando los prezetos Rs. a los que los de-

fienden, nombrando lo primero solteros que esten libres y esentos de esenz.ⁿ y no alcanzando al numero seguiran la misma naturaleza en los casados de modo que se les guarde tanta justicia como si en sorteo saliesen electos. Y que esten pronto aziendose en esta forma: a la disposicion del Capitan Y a sus ordenes con apercivimiento que a el que esto faltare, en boz deste lug.^r se procedera contra el, con el rigor que se merezca y corran de su cuenta ttodos los daños y de sus padres sino tubieren pattentes sus hijos=.

«Mediante despues de lo arriba decretado averse aparecido en esta Costta Una esquadra Inglesa Y aver con este motivo Mandado el sr. Alcalde le asistan todos. Y allarse en el lug.^r de Ysla con la gente. Y estar en dho sittio nueve vez.^s Y en la Villa de Noja seis milizianos. Se acordo qu. se remplacen los que estan en compañía del s.^r Alcalde. Y que diariamente allandose fuera deste lug.^r asi a estos como a los de milicia se les acuda con dos Rs. y una libra de pan a cada uno».

En 1794 los vecinos de Ajo son requeridos de nuevo a tomar las armas en defensa de la plaza de Santoña. El procurador D. Juan Manuel de Camino, el 14 de setiembre (propuso como se hallaba este comun descubierto en las Pagas Rs. de Repartimientos de Junta y tercios de sisas, sin medios para suministrar lo preciso para alimentos a las personas q.^e se hallan de este Pueblo en el Puerto de Santoña de orn. del S.^{or} Comandante, con motivo de las presentes gueras con los franceses... acordaron echar de reparto a diez y seis rr.^s por Vec.^o... y por q.^e dho. Pror. se halla con motivo de dichas gueras con otros encargos de mayor cuidado...» se acordó nombrar personas que por barrios cobrasen lo acordado.

Mes y medio después, el 27 de setiembre hay una nueva derrama para los gastos de la guerra con Francia. «Por quanto hoy en el dia y hora se havia otorgado Poder a dicho Procurador, y sus Diputados Dn. Victores Alonso del Carre. Dn. Antonio de Pellon Vegas y Dn. Luis de la Peña Camino, con clausula de que le pueda sobstituir en la persona o personas que dipute el Ayuntamiento Gral. de esta Junta de Siete Villas, para que en su nombre puedan sacar a prestamo o daño la cantidad que se le cargo a dicha Junta con arreglo a vecindad, en la Junta que se celebró en el Puerto de Santoña, que presenciaron con motibo de las guerras con la Francia, los Srs. Comandante Dn. Wgolfando Mucha. Diputado y generales de esta Merindad, para cuyos fines, de conformidad

de dha Junta, se halla cargado a cada vecino con el medio diezmo por una vez y cosecha de este año, solo del fruto del Maiz».

El préstamo que solicitó el concejo ascendió a la cantidad de 200 ducados y fué entregado por el vecino de Ajo D. Domingo Velez de Camino. Todavía en 1797 se le debían 860 reales y por eso el 13 de agosto de dicho año reparten a 14 reales por vecino para cancelar la deuda.

EMBARQUES DE LEÑA Y ABASTECIMIENTO POR MAR

El 3 de diciembre de 1578 el rey Felipe II aprobaba las ordenanzas por las que había de regirse el Concejo de Ajo. Muchos de sus capítulos están orientados a la conservación y aumento de sus montes, estableciendo severas penas a quienes hicieren daño en los mismos. Nada se establece en las ordenanzas sobre la manera de comercializar el producto de dichos montes, pero a partir de 1677 los vecinos, para hacer frente a gastos comunes, se ven en la necesidad de recurrir a la venta de madera procedente de los mismos. Los vecinos, al ser patrimoniales, estaban abastecidos de madera, tanto para la construcción y aperos de labranza como para el combustible de sus viviendas, por lo que el excedente que vendían estaba destinado a poblaciones alejadas y su transporte, al no tener vías de comunicación adecuadas, se hacía mediante pinazas y chalupas que atracaban en las playas de Cuberris y Antuerta y en embarcaderos de los que quedan restos en la canal de Santiago.

Por la misma dificultad de comunicaciones, los productos que los habitantes de Ajo tenían que comprar, en muchas ocasiones eran transportados en embarcaciones que descargaban en las márgenes de la canal de Marllado.

Siguiendo las noticias que los embarques de leña han dejado en los libros del Concejo de Ajo vemos que en 1677, por primera vez aparece un decreto donde se ordena esta actividad, y que dice así:

«Se Decreto por el dho Concejo y vecino que Por quanto Las necesidades que oy Padezen los Vzoz. Y naturales del dho lugar asi Para la satisfazion de los mrs. de haver de su Mag. (Dios le g.^e) Como Para otras Precisas necesidades q. padezen a causa de la cortedad de frutos en estos años q. son grandissimos y a causa de ellos se padeze jeneral^m.¹⁰ que por q.¹⁰ se promete algun jenero de alivio; en q. del monte de Azaga se da forma para q. de la leña de Aborto y Agrazio del dho Monte se

pueda cortar alguna cantidad de Barcos de leña Para q. con los mrs. que de ella Procediere se pueda hazer algun alivio para la satisfazion de dichos efectos y Para Prinzipio de esto Ordenaron q. cada un vezino corte por aora Dos carros y q. con toda cuenta y razon se ponga dha leña en la parte y puesto a donde se cortare sin q. se pueda corta enzina y se advierte y determina q. el Vezino q. no se hallare en dha corta quando los demas de su Barrio fueren sea Visto que el Procurador aya de cobrar del otra tanta cantdad de mrs. como valieren cada carro de leña y q. dho Procu.^r para cuenta y razon verdadera tenga libro y cuenta asentado dia, mes y año a las Perss.^{as} q. lleban dhos Barcos y la calidad de cada Barco...».

Siguen unos años en que los montes son talados intensamente por lo que, al ver el deterioro de los mismos, los vecinos se reunieron el 8 de octubre de 1687 y expusieron: «que en algs. años, si había avido grana en los montes y Mazas así de llandes como de enzina, ha havido considerables daños, así en embarcar Los arboles en perjuizio del Bien Común y q. sino se atajan estos excesos cada día se aumentarán daños considerables, acordó de término y decretó todo el Concejo Pleno q. ning.^a Perssona cassada ni soltera ni muchacho ni muchacha sea ossado a llebar a ningun mte. maza ni encina de entre cassas, Bara Palo ni Piedra p^a derribar grana ning.^a sopena q. el q. se hallare sera castigado en trescientos mrs. sin remission alg.^a y q. lo pagaran también los Padres y amos de los q. delinquieren, y solo a su tiempo podran sus Dueños sacudir sus arboles y no otro alguno...».

El 18 de mayo de 1688 los vecinos, acuciados por la necesidad, se ven obligados a vender la madera de un monte de encinas en el lugar que llaman Entre el Olmo y la Serrezuela de Azaga a Domingo de Llantada, vecino de Castro, pero el mismo día decretan «que desde oy queda cerrado el monte para que ning. pers.^a natural ni forastera pueda yntentar pedir ni pida leña de ningun genero para embarcar de dho. monte mediante con las cortas anteriores se ha destruido en demasia y necesita conservarse para q. buelva a nacer y aumente...».

La intención era buena pero dos meses después se ven en la necesidad de pagar los derechos reales a Su Majestad y de nuevo, acuerdan que «sin embargo del decreto del diez u ocho de Mallo deste año por aora y sin contravenir a el se aquerda y ordena a dho. procurador que en el monte de Azaga en la parte que no sea perjudicial, con personas que lo vean, dé dos barcos de Yncina en la conformidad que los a llevado

Domingo Llantada, y otro barco de aborto y agracio de Don Ant.^o Velez Cachupin vez^o deste lugar en la conformidad que otras veces lo a pagado y llevado...».

Entramos en 1689 y de nuevo tienen que hacer un reparto de 6 reales por vecino para el pago de impuestos y otros gastos comunes y como no contaban con ellos llegaron al acuerdo de «que el mexor arbitrio que se podía tomar era vender cien carros de leña mas o menos lo que se pudiese del monte Azaga y que fuesen de aborto y agracio sin que se cortase yncina ni robre alg.^o de suerte que no se siguiese ningun perjuicio al dho. lugar y su vz^{os} y para su efecto cada vz^o deste lugar tenga obligacion de cortar y llebar por su qta. al cargadero y canal donde se ha de embarcar un carro de leña pena de que el vz^s que asi no lo hiciere pierda todo el derecho que haciendolo tendria a dha. leña y que los vz^{os} que por su trabajo y carreteria llebasen al cargadero la tal leña de los que fuere y que el P^{or} haga bueno lo que ymportaren los carros que asi cortaren y portearen de las personas que falten y que para mas claridad bayan cada varrio de por si para que se conozcan mas bien las personas que faltaren y se a de entender que ningun vz^o deste lugar de qualquier estado calidad que sea por causa alguna se pueda escusar de cortar y portear el carro de leña...».

En 1695 para el pago de los «mrv.^s pertenecientes a su Magd., Polvora, valas y cuerda para su defensa y de esta costa y otros gastos precisos que se ofrecen cada dia se halla este dho. Lugar con muy cortos medios para cumplir con su oblig.ⁿ ocasionados tantos años ha de tanta esterilidad de Bastim.^{tos} asi de Pan, Vino y legumbres y otros Bastimentos muy neces.^{os}». Para vivir tienen que tomar el acuerdo de que el procurador y algunos vecinos «fuessen al Monte de azaga y mirassen con todo cuydado la parte, o partes donde se podrían cortar Para Bender algunos Barcos de Leña de Aborto y Agracio Sin q. se cortasse enzina a menos q. estuviesse seca...».

Hasta 1725 no aparecen más noticias de embarques de leña cuando un vecino del pueblo D. Alonso de Villanueva compra «cien carros de leña Mitad enzina y la mitad aborto y agracio al precio de zinco R.^s Y medio por cada uno los que se le an de poner en el embarcadero donde a de cargarlo».

Pocos años después de esta fecha los montes de Ajo quedaron bajo la jurisdicción de los Reales Ingenios de La Cavada y Liérganes, por lo que el producto de sus montes dejó de venderse para leña y se trans-

formó en carbón de madera que era transportado en carros a estos lugares para servir de combustible a sus fábricas.

La única excepción ocurre en 1749 cuando las maderas de los montes de Ajo sirven para construir en El Ferrol unos navios de orden del Rey.

La leña procedente del despojo de la madera es ofrecida en venta a los vecinos de Castro y Bilbao.

El decreto del Concejo es de fecha 11 de febrero y dice que: «atendiendo A que abia entrado Contra Maestre con carpinteros A executar La Corta de Arboles de rrobre y enzina Para la construzion de los nabios Que de orden de Su Majestad se ande fabricar en el ferrol según horden Que dicho Procurador exhibio A este Conzejo librada Por el Señor Dⁿ Jazinto de Nabarrete Comisario hordenador de Marina deste Partido su data en la billa de Santander en los veinte ocho de diziembre Proximo Pasado Y atendiendo este dicho Conzexo Y sus bezinos Y La Comodidad de dichas fabricas Y que Por ningun modo ningun bezino se entrometa a Picar ni cortar en dichas maderas asi en Las de rrobre como en las de ynzinas zerrando como Por dicho Conzexo se zierra el que Con ningun Pretesto ni motibo nadie sea osado a usar ningunas leñas Por qto. heste dicho conzexo determina el que labradas Que sean Las Piezas Prinzipales Acuerdan este conzexo el embarcar Lo que sea de Ynzina Y en qto. A lo de rrobre rrematar Algunos despojos si quedasen Para tablas u orcas. Y Para dicho embarco decretan a su procurador escriba a las Comunidades de Castro y Bilbao. Y para Que se oserbe este decreto Al contrabentor se le condena en seisientos mrs.».

Más tarde con la decadencia de los ingenieros de la Cavada y Liérganes, los vecinos el año 1800, vuelven al viejo recurso de vender y embarcar leña, cuando «para la paga extraordinaria de los tres Millones q.^o S. M. nos tiene cargados, y haviendose para esto facilitado licencia del Rl. Sitio de la Cabada para el embarque de las leñas necesarias en el Monte de Azaga» acuerdan la venta de las mismas y nombran diputados para el percibo de su importe.

Casi en la desembocadura de la ría de Ajo, más abajo de donde estuvo situada la ermita del Apóstol Santiago, se encuentra, en la misma orilla de la canal, una alineación de sillares de piedra, que es el lugar llamado «El Muelluco», que nos recuerda los embarques de leña que hemos comentado.

De los productos que los habitantes de Ajo recibían por mar solo aparecen mencionados, en los libros del Concejo, el vino y la sal.

El pueblo era productor de vino chacolí. La mayor parte de los vecinos cosechaban este producto que era poco duradero. Solo cuando se había consumido lo cosechado por ellos se autorizaba a importarlo de fuera y aquí es donde de nuevo aparecen las dificultades del porte, por lo que se recurre a traerlo por mar de las cercanas villas de Santander, Santoña o Laredo, donde había facilidades de conseguirlo.

En el otoño de 1617 el Concejo ordena a su procurador intente buscar y comprar una carral de vino blanco y otra u otras dos de Castilla, y lo traiga y ponga en una casa cuanto antes pueda, «por razón de que el temporal del invierno, siendo adelante el tiempo, no impida traerse por los acarreadores y haya falta de provisión para vecinos y viandantes». Una vez adquirido el vino se ordena depositarlo en casa de Pedro Ribas, cirujano. Hay una pequeña subasta para hacerse cargo de la venta de vino cuando otro Pedro de Ribas, este carpintero, se ofrece a venderlo a tres maravedís el azumbre, siendo el porte por su cuenta y entonces «Pedro de Ribas zirujano lo baja y pone q. benderá el vino de Castilla a marabedi por azumbre y esto poniendoselo a su puerta y lo que bineire al ribero a la orilla de la mar) lo carreteará a su costa sin llebar mas de un marabedi por el bendaje que se admita».

El 28 de Febrero de 1627 los caballeros hijos-dalgo de Ajo reunidos en Concejo ordenaron «que el vino que el dho. Lugar tiene en la canal de Marllado se lleve y entregue a Juan de la Roça Vzº deste lugar p.^a que lo venda en nombre del Lugar y Las reciva en la canal y Las lleve por su q.^{ta} a su casa y dandoselas el Procurador Reinchidas y llenas aya de dar qt.^a con pago del valor de ellos a como se pone el dho. Bino y para ello aya de Dar fianzas a satisfacion del procurador=».

El 8 de febrero de 1631 «se le decretó a Alonso de San Juan en razón del trigo que se le ofreció a Su Magestad lo ponga en la canal de Santiago y la persona a quien se le a de entregar el trigo lo benga a medir y percibir en casa de dicho procurador...».

«Y decretaron dho. día que el procurador busque barco p. traer la sal y que se le de un barco de leña porque la traiga».

Pasan los años y por fin el 8 de marzo de 1677 aparece la última referencia cuando se ordena «que dho pro.^r otorgue escritura con Juan de Santelizes vecino de Santander en q. se obligue el ssusodicho como esta

capitulado que provea el vino necess.^o Para la taverna deste lugar desde aquí a San Lucas deste año, puesto al molino de la Lastra de Ajo...».

ROMERIAS A SANTA MARIA DEL PUERTO

En la primera mitad del siglo XVII los vecinos de Ajo, en la primavera de cada año por acuerdo del concejo, iban en romería a la fiesta de las letanías que se celebraba en la Villa de Puerto, hoy Santoña. También durante el verano iban en procesión al Santuario de San Lázaro de Tes, en Carriazo.

Tenían obligación de acudir todos los vecinos, excepto los que tuvieran un motivo lógico para no estar presentes. Se juntaban los romeos en un sitio determinado de Ajo y desde allí, precedidos por una cruz rompían la marcha para dirigirse a la ría y canal de Marllago, hoy ría de Ajo, por delante del convento recién construido en el barrio de Camino, y la atravesaban durante la marea baja por el sitio y molino de Pasaduiro. Una vez en el terreno del lugar de Isla ascendían la loma que sube al sitio donde en aquellos años unos canteros de Ajo estaban construyendo la iglesia parroquial de Isla; desde allí por el lugar de Soano y Villa de Noja, caminando por la playa de Tregandin entraban en procesión en la villa de Puerto donde se juntaban con los vecinos de los demás lugares de la Junta de Siete Villas.

Una vez en la iglesia de la Virgen de Puerto entregaban al mayordomo dos hachas de cera por valor de siete ducados, dos velas de dos ducados y seis reales de limosna además de lo que recaudaban por el bacín. Después de hacer las ceremonias acostumbradas regresaban por el mismo camino al pueblo donde llegaban ya de noche, cansados de la caminata y las emociones del día.

«Domingo prim^o de mayo deste año de seisientos y diez y siete se hordenó en Concejo público quel Pro.^{or} Juan Alonso del Carre el día de las letanías haga q. se aderece de comer en Puerto p.^a ver los Vs. que fueron y p.^a los sacerdotes segun la costumbre q. se tiene en cada un año semejante día por ser tan largo el camino de yda y buelta... y por q. conbiene que bayan todos los que tienen salud para ello so la pena quel Cura tiene puesta».

Año 1619.—«Domingo a beinte y un día del mes de abril de mill y seyscientos y diez y nueve años. El mismo día se decretó que los bezi-

nos del lugar fuesen en procesión el día de las letanías como lo tienen de uso y costumbre, y quel procurador, por cuenta del lugar aderece la comida a los ombres y muchachos q. fueren como no sea mas de una persona de cada casa».

Año 1624.—«En cinco de mayo se juntaron los Caballeros hijosdalgo del lugar de Ajo, en su lugar Acostumbrado pa. tratar de la yda a nuestra S^a de puerto como lo tiene de costumbre en procesión bispera de la ascensión y se le ordenó al procurador que adereçase de comer A los ombres como se acostumbra y que no diese de beber en el camino».

A medida que pasan los años, como hemos visto, los gastos del concejo se recortan dando de comer solo a los hombres y muchachos y después únicamente a los hombres. En 1628 se recomienda que se haga el gasto acostumbrado con la mayor moderación que se pueda, y en 1634 se ordena «se dé de comer a todos los ombres y de beber por la mañana sendas bezes de bino= y en el camino dar un barril de vino para que beban las mujeres y ombres en el camino de Noja».

Por fin se anula casi totalmente el gasto cuando «Decretose en v^{te}siete de abril del dho año de quarenta y dos que la yda de Puerto que no se haga gasto sino que se de de comer a los señores sacerdotes y no a otra persona y al que le lleba la cruz se le pague en dinero».

Hay una curiosa referencia en 1628 cuando se trata de repartir entre el vecindario a 2 reales por vecino para el pago de la cera de limosna que se entregaba en Santa María de Puerto cuando se añade que se compre cera «para cercar las ermitas del lugar porque N.^o S. sea servido de apartarnos las enfermedades que ay en la tierra». Una semana después se decreta al procurador «que compre cera salada para cercar la hermita de Señor San P.^o=».

Por estos años que hemos citado, durante el verano y por mandato del concejo, los vecinos de Ajo acudían al santuario de San Lázaro de Tes, o de Teas situado en Carriazo y al de N.^a S.^a de Latas en procesión.

MOLINOS DE MAREAS

La canal de Marllago, nombre con el que se conocía antiguamente a la ría de Ajo, conserva hasta el presente los restos de varios molinos de mareas y uno que todavía funciona: el molino de la Venera. Esta ría fue una zona muy aparente para la construcción de molinos, ya que por

diversos sitios penetra en la tierra, dando origen a remansos y marismas que, convenientemente cerrados por sólidos muros de cantería, embalsaban grandes cantidades de agua que por efecto de la diferencia de nivel, al bajar la marea, se convertía en una fuerza capaz de mover las ruedas de los molinos.

Son muy pocas las referencias a los molinos de mareas en los libros del Concejo de Ajo: Una de ellas se refiere a la reedificación del molino de Pasaduiro, otra a la construcción del molino de La Laguna, y por último la que trata de los daños que producían en los frutos algunos vecinos cuando iban a moler al molino de Castellano.

El molino de Pasaduiro está situado al final del camino que baja desde el barrio de Camino a la ría por Vallentín y actualmente queda de él casi toda la mampostería de la presa y la compuerta por donde salía y entraba el agua. La última pared del edificio del viejo molino se derrumbó sobre la ría hace unos treinta años. Actualmente se conoce el lugar como la Presa de Vallentin.

El molino era propiedad de varios vecinos que tenían derecho a moler diversos días de marea cada año, derecho que se trasmitía por herencia.

La primera referencia documental que se conoce de este molino es del 24 de junio de 1692 cuando: «se hizo not.^o que Antt.^a de Camino, Viuda de Antt.^o Velez de Bareyo y vez.^a de este dho lugar ha puesto demanda a este dho lugar por dos arboles de roble que entre otros que se cortaron para reedificar el molino de Pasaduiro en el soto y plantio de Vallantin (y) dice ser suyos...». El Concejo desestimó la reclamación porque «asi como el terrt.^o es comun a este dho lugar lo son tambien los arboles q. en el han nacido y estan plantados, y que por tales se han tenido siempre».

En cuanto a la construcción del molino de La Lastra hay una referencia del año 1748 cuando D. Antonio Vélez Cachupín y Agüero solicita permiso del Concejo para edificar un molino de mareas. Hoy no queda prácticamente ni rastro de la obra. Solo en algunos sitios afloran algunas piedras labradas que debieron pertenecer al mismo.

El documento es bastante completo en detalles y dice así:

«En la casa de Ayuntamiento de este Lugar de Ajo uno de los que se compone estta Junta de Siette Villas a veintte y un dias del mes de Sep.^{re} destte año de mill septtecientos y quarentta y ocho hallandose Junttos y combocados los Cavalleros hijos dalgo de él de llamamientto

de D.ⁿ Alonso de Villanueva, Procurador Xral. deste dho Lug.^r a son de campana ttañida como lo ttienen de costumbre, especial y señaladamente dho Procurador, D.ⁿ Juan de Camino Arredondo y Manuel de Pellon Latre, sus regidores. Y así junttos que confesaron ser la maior y mas sana partte de los vez.^s de que se compone este prenottado Lugar, y por algunos ausentes enfermos y enpedidos q. son mui pocos presttan voz y caucion de que estarán y pasarán por Quantto aqui se acordare con obligazion que hacen de sus personas y vienes auidos y por auer, y de auerlo así ttodo por firme perpetuamente por Juro de heredad, y ademas se obligan con sus propios, rentas y efectos deste Concexo a ttodo lo qual se halla presentte Juan de Vierna S.^{no} de Su Mad.^d en todos sus reynos y señoríos, y del número y Ayunttam.^{td} altternantte desta dha Junta; y Dixeron nemine discrepantte que respectto D.ⁿ Juan Anttonio Velez Cachupin y Aguero, vez.^o deste dho Lugar y de la villa de Laredo prettende fabricar un molino en la canal de Marlado, ttermino y Jurisdizion de este expresado Lugar, mas Abaxo del de Picarriyo, en el sitio que llaman de la laguna, cerrando para su pressa la canal que biene de hacia la lastra a dicho sitio, tomando de los cuerragos y civiales al lado del norte y canal principal de dha rria lo correspondiente para dha pressa de Molino y su esttacada que a reconocido este dho concexo y no perjudicar en cosa alguna al comun ni partticular de el, sino antes vien ser de mucha utilidad su construcción para sus naturales por carezer de Molinos y con este mottiuo pasar a balerse de los de fuera con nottorio dispendio por lo dilattados que se hallan, concede este concexo amplia facultad a dho D.ⁿ Juan Anttonio para que a su boluntad pueda fabricarle sin riesgo ni abenttiero alguno por ttener como ttiene mas dro. que otro que lo Ynttenttara en dho sittio á causa de ttener mas Arriba otro ya biexo propio suio; y ace esta dha concesion a dho D.ⁿ Juan Antt.^o con ttal de que por sus Machilas sean preferidos a moler en el, ttodos los vezinos y naturales deste referido Lug.^r a los de fuera, y ademas se le conceden para su fabrica al mencionado D.ⁿ Juan Antt.^o ttodas las maderas necesarias para su construcción en la conformidad que se an conferido a ottros que Ygualmente an fabricado y por ceder como cede en veneficio comun deste dho Lugar como lleva acordado y representado en este decretto que así dho sitio como ttodo el maderamen precisso y necesario se le franquea Graciosamente baxo de ser preferidos sus naturales a moler por sus Machilas...».

El molino de Castellano se encuentra situado en la margen derecha

de la ría de Ajo, en terreno perteneciente al pueblo de Isla. Está justo enfrente del sitio que ocupan las ruinas del molino de Pasaduiro. Actualmente se conserva en bastante buen estado la presa y las paredes del edificio aunque todo ello está empezando a padecer ruina inminente.

El 14 de agosto de 1796 los caballeros hijosdalgo de Ajo se reunieron para tomar medidas sobre la conservación de los frutos del lugar, y entre los varios acuerdos que tomaron hay uno que dice:

«Para Caminar con hacierto en el particular teniendo como tiene este Concejo pres.^{te} los graves daños q.^o se hacen en dhos frutos y Biñedos con motibo de por las noches ir patrullas de Gentes al molino de Castellano entrando de ida y buelta con la mayor libertad en dhos frutos, se ordena el que para ebitar esto pase dho Regidor con su hacompañado ha suplicar a los molineros de dho molino de Castellano para q.^e p.^r las noches no admitan en su molino por las noches a ningun Vec.^o de este Pueblo y sí de día; y si algun Bec.^o intentare el ir de noche pueda ser castigado y se le castigue en la Jurisdic.ⁿ».

NOTICIAS SUELTAS SOBRE TEMAS MARITIMOS

Por último queremos dejar constancia de algunas noticias dispersas sobre temas marítimos que aparecen en los libros del Concejo de Ajo. Suelen ser muy escuetas pero cotejadas con otras fuentes nos pueden dar una idea de las inquietudes que tuvieron nuestros antepasados en lo que se refiere a asuntos de la mar.

a) *Barca de Treto.*

El año 1615 «estando en su Concejo los vez.^{os} deste lugar juntados a Repique de Campana por horden de fran.^{co} de Laynz su procurador se acordo, que en quanto a los callejos q. Maçateue pide q. se hiciesen en trasmyera q. por ser la coste excesiva se decreto q. no conbiene se hagan = Y en quanto La Calzada y muelle de treto y barco y maroma que pide Maçateve se haga q. no ay oblygación mas es tan solm.^{te} lo q. esta ajustado por la merindad q. es q. de la parte de aca se haga una bajada comodam.^{te} para poder comodam.^{te} embarcar y desembarcar q. montaria la costa de ello asta trescient.^s Res. y q. no se pague Por merindad =».

Se refiere al paso de la ría del Asón donde hasta el presente siglo estuvo funcionando la famoso «barca de Treto».

b) *Puerto de Quejo.*

En 1627 hay una noticia muy escueta referente al puerto de Quejo que dice: «Y en quanto al negocio del puerto de Quexo el lugar esta de parecer q. se siga y que la Junta defienda el puerto = ».

c) *Soldados de la Armada Real.*

«el ocho de Abril de seyscientos y veinte y ocho se decreto que se repartiese a dos Rls. por Vz.º par el gasto que se hizo en la Junta con los soldados de la armada Real que pasaron por esta Junta».

d) *Socorro de la plaza de Fuenterrabía.*

Durante el reinado de Felipe IV sus ejércitos mantienen una lucha continua contra la Francia de Luis XIII y Richelieu. Uno de los acontecimientos importantes de estos años fue el intento de desembarco del famoso arzobispo de Burdeos y el conde de Enghien en la plaza de Fuenterrabía, que fue frustrado por la intervención del marqués de Mortara. Allí acudieron los soldados de las Cuatro Villas y entre ellos los de Ajo. El Concejo «En quinze de abril de mill y seiscientos y treinta y nueve, estando los hijosdalgo del Lugar de ajo. La mayor p.^{te} de los vezinos del dho Lugar. Ordenaron al Procurador diesse a los soldados que auian de yr a fuente Rauia a cinquenta Rs. cada uno que son duzientos en todo...».

En el libro de difuntos de la iglesia de San Martín de Ajo, con fecha 2 de agosto de 1640 hay una anotación que dice: «Dho el dia mes y año vinieron nuebas que habian muerto en la guerra. Fran.^{co} de Valle y Lorenzo Garcia, hijos de familia». Es posible que se refiera a dos de los cuatro soldados que salieron de Ajo para la defensa de la plaza de Fuenterrabía.

e) *Despeñamiento de ganado por lo costa.*

La costa de Ajo es bastante accidentada, con grandes acantilados que caen bruscamente sobre la mar. Siempre ha sido un peligro tener animales sueltos pastando en sus cercanías. Durante muchos años los vecinos se afanaron en estacar los pasos peligrosos para que no se despeñara el ganado.

El 26 de junio de 1695 «visto la necesidad tan grande en los riberos

y costa de la mar deste Lug.^r se necesitaban algunos reparos por los graves daños que se siguen a los ganados despeñándose por algunos malos pasos y que para obligarlos decretan que todos Los Vz.^{os} Bayan el día que fuere señalado por dho Concejo a componer los puestos mas peligrosos pena de que el vz.^o que faltare dho procurador le pueda multar en treinta y quatro mrs. y que de q.^{1a} a dho Lugar = ».

El Concejo en sus ordenanzas de 1578, capítulo 20 estableció: «Yt. ordenaron que cualquier persona del dicho pueblo que hallare yeguas o potros en los terminos del dicho pueblo las pueda libremente encortar, y dando aviso a cuyas son no los dé sin prenda que responda a doscientos maravedís por cada cabeza...». Por el año de 1790 este capítulo había sido abolido y según manifiesta el Concejo el 24 de febrero de dicho año: «aviendo experimentado la gran haniquilaz.ⁿ y pobreza ha que algunos vez.^{os} Han benido a parar, sin que en muchos años haora puedan bolber a su fuerza ni buena adminitraz.ⁿ de Patrim. con que se les conocio al tpo. y quando por medio de vn Decreto q. se otorgo en el Año de mil setez.^{os} y ochenta en los tres de Maio de Zitado Año, en el que se derogo el capitulo veinte de la Ordenanza Municipal q. tiene este predho Lugar aprobada por el R.¹ y Supremo Consejo de Castilla y consentida por la Xusticia R.¹ y Ordin.^a de esta Jurisdiz.^{on} que tiene este precitado pueblo de no consentir por razon alguna yeguas en los Montes Comunes de espresado Pueblo o ya foraneas en dhos montes ni en todo el zircuito de su Jurisdiz.ⁿ Hantes bien si se les castigue con todo Rigor hasta q.^c se destierre tan nozibo Ganado de dhos Pastos y Montes Comunes: Cuia clausula por no aver observado y guardadola Con todo vigor desde la fecha del Numinado Decreto es que ha padecido la Ruina que Arriba queda dha por el mucho despeño de Ganados qe. desde entonces avido en las Riberas de la costa tanto en las Yugadas de labranza, como en las Bacas y sus crias, siendo lamentable tanta perdida en un Pueblo que no tiene otros Propios ni arbitrios que son los de la cria de este Jenero Bacuno, pues sin ello no pueden estercolar las Aziendas y en consiguiente no tener con que sobrevenir a los pagm.^{tos} y cargas R.¹ a que es preciso contribuir, y siendo asi que este tan util como provechoso jenero de Ganados no podemos conservar en Nros. Montes y pastos sin que salga el Yeguar: Lo pri.^o porque la causa de sus despeños es en que en los tiempos de calor quando el Ganado Bacuno esta a las Horillas de la costa tomando las frescuras del Mar Llegan de tropel Nominadas Yeguas y azelerando el demas Ganado Bacuno que se halla en

aquellas Alturas al tp.º de su fuga, es qe. se despeña sin que de aquellas Reses se pueda aprovechar la mas nimia parte de su cuerpo, y a las mas veces los Dueños de las Yeguas con poco reparo y mas osadia por cojer sus Ganados las Arriman a aquellas partes y sin atender a que por su atropellamt.º se despeñan los Ganados de los demas Vec.ºs»

f) *Regimiento de Santander.*

Cuando en 1747 se intentaba formar el Regimiento de Santander la Junta de Siete Villas se opondrá a que se forme con soldados salidos de sus pueblos, alegando un privilegio inmemorial, ya citado anteriormente, que consistía en que a cargo de sus vecinos corría la defensa de la costa en todo tiempo pero a su vez estaban exentos de otra clase de servicios al Rey.

«El dia treinta y uno de henero en el Ayuntamiento de esta Junta de Siete Villas se abia otorgado Poder y decreto a los Procuradores generales de dha Junta Para que en la Merindad q. habia de aber Mañana tres del corriente Pudiesen en dho ayuntamt.º Gral. de Merindad Otorgar Poder Para q. dha Merindad se Pudiese incorporar su Diputado Gral. con los demas de los Nuebe Valles a fin de que se Pudiese hazer Diputado para en la Corte, y solicitar con (S. M. q. Dios G.º) en caso de que se planificase el Regim.º de Santander no se sacase de esta costa. Y al mismo tpo. en casso de sacar soldados no se pudiesen comprender en el terreno de las dos Leguas al mar, por estar sujetos los naturales de dho Distrito, sujetos a tomar las armas con el motivo de las Guerras en todo tiempo».

g) *Construcción de una venta.*

A comienzos del siglo XIX hay un tráfico bastante intenso de tropas de mar y de tierra entre las plazas de Santander y Santoña que discurría por las Juntas de Ribamontán y Siete Villas. Para el suministro de las tropas y los caminantes había reales ordenes que mandaban construir ventas en las que se pudiesen abastecer de alimentos. Los vecinos de Ajo en 1802 deciden la construcción de una venta que estaría situada en el hoy llamado Alto de San Roque, pero que no se debió llevar a efecto, a no ser que su edificio sea alguna de las cabañas que hoy se encuentran en dicho alto.

El decreto del Concejo es de fecha del 10 de agosto y dice:
 «q.^e en atenz.^{on} a los repetidos encargos de S. M. (q.^e Dios Gue.) por sus R.^s Orns. sobre qe. en los despoblados, caminos R.^s por las Jurisdiccions. se pongan vastimentos, y siendo como es Paramo y sitio escabroso desde la ventta de el lugar de Galizano a la del Valle de Meruelo sin allarse en su ttransito ningun socorro de vasttimentos q.^e angusttia y aniquila a ttanta tropa de Mar y tierra como por allí transitta, y en su Remedio ttodos, de un acuerdo y pleno consentim.^{to} acordaron el dar Orn. como la da expresa p.^a q.^e en el dia de estta fha. con su Rejidor D.ⁿ Juan de la Peña, pase dho Pror. y sus diputados: D.ⁿ Man.¹ Alonso dela Carrera = D.ⁿ Fran.^{co} de Villan.^a Mazo, D.ⁿ Fran.^{co} del Carre: D.ⁿ Josef de Galan: D.ⁿ Josef de Palacio, D.ⁿ Juan de Lainz, D.ⁿ Pedro de Pellon y D.ⁿ Venttura del Campo y en esta Jurisdiccion, y dho Camino en lugar mas proporcionado bolisen un sitio Posesion de Ventta y terreno pa. orttaliza y otras semillas, pa. el que alli resida p.^a con ellos, y vasttimentos q.^e se le pondran, pueda socorrer a dhas tropas y demas, procurando q.^e para el efecto, sin lebantar mano, se habran cimientos y se pase a su fábrica».

h) *Honras a Luis Vicente de Velasco*

Luis de Velasco e Isla, uno de los marinos más ilustres de Cantabria, nació en la villa de Noja en 1711. Sentó plaza de guardia-marina en 1726. Al año siguiente recibió su bautismo de fuego en el segundo sitio de Gibraltar. Durante varios años desempeñó el mando de distintos barcos que le hicieron ir ascendiendo en su carrera militar hasta alcanzar el grado de capitán de navío en 1754.

En 1762 España declara la guerra a Inglaterra enviando un ejército contra Portugal, que era considerada una colonia de los ingleses. Inglaterra envió una escuadra contra la isla de Cuba, al mando del almirante Pocok, que se presentó ante La Habana el 6 de junio de 1762, compuesta por 23 navíos, 24 fragatas, tres brulotes, tres bombardas, 140 transportes y otros buques menores con catorce mil hombres de desembarco.

Las fortificaciones de La Habana se encontraban en precario estado y Velasco fue encargado de la difícilísima defensa del castillo del Morro. Después de una heroica defensa murió luchando contra fuerzas muy superiores el 31 de julio de 1762, a causa de las graves heridas recibidas en combate.

Agradecido Carlos III a los distinguidos servicios de Velasco concedió en 1763 a su hermano el título de marqués del Morro. Dispuso se acuñase una medalla en su honor y decretó que uno de los navíos de la Armada llevase constante el nombre de Velasco, orden que se sigue respetando en la actualidad.

Los vecinos de la Junta de Siete Villas se sumaron al homenaje nacional que se tributó a su ilustre paisano y acordaron la erección de un pedestal y una estatua enfrente de la casa concejo de la Junta, enclavada en el barrio de la Audiencia de Meruelo, que se conservan en la actualidad, si bien la estatua, decapitada los últimos años, ha sido sustituida por un ancla.

«De horden del Ayuntam.^{to} X.¹ de la Mui Noble y mui Leal Junta de Siete Villas. Comunicada por D. Luis Fran.^{co} de Cueto, como uno de sus miembros Comissionados por dho Ayuntam.^{to} X.¹ para que valiendose de Maestro Arquitecto de su satisfaz.^{on} haga formar el plano, Diseño y condiz.^s vajo de las quales se ha de eregir la obra monum.^{to} y estatua que esta Ilustre y Novilissima Junta ha resuelto Levantar enfrente de las Casas Consistoriales y de Ayuntam.^{to} de ella en memoria y honor de su Ylt.^{mo} hijo el gran Capitin D.ⁿ Luis Vizente de Velasco. Governador y Comandante De el fuerte: y Castillo De el Morro donde despues de una valerosa y Noble defensa que por espacio de cinquenta y tres Dias hizo contra el exercito Ingles y la formidable esquadra de trescientos Navios. Murio en fin defendiendo espada en mano su relixion, su rey, y su Patria dejando Lleno de Admiraz.^{on} al mundo por su valor y conducta, y de honor y gloria á toda la Monarquia española particularmente á esta Novilissima Junta que tiene la gloria de aver sido Cuna de un Heroe que es el unico que puede Llamarse grande en las Historias como diran ellas mismas, sus enemigos, y toda la Europa, y para que tenga effecto tan digna memoria, y los deseos a que Aspira para perpetuarla en los siglos venideros se forman las condiz.^s siguientes. Que con el Diseño que acompaña deveran observarse para la construccion de el Monumento referido en honor de tan digno sugeto. Y para que este testimonio acredite el singularismo aprecio que haze la Junta a semejantes Calidades deseando al mismo tiempo que esta señal de su amor sirba tamvien de estimulo á quantos hijos suyos tomen el generoso, y Noble empleo de las Armas para que á ymitaz.ⁿ de Modelo tan Caval añadan sirbiendo al rey, a la Patria nuevas glorias conforme á el espiritu que en todos tiempos ha ynfluydo y animado en sus naturales este Cantabrico suelo».

Siguen a continuación las condiciones para construir el pedestal que tenía que sostener la estatua de Luis Vicente de Velasco, y que se omiten aquí por desear dejarlas plasmadas en una obra que recoja la historia de los artífices de Siete Villas.

Y continúa el documento: «Sobre la obra que va expresada corresponde colocar la estatua al Natural del Heroe. Solo se trata de lo que corresponde á la Arquicttura, ya porque esta es la que deve executarse en primer Lug.^r Y ya porque se de por supuesto que la estatua deve ser de Piedra de la mas selecta, y escojida de las canteras de Cubas, y otras semejantes, falta el Diseño ó Lamina que es yndispensable para tratar de su execuz.ⁿ y respecto de que segun buenas noticias se han echo abrir Laminas por los yngleses, y tamvien que en Cadiz, en Cartagena, y en Galicia se esta tratando de levantar estatuas con el mismo fin que anima a la Junta, aunque no con titulos tan Lex.^{mos} el comissionado ques tiene el honor de presentar á el Ayuntam.^{to} siguiendo el orden de sus preceptos el Diseño y condiz.^s para la obra de Arquitectura, esta desde Luego solicitando el que corresponde para la execuz.ⁿ dela estatua, y Junta logre quanto antes la satisfaccion á que Aspira de ver concluyda una obra que dara siempre pruebas de su Generosidad, y hara ver al mundo una Idea de su Magnificencia en el aprecio que haze de sus hijos».

«Fran.^{co} de Menezo. Mro. Arquitecto vez.^o de este Valle de Meruelo. Deseando egercitarse en una obra de tanta Gloria y Lustre para la Patria, desde luego haze obligaz.ⁿ de egecutar lo que corresponde a Arquitectura conforme el Diseño y condiciones formadas para su egecucion sin faltar en cosa alguna. Pagandole Mil y quinientos rrs. de v.ⁿ, estando Pronto a Dar las fianzas correspondientes, spre. q. se le ordene. Y para que conste lo firmo en dho Valle de Meruelo a seys de Henero de mil setecient.^s y sesenta y tres».

El Concejo de Ajo, como componente de la Junta de Siete Villas, acordó contribuir a los gastos de las honras y de la estatua mediante el decreto siguiente:

«En el Lugar de Axo, a veinte dias del mes de Marzo de mil sets.^s sesenta y tres, estando juntos en su Concexo los Caualleros hixos dalgo del, a son de campana tañida segun costumbre, por llamam.^{to} de Juan de la Riba, su Pror. sindico Gral., para tratar las cosas tocantes al serv.^t de ambas magestades, bien y utilidad de este comun, se determino en el que, mediante necesitarse satisfacer los gastos causados en las

honrras echas de Cuerpo de Junta a d.ⁿ Luis Vicente de Velasco, q.^o este lugar esta pronto á pagar lo q.^o le corresponda en razon de dhas onrras. Y por lo correspondiente a la ereccion de Pedestal y Estatua, en caso de entrar todos los lugares de la Junta, esta pronto a concurrir a lo que importe la obra, y en caso de faltar alguno de los Lugares comprehendidos en esta Jurisdiccion no sirue el poder q.^o se haya dado en virtud de la firma q.^o como Pror. de este lug.^r echó en el Ayuntam.^{to} el año pasado de mil setec.^s sesenta y dos Joseph de la Riba Ribero».

REALES INGENIOS DE LA CAVADA Y LIÉRGANES

Mas de un siglo había pasado desde que se fundaron los Reales Ingenios de La Cavada y Liérganes, cuando aparece la primera referencia sobre ellos en los libros del Concejo de Ajo.

En 1709 y 1715 los asentistas de las Reales Fábricas de Artillería empiezan a tomar medidas para asegurar el suministro de carbón vegetal a La Cavada. En 1718 consiguen el privilegio de acotamiento de bosques, renovado en 1726, 1738 y 1747. Los montes de Ajo quedan acotados en beneficio de las fábricas de artillería hasta bien entrado el siglo XIX y durante casi un siglo serán innumerables los carros cargados de carbón vegetal que salieron del pueblo para servir de combustible a las mismas.

Como recuerdo de esta época solamente queda en Ajo una chapa de chimenea de hierro fundido que se conserva en «La Casona» que representa un menguante de puntas bajas y una estrella de seis radios; en la orla esta inscripción: Phlipe de Coferschimt (Felipe de Cofer Schimit), nombre de uno de los administradores extranjeros de las fábricas, y el lugar denominado «El Ingenio», que es una porción del monte de Azaga, tantas veces citado en los libros del Concejo, que conserva claramente el recuerdo de los Reales Ingenios.

La gran fase expansiva de las fábricas discurre en el periodo 1716 a 1759 y la clave del renacimiento radica en la precisión de aumentar la escuadra española para asegurar las rutas del Atlántico. De 1716 a 1740 se construyeron en astilleros españoles 51 navíos de linea, con 3.224 cañones, mientras entre 1741 y 1759 fueron botados 52, con 3.686 piezas. Muchos de estos cañones salieron de los Ingenios de La Ca-

vada y Liérganes y en este período es cuando se comienza a «cocer» la madera de los montes de Ajo para convertirla en carbón vegetal.

Las noticias referentes a las fábricas de artillería que se encuentran en los libros del Concejo van desde 1733 hasta 1805.

El 24 de febrero de 1733 ante el Concejo «se rrepresento que esthe dicho lug.^r p.^{ra} d.^a Catt.^a de la Moneda se la a pedido una porcion de Montte que tiene, para de el fabricar Carbones para la fundizion de Artillería. Y deseando este dicho lug.^r contribuyrle en ttodo lo que pueda conzederle y mandare su Magestad (q. Dios G.^o) por sus Rs. ordenes, desde agora ovedeciendolas y azepttando todo lo que en ellas favoreciere a este dicho lug.^r por no incomodarse los Vecinos a ttodos movimientos que sean nezesarios ejecutar al mismo fin para menos costta y gastos y que ttengan el exitto prontto y devido Cumplim.^{io}, dan su decretto y poder en forma a dicho Procurador y Rejidores y a D.ⁿ Ju.^o de Camino Arredondo, D. Alonso de Villanueva y a D.ⁿ Fran.^{co} Antt.^o de Villanueva Güemes, Vecino asimismo de este dho. lugar para que... reciban quales quiera mrs. que (se) deba a este dho. lug.^r p.^r razon de las leñas que se ajustasen, den recibos y pidan todo qto. sea en favor de las Reales fabricas y conservaz.^{on} de los montes».

La licencia concedida a D.^a Catalina de la Moneda y otras personas debió producir muchos daños en los montes de Ajo y en los del resto de la merindad pues al año siguiente hay presentado pleito contra ella en Madrid ante el Supremo Consejo de Guerra.

«En el Lugar de Ajo a diez dias del mes de ott.^o de mill settez.^s ttreinta y quattro años, los Vezinos de dho. lug.^r Juntos Por llamamt.^o de Ju.^o de la Peña Carre, Pror., a son de Campana Y aviendoles dado a entender como D.ⁿ Joseph Manuel de la torre, Residente en la Villa de Madrid, apoderado de este lug.^r en el Pleyto que sigue con D.^a Catt.^a de la Moneda en particular, y en general por esta Provinzia de trasmiera, sobre daños recibidos de los Monttes de ella, pedía se le acudiese para una y otra defensa con algunas Canttidades. Y por ser inexcusable Respecto estan para verse el Pleyto en el supremo Consejo de Guerra, se le ordena a dicho Pror. le remitta o saque lettra de seiscientos Rs. Y no los teniendo aga la obligazióon o zensso Correspondiente a favor de quien los diere...».

El 3 de enero de 1747, ante el escribano de Meruelo, Juan de Vierna Simón, se conciertan D. Francisco Escudero Jilón, administrador de los Reales Ingenios, con D. José de Valle y D. Manuel de la Roza, Procura-

dor y Regidor de Ajo, para que se le envíen 500 carros de carbón, de seis cargas cada uno, al precio de 27 reales el carro, para antes de San Lucas de este año. En Concejo ratifica el contrato el 5 de marzo.

El 22 de abril el procurador manifiesta «como avia tenido aviso de D.ⁿ fra.^{co} escudero, administrador de los rr.^s Ingenios de Lierganes y la Cavada Para que Passase a dhos. rr.^s Ingenios a buscar el dinero correspondiente, arreglado a la ss.^{ra} que de la obligaz.ⁿ de carbones de los montes de este lug.^r Para la antizip.^{on} de la Paga de los Carreteros obligados, para cuyo fin y que reciva dho. Procurador dha. cantidad de Mrs. se le da Poder y decreto «y cobre» al precio de diez y nueve rr.^s de V.ⁿ el carro de seys cargas seg.ⁿ costumbre de dhas. fábricas quedando a veneficio de este Consejo la restante cantidad asta los Veinte y siete en que se Ajusto, por razon de montazgo y otros gastos. Otro si ordenamos a los sussodhos Puedan recibir de dho. D.ⁿ fran.^{co} escudero pr. quenta del Montazgo Para surtir los Gastos Comunes de este Conzejo asta en cantidad de Mill rr.^s de V.ⁿ = ».

Dos días después «se le da orden al procu.^r para que aziendo obligaz.ⁿ en toda forma Man. de la Cantolla y sus agregados, de poner en el sitio de la Cavada y su fabrica, ciento y cincuenta carros a satisfaz.^{on} de D.ⁿ fran.^{co} esquero, le entregue lo estipulado segun costumbre. Y haziendo ygal obligaz.^{on} Manuel de la Lastra practique lo mismo, siguiendose en la misma forma con los vez.^s quese obligaren a los duz.^{os} carros restantes...».

Luis de Camino Martínez, síndico procurador de Ajo reúne a los vecinos en Concejo el 18 de enero de 1750 «para hacernos haber dos hordenes y zedulas rr.^s de su Majestad, que la divina ge.; Que ablan del modo Que se deven azer los Plantíos de rrobre y sembrío de bellotas en el bivero que Para este efecto tiene destinado este dicho ayuntamiento, y del modo que se deven azer Las Podas en los Montes de este Lugar Para su mayor conserbazion, y que Puedan aprovechar Los que se pueden Para sus rr.^s fabricas; Y Porque Manda asimismo Su Majestad Que en cada Lugar se nombren zeladores ó Montaneros Para que estos Con la mayor bijilanzia cuiden, zelen Que no se agan talas, cortas ni Inzen-dios en los Montes y terminos de cada lugar. Y para que Den Parte y agan las denunzias a los Vezinos que allaren Cometiendo los daños en dichos montes, segun y conforme Lo previenen dichas rr.^s zedulas; Y Para que todo tenga el devido cumplimiento y rrespecto que dexe al arbitrio deste ayuntamiento el nombrar las personas que para este efec-

to allare por conbenientes. Y segun la costumbre que tienen Las tres Casas Solariegas (las de Camino, Cubillas y Barrio de Ajo) deste referido lugar nombrar en cada un año seis montaneros Para que asistan a los Procuradores a azer Las delixencias que el Procurador Les hordenase, segun lo que expresa el capitulo de Las hordenanzas. Y por el presente se nombran a Ml. de la questa Villanueva, Ju.º de Camino Pelayo, fernando de Pellon, Jazinto de begas tijeras, fran.º de balle San Ju.º y Ml. de Pellon san Ju.º, naturales deste dho. Lugar, a los Quales tiene este referido ayuntamiento admitidos...».

El 17 de enero de 1776 se acordó en Concejo que los procuradores de Ajo habían de correr con la administración de los carbones que se enviaban a las Reales Fábricas y que por su trabajo y ocupaciones que pudieran tener en La Cavada, recibirían cada año 200 reales de vellón y no más.

En 25 de mayo de 1778 los vecinos «Dixeron que mediante hallarse con Canttidad de maravedises destinados para la conduzión de el Carvon qe. este citado Lugar Contribuye para la Dottación de los Reales Ynjenios de Liergn.^s, y la Cauada, que esttos Regularmente se entregan a Personas de otro Juzgado, lo que se haze sensible, deviendo buscar los medios posibles para qe. esttos Reales queden en poder y beneficio de los Naturales de este Lugar, y lograr por este medio el fin de hazer menos grauosas las Cargas, ordenaron qe. Cada vezino de los obligados a contribuir portte por si un Carro de Caruon a dhos Injenios de la Cauada, dando prinzipio luego que el Pror. se de auiso por parte de Bernardo Ruiz y Joseph Lauin, obligados para su coción uajo los grauamenes y Clausulas siguientes: que los bueyes, carros y demas aperos bayan a uistta y sattifazion de los expresados Ruiz y Lauin, los que. tendran a prevencion medida para la iguala y cortar disensiones que de otro modo pudieran ocurrir, admittiendo que si por caso se verificase que algun vezino, por faltta de sollicitud deuida, no llevare su carro como los demas en la forma rregular, sera responsable al Pueblo por la faltta que ttuuiere. Que si algun vezino por si o por medio de sostitutto no lleuare quando le corresponda por vereda su carro, que se despachara por varrios dando principio por el de Camino, y sin pasar a otro hasta qe. se verifique el cumplimiento de este, y asi en ttodos los demas, pagara lo que, costtare buscar persona qe. lo desempeña, sopena que los atrasos y menocauos que se siguieren al pueblo por la reuaja qe. se haze en carro, de no conduzirlo para el dia preuenido en el Rl. Sittio de la Caua-

da, sera a cargo de los omisos. Aduierttense qe. en Caso de no hauer Caruon para ttda la Vezindad a los qe. no les alcance esttos sattisfazen con veintte rrs. que pagaran al Lugar. Y si los huuiere sobrantte despues de hauer correspondido cada vezino por si, de esto dispondra nueuamente el Conzejo».

El mes de setiembre ya había llevado cada vecino su carro, pero quedaban otros 50 carros mas en el monte, por lo que de nuevo acuerdan llevar entre cada dos vecinos un carro, y a los que no alcanzare pagarían 10 reales al pueblo por el medio carro que les correspondía.

Con el valor de los portes que habían ahorrado el Concejo pagó varias deudas atrasadas, los repartos de junta, los tercios de sisa y otros gastos, sin tener que repartir entre los vecinos, por lo que al siguiente año 1779, se volvió al mismo sistema que tan buen resultado había dado. Por setiembre, después de haber llevado cada vecino su carro, quedaban unos 30 o 40 carros más en el monte por lo que acordaron llevar cada cuatro vecinos un carro, y si no hubiera acuerdo entre ellos pagarían 20 reales al que lo llevare.

La última noticia sobre los Reales Ingenios nos lleva a 1805, año en el que el pueblo de Ajo se comprometió a entregar 70 carros de carbón. Para su porte se acordó que cada vecino tendría que conducir medio carro, y aquellos que no tuviesen bueyes ni carro, o que no les cupiera la suerte, por ser más corta la suma de carros que la cantidad de vecinos, habían de pagar al procurador 10 reales.

