

**UNIVERSIDAD DE CANTABRIA**  
**DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y TECNOLOGIA**  
**DE PROYECTOS Y PROCESOS**

**TESIS DOCTORAL**

**"EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL  
AMBITO DEL DESARROLLO COMERCIAL  
SANTANDERINO: 1700-1800"**

**Autor: Marcelino Sobrón Iruretagoyena**  
**Director: Fernando Cañizal Berini**

**SANTANDER, MARZO DE 1992**

## AGRADECIMIENTOS

Quisiera expresar mi agradecimiento al Profesor Fernando Cañizal Berini como Director de esta Tesis Doctoral. Gracias a sus acertadas indicaciones y a su amabilidad y comprensión en momentos difíciles, pude concluir la investigación.

Mi agradecimiento al Departamento de Transportes y Tecnología de Proyectos y Procesos de la E.T.S. de Caminos, Canales y Puertos de Santander por su amable acogida y completa cooperación tanto en mis cursos de Doctorado como en el desarrollo de la Tesis.

Mi agradecimiento también al Director y demás funcionarios del Archivo Histórico Provincial de Cantabria por su cordialidad y atenciones.

Igualmente a todas aquellas personas que me han ayudado de una u otra manera y a las que, a pesar de no relacionar nominalmente, saben que no olvido.

# INDICE

|  | Página |
|--|--------|
| INTRODUCCION.....  | 9      |
| <br>   |        |
| CAPITULO 1. <u>LA NUEVA DINASTIA DE LOS BORBONES Y SU</u><br><u>PROYECTO DE MODERNIZACION DE ESPAÑA.</u> |        |
| <br>   |        |
| 1.1.- La herencia del último Austria y la Guerra de<br>Sucesión.....                                     | 19     |
| 1.2.- Aspectos básicos de la economía española a<br>principios del siglo XVIII.....                      | 27     |
| 1.2.1.- Sector agropecuario.....   | 28     |
| 1.2.2.- Industria y construcción naval.....  | 33     |
| 1.2.3.- Comercio.....  | 38     |
| 1.3.- El proyecto reformista de los primeros Borbo-<br>nes en la economía : .....                        | 40     |
| 1.3.1.- Las Provincias Exentas ante los nue-<br>vos proyectos fiscales.....                              | 46     |
| 1.3.2.- Del monopolio comercial con América<br>a los Decretos de Libre Comercio.....                     | 50     |
| 1.3.3.- El protagonismo de los Consulados de<br>Comercio. ....   | 55     |

CAPITULO 2. ECONOMIA Y SOCIEDAD EN LA CANTABRIA  
DEL SIGLO XVIII.

|  |     |
|--|-----|
| 2.1.- Marco regional y social en Cantabria a principios de siglo.....                        | 60  |
| 2.2.- Las Cuatro Villas de la costa y otros puertos del litoral cantábrico.....              | 71  |
| 2.3.- Los inicios de la expansión económica de Santander. ....                               | 93  |
| 2.4.- Transformaciones básicas en la estructura socio-económica y política santanderina..... | 102 |
| 2.5.- El comercio marítimo como factor clave de la expansión económica de Santander.....     | 118 |
| 2.5.1.- La construcción naval en Cantabria...  | 122 |
| 2.5.2.- Industrias auxiliares de la construcción naval y su repercusión ambiental.....       | 133 |

CAPITULO 3. LAS CARGAS Y EL TRANSPORTE MARITIMO  
EN SANTANDER.

|  |     |
|--|-----|
| 3.1.- Consideraciones generales en relación con los datos obtenidos..... | 150 |
| 3.2.- La flota mercante : Tipología de las embarcaciones.....            | 153 |

|   |     |
|---|-----|
| 3.2.1.- Movimientos portuarios registrados en Santander.....            | 156 |
| 3.2.2.- Clasificación de las embarcaciones nacionales según tipos.....  | 160 |
| 3.2.3.- Clasificación de las embarcaciones extranjeras según tipos..... | 195 |
| 3.2.4.- Distribución por países del tráfico de barcos extranjeros.....  | 201 |
| 3.3.- Las mercancías transportadas.....                                 | 206 |
| 3.3.1.- Clasificación de las mercancías según tipos.....                | 207 |
| 3.3.1.1.- Tráfico de productos coloniales.....                          | 211 |
| 3.3.1.2.- Tráfico de granos.....  | 218 |
| 3.3.1.3.- Tráfico de material para la construcción naval.....           | 223 |
| 3.3.1.4.- Tráfico de productos manufacturados.....                      | 229 |
| 3.3.1.5.- Tráfico de pescado.....                                       | 233 |
| 3.3.1.6.- Tráfico de fardería.....                                      | 238 |
| 3.3.1.7.- Tráfico de sal.....   | 240 |
| 3.3.1.8.- Tráfico de lana.....  | 242 |
| 3.3.1.9.- Tráfico de productos regionales.....                          | 244 |
| 3.3.2.- Otras consideraciones sobre el tráfico de mercancías.....       | 248 |

|            |  |     |
|------------|--|-----|
| CAPITULO 4 | <u>LOS AGENTES HUMANOS DEL TRANSPORTE MARITIMO</u> |     |
|            | <u>EN SANTANDER.</u> .....                         | 253 |
| 4.1.-      | Armadores y consignatarios.....                    | 254 |
| 4.2.-      | Aseguradores.....                                  | 258 |
| 4.3.-      | Comerciantes.....                                  | 261 |
| 4.4.-      | Capitanes y tripulaciones.....                     | 266 |
| 4.5.-      | Escribanos públicos y de Marina.....               | 278 |
| 4.6.-      | Trabajadores portuarios.....                       | 286 |
| 4.7.-      | Arrieros y carromateros: Transportistas.....       | 288 |
| <br>       |  |     |
| CAPITULO 5 | <u>LAS RUTAS DEL TRANSPORTE MARITIMO :DEL</u>      |     |
|            | <u>CABOTAJE A LA NAVEGACION DE ALTURA</u>          |     |
|            | <u>INTERCONTINENTAL.</u> .....                     | 295 |
| 5.1.-      | Cabotaje .....                                     | 304 |
| 5.1.1.-    | Cabotaje con Galicia.....                          | 311 |
| 5.1.2.-    | Cabotaje con Vizcaya.....                          | 315 |
| 5.1.3.-    | Cabotaje con Andalucía y                           |     |
|            | Mediterráneo.....                                  | 317 |
| 5.1.4.-    | Cabotaje con Asturias.....                         | 319 |
| 5.1.5.-    | Cabotaje con Canarias.....                         | 320 |

|  |     |
|--|-----|
| 5.2.- Rutas europeas. ....   | 321 |
| 5.2.1.- Tráfico con Francia.....   | 328 |
| 5.2.2.- Tráfico con Inglaterra.....  | 331 |
| 5.2.3.- Tráfico con Holanda.....   | 333 |
| 5.2.4.- Tráfico con Portugal.....  | 335 |
| 5.2.5.- Tráfico con otros países europeos....  | 337 |
| 5.3.- Rutas a América : .....  | 338 |
| 5.3.1.- Tierra Firme Continental.....  | 339 |
| 5.3.1.1.- Tráfico con Sudamérica.....  | 346 |
| 5.3.1.2.- Tráfico con EE.UU. ....  | 347 |
| 5.3.1.3.- Tráfico con Terranova.....   | 349 |
| 5.3.1.4.- Tráfico con Canadá.....  | 351 |
| 5.3.2.- Islas de Barlovento y Caribe.....  | 352 |
| 5.3.2.1.- Tráfico con Cuba.....  | 354 |
| 5.3.2.2.- Tráfico con otras islas....  | 355 |
| 5.4.- Otras rutas : Filipinas, Africa.....   | 361 |
| 5.5.- El transporte marítimo y sus conexiones con<br>el transporte terrestre nacional..... | 364 |
| 5.5.1.- Caminos carreteriles. ....   | 368 |
| 5.5.2.- El Canal de Castilla. ....   | 383 |

CONCLUSIONES ..... 390

POSIBLES LINEAS DE INVESTIGACION FUTURAS..... 397

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA ..... 400

- a) Fuentes manuscritas..... 404
- b) Fuentes impresas..... 410
- c) Bibliografía :
  - c.1) Local ..... 411
  - c.2) General..... 417

INDICES :

- a) Ilustraciones..... 421
- b) Gráficos..... 423
- c) Apéndice Documental..... 428
- d) Apéndice Estadístico..... 484

APENDICES :

- a) Apéndice Documental..... 427
- b) Tipología de documentación notarial..... 476
- c) Tabla de pesos, medidas y moneda..... 480
- d) Apéndice Estadístico..... 483

## I N T R O D U C C I O N

Es un hecho conocido que en las importantes transformaciones estructurales acaecidas en la ciudad de Santander a lo largo del siglo XVIII tuvo un papel fundamental el desarrollo marítimo comercial, dando lugar a lo que Tomás Martínez Vara ha denominado "estructura mercantil-colonialista". En efecto, desde la década de los cincuenta del presente siglo, diversos trabajos han venido ampliando y precisando el conocimiento de tal fenómeno; desde los pioneros de F.Barreda, T. Maza, M. Terán y V. Palacio Atard hasta los más recientes y renovados del citado Tomás Martínez Vara y de Rafael Domínguez Martín, complementados por análisis de aspectos específicos del transporte portuario, de sus interrelaciones con el transporte terrestre, como son los de A. Hoyo, J. Maiso, A. Rodríguez, R. Ma. Coterillo, R. Cuesta o R. Izquierdo. Por lo que al conocimiento de los principales promotores de ese

comercio se refiere, habría que mencionar el trabajo de R. Maruri Villanueva, dedicado a la burguesía mercantil santanderina. De todos ellos, no obstante, habría que destacar como eje referencial de esta investigación el de Martínez Vara -*Santander de villa a ciudad, un siglo de esplendor y crisis*-, reseñado, como todos los demás, en el correspondiente apartado bibliográfico.

10

Si poco puede aportarse ya de nuevo a lo conocido sobre las transformaciones estructurales en la economía y sociedad santanderinas del setecientos, sí, en cambio, quedaban zonas oscuras en el ámbito de lo que había sido su motor : el comercio marítimo. De él poco se sabía hasta el Decreto Parcial de Libre Comercio de 1765, y poco también de los puertos americanos con que se comerciara a partir de esa fecha. Mayor aún era el desconocimiento sobre las relaciones mercantiles con otros espacios geográficos como Terranova, Canadá, etc..., o con puertos europeos, e , incluso, nacionales. En síntesis, no se habían abordado con carácter sistemático cuestiones que creemos fundamentales como rutas concretas del tráfico marítimo, nómina de los puertos con los que se comerciaba, composición de las cargas transportadas, tipología y nacionalidad de los barcos, agentes humanos participantes en los tráficos, etc... En definitiva, quedaba aún por conocer lo que, en un sentido amplio, puede denominarse geografía del comercio marítimo, actividad generadora, como acaba de exponerse, de múltiples interdependencias. Establecer las grandes líneas de esa

geografía entre 1700 y 1800 será, pues, el objetivo de este trabajo.

Para cubrirlo al máximo posible ha habido que acudir a la consulta de diversas fuentes, aunque la investigación es deudora fundamentalmente de los fondos depositados en la sección de Protocolos Notariales del Archivo Histórico Provincial de Cantabria. Fondos con frecuencia ingratos y siempre de laborioso tratamiento por la ingente cantidad de ellos que hay que manejar para la localización de los documentos adecuados. No menos laboriosa es, aún disponiendo de apoyatura informática, la clasificación temática de los datos obtenidos tras el vaciado documental. De trabajos referidos al comercio santanderino en el que se hayan manejado también los Protocolos Notariales con la misma intensidad que la presente tan sólo tenemos noticia del de María José Echevarría Alonso, dedicado a la actividad mercantil a través del puerto de Santander durante el siglo XVII.

Lejos de haber operado por muestreo, se han revisado exhaustivamente todas las escrituras protocolizadas por los escribanos de Santander a lo largo del siglo XVIII. Igualmente, se procedió con las de los escribanos del Valle de Camargo, ya que este municipio es parte integrante del entorno sur de la bahía santanderina y a él pertenecía Guarnizo, en donde, además de construirse barcos, se reparaban, por lo que se pudo obtener información sobre sus características, técnicas, procedencia, destino y demás.

No hay que caer en el error de creer que las fuentes notariales reflejan la totalidad de los movimientos portuarios del período estudiado, pues no siempre los capitanes o responsables de las embarcaciones acudirían al escribano para registrar cualquier acontecimiento potencialmente susceptible de intervención notarial; y también porque muchas escrituras solamente se formalizaban una vez al año, como por ejemplo la Fianza de Patente, con lo que el barco podía acudir a Santander varias veces durante el mismo sin precisarse por ello otorgar nuevas escrituras. De cualquier modo, puede considerarse que los fondos manejados permiten obtener una imagen muy ajustada a la realidad de la evolución y características del tráfico marítimo.

Al mismo tiempo las fuentes notariales representan también una valiosa fuente de información por lo que se refiere a contratos de asiento para la ejecución de caminos, puentes, corta, labra y acarreo de madera para la construcción naval. Es así como se han podido estudiar las conexiones del tráfico marítimo con los nuevos caminos carreteriles, el asentamiento de industrias al abrirse paso éstos hacia el interior, y la construcción naval.

La consulta de otras fuentes, como son los libros de Actas del Ayuntamiento de Santander aportan una variada información que, sin embargo, no responde en lo fundamental a lo que es el objetivo de este trabajo.

También se ha consultado, por otra parte, la documentación relativa a "derechos de avería", impuesto concedido para su gestión al Consulado en 1785, y que gravaba con un 0,5 % de su valor todos los géneros que entrasen o saliesen por el puerto santanderino. De dicha documentación poco ha podido extraerse, ya que los datos que aporta son básicamente de carácter económico-fiscal y, en consecuencia, poco utilizables para lo que es el propósito del trabajo. No obstante, al haber sido manejados con anterioridad por otros investigadores, se han podido contrastar los cálculos de éstos relativos a la evolución del comercio portuario, con los que en el presente trabajo han sido extraídos de las fuentes notariales, observándose una gran concordancia entre unos y otros.

Complemento ineludible de estas fuentes primarias a las que se ha venido haciendo referencia, y sobre las que se apoya lo central de la investigación, es la bibliografía, que se detalla en un epígrafe específico, junto a las fuentes, al final del trabajo. En todo momento se ha huído de prolijas referencias bibliográficas, ciñéndose el trabajo a los títulos manejados y procurando incidir sobre manera en aquellos que ofrecen una mayor actualización del conocimiento relativo a las cuestiones abordadas.

En cuanto a la metodología del trabajo, dejando al margen los aspectos más mecánicos del vaciado de

la documentación y posterior clasificación de los datos así obtenidos, se ha procurado en todo momento huir de lo puramente cuantitativo. Si los datos numéricos son un elemento sustancial en esta investigación, no por ello debe quedarse ésta en la mera descripción de cifras, tablas y gráficos. Lo cuantitativo, distribuído tanto a lo largo del texto como en el Apéndice Estadístico, ha sido en todo caso el punto de partida del necesario análisis cualitativo que exige la interrelación de diversas variables.

A la hora de estructurar, elaborar y presentar toda la información, tanto la aportada por las fuentes primarias como por la bibliografía, se ha optado por articular el trabajo en cinco capítulos bien diferenciados, aunque interdependientes, cuyos contenidos se pasa a exponer en breve síntesis.

En el primero se tratan globalmente la situación política nacional de finales del siglo XVIII y el cambio de dinastía, así como los inicios de la recuperación económica. Instalados ya los Borbones en el trono español, se pone en marcha una serie de proyectos reformistas entre los que ocupa un destacado lugar el económico : sector agrario, industria, comercio, renovación de la flota y organización del tráfico marítimo.

Dentro de este primer capítulo se prestará atención también a la nueva política fiscal que se intenta

implantar y a los problemas que generará en determinados ámbitos geográficos. Igualmente se analizarán las novedades en el campo del tráfico marítimo con América, al que se pretendía relanzar al tiempo que ampliar la nómina de puertos autorizados a participar en ese comercio. Es en este contexto en el que hay que enmarcar los correspondientes Decretos de Libre Comercio de 1765 y 1778, y la emergencia de nuevos Consulados del Mar, medidas que afectarán del modo más positivo a Santander.

El segundo capítulo tiene como objetivo describir en sus rasgos esenciales la economía y sociedad santanderinas y su lugar en el conjunto de las "Cuatro Villas de la Costa", indicando los cambios estructurales que se irán produciendo en una y otra. Podrá verse cómo fue el comercio marítimo el factor que convierte a Santander, pequeña villa agrícola y marinera en las primeras décadas del siglo XVIII, en una próspera ciudad desde mediados del mismo, impulsando con ello la aparición y consolidación de una burguesía marítimo-mercantil. No se ha olvidado hacer referencia a la construcción naval, sustento de ese comercio marítimo, así como a las industrias auxiliares, ferrerías, martinetes y demás.

Ya en el tercero de los capítulos se inicia lo que representa el núcleo de la investigación. Específicamente se analiza en él la flota mercante existente, tipología y nacionalidad de los buques, composición de las cargas

y evolución de las magnitudes transportadas. Complemento fundamental de este capítulo son las diversas tablas incluídas en el Apéndice Estadístico relativas a los diferentes barcos y modelos, tanto nacionales como extranjeros, arribados a Santander y a las cargas movidas en uno u otro sentido.

El capítulo cuarto se dedica a los principales agentes humanos participantes en el comercio marítimo. Por un lado los que, desde tierra, intervenían en el mismo en calidad de comerciantes, armadores, consignatarios, escribanos públicos y de Marina; por otro lado, los que, desde a bordo, hacían posible la materialización de los tráficos: los capitanes y las tripulaciones de los barcos. Complementa también este capítulo el Apéndice Estadístico, ya que en él se aporta la relación de capitanes nacionales y extranjeros que entraron en contacto con el puerto de Santander; igualmente se detallan en él los nombres de los escribanos cuya documentación ha sido utilizada.

En el quinto y último de los capítulos se establecen las rutas de navegación, que se han clasificado según el flujo de los tráficos, ofreciendo paralelamente una relación de puertos con los que Santander entró en contacto durante el siglo XVIII y un conjunto de mapas de intensidad del flujo marítimo elaborados a partir de los datos extraídos de la documentación. Todo ello queda de igual modo reflejado ampliamente en el mencionado Apéndice. Como com-

plemento de todo lo enunciado se analizan las conexiones del transporte marítimo con el terrestre en el interior de la península.

17

Pone fin al trabajo un apartado dedicado a conclusiones a modo de valoración global de los contenidos de los distintos capítulos. Tras él se han situado los correspondientes apartados de Fuentes y Bibliografía, y los diversos Apéndices en volumen aparte.

## CAPITULO 1

LA NUEVA DINASTIA DE LOS BORBONES Y SU  
PROYECTO DE MODERNIZACION DE ESPAÑA.

1.1.- LA HERENCIA DEL ULTIMO AUSTRIA  
Y LA GUERRA DE SUCESION.

No se puede analizar la política nacional del siglo XVIII sin previamente esbozar los rasgos de la política inicial de dicho siglo ligados a la sucesión al trono por el fallecimiento de Carlos II .

La falta de heredero del enfermizo rey Carlos II alió a los aspirantes al trono; los pretendientes á él fueron el monarca francés Luis XIV y el emperador austríaco Leopoldo I, los cuales, mediante el Tratado de Partición firmado el 19 de enero de 1668, pretendieron como alternativa repartirse los territorios españoles. Con el paso del tiempo, y ya que Carlos II, a pesar de su poca salud, subsistía, se fueron firmando sucesivos tratados de partición, incorporándose nuevos países europeos al reparto, siempre ante la posibilidad de que el rey español muriese sin dejar descendencia al trono; países entre los que figuraban Inglaterra y las Provincias Unidas ( coalición ésta entre las principales naciones ribereñas europeas ). Pero lo que yacía en el fondo de estos tratados era la lucha de intereses entre Austria y Francia por consolidar sus

respectivas líneas dinásticas en Europa para instalar el rey de una de sus Casas en el Trono de España. El último de los Tratados de Partición fue otorgado en mayo de 1700, firmado entre Francia y las potencias marítimas. Finalmente toda la controversia quedaría zanjada, que no resuelta, con el testamento de Carlos II, dado el 2 de octubre de 1700, mediante el cual dejaba como heredero de la monarquía española y todas sus posesiones, después de largas consideraciones, a Felipe, duque de Anjou y nieto de Luis XIV.

El primero de noviembre siguiente, el último rey de los Austrias españoles fallecía sin dejar descendiente y comenzaba así el litigio entre los que se vieron favorecidos y los que no aceptaron el testamento. Por un lado el rey de Francia debería resolver el problema que se le había planteado: ¿ Respetaría el tratado de partición que había firmado anteriormente o, por el contrario, aceptaba el testamento de Carlos II ? Su decisión apuntaría en el último sentido y esto haría que Francia y España se aliasen y tuviesen que enfrentarse con los demás firmantes del tratado, es decir el resto de Europa, a partir de entonces unidos en Alianza.

Este conflicto originó la llamada Guerra de Sucesión, guerra en principio europea, un conflicto por la sucesión a una Corona, por el intento de sostener a una dinastía en ella, los Austrias, y el enfrentamiento con sus

## Testamento de Carlos II

«Y reconociendo, conforme a diversas consultas de ministros de Estado, y justicia, que la razón en que se funda la renuncia de las señoras doña Ana y doña María Teresa, reinas de Francia, mi tía y hermana, y la sucesión de estos reinos, fue evitar el perjuicio de unirse a la Corona de Francia; y reconociendo que viniendo a cesar este motivo fundamental, subsiste el derecho de la sucesión en el pariente más inmediato, conforme a las leyes de estos reinos, y que hoy se verifica este caso en el hijo segundo del Delfín de Francia: por tanto, arreglándome a dichas leyes, declaro ser mi sucesor (en caso de que Dios me lleve sin dejar hijos) al duque de Anjou, hijo segundo del Delfín, y como tal le llamo a la sucesión de todos mis reinos, y dominios, sin excepción de ninguna parte de ellos. Y mando, y ordeno a todos mis súbditos y vasallos de todos mis reinos y señoríos que en el caso referido que Dios me lleve sin sucesión legítima, le tengan y reconozcan por su Rey y señor natural y se le dé luego y sin la menor dilación la posesión actual, precediendo el juramento que debe hacer de observar las leyes, fueros y costumbres de dichos mis reinos y señoríos. Y porque es mi intención, y conviene así para la paz de la cristiandad, y de la Europa toda, y a la tranquilidad de estos mis reinos que se mantengan siempre desunida esta monarquía de la Corona de Francia, y preferir el goce de ella al de esta monarquía, en tal caso deba pasar dicha sucesión al duque de Berri, su hermano y hijo tercero de dicho Delfín en la misma forma, y en caso de que muera también el dicho duque de Berri, o que venga a suceder también en la Corona de Francia, en tal caso declaro y llamo a dicha sucesión al archiduque, hijo segundo del emperador mi tío, excluyendo por la misma razón e inconvenientes contrarios a la salud pública de mis vasallos al hijo primogénito de dicho emperador mi tío; y viniendo a faltar dicho archiduque, en tal caso declaro y llamo a dicha sucesión al duque de Saboya y sus hijos. Y en tal modo es mi voluntad que se ejecute por todos mis vasallos como se lo mando, y conviene a su misma salud, y tranquilidad, sin que permitan la menor desmembración y menoscabos de la monarquía, fundada en tanta gloria de mis progenitores. Y porque deseo vivamente que se conserve la paz y unión, que tanto importa a la cristiandad, entre el emperador mi tío y el rey cristianísimo, les pido y exhorto que estrechando dicha unión con el vínculo del matrimonio del duque de Anjou con la archiduquesa logre por este medio la Europa el sosiego que necesita.

En el caso de faltar yo sin sucesión, ha de suceder el dicho duque de Anjou en todos mis reinos y señoríos, así los pertenecientes a la Corona de Castilla como a la de Aragón y Navarra y todos los que tengo dentro y fuera de España señaladamente en cuanto a la Corona de Castilla, en los de Castilla, León, Toledo, Galicia, Sevilla, Granada, Córdoba, Murcia, Jaén, Algarbes de Algecira, Gibraltar, Islas de Canaria, Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano, del Norte, y del Sur, y de las Filipinas, y otras cualesquier islas y tierras descubiertas y que se descubrieren de aquí adelante, y todo lo demás en cualquiera manera tocante a la Corona de Castilla. Y por lo que toca a la de Aragón, en mis reinos, y estados de Aragón, Valencia, Cataluña, Nápoles, Sicilia, Mallorca, Menorca, Cerdeña y todos los otros señoríos, y derechos como quiera que sean pertenecientes a la Corona real de Aragón, y también en el Reino de Navarra, y cualquiera otros estados pertenezcan y puedan pertenecer en los Países Bajos, derechos, y de demás acciones que por la sucesión de ellos en mí han recaído. Y

quiero que luego que Dios me llevare de esta presente vida el dicho duque de Anjou se llame, y sea Rey, como ipso facto lo será en todos ellos, no obstante cualesquiera renunciaciones, y actos que se hayan hecho en contrario, por carecer de justas razones y fundamentos. Y mando a los prelados, grandes, duques, marqueses, condes, y ricos-hombres, y a los priores, comendadores, alcaides de las casas fuertes, y llanas, y a los caballeros, adelantados, y merinos, y a todos los concejos, y justicias, alcaldes, alguaciles, regidores, oficiales, y hombres buenos de todas las ciudades, villas y lugares, y tierras de mis reinos y señoríos, y a todos los virreyes, y gobernadores, castellanos, alcaides, capitanes, guardas de las fronteras de aquende y allende el mar y a otros cualesquiera ministros nuestros, y oficiales, así de la gobernación de la paz como de los ejércitos de la guerra en tierra, y en mar, así en todos nuestros Reinos, y estados de la Corona de Castilla, Aragón, y Navarra, Nápoles, y Sicilia, y estado de Milán, Países Bajos, y en otra cualquier parte a nos perteneciente, y a todos los otros nuestros vasallos, súbditos, y vasallos son obligados a su rey, y señor natural. Y mando a donde quiera que habitaren, y se hallaren por la fidelidad, lealtad, sucesión y vasallaje que me deben, y son obligados, como a su rey, y señor natural, en virtud del juramento de fidelidad y homenaje que me hicieron y debieron hacer, que cada y cuando que plugiere a Dios llamarme de esta presente vida, los que se hallaren presentes, y los ausentes luego que a su noticia viniere, conforme a lo que las leyes de estos dichos reinos, estados y señoríos en tal caso disponen, y este testamento está establecido, hayan, tengan y reciban al dicho duque de Anjou, en caso de faltar yo sin sucesión legítima, por su rey, y señor natural propietario de los dichos mis reinos, estados y señoríos, en la forma que va dispuesto, alcen pendones por él, haciendo los actos y solemnidades que en tales casos se suelen y acostumbra a hacer, según el estilo, uso y costumbre de cada reino, y provincia, presten, exhiban, hagan prestar y exhibir toda la fidelidad, lealtad y obediencia que como súbditos, y vasallos son obligados a su rey, y señor natural. Y cuando a todos los alcaides de las fortalezas, castillos, y casas llanas, y a sus lugarestienientes, de cualesquiera ciudades, villas, y lugares, y despoblados, que hagan pleito homenaje, según costumbre, y fuero de España, Castilla, Aragón y Navarra, y todo lo que a ello les toca, y en el estado de Milán, y a los otros estados, y señoríos, según los estilos de la provincia, y parte donde serán por ellos al dicho duque de Anjou, y de los tener, y guardar para su servicio durante el tiempo que les mandare tener, y después entregarlos a quien por él les fuere mandado de palabra, o por escrito. Lo cual todo, que dicho es, cada una cosa, y parte de ella, les mando que hagan y cumplan realmente, y con efecto, so aquellas penas, y casos feos en que caen, e incurrer los rebeldes, e inobedientes a su Rey, y Señor natural, que violan, y quebrantan la lealtad, fe, y pleito homenaje.

Concuerda con las originales del testamento del Rey Nuestro Señor (que haya gloria).

Madrid a dos de noviembre de mil setecientos.

Don Antonio de Ubilla y Medina.

Concuerda esta copia con la de donde se sacó, que entregué al Excelentísimo Señor D. Manuel Arias, Gobernador del Consejo, y de estos Reinos, de que certifico yo Don Rafael Saenz Maza, Secretario de su Majestad, y escribano de Cámara más antiguo del Consejo. Madrid, y noviembre tres de mil setecientos.»

rivales, los Borbones, a partir de ese momento en lucha por defender sus derechos para hacerse con el trono español<sup>1</sup>.

El 18 de febrero de 1701, se coronó en Madrid a Felipe V, como primer monarca de la Casa Borbón española.

En mayo de 1702, las potencias de la Alianza declararon la guerra a España y Francia, incorporándose en 1703 Portugal a ella mediante el tratado de Mathuen, con el subrepticio fin de acabar con la superioridad castellana en la península y de participar en el reparto de la siempre codiciada América, ambición que los ingleses se encargaron de estimular.

Como consecuencia, y paralelamente al entronamiento de Felipe V, el emperador austríaco, no queriendo renunciar a la dinastía de los Austrias en España, coronó al archiduque Carlos en Viena, como Carlos III y rey de España el día 12 de septiembre de 1703.

El Papa apoyaría en su inicio la candidatura austríaca frente a la francesa, temeroso del papel representativo del francés como "reformista", frente a la "ortodoxia" asumida por el austríaco, reconociendo al archiduque como rey de España. Este hecho contribuiría grandemente a la disensión entre el pueblo español por uno u otro candidato.

---

<sup>1</sup>Kamen, H., *La guerra de Sucesión en España 1700-1705*. pp.19-35.

A partir de entonces las tropas aliadas lucharían durante diez años por imponer a la Casa de los Austrias sin conseguirlo. La razón de la Gran Alianza tenía básicamente como fin, tal como se apuntaba anteriormente, sus intereses en las Indias, y de ahí que dirigiesen su primer ataque a Cádiz, único puerto habilitado entonces para el tráfico con América, con el fin de así controlar dicho comercio; la flota expedicionaria la encabezó el inglés Rooke, y después del intento fallido de conquistarla, ante la férrea defensa de su guarnición, hubo de abandonar Cádiz<sup>2</sup>.

Durante los años 1702 a 1704 la guerra por el trono se libró fuera de los confines de la península, salvo las batallas navales de Cádiz y Vigo; en este último puerto los aliados, codiciosos de la plata recién llegada de América a bordo de una flota española fondeada en la bahía gallega, hundieron y capturaron a la mayoría de los barcos españoles, barcos aún hoy en día buscados por los tesoros que presumiblemente encierran; a partir de ese desastre naval, España tuvo que defender sus navíos en la carrera a Indias con barcos de la flota francesa. Con posterioridad a esa fecha, la guerra se abatió sobre la península convirtiéndose en civil.

España se encontró progresivamente invadida por tropas francesas y aliadas. Felipe V pudo,

---

<sup>2</sup>Barjot, J.S., *Historia mundial de la Marina*. pp.164-170.

afortunadamente, contar con las tropas de su abuelo, que le ayudarían a salir airoso en última instancia. En un principio las tropas aliadas optarían por situarse, estratégicamente, en Portugal, para desde allí intentar la conquista de España, pasando posteriormente a Levante y Cataluña, que sería ya su último bastión apoyados por los independistas catalanes. La Capital de España se vió, en repetidas ocasiones, invadida por las tropas aliadas y alternativamente recuperada para los borbónicos.

Como consecuencia de la guerra, los aliados conquistaron, como medida estratégica, el Peñón de Gibraltar, al no poder nuevamente hacerse con Cádiz que estaba bien defendida; los hechos ocurrieron el 6 de agosto de 1704, quedándose los ingleses con la plaza y fortificándose en ella.

El ejército de Felipe V, por último, dominaría la situación y echaría definitivamente a los aliados de la península, salvo el baluarte catalán, que desalojarían los ingleses dejando a los catalanes independistas a su suerte, que por último se rendirían como consecuencia de la firma de la paz. Esto haría que los borbones se consolidasen en el poder.

La paz resultó inevitable forzada por dos acontecimientos que se abrirían paso en el escenario internacional. La muerte del emperador austríaco en 1711

hizo que accediese a la corona de dicho imperio su hermano el archiduque Carlos, el pretendido Carlos III para la de España, por lo que uno de los dos aspirantes a la corona española perdería interés en ella, y por otro lado, el cambio de gobierno en Inglaterra que se mostraría inflexible por finalizar la contienda.

Así, en 1712, se iniciaron las conversaciones sobre la paz entre franceses y las potencias marítimas. Ya en agosto cesaron las hostilidades, y por fin el 11 de abril de 1713 se firmó el Tratado de Utrecht entre Inglaterra, las Provincias Unidas, Francia y España. Felipe V quedaba, pues, como monarca de España y las Indias, y renunciaba a sus derechos en la sucesión a la dinastía francesa. Inglaterra se anexionó Gibraltar y Menorca, conquistada igualmente en el transcurso de la guerra, y obtuvo de España el derecho sobre el tráfico de esclavos negros<sup>3</sup> con la América hispana para 30 años y el denominado "navío de permiso", barco de hasta 500 toneladas de porte, para comerciar libremente con Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias, lo que aprovecharían los ingleses para introducir en las colonias españolas toda clase de mercancías de contrabando.

---

<sup>3</sup>Cervera Pery, J., "La Casa de Borbón en España". *La Marina Mercante*. p. 67.

Se retomará la cuestión al analizar "Otras consideraciones sobre el tráfico de mercancías", en el apartado 3.3.2. del Capítulo 3ro.

Ese mismo mes Francia y el Imperio firmaban el Tratado de Rastatt, por el que España tuvo que ceder al emperador todas las posesiones en Italia, junto con Cerdeña. Tanto Rastatt como Utrecht significarían definitivamente el comienzo de una nueva era. A partir de ese momento España, sin las posesiones europeas, dedicaría todos sus esfuerzos a la remodelización de la Metrópoli. El reinado de Felipe V quedó profundamente señalado por las consecuencias de esta guerra.

1.2.- ASPECTOS BASICOS DE LA ECONOMIA ESPAÑOLA  
A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVIII.

Antes de pasar a analizar los proyectos reformistas de los Borbones sobre la política nacional y sobre aquellos aspectos de ella que mayor repercusión encontrarían en la economía y sociedad de Santander, se ha querido hacer un esbozo de los tres sectores básicos de la economía nacional, de su estado a la llegada de los nuevos monarcas y su evolución con las nuevas corrientes reformadoras, cuyo análisis en lo que a Cantabria se refiere se abordará en el siguiente Capítulo.

### 1.2.1.- SECTOR AGROPECUARIO.

El principal factor a considerar en los preámbulos del siglo es el importante descenso demográfico que se hacía sentir en toda España y, como consecuencia, la falta de demanda de productos agropecuarios. Esto hizo que el nivel de vida de los pocos campesinos existentes subiese a cotas no conocidas anteriormente, pues disponían, para su uso, de las mejores tierras<sup>4</sup>.

Otro factor a tener en cuenta fue la caída de los precios del grano y el ascenso de la demanda europea de la lana, lo que contribuyó al desarrollo de la producción ovina. Sin embargo, el incremento de la población que se produjo a mediados del siglo hizo aumentar la demanda del grano; ello repercutió en una mayor necesidad de tierras, lo cual chocó frontalmente con los intereses de los latifundistas y mesteros, descendiendo su poder adquisitivo alarmantemente.

---

<sup>4</sup>Fernández de Pinedo, E., "Centralismo, Ilustración y agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)", VII, de Tuñón de Lara. *Historia de España*, p. 31.

Puede considerarse que este siglo no significó en sí mismo ninguna revolución en este sector, sino más bien, una recuperación sobre centurias anteriores, ampliando de forma extensiva las tasas cerealísticas, los viñedos, y desarrollando el cultivo de la patata. En conjunto, ya que no hubo uniformidad en la producción, el crecimiento fue moderado, destacando la de los granos, que llegó a igualar los topes conseguidos en el siglo XVI. En Castilla se alcanzaría el máximo de producción de grano entre la década de los años setenta y finales de siglo. Por lo que a la cornisa cantábrica se refiere, la producción de maíz desbancó a otro tipo de cereales, lo que haría decaer la importación de grano, aunque, en última instancia, originaría la demanda de trigo del interior hacia la costa por los problemas que esta intensiva especialización originaría.

Cabría destacar, después de los cereales, el cultivo de viñedos. El bajo precio de aquellos, en los albores del siglo, estimularon la plantación de viñedos, y por consiguiente del consumo de vino y aguardientes. Esta producción de viñedos se extendió rápidamente por toda la península. El alza de precios del grano, a partir de la mitad del siglo, incidió sobre la producción vitícola al descender el poder adquisitivo de la población, por otro lado en aumento. Cabe señalar también que la apertura de los nuevos caminos carreteriles, como el de Reinosa, favorecieron la exportación del grano hacia los puertos del

norte de Europa y provocaron el alza de la producción cerealista, observándose que en aquellas zonas, como la Rioja, que no pudieron reconvertir sus viñedos en tierra de cultivo de cereales, la solución estuvo en la comercialización de los productos vitivinícolas mediante la facilitación de su exportación y venta con la apertura de nuevos caminos carreteriles hacia los mercados consumidores y exportadores.

Pero el principal obstáculo en el desarrollo agrícola fue la amortización de las tierras, ya que la mayoría de éstas pertenecían a los nobles o la Iglesia, es decir, a una persona jurídica con derechos sucesorios vinculantes; este hecho, unido a los mayorazgos hizo que con el transcurso del tiempo las tierras se acumulasen, cada vez en mayores proporciones, en pocas manos. Había inmensas extensiones de latifundios, eriales y baldíos.

Contra estas grandes propiedades amortizadas se enfrentaría la teoría económica de Gaspar Melchor de Jovellanos, fisiócrata relevante, autor del *Informe sobre la Ley agraria*, en la que se desarrolla el concepto de que nadie está más interesado en la producción de la tierra que el mismo productor, abogando por una distribución más justa de ella como eje motor para el desarrollo de España, "el Estado se debe de ceñir a la promoción, y no a la intervención directa, dejando al propietario completamente libre, en la seguridad de que lo hará lo mejor posible y

redundará así en beneficio de la comunidad". Pero fue en la desamortización donde se encontraron las mayores dificultades. En efecto, la iniciativa del Estado, en la figura de Pedro de Olavide, Intendente de los Cuatro Reinos de Andalucía, se dejó sentir en nuevos ensayos de la reforma económica en la pretensión de crear riqueza transformando las estructuras del interior del campo andaluz<sup>5</sup> colonizándolo con la repoblación de nuevas zonas de cultivo, fundando numerosos pueblos instalando colonos, tanto nacionales como extranjeros, con sus respectivas familias, facilitándoles casa y un número de fanegas de tierra cultivable en proporción a las yuntas y aperos de labranza que aquellos poseyesen, siendo esta política origen de nuevas poblaciones sobre todo en Sierra Morena, Jaén, Córdoba y Nueva Andalucía; sin embargo, este intento de crear una *sociedad rural modelo* no produciría sino una escasa solución al problema planteado. La estructura de la propiedad agraria se mantuvo íntegramente, y con ella los grandes latifundios. El rendimiento por unidad de superficie siguió estancado, se aumentó la mano de obra en el campo a medida que crecía la población, y se contrarrestó este bajo rendimiento cultivando cada vez extensiones mayores, sin embargo, para conseguir siempre una baja productividad.

En cuanto a la ganadería, cabe señalar dos

---

<sup>5</sup>Merino, Ma. del Mar, "La colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía. El sueño logrado". *Las obras públicas en el siglo XVIII*. Revista del MOPU n. 356. pp. 92-105.  
Fernández de Pinedo, E., Ob. cit. pp. 46-49, 233-241.

bloques bien diferenciados, los ganaderos sedentarios, con ganado estabulado, o estantes, y los transhumantes o ganaderos integrantes de la mesta. El descenso demográfico, y los bajos precios del grano de primeros de siglo, favorecieron el desarrollo de la ganadería y sobre todo del sector transhumante, aglutinante del ovino, dando las cifras de lana exportadas en los primeros años del siglo cotas tan elevadas, que dejaron atrás las ya míticas del dieciseis.

Esta producción ganadera, que necesitaba de grandes extensiones, chocaría con los intereses de aquellos que se veían copados entre las necesidades de los transhumantes y de los grandes terratenientes, poseedores de ganado estante. La demanda de ganado ovino haría que el estante retrocediera paulatinamente a medida que áquel se desarrollaba más y más.

### 1.2.2.- INDUSTRIA Y CONSTRUCCION NAVAL.

En el sector industrial quizás la barrera más difícil de superar fue la de los *gremios* frente a la iniciativa particular, estimulada por los nuevos aires de reforma y la pretendida promoción del concepto del equilibrio entre la oferta y la demanda. El papel del Estado se ciñó, según las nuevas corrientes renovadoras, a la tutela de la promoción de la iniciativa sectorial, superándose el sistema gremial.

El lamentable estado en que pasó al siglo XVIII la industria textil, producido por el descenso demográfico y la depresión del XVII, originó un considerable bajón en la demanda, e influyó negativamente en la calidad de los tejidos. Ello hizo que la política económica de los Borbones se inclinase por proteger y recuperar, mediante privilegios fiscales, a este sector de la industria, y estimulase la iniciativa privada promoviendo la creación de industrias manufactureras. No cabe duda, que el interés primordial del Estado en todas estas promociones, aparentemente paternalistas, tenía como objetivo un fin fiscal; el Estado necesitaba recaudar mucho y pronto para

emprender y financiar todas las obras públicas que iba acometiendo, y lógicamente el resurgimiento económico debería ir acompañado de una tributación más justa y más amplia, que como se verá , fue origen de conflictos.

34

Se emprendió la creación de reales fábricas para la manufactura de tejidos y sedas en Talavera de la Reina y Guadalajara, así como la Real Fábrica de paños de Segovia y la de algodón de Avila, con la importación de técnicos extranjeros y previo acuerdo con los gremios sectoriales, produciéndose toda clase de paños y tejidos de lana de diversas calidades. La industria textil alcanzó en Cataluña un gran desarrollo gracias al cultivo del algodón, convirtiendo a España en la mayor industria del sector en toda Europa.

La industria siderúrgica, o en su término más popularmente conocido, las *ferrerías*, tenían sus puntos de máxima expansión en las provincias vascas y guipuzcoanas; contruyéndose otras destacadas en Santander, Galicia, Navarra y Aragón. La fuerte depresión sentida en el siglo XVII, marcaría fuertemente al sector. Por otro lado, el descenso demográfico de inicios de siglo, siempre influyente, la crisis del sector agropecuario y la guerra de Sucesión, hicieron descender notablemente la producción y elaboración del hierro. Sin embargo, la nueva política colonial y del sector de la construcción naval, cuyo análisis se retomará con mayor profundidad en el siguiente

capítulo, así como la recuperación agrícola, impulsaron rápida y fuertemente a este sector ante la creciente demanda del producto siderúrgico. Este notable aumento en la producción férrea arrastró al del consumo de la masa arbórea, que en definitiva era el combustible utilizado, lo que originaría la subida del precio de la madera, también fuertemente demandada por la resurgente construcción naval, y por consiguiente provocó la subida del precio de los productos siderúrgicos. Esta situación traería como consecuencia, primeramente, la competencia con importaciones extranjeras de hierro y, a finales de siglo, la entrada en escena del carbón asturiano.

Otro importante sector fue el de la transformación de los productos coloniales importados de América, tales como azúcar, cacao, tabacos, café, cueros, tintes y metales, y el de la elaboración de los manufacturados con dirección opuesta. Esta política comercial promovió la formación de compañías mercantiles privilegiadas como la Real Compañía Guipuzcoana de Navegación o de Caracas<sup>6</sup> para el monopolio del cacao, con grandes resultados económicos; la de Galicia, la Compañía de Comercio de La Habana(1740), para el monopolio entre la isla y España, o la de Filipinas(1785); todas ellas a semejanza de las ya existentes en Inglaterra, Francia y Holanda.

---

<sup>6</sup>Hussey, R., *La Compañía de Caracas (1728-1784)*. Caracas, 1962.

Una vez desarrollada la idea de promocionar el tráfico con América, como veremos seguidamente en la observación del proyecto reformista de los Borbones, como objetivo potenciador de la economía y del resurgimiento comercial, se analizó el vetusto sistema de flotas y galeones de navegación en convoy, y en consecuencia, se les sustituyó por *navíos de registro*, o navíos de navegación en solitario<sup>7</sup>, con el fin de agilizar y rentabilizar el tráfico con América, paso intermedio entre el severo sistema de flotas y ferias y el de libre comercio con América. Esta nueva política naval supondría el primer impulso renovador a la flota española, y contribuiría al desarrollo de la Marina Mercante, como nunca antes se hizo, con la construcción de nuevos barcos. Por ello, sería el sector naval, de guerra y mercante, el que resurgiría, dentro de la industria nacional, creciendo espectacularmente.

El sostén de las rutas comerciales con

---

<sup>7</sup>La presión del desarrollo económico de la nueva clase resurgente, como consecuencia de la política borbónica, la burguesía marítimo-mercantil, acabaría por romper el monopolio gaditano y defender la libertad de navegación y comercio. A partir de la institución de los navíos de registro en 1738, los comerciantes pudieron hacerse a la mar sin tener que estar sometidos al arcaico sistema de flotas con rígidas fechas de salida y regreso, que provocaban grandes demoras y encarecían los fletes, y el transporte en definitiva, por la inflexibilidad de los grandes comerciantes asentados en Cádiz, que propugnaban una política de restricción de mercado que les favorecía. Este proceso reformista, impulsaría una transformación estructural basada en el desarrollo comercial independiente, abandonando el sistema monopolista por impropio, ante el flexible y abierto a nuevos puertos y perspectivas económicas.

América obligó a la reforma de la Armada, creándose en 1726 los tres Departamentos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena y en 1737 el Almirantazgo. La política de construcción naval, que fue fomentada por el Decreto de 1720, en el que se exigía que los buques dedicados a la carrera de Indias debían de ser necesariamente de construcción nacional, discurrió a lo largo del siglo según las tendencias políticas de sus gobernantes. Todo ello dió lugar a una evolución desde los sistemas clásicos o tradicionales de construcción naval de Gaztañeta, a la incorporación del sistema inglés.

La potenciación de los astilleros discurrió paralela a las técnicas, y se dotaron de grandes medios a los de Guarnizo, La Graña, e incluso en el otro lado del océano, al de La Habana. El fomento comercial y su sostén, el transporte marítimo, se promocionaron como nunca otra política hubiera hecho. El equilibrio en la política naval alcanzaría su cúspide.

### 1.2.3.- COMERCIO.

De acuerdo con las teorías reformistas, la política comercial tendería hacia el libre intercambio. Se echaron abajo, primeramente, los obstáculos interiores como impuestos, aduanas o licencias, y se favorecieron las importaciones, sobre todo con América; la medida más trascendental fue la liberalización del comercio con América, efectuado por el rey Carlos III el 12 de Octubre de 1778, y que constituyó una de las grandes reformas de la América virreinal.

A partir de ese momento, habiendo echado ya abajo el monopolio de Cádiz, lo que se analizará en el siguiente apartado al hablar del monopolio comercial con América, y ampliándole a diferentes puertos peninsulares, entre ellos Santander, se abrió una inmensa puerta al libre comercio y a la iniciativa particular; por ello, el comercio con América revivió como nunca antes se había conocido.

La primera parte del siglo se caracterizó por el proteccionismo del Estado en el ámbito económico; éste intervino directamente en la consecución de las nuevas

fuentes de riqueza. A partir de la segunda mitad, las cosas cambiaron y el abandono del proteccionismo dió paso a teorías más liberalizadoras con el concepto moderno de la libre iniciativa privada. El Estado se limitaría a resolver, facilitar y simplificar la burocracia. Las nuevas leyes que se dictaron, Ley del Comercio, de Industria, Agrícola, entre otras, supondrían, fundamentalmente, la supresión de las vetustas leyes anteriores.

La teoría *fisiócrata* de Jovellanos dió paso a la idea de *libre cambio* en el orden económico y comercial, abogando por la defensa de la libertad del individuo. Por todo ello, se contribuiría al auge de las *Sociedades Económicas de Amigos del País*, con reflejo en Santander como más adelante se verá, promocionadas por el ilustrado Campomanes, y a las que se debió el fuerte impulso de las nuevas ideas liberales y el desarrollo del comercio con nuevas técnicas innovadoras. Por último, hay que destacar en esa línea, la renovación de los gremios comerciales como institución en alza que regulaba las formas de trabajo, las técnicas, y los precios.

### 1.3.- EL PROYECTO REFORMISTA DE LOS PRIMEROS BORBONES EN LA ECONOMIA.

La lucha por instaurar la nueva línea dinástica de Felipe V y el detonante de Utrecht urgió una reacción nacionalista que levantase la maltrecha economía nacional; fueron, pues, los Borbones, los que tomando la decisión, apoyada y demandada por el ya agotado pueblo español, habrían de revitalizar y modernizar el país y potenciar la industria nacional frente a la competencia extranjera en auge. Daba pues comienzo, el siglo de las reformas.

La generalizada *mentalidad de cambio* perseguía alterarlo todo. Nunca antes en España se habían efectuado tantos planes y proyectos; el cambio se convertiría en una obsesión nacional. El reformismo partió en un principio, tal como quedó anteriormente expuesto, de la misma Administración, abarcándolo todo y llevándose a cabo grandes realizaciones tanto en el campo económico como en el de las obras públicas, llegándose a niveles de economía pocas veces logrados a lo largo de la

historia del país<sup>8</sup>. En el campo de la política nacional se consolidaría el *Despotismo Ilustrado* como pretendida garantía de progreso y orden, y una omnipresente Administración, más eficaz y funcional que las anteriores, se haría patente en el panorama nacional.

Como consecuencia de la política internacional, y a partir de la paz de Utrecht (1713), se consolidó el, hoy en día conocido, principio de *equilibrio de bloques*. La hegemonía de los imperios comenzó su declive. España empezó a integrarse en la política internacional y nuevamente formó parte entre los grandes de Europa. El papel asumido por España en el juego de las potencias se incrementó notoriamente, quizás, y no es desechable la idea, por la sencilla razón de que seguía poseyendo inmensos y deseados territorios en ultramar.

La recién instaurada dinastía de los Borbones supuso la europeización de España, pero a la francesa, sobre todo en los primeros tiempos ( no hay que olvidar el origen francés de Felipe V ), aunque más tomando a Francia como modelo que siguiendo los dictados de Luis XIV, ya que el primer monarca borbón se españolizó rápidamente, defendiendo los intereses de España frente a los de su abuelo; esta política afrancesada originaría que viniesen de allí toda suerte de políticos, militares y técnicos. No obstante,

---

<sup>8</sup>Kamen,H., *La España de Carlos II*,pp.107 y sgts.

nuestro país, siguiendo la corriente general del setecientos, trataría de imitar ideas de otros países, ya inglesas o centro europeas. El siglo XVIII fue, pues, para el país, el siglo del reformismo, la economía y modernización estaría en el punto de mira de los gobernantes.

Podría decirse que, en general, los proyectos reformistas, las ideas renovadoras, fueron más allá que su puesta en práctica. Sin embargo, ha habido quien ha estimado, como Eugenio D'ors, " que todo lo que de útil se hizo en este país, procede del XVIII ". Esta disfunción entre proyectos y realidades fue causa del divorcio entre los nuevos idealistas y el Estado, que desarrollaría más lentamente los proyectados planes innovadores que lo que la sociedad le demandaba, motivando un desfase entre las ideas y las actuaciones concretas. La corriente renovadora acarrearía una lucha entre la tradición y la innovación. Lo que realmente primaba para la nueva corriente reformista era el resurgimiento de la economía, y las viejas ideas sobre la *deshonra del trabajo* eran despreciadas, así como las clases no trabajadoras, primordialmente los nobles, a los que se les consideraba inútiles y parásitos sociales. El pago de impuestos, dentro de la reforma fiscal, fue unificado en casi toda España, aunque no se consiguió que las clases privilegiadas, como la nobleza y el clero, contribuyesen al erario público.

Estos nuevos aires de reforma política y administrativa, incidirían directamente en el desarrollo de la Marina Mercante. La nueva política naval sería la que marcaría las directrices de este *siglo de las luces*. Se crearon cuatro Secretarías de Despacho : Estado, Justicia, Guerra y Marina, dirigidas por un ministro y antecesoras de los actuales ministerios, que vinieron a disgregar la concentración de todo el poder en una sola mano, la del monarca. El 30 de septiembre de 1715, se instauró la Secretaría de Marina e Indias, a cuyo frente se puso a José Patiño, que sería el que corrigiese y revalorizase la política americanista, dándose cuenta que el impulso revitalizador de la economía nacional radicaba precisamente en la reorganización, promoción y racionalización del comercio con América, por lo que estimó que habría que adecuar recursos, administraciones para ultramar, y sobre todo disponer de una ambiciosa y prominente flota para el transporte del voluminoso comercio mercante que se preveía conseguir entre las dos orillas con la aplicación de la nueva política, y a la vez, la construcción de una adecuada Armada para defenderla.

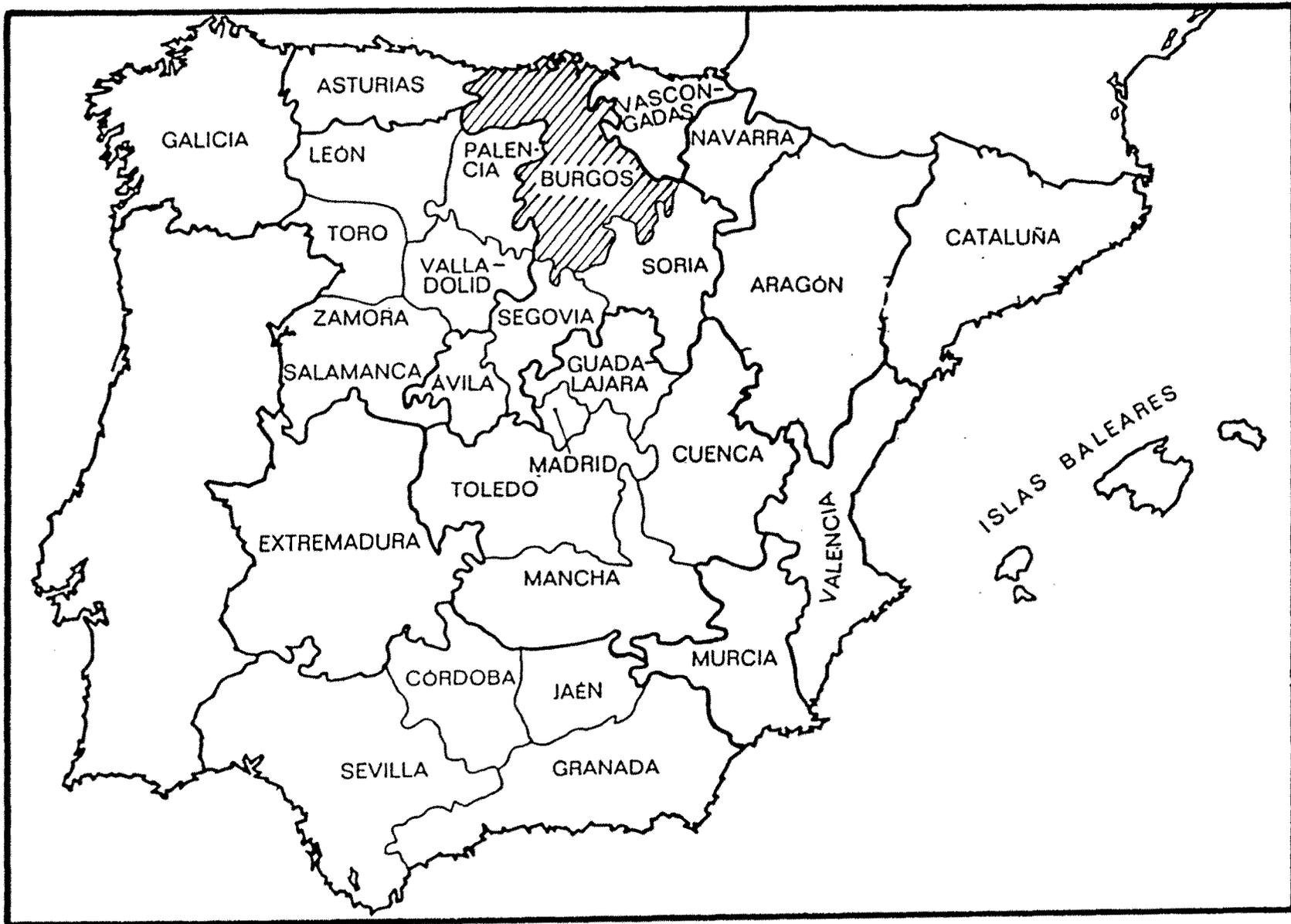
El juego de equilibrio de bloques, supondría la potenciación del Ejército y de la Marina, que se organizarían en regimientos, llegando a ser piezas importantes en el nuevo diseño nacional. La política de los ministros Ensenada y Carvajal harían que con sus anglofobias y anglofilias mantuviesen a nuestro país en la neutralidad

del equilibrio de bloques durante el reinado de Fernando VI.

44

La *reforma* llegaría también a alcanzar a la corona, mediante el establecimiento de la Ley Sálica, por la que las mujeres no podían heredar los derechos a ella. El objetivo potenciador de la economía y modernización del país estaba, pues, en marcha.

## Distribución administrativa provincial



1.3.1.- LAS PROVINCIAS EXENTAS ANTE LOS  
NUEVOS PROYECTOS FISCALES.

En efecto, como ya se había señalado, la Hacienda Pública también fue objeto de reforma, aunque no se consiguió que nobles e Iglesia participasen en su sostenimiento. El *Antiguo Régimen*<sup>9</sup> basaba su fiscalidad en compartir entre el sistema monárquico, la Iglesia y la nobleza la percepción de las cargas tributarias, ya que estos últimos, Iglesia y nobleza, seguían sostenidos mediante el cobro de diezmos y rentas. Por otro lado, no todos los reinos de España contribuían de igual forma, ya que Vizcaya, Guipuzcoa y Aragón, poseían exenciones forales que les exoneraban de estos pagos, permaneciendo las vascas toda la centuria sin aportar nada al erario público. Todo ello originaría a que el fisco recayese allí donde más fuertemente se estaba desarrollando la nueva economía: la circulación de mercancías entre mercados.

El objetivo de la nueva política fiscal radicaría en la unificación de los muchos impuestos

---

<sup>9</sup>Fernández de Pinedo, E., Ob.cit.p.73

existentes entonces, tales como derechos de palmeo, extranjerías, Seminario de San Telmo, reconocimiento de carenas, habilitaciones, y una todavía larga lista, en un solo gravamen del 3 % sobre el valor de las mercancías nacionales y un 7 % sobre las extranjeras; a ello se sumaría el proteccionismo de decretar que los barcos dedicados a la carrera de Indias deberían de ser de construcción nacional, aunque se permitió a los extranjeros de propiedad española mediante el pago de superiores tasas.

Así pues, y como consecuencia de la nueva política fiscal, se fijaron derechos de entrada y salida en los puertos y las existentes aduanas interiores se trasladaron a la costa. La Corona de Aragón acabó por incorporarse a los gastos y sostenimiento de la Monarquía. La pretensión de la Corona de percibir nuevos ingresos allí donde se pudiese grabar, hizo que fijase su atención en el litoral cantábrico<sup>10</sup>, pretendiendo lograrlo mediante un mejor y más efectivo control sobre el contrabando que se ejercía en estas zonas.

Las crecientes necesidades del fisco apuntaron a las provincias limítrofes de Vizcaya y Guipuzcoa, que, como se ha dicho, poseían fueros especiales, por lo que disponían de aduanas interiores que fiscalizaban y distribuían sus propios aranceles. En un primer intento

---

<sup>10</sup>Zabala Uriarte, A., *La función comercial del país vasco en el siglo XVIII*. Vol. I, p. 40.

por someter a los vascos al sostenimiento del gasto público nacional, y mediante la Real Orden del 31 de agosto de 1717, según los Decretos de Nueva Planta, se promulgó el traslado de las aduanas a los puertos de mar, siendo en Vizcaya designados los de Bilbao y Portugalete, y en Guipuzcoa, San Sebastián, Pasajes y Fuenterrabía. Estos sustituyeron a los ya existentes tierra adentro entre Vizcaya, Castilla, Aragón y la frontera con Francia. También se amenazó con trasladar el comercio de lanas al puerto de Santander, lo que daría origen a numerosas revueltas (1718), ya que los pobladores de aquellas zonas estaban acostumbrados a abastecerse de países exteriores por vía marítima, y por la aplicación de esta Real Orden, de repente verían encarecidas sus necesidades al tener que contribuir al fisco por ellas. Ante el insistente y preocupante requerimiento de los vascos (no hay que olvidar que Felipe V acababa de salir de la guerra de Sucesión), se retornaron las aduanas al interior en 1723, quedando la situación como estaba anteriormente al Decreto.

Así pues, la lucha por la abolición de los fueros vascos resultó infructuosa y políticamente gravosa<sup>11</sup>, al no renunciar éstos a sus privilegios, con lo que la política gubernamental optó por otras vías alternativas y a la vez punitivas para los vascos como la potenciación del vecino puerto de Santander; recordando, quizás, anteriores

---

<sup>11</sup>Izquierdo de Bartolomé, R., "El Real Consulado del Mar de Santander y las comunicaciones terrestres en Cantabria". *Mer-cado y desarrollo económico en la España contemporánea*. p.162

rutas laneras del siglo XVI, o la falta de disensión a su política o ambas cosas a la vez. Santander disponía de un buen puerto natural, capaz de albergar flotas enteras a buen resguardo, aunque a falta de infraestructuras; tenía también incipientes comunicaciones internas con Castilla, y había la seguridad de la inmediata aceptación y buen recibimiento a la política centralista: Santander, pobre villa marinera, carente de recursos, aprovecharía cualquier medio de promoción para su desarrollo.

1.3.2.- DEL MONOPOLIO COMERCIAL CON AMERICA  
A LOS DECRETOS DE LIBRE COMERCIO.

El anterior sistema de flotas<sup>12</sup>, tradicional sistema ya, pues venía funcionando prácticamente desde el descubrimiento, tenía como fin el transporte a la Metrópoli de los productos coloniales y metales preciosos extraídos en las colonias, estableciendo monopolios para su conducción y entrada en la península por un único puerto, Sevilla, después, a partir de 1717 lo sería Cádiz, con la pretensión de evitar así el contrabando<sup>13</sup> y controlar el flujo mercantil mediante los comerciantes acreditados y matriculados en Cádiz. La duración del viaje redondo, ida, estancia y retorno a la península, oscilaba sobre los 18 meses, tardándose unos dos meses y medio en cruzar el atlántico y alrededor de cuatro y medio a cinco en el más difícil tornaviaje<sup>14</sup>. Los Borbones, en su afán expansionista y renovador de la economía se dieron cuenta de la ineficaz y absurda situación mantenida por sus antecesores los

---

<sup>12</sup>Vázquez de Prada, V., "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII". *Anuario de estudios americanos*. XXV, 1968, pp. 200-208, 214-221.

<sup>13</sup>Se daba la circunstancia de que resultaba económicamente más rentable, muchas veces, importar las mercancías a través de un puerto europeo que directamente desde Cádiz.

<sup>14</sup>O'Donnell, H., "Desafío en el mar". *Historia* 16.172, p. 44.

Habsburgos; por tanto la nueva política fiscal se orientó en el sentido de *regular* este flujo comercial entre América y la península.

51

América era un mercado potencialmente inagotable y sin explotar adecuadamente; las colonias demandaban toda clase de productos manufacturados, y la nueva promoción industrial de la península<sup>15</sup>, se veía ávida de materias primas. En realidad, el monopolio de comercio con un solo puerto, frenando el desarrollo del resto y favoreciendo el contrabando, agotarían los esfuerzos comerciales en su promoción al malgestionarse el transporte marítimo en consecuencia de dicha política.

Por todo ello se promulgó el *Decreto y Real Instrucción*, de carácter parcial, de 16 de Octubre de 1765, por el que se liberalizó la exportación, con carácter exclusivo (el retorno de cargas seguiría en este primer intento restringida para Cádiz), para los puertos de Sevilla, Alicante, Cartagena, Barcelona, La Coruña, Gijón, Málaga y Santander, con la natural protesta de otros puertos. Análogamente, y también con carácter exclusivo se establecieron los puertos de las Islas de Barlovento,

---

<sup>15</sup>Como señala Vázquez de Prada, "la falta de una estructura industrial metropolitana capaz de proporcionar al mercado americano las manufacturas precisas para obtener en contrapartida los metales preciosos...", sería causa también de la caída y axfisia de esta forma de comercio con las Indias.

Vázquez de Prada, V., Ob. cit. p. 198.

Trinidad, Margarita, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba , ampliándose posteriormente a Canarias (1772) y más tarde a los puertos de destino como La Luisiana (1768), Campeche y Yucatán (1770), Santa Marta (1776), Perú, Chile y Buenos Aires (1778)<sup>16</sup> . Este Decreto, se revalidó con la Pragmática del 12 de Octubre de 1778 en que se dictó el definitivo *Reglamento para el Comercio Libre de España e Indias*, quedando entonces totalmente liberalizados para el tráfico de ida y retorno Santander y otros trece puertos más.

Pero habrían de pasar largos años después del Descubrimiento, para que el reformista Carlos III<sup>17</sup> abriese el comercio colonial con América a los ávidos puertos españoles. No cabe duda de que la fecha del 12 de Octubre de 1778, marcaría el comienzo de una nueva era en la historia de España; posiblemente el monarca escogió la coincidencia del 12 de Octubre, rememorando anteriores hitos. En opinión de Delgado, quizás se viese obligado a esta apertura presionado por las demandas de los comerciantes, que observando un gran mercado sin explotar se encontraban imposibilitados para su explotación, que lógicamente consideraban apetecible y muy rentable. De cualquier forma, fuese una u otra la causa, lo cierto es que el mercado se abrió y con ello España resurgió nuevamente con un renovado impulso comercial, que situaría a nuestro país a la cabeza

---

<sup>16</sup>Cervera Pery, J., Ob.cit.p.70.

<sup>17</sup>Delgado Ribas, J.M., "Libre Comercio: Mito y realidad". *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. p.69.

La liberalización progresiva de distintos puertos por todo el litoral español, el asentamiento en América de consignatarios españoles y representantes de distintas industrias españolas<sup>18</sup>, junto con el control de las líneas comerciales marítimas por los numerosos guardacostas con motivo de la creación de las Compañías Privilegiadas, eliminarían en gran medida el contrabando y se promocionaría el intercambio comercial en todas direcciones, ya no sólo llevando y trayendo desde América, sinó impulsando un intercambio con los países europeos, necesitados de canalizar lo que antes hacían directamente a espaldas de España, y con el beneplácito de los colonos, a través de los puertos habilitados.

Sin duda, hay que considerar a esta fecha como clave en las relaciones comerciales con hispanoamérica. Con ello las medidas reformadoras del erario público, al obtener una mayor flexibilidad de los ingresos estatales, hicieron posible acometer los cuantiosos gastos que se ocasionaron por la adquisición de una gran Armada y la defensa de los miles de kilómetros de costa peninsular y americana, así como el sostenimiento de las rutas entre ambos continentes.

---

<sup>18</sup>Vázquez de Prada, V., Ob.cit.p.207.

Sería pues con la promulgación del Decreto y Real Instrucción de 1765 cuando las reformas borbónicas tomaron verdadero sentido, y se podría considerar que a partir de ese punto comenzaría el período propiamente dicho de cambio a nivel nacional, y puntualmente, drásticamente a nivel regional, para Santander.

1.3.3.- EL PROTAGONISMO DE LOS CONSULADOS  
DE COMERCIO.

En el siglo dieciocho, el absolutismo ilustrado, como respuesta renovadora de las nuevas corrientes reformistas, aglutinó a las nuevas clases emergentes y económicamente dominantes, que a su vez se agruparían en asociaciones mercantiles y que se denominaron "Sociedades Económicas de Amigos del País", origen de los nuevos Consulados. Estas sociedades fueron apoyadas por la política de expansión borbónica, que impulsaba cualquier intento que significase la promoción de la actividad económica.

Los pasos iniciales, tiempos del primer Borbón Felipe V, se dieron con carácter centralista, promoviendo la creación de la Junta de Restablecimiento del Comercio<sup>19</sup>, como motor para la ya antigua Junta General de Comercio, con la que se intentaría, en su afán renovador y vitalista, promover e incrementar la función económica e

---

<sup>19</sup>Fernández Díaz, R. "Burguesía y Consulados en el siglo XVIII"  
*Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea.*  
pp.1-3.

industrial del país. Los esfuerzos por sostener la Junta General no fueron duraderos, pasando a potenciarse las funciones comerciales de los nuevos Consulados con el gobierno del rey-alcalde Carlos III, quien promulgaría su establecimiento en los distintos puntos del interior y de la costa.

La función institucional del papel del moderno Consulado se basaba en la asociación de comerciantes que tuviesen como factor común el *negocio marítimo*, para lo que disponían de su propio tribunal, como ente decisorio en sus conflictos mercantiles. De esta forma, las funciones que le competían quedaban claramente definidas. Las preocupaciones más inmediatas de los Consulados fueron, además de la meramente comercial, la construcción y conservación de los puertos, muelles y caminos propios de su jurisdicción, promoviendo y realizando importantes obras civiles.

Esta *institución comercial* de origen en el medievo<sup>20</sup>, instaurada en un principio en los pueblos ribereños mediterraneos, pasaría posteriormente al interior y costa atlántica, creándose el de Burgos, primer Consulado castellano, según la Pragmática constituida en Medina del Campo en el año 1494 por los Reyes Católicos<sup>21</sup>, y según consta en la Recopilación de Castilla pasaría a constituir

---

<sup>20</sup>Izquierdo de Bartolomé, R., Ob.cit.p.159.

<sup>21</sup>Simón Cabarga, J., *Santander, Sidón íbera*. pp.146-147.

ley de primera, tomando como modelo a los ya existentes de Valencia y Cataluña. Tras un dilatado período de esplendor, exportando las lanas de Castilla a las Cuatro Villas de la Costa santanderina, así como a la Merindad de Trasmiera, Señorío de Vizcaya y Provincia de Guipuzcoa<sup>22</sup>, en el camino del mar cantábrico, se vió afectado por el notable desarrollo económico del puerto de Bilbao y la posición cada vez más fuerte de sus comerciantes. Estos vieron con recelo su dependencia de Burgos, ya que los intereses estaban encontrados, hecho que daría lugar a que en el año 1511 obtuviesen los vascos la creación del Consulado del Señorío de Bilbao; esta ciudad se independizaría así del de Burgos y éste último canalizaría sus exportaciones a través del puerto de Santander, "Uno de los Cuatro de la Costa de la Mar a Castilla la Vieja, en el Arzobispado de Burgos"<sup>23</sup>, manteniéndose este mercado en alza durante todo el siglo XVI.

Otro Consulado creado posteriormente sería el de Sevilla, en el año 1543, función que conservaría hasta que pasó a Cádiz en 1717, en que éste se trasformaría en el primer puerto nacional de la época en cuanto a movimiento portuario y comercial se refiere, ya que, como se señaló anteriormente, tuvo el privilegio de efectuar transacciones con exclusividad con América hasta la liberalización del comercio con aquel continente.

---

<sup>22</sup>Zabala Uriarte, A., Ob.cit.p.175.

<sup>23</sup>AHC, Protocolos, Leg.157, f.60.

La castellana ciudad de Burgos restablecería su Consulado en el año de 1766, y de él seguirían dependiendo los puertos del antiguo Bastión de Laredo, con Santander a la cabeza, cuya emancipación de este Consulado y los motivos que impulsaron a su independencia y la erección del suyo propio serán analizados en el capítulo siguiente.