

**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**

## CAPITULO 3

LAS CARGAS Y EL TRANSPORTE  
MARITIMO EN SANTANDER

### 3.1.- CONSIDERACIONES GENERALES EN RELACION CON LOS DATOS OBTENIDOS.

Este Capítulo es objeto directo de los datos extraídos del vaciado de los Protocolos Notariales, basándose en los datos relativos a los barcos que arribaron a Santander y a las cargas que transportaron. En él se analiza en primer lugar la tipología de las diferentes embarcaciones que entraron en juego en el transporte marítimo, distinguiendo entre nacionales y extranjeras, y en segundo lugar, se clasifican las diversas mercancías que han podido recopilarse y que fueron transportadas desde y hacia Santander, agrupándolas y tipificándolas en distintos modelos con características semejantes. Por otra parte, y para poder estudiar mejor los viajes emprendidos por los barcos, se han englobado los movimientos portuarios producidos por éstos en rutas sintetizadoras del tráfico marítimo entre Santander y todas las direcciones posibles en este flujo comercial, aspecto que quedará plasmado en el Capítulo 5.

Se presentan diferentes gráficos estadísticos

relativos a los datos obtenidos en la investigación, reflejando los movimientos portuarios ocasionados por los diversos grupos sintetizadores de tipologías de embarcaciones, nacionalidades, cargas transportadas o rutas mantenidas con motivo de este tráfico marítimo. Se presenta siempre en primer lugar la tabla de los movimientos portuarios registrados en la investigación de cada grupo, seguida de la que muestra la distribución porcentual de los distintos tráficos estudiados y protocolizados ante escribano. En último lugar se presentan los gráficos estadísticos, tanto los globales, como los puntuales para cada género agrupado en el general. En el eje de abscisas se mostrarán siempre las décadas del siglo estudiado, y en el de ordenadas los movimientos portuarios que han podido ser determinados, quedando reflejado en cada gráfico los acontecimientos descritos en sus títulos.

Hay que hacer constar, por otra parte, que los escribanos públicos y de Marina, en ocasiones, no eran muy explícitos en la descripción de la carga de los barcos, limitándose a veces a anotarla bajo el epígrafe de "Diferentes frutos y efectos"<sup>1</sup>, y otras bajo la genérica descripción de "Fardería"<sup>2</sup>, lo que ha supuesto una

---

<sup>1</sup>A pesar de ello, y en ocasiones, una amplia descripción de la carga bajo este título, se puede encontrar detallada en algún documento como el que sigue:  
AHC, Protocolos, Leg. 257, f. 95.

<sup>2</sup>También podemos observar una completa descripción de la carga con esta etiqueta en el documento:

dificultad añadida a la investigación, que ha habido que resolver cuando ha sido posible mediante un estudio comparativo y minucioso de la muestra, o en el caso de la fardería, considerándola como un tipo más de carga dentro del desglose general.

152

El complemento de la información, para su posible localización en los legajos, queda reflejado en las tablas adjuntas del Apéndice Estadístico.

---

Ibidem, Leg. 175, f. 77.

### 3.2.- LA FLOTA MERCANTE :

#### TIPOLOGIA DE LAS EMBARCACIONES.

La flota mercante fue el soporte físico de este tráfico comercial entre Santander y los diversos puntos receptores y exportadores de mercancías. Esta flota, y en lo que a Santander se refiere como exponente puntero de la tecnología naval nacional, compuesta por los diferentes modelos de barcos que se describirán a continuación, fue el auténtico pilar y sostén del nuevo resurgir de la economía borbónica.

La tipología de las embarcaciones fue amplia y variada, casi siempre ajustada a las demandas del intercambio comercial entre ambas orillas, evolucionando su técnica y características cronológicamente de acuerdo a la política promotora estatal en el sector.

Así, antes de la liberación del comercio con América, se observa como las embarcaciones son de menor tonelaje, y como, con motivo del nuevo quehacer económico, se van agrandando por demanda de un mayor volumen de carga

entre las dos orillas y a fin de hacer más rentables los viajes; téngase en cuenta, ( valga un ejemplo sacado entre varios similares ) que un viaje de ida y vuelta a La Habana venía a promediarse entre dos o tres meses<sup>3</sup> , y su rentabilidad estaba en función de la capacidad y la velocidad a desarrollar, aunque este último parámetro se observa, que aunque progresivamente se fue valorando, no era del todo considerado en la época objeto de análisis.

Por otra parte, no hay que sorprenderse por la presencia artillada de los barcos mercantes de la época sin necesidad de tener que conceptuarles como barcos de guerra<sup>4</sup>. Normalmente y dadas las características de inseguridad y aventura del momento, debían de hacerse a la mar con total autonomía y defensa ante los eventuales peligros que pudiesen acontecerles; hay que tener en cuenta que fue un siglo en que las guerras con una u otra potencia se alternaron con frecuencia a lo largo de los años, y los barcos eran la presa siempre más codiciada por sí misma, como exponente puntero de la técnica existente del enemigo, y por las mercancías que en ellos se transportaban en las rutas comerciales. Por otro lado, el armamento en corso,

---

<sup>3</sup>Entre otros de los observados, vemos como el bergantín "Nuestra Señora de la Concepción", salió de La Habana el 5 de julio de 1783 y arribó a Santander el 22 de agosto del mismo año, con carga de azúcar, cueros y palo de Campeche. Ibidem, Leg. 309, f. 63.

<sup>4</sup>Maruri Gregorisch, J.L., "Notas sobre la arquitectura naval en los buques de vela". *Anuario de Juan de la Cosa*. II, 1978, pp. 71-140.

también era usual y con frecuencia no sólo para el fin mismo de éste, como sería el apresamiento del enemigo con objetivos patrióticos y lucrativos, sino también por la autodefensa que suponía tener a bordo un armamento extra así institucionalizado por las autoridades de Marina, ante el miedo de los armadores por la posible pérdida de sus barcos.

3.2.1.- MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS  
EN EL PUERTO DE SANTANDER.

La tabla adjunta refleja el total de los movimientos portuarios determinados de la masa documental investigada en los Protocolos Notariales; ha de tenerse en cuenta que lo que en esta investigación se ha elaborado son básicamente aquellos movimientos portuarios provocados por barcos de los que sus capitanes dejaron constancia notarial ante escribano público, por una u otra necesidad, dentro del amplio abanico expuesto de escrituras notariales. Con ellos se ha confeccionado el gráfico de evolución general del tráfico mercante con el puerto de Santander, y se ha de hacer notar que la no coincidencia de cifras con otras tablas se debe a que no en todos los documentos investigados se señalaban los datos concretos sobre la nacionalidad del barco, tipología u otros.

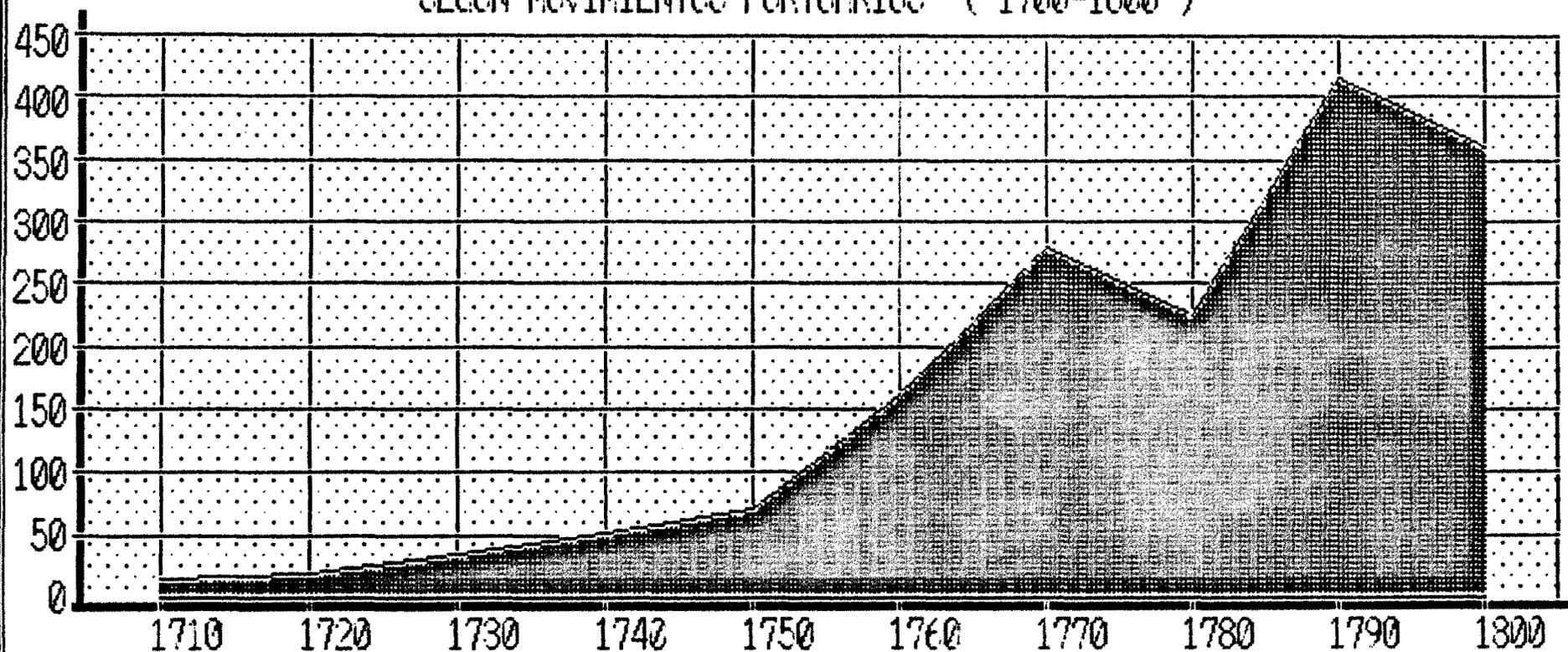
MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS	
DECADAS	$\Sigma$
1710	14
1720	19
1730	34
1740	51
1750	71
1760	160
1770	278
1780	226
1790	415
1800	361
TOTAL	1.629

La evolución del gráfico mostrado responde a los aspectos identificadores de la economía santanderina descritos anteriormente: En las primeras décadas se hace notar como la gráfica va evolucionando en ascenso a medida que se repara y promociona la vía terrestre con el interior, coincidiendo el primer pico con un grado de respuesta superior con la apertura del camino de Reinosa hacia la Meseta en la década de los 50, presentando a continuación, una rápida evolución ascendente de los movimientos portuarios hasta la promulgación del Decreto y Real Instrucción de carácter parcial de 1765, auténtico promotor del liderazgo del puerto de Santander en el norte de España y estimulante de la consolidación del carácter comercial santanderino. La gráfica presenta seguidamente una primera inflexión a partir de los años 70 y en claro descenso hasta los 80, en que se recupera su evolución en ascenso con motivo del definitivo Reglamento para el Comercio Libre y la erección del Consulado, lo que haría resurgir este tráfico convirtiendo al puerto ya en líder indiscutible; esta inflexión en la gráfica se debió a varios factores que en conjunto incidieron sobre el puerto santanderino en favor del bilbaíno. Tales causas fueron: la apertura del camino de Orduña, que facilitaría la exportación de lanas hacia el puerto vizcaíno, el mal estado de la infraestructura portuaria, que obligaría a emplear toda la década de los setenta para su remodelación y ampliación, contribuyendo con ello a la dispersión del tráfico, y la inseguridad de la

carrera a Indias producida por las guerras europeas y la mantenida con Inglaterra con motivo de la independencia de EE.UU.. La inflexión siguiente corresponde a la decadencia nacional generalizada de final del siglo y a la guerra sostenida con Francia, con repercusión ostensible para el tráfico marítimo santanderino, y por tanto para la economía de la ciudad.

# EVOLUCION GENERAL DEL TRAFICO MERCANTE CON SANTANDER

SEGUN MOVIMIENTOS FORTUFRICOS ( 1700-1800 )



3.2.2.- CLASIFICACION DE LAS EMBARCACIONES  
NACIONALES SEGUN TIPOS.

Se muestra en primer lugar la tabla con los datos obtenidos cronológicamente sobre los diferentes tipos de embarcaciones nacionales que entraron en el puerto de Santander, estableciendo a continuación una comparación en la frecuencia del uso de unos y otros en su evolución cronológica. Por último, se hace una descripción de sus características técnicas para aquellos tipos que quedaron acreditados en la muestra.

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	BERGANTIN	FRAGATA	NAVIO	PAQUEBOTE	PATACHE
1710	0	2	3	0	2
1720	1	4	6	0	0
1730	0	2	6	0	0
1740	0	0	7	0	0
1750	0	3	10	0	3
1760	2	0	44	0	3
1770	20	0	74	9	47
1780	29	16	35	26	14
1790	225	94	9	49	8
1800	139	98	6	36	7
TOTAL	416	219	200	120	84

DECADAS	QUECHE	SAETIA	GOLETA	PINAZA	BALANDRA	GALEOTA	PINGUE
1710	0	0	0	0	0	0	0
1720	0	0	0	0	0	0	0
1730	0	0	0	0	0	0	0
1740	0	0	0	0	0	0	0
1750	0	0	0	1	0	0	0
1760	0	0	0	0	0	0	0
1770	1	17	2	2	0	5	3
1780	0	6	2	1	1	0	1
1790	3	0	2	0	2	0	0
1800	27	0	7	4	2	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>23</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>

DECADAS	CORBETA	FALCA	GALEAZA	TARTANA	POLACRA	URCA	Σ
1710	0	0	0	0	0	0	7
1720	0	0	0	0	0	0	11
1730	0	0	0	0	0	0	8
1740	0	0	0	0	0	0	7
1750	0	0	0	0	0	0	17
1760	0	0	0	0	0	0	49
1770	0	0	0	2	0	1	183
1780	3	0	0	0	0	0	134
1790	0	0	0	0	1	0	393
1800	0	2	2	0	0	0	330
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1.139</b>

De esto se desprenden los siguientes resultados porcentuales:

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO GENERADO POR LOS DISTINTOS MODELOS DE EMBARCACIONES			
BERGANTIN	36,5	GOLETA	1,1
FRAGATA	19,2	PINAZA	0,7
NAVIO	17,6	BALANDRA	0,4
PAQUEBOTE	10,5	GALEOTA	0,4
PATACHE	7,4	PINGUE	0,4
QUECHEMARIN	2,7	CORBETA	0,3
SAETIA	2,0	OTROS	0,7
<b>TOTAL</b>		<b>100 %</b>	

De la observación de estos datos se deduce que la embarcación de mayor uso en navegaciones de altura intercontinental a lo largo de toda la centuria, fue el bergantín<sup>5</sup>, cuya descripción se puede ver en el estudio adjunto, acaparando un 36,5 % sobre los movimientos portuarios provocados por la flota mercante nacional con motivo del tráfico marítimo promocionado en Santander; le siguió en orden descendente, la fragata, embarcación de menor porte, con un 19,2 % y el navío mercante, en rápido ascenso paralelamente al inicio de las medidas de liberalización económicas, por su mayor capacidad de carga y evolución tecnológica, con un 17,6 %, y posteriormente sustituido por barcos más ligeros y con menores necesidades de tripulación.

162

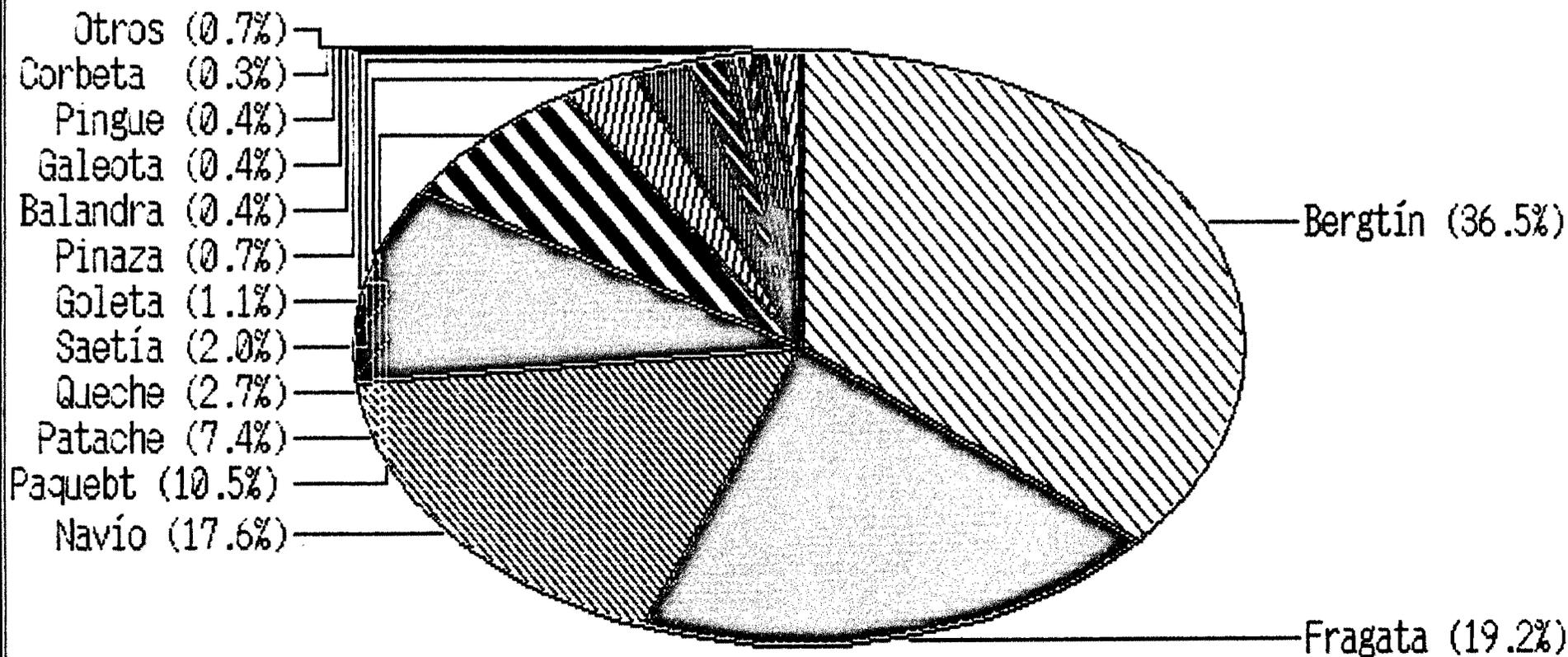
En cuanto a los movimientos portuarios ocasionados por el tráfico de cabotaje, destacó como líder el patache, pequeña embarcación de gran maniobrabilidad, de fácil acceso a puertos y muelles de poco calado, bahías y radas de abrigo en tiempos de temporal, y que se seguiría utilizando hasta mediados del actual siglo XX. Su porcentaje de utilización sobre el total del tráfico portuario nacional, queda reflejado con un 7,4 %.

---

<sup>5</sup> Según Nunes Díaz en su *O comercio Livre entre Havana e os portos de Espanha (1778-1789)*, en el tráfico general entre La Habana y todos los puertos habilitados españoles, predominaban las "saetías", "bergantines" y "fragatas", mientras que para Santander fragatas y bergantines. No registrando dicho autor muestra tan amplia como la aquí expuesta.

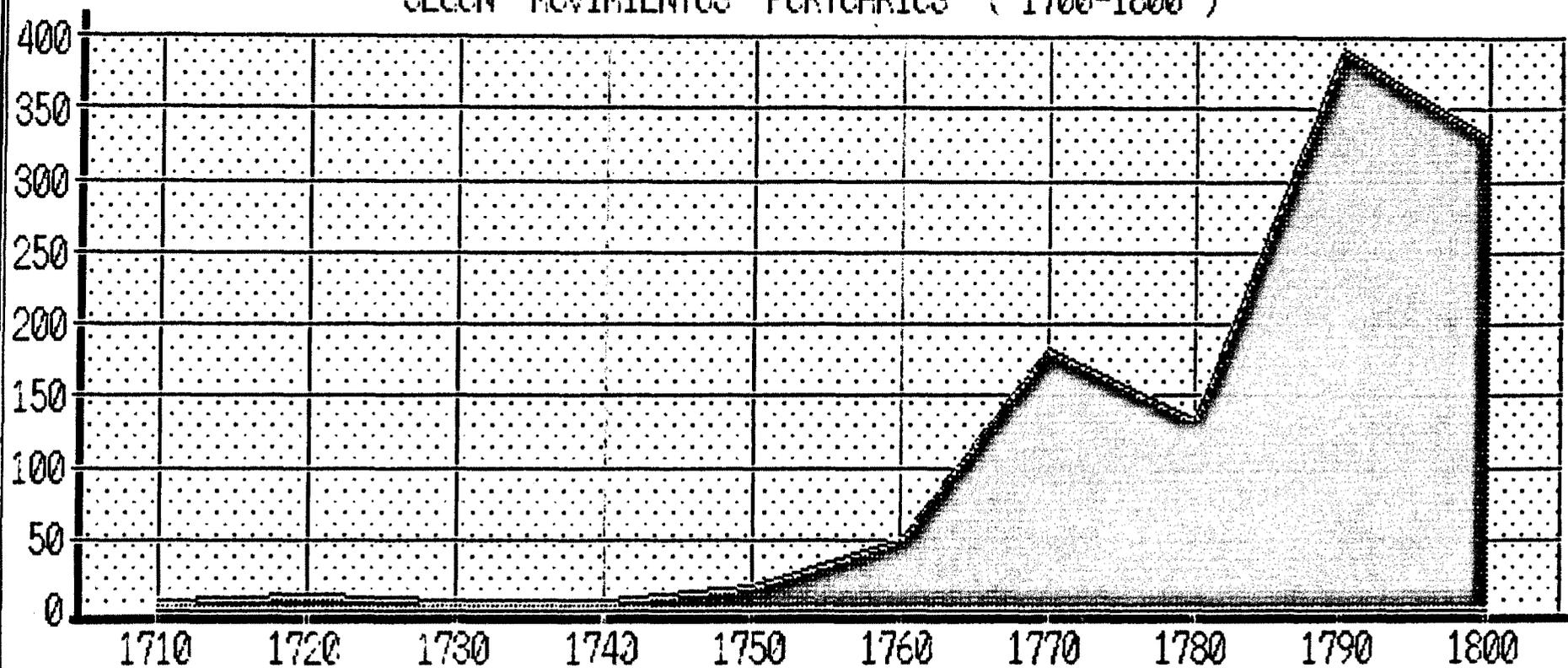
# DISTRIBUCION PORCENTUAL SOBRE EL USO DE BARCOS NACIONALES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )

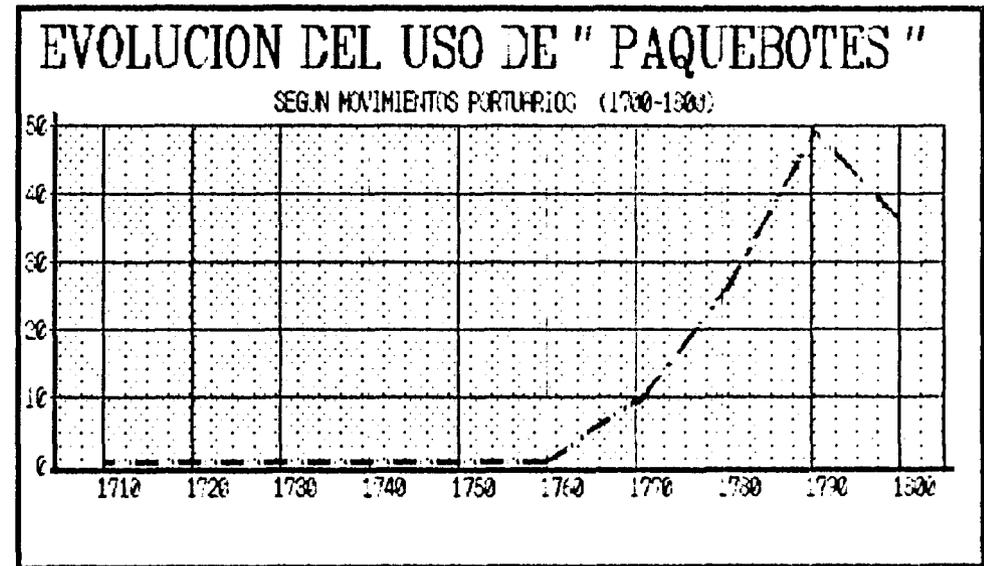
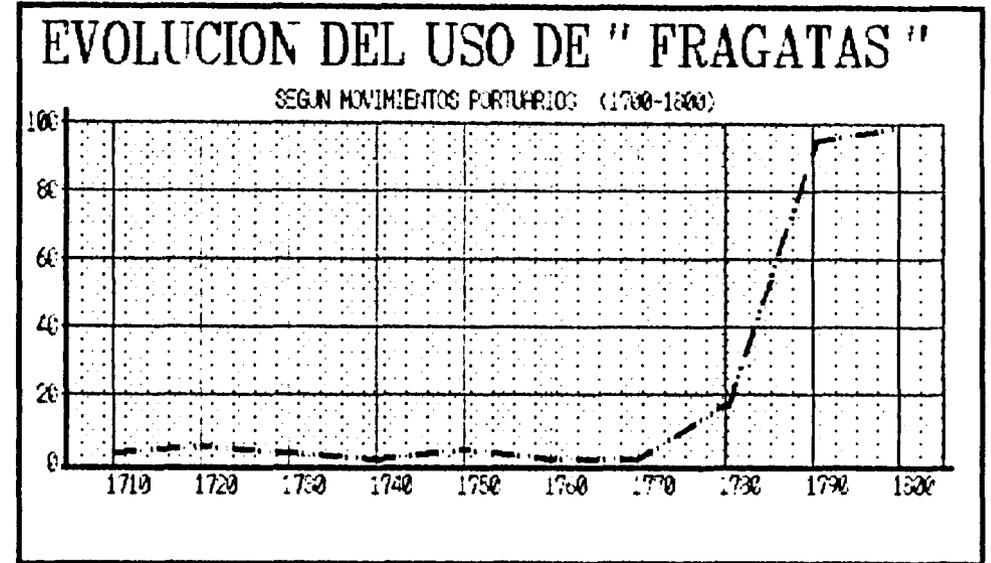
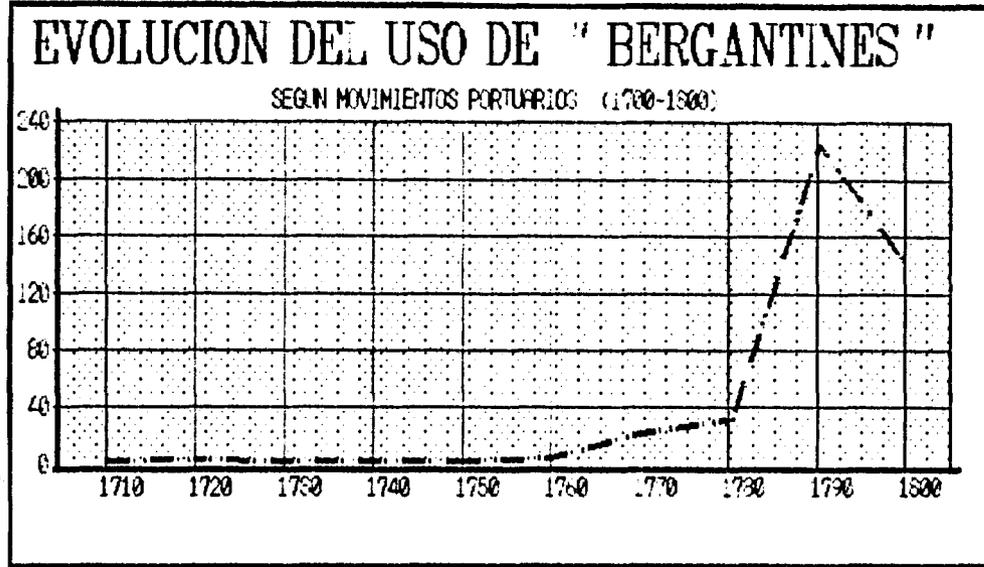


# EVOLUCION DEL TRAFICO PRODUCIDO POR BARCOS NACIONALES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )

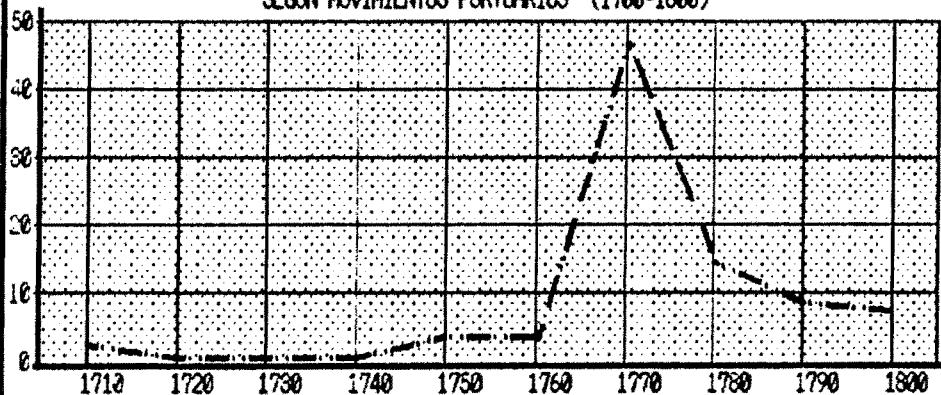


# EVOLUCION EN EL USO DE LOS PRINCIPALES MODELOS DE BARCOS NACIONALES



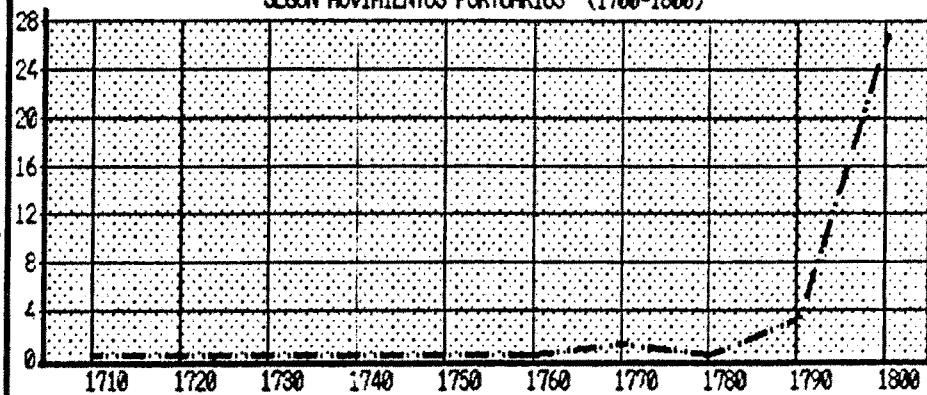
## EVOLUCION DEL USO DE " PATACHES "

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



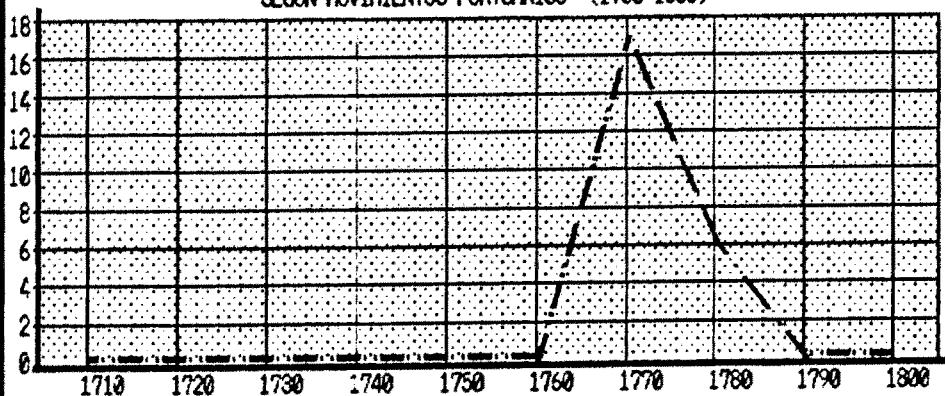
## EVOLUCION DEL USO DE " QUECHEMARINES "

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



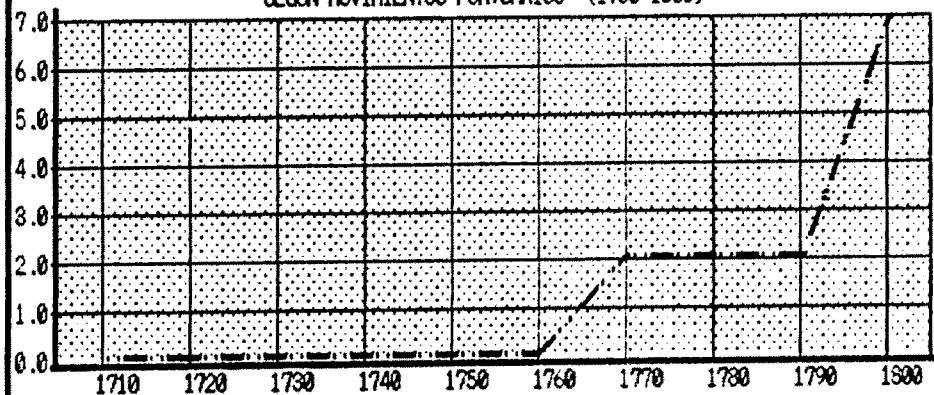
## EVOLUCION DEL USO DE " SAETIAS "

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)

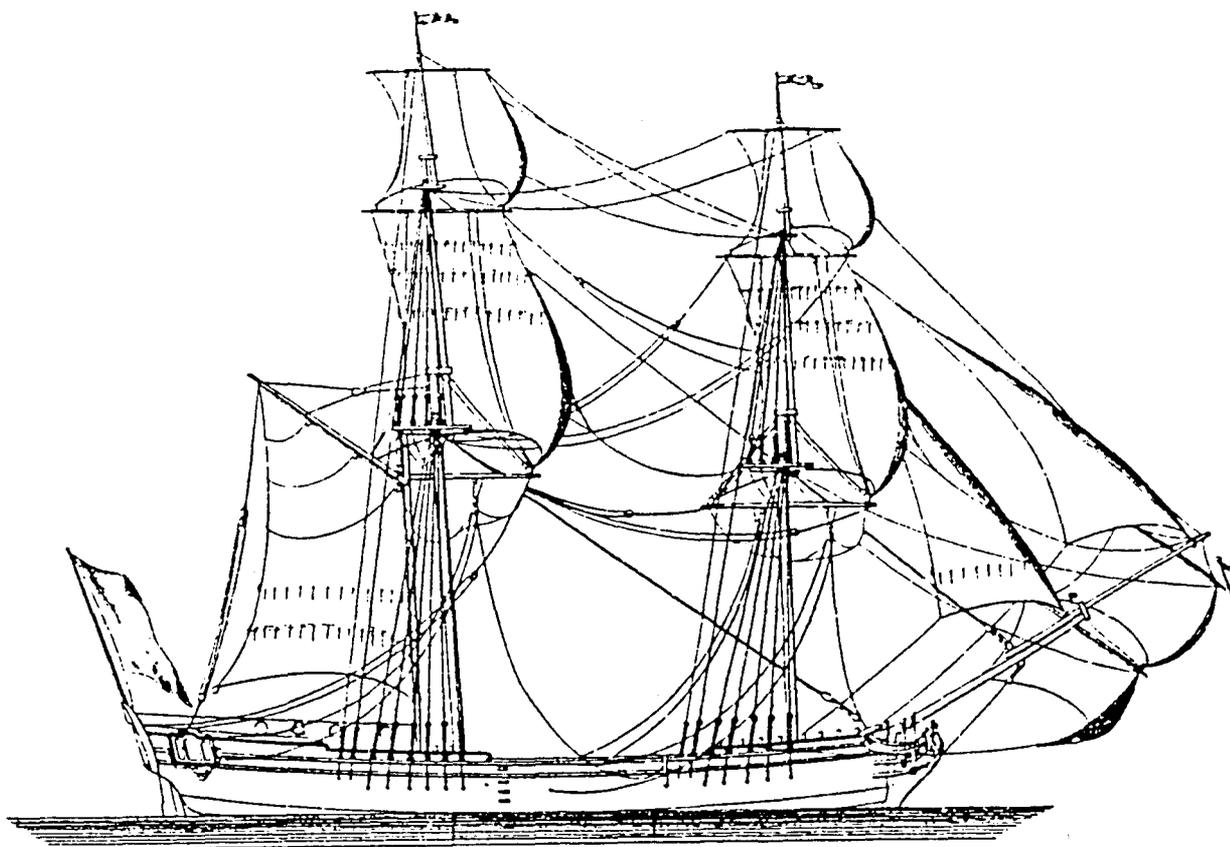


## EVOLUCION DEL USO DE " GOLETAS "

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



A continuación se indican los principales tipos y características de los barcos que traficaron y entraron en contacto con el puerto de Santander, de acuerdo con los datos recogidos de los Protocolos Notariales, y que se presentan conforme al orden establecido en las tablas anteriores; éstos han sido recopilados de la variada bibliografía consultada y recopilada en diversas bibliotecas y archivos, teniendo que recurrir en ocasiones a otros investigadores en la materia.



F. Chapman

1.- BERGANTIN : Aparejaba velas cuadras en sus dos palos, trinquete hacia proa y mayor atrás, con una sola cubierta y bajo de borda; vela de cuchillo en la mayor, que daría paso a la cangreja, desplegaba también velas de stay, foques y cebadera en el bauprés con viento de popa, que evolucionaría hacia aquellos. Arboladura alta y con gran superficie vélica. Era rápido y manejable, y se solía armar en corso. Su uso se fue incrementando a medida que avanzaba el siglo, como puede comprobarse en su evolución cronológica expuesta en el estudio estadístico. Sus dimensiones también

fueron aumentando con el paso del tiempo. Chapman<sup>6</sup> en su inestimable tratado de arquitectura naval de 1768 considera dos tipos fundamentales de bergantines: el bergantín-goleta y el esnón<sup>7</sup>. Ambos, con ligeras variaciones en el aparejo, confluirían finalmente en el mismo tipo, el bergantín. Fue un barco importante en la flota comercial santanderina y muy apreciado por sus buenas condiciones marineras, por lo que se utilizó ampliamente en la represión del contrabando<sup>8</sup>. Tuvo gran difusión en los nuevos Estados Independientes americanos.

La media de sus principales dimensiones oscilaba entre las siguientes<sup>9</sup> :

TONELAJE	225	TONS.
ESLORA MAXIMA	27,5	MTS.
QUILLA	24,5	MTS.
MANGA EN LA MAESTRA	6,5	MTS.

---

<sup>6</sup>Chapman, F.H., *Architectura Navalis Mercatoria*. p.48.

<sup>7</sup>Björn Landstrom, *El Buque*. pp.175-177.

<sup>8</sup>El bergantín de la Renta de Tabaco de las Cuatro Villas de la Costa del Mar, aprehendió a unos piratas asturianos que contrabandeaban con tabaco en el año 1719.

AHC, Protocolos, Leg.118, f.109

<sup>9</sup>Coterillo del Río, R.M., *Ob.cit.* pp.37-38.

Según Vázquez de Prada los bergantines del cantábrico oscilaban entre las 150 y 200 Tons., incluso algunos menores de las 100.

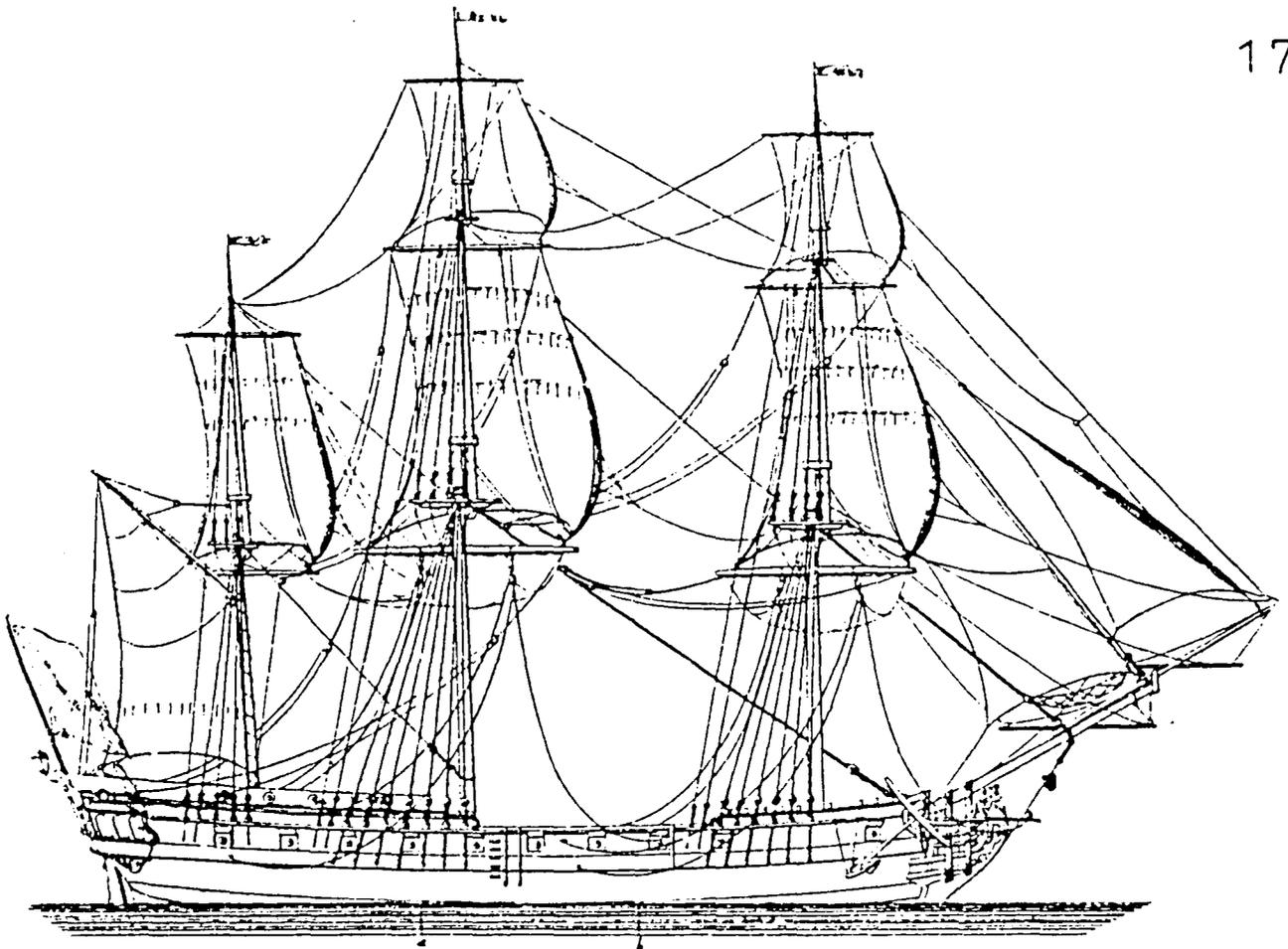
*Ob.cit.* pp.197-241.

Del estudio estadístico de las muestras  
obtenidas acerca de los portes acreditados por sus capitanes  
en diversos documentos notariales y sobre un total de 219  
bergantines que aportaron este dato, puede deducirse que la  
capacidad media de carga de esta embarcación era de 151  
Tons<sup>10</sup>.

170

---

<sup>10</sup>Según Vázquez los bergantines del cantábrico oscilaban  
entre las 150 ó 200 tons., incluso algunos menores de las  
100.



F. Chapman

2.- FRAGATA : Embarcación similar al navío pero de menor porte. Podría calificarse como hermana menor de aquel. Ampliamente utilizada por la Marina Mercante y la Armada para misiones de guerra, vigilancia y corso. Se caracterizaba por tener la popa cuadrada y cruzando vergas. Su menor tamaño hacía que ganase en velocidad y maniobrabilidad llegando a registrarse en algunos casos hasta 11 nudos, tal como sucedió en las pruebas de mar efectuadas en el año

1768<sup>11</sup>. Normalmente las fragatas, como el resto de los mercantes, salían del astillero ya armadas con artillería<sup>12</sup>. 172

Se aparejaban con tres palos, mayor, mesana y trinquete, más bauprés con el botalón. Cargaba velas cuabras y de stay, con cangreja timonel a popa y foques, evolucionados desde la tradicional y antigua cebadera. Fue la fragata, uno de los barcos más apreciados por los armadores y capitanes mercantes.

La media de las principales dimensiones de las fragatas observadas es :

ESLORA ENTRE PERPENDICULARES	40	MTS.
MANGA DE TRAZADO	10,2	MTS.
CALADO MEDIO	4,5	MTS.

De la observación de los datos proporcionados por las fragatas arribadas a Santander en el tiempo investigado y de acuerdo a los documentos efectuados por sus capitanes ante los distintos escribanos públicos de la ciudad, sobre un total de 114 arribadas en que se efectuó

---

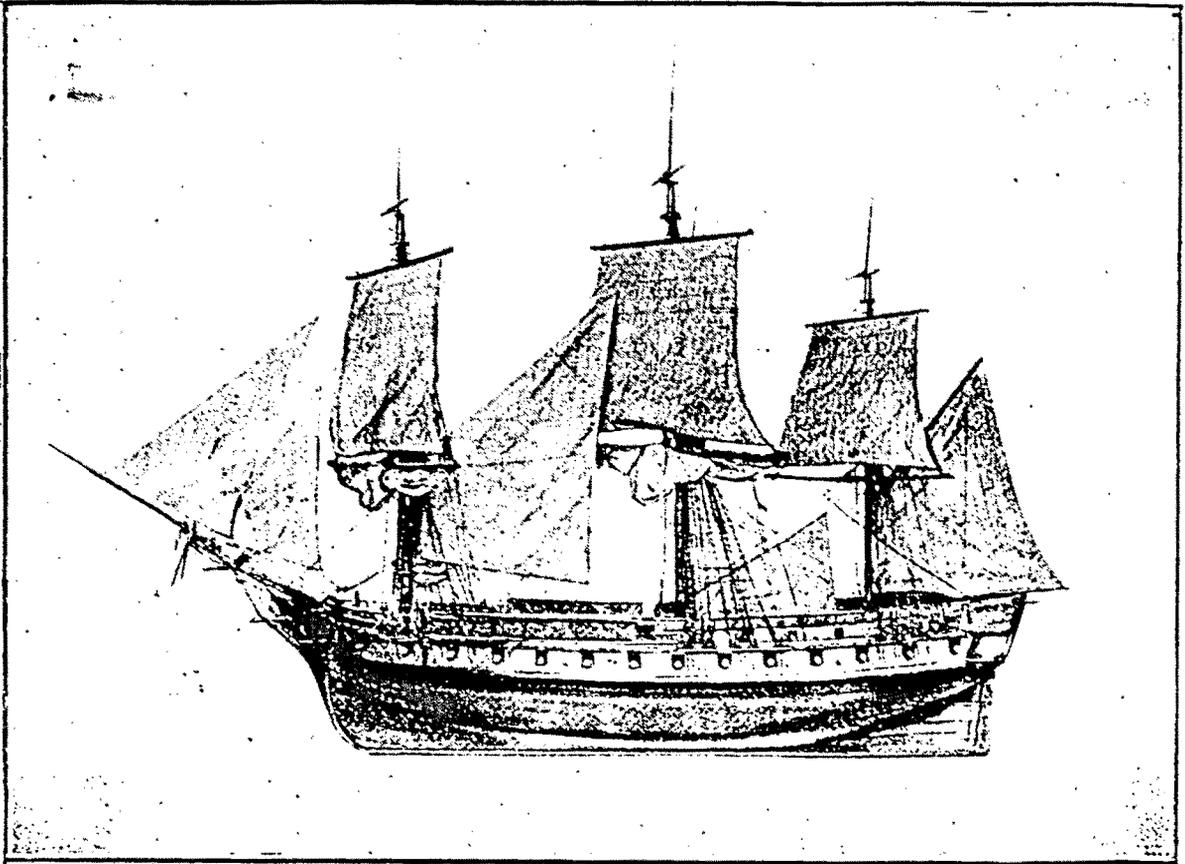
<sup>11</sup>MNM, Manuscritos, Legs. 1467, ff. 90-131; 2232, Doc. 27, ff. 117-118.

<sup>12</sup>A este respecto podemos observar como la fragata "San José", construida en Guarnizo por el asentista Dn. Manuel de Zubiría en el año 1770 para particulares, sale armada con 20 cañones.  
MNM, Manuscritos, Doc-12, ff. 33-34.

tal asiento, puede deducirse un porte medio de 275 Tons. por fragata. El máximo registrado fue de 500 Tons. en documento notarial de Fianza de Patente.

173

La última fragata construída en los astilleros de Guarnizo para la Marina Mercante fue la denominada "Don Juan", de 1.168 Tons. de desplazamiento y 200 pies de eslora. Esta embarcación, fue la de mayor tonelaje ejecutada en dicho astillero.



F. Chapman

3.- NAVIO : Fue el barco de técnica más depurada y evolucionada a lo largo de la centuria. Difícilmente superada su perfección, llegó a cotas altamente acreditativas de la técnica del siglo investigado, no superadas hasta el final de la navegación a vela. Fue un barco de fuerte casco, montando hasta tres puentes<sup>13</sup> en la versión de guerra, en donde sería ampliamente utilizado en

---

<sup>13</sup>González-Aller Hierro, J.I., "El navío de tres puentes en la Armada española". *Revista de Historia Naval*. (1985), pp.45-76.

defensa de las líneas comerciales; poseía un gran aparejo de tres palos, mayor, mesana y trinquete, más bauprés. Generalmente, el navío mercante, estaba armado para su defensa o bien para el corso<sup>14</sup> y sería el *navío de registro* o navío suelto<sup>15</sup> el prototipo del barco de inicios de la expansión comercial de la centuria. Estaba dotado de rudimentarios medios propios de carga y descarga mediante aparejos y puntales.

Sus dimensiones oscilaron sobre las descritas a continuación<sup>16</sup> :

PORTE	1.503	TONS DE ARQUEO
ESLORA ENTRE ALECIFRES	52,9	MTS.
QUILLA	43,2	MTS.
MANGA EN LA MAESTRA	14,9	MTS.
CALADO A PROA	6,0	MTS.
CALADO A POPA	6,8	MTS.
PUNTAL	6,3	MTS.

La capacidad media de carga de estos barcos, según el tratado de arquitectura naval de Fredrik H. Chapman<sup>17</sup>, que clasificó la variada flota mercante de altura de aquellos tiempos, da un promedio de 554 Tons. de porte,

---

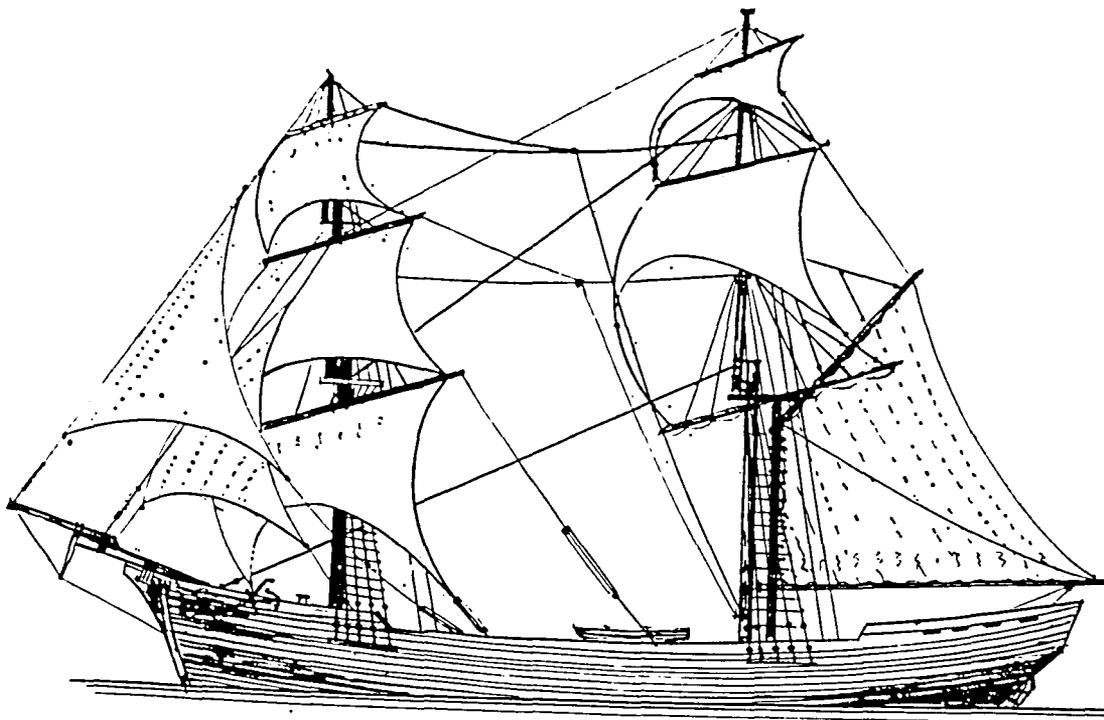
<sup>14</sup>Moya Blanco, C., *El buque en la Armada española*. IX. pp. 235-256

<sup>15</sup>Vázquez de Prada, V., *Ob.cit.* p. 227.

<sup>16</sup>MNM, Manuscritos, Leg. 2305, f. 92 y sgts.

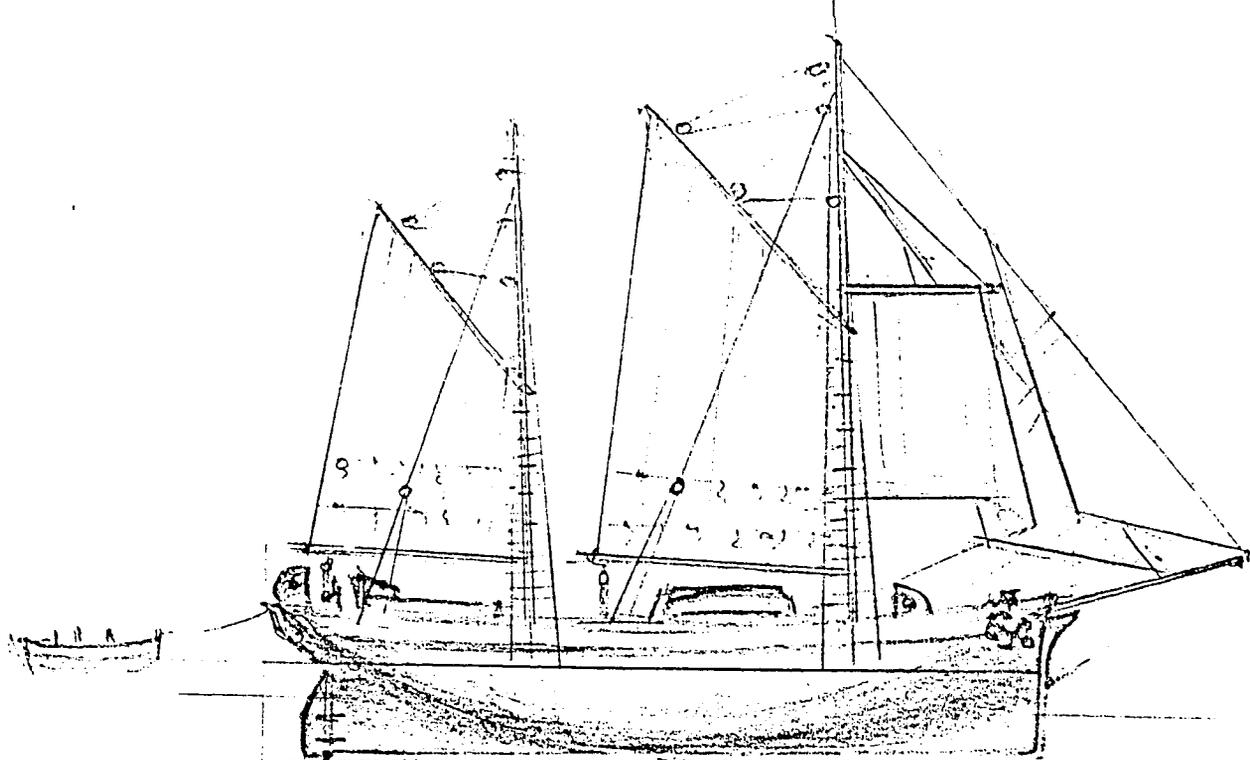
<sup>17</sup>Chapman, F.H., *Ob.cit.* p. 27.

alcanzando el navío de mayor capacidad por los por él  
descritos las 1330 Tons. Sin embargo la relación de portes  
acreditados en la muestra obtenida, y que fueron aportados  
por los capitanes en diversos documentos notariales, arrojan  
una media de 97 Tons. de carga por navío y arribada a  
Santander. El pico máximo observado en la muestra fue de 143  
Tons. de porte.



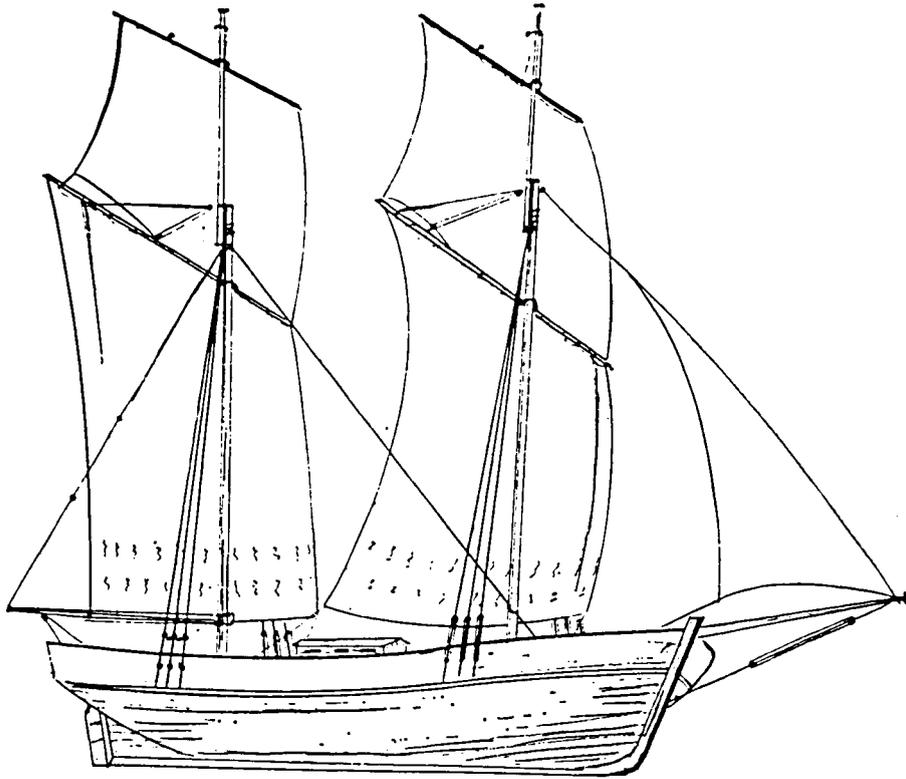
T. Ordóñez

4.- PAQUEBOTE : Embarcación parecida al bergantín, pero de líneas menos finas que áquel, quizás su única diferencia, fueron utilizados esencialmente como correo, transporte de mercancías y de pasaje por los ingleses, y posteriormente adoptado para estos fines entre Santander e Inglaterra. Sus principales características eran las siguientes: Aparejaba dos palos sobre cubierta, mayor y trinquete, bauprés a proa y cruzando vergas sobre aquellos; velas cuadras sobre trinquete y mayor, y gavias sobre éste, que a su vez, y como en el bergantín de esnón, envergaba cangreja en él.



R. Somoza

5.- PATACHE : Pequeño barco de vela de dos palos enterizos, es decir sin cofas, el mayor dispuesto para largar cangreja y escandalosa, y el trinquete cruzando vergas de trinquete y velacho. Fue muy usado como enlace o aviso entre los barcos de las flotas del Antiguo Régimen y para misiones de reconocimiento. Su evolución fue larga, y su utilización empleada para muy distintos fines, entre los que se destaca como barco de transporte de mercancías en régimen de cabotaje, constituyendo su muestra más representativa. Su uso en Santander llegaría hasta mediados del actual siglo. Su porte medio osciló sobre las 50 tons.; los acreditados en la muestra obtenida arrojan un porte medio de 25 tons.



T. Ordóñez

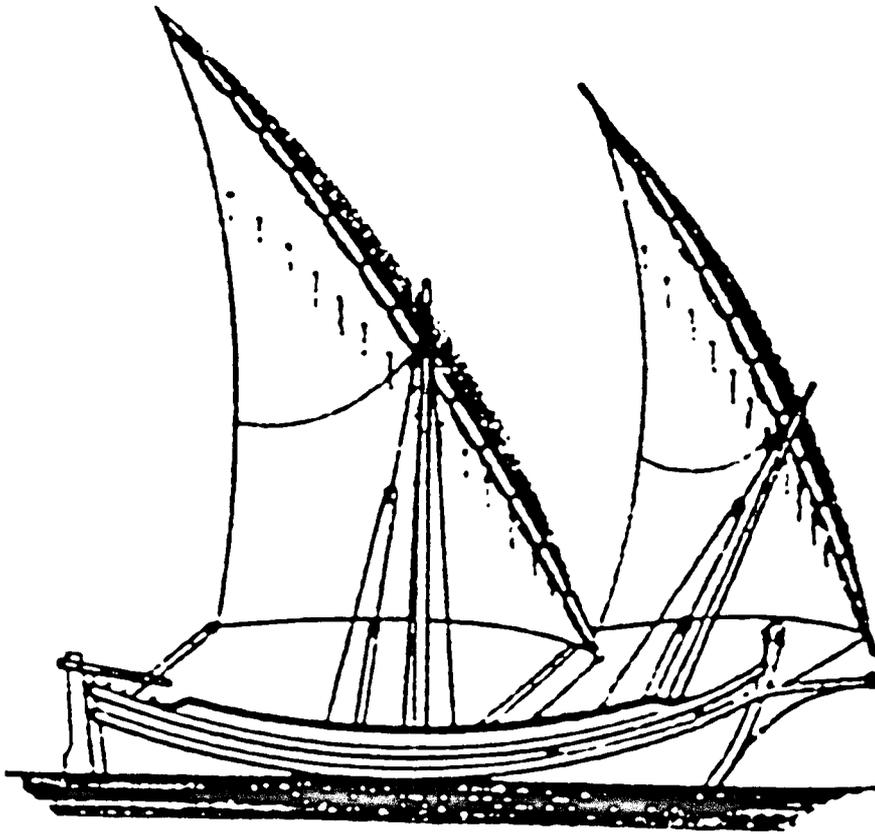
6.- QUECHEMARIN : Este barco resultó muy familiar en las aguas europeas del siglo investigado. Fue usado como pesquero, carguero e incluso como de guerra. Montaba sobre cubierta dos palos, mayor y mesana, más bauprés. El mayor con velas al tercio con aparejo de cangreja; el de mesana, muy por delante del timón, cargaba también otra de cangreja, y se izaban gavias sobre ambas cangrejas; sobre el bauprés se desplegaban foques. El queche

de carga se distinguió, debido a su excelente construcción, por su longevidad. Eran barcos de fondo plano, popa redondeada y sólido tajamar en proa. Estuvo dedicado normalmente al tráfico de cabotaje. Fue muy estimado por sus condiciones marineras, fácil maniobra y evolución. 180

La media de sus principales medidas oscilaba entre las referenciadas:

ESLORA	16,5 MTS.
MANGA	4,7 MTS.
PUNTAL	2,2 MTS.
QUILLA	14,8 MTS.

El porte medio obtenido sobre la muestra investigada dió un promedio de capacidad de carga de 37 Tons. El máximo referenciado en ella fue de 60 Tons.

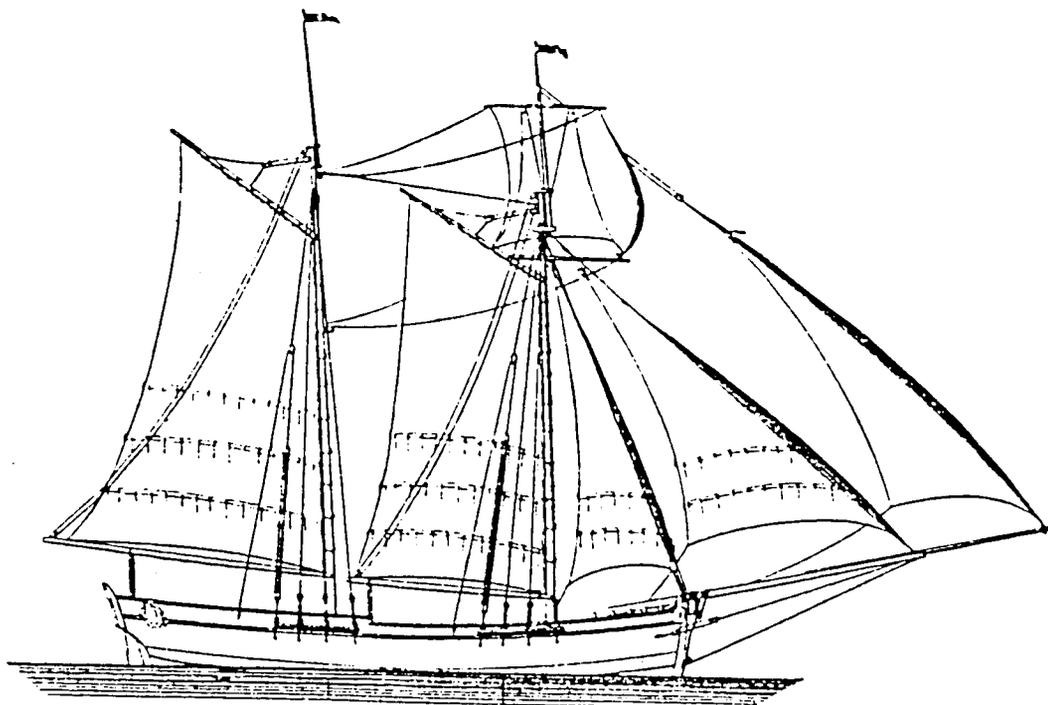


r'. Chapman

7.- SAETIA : Embarcación latina de una sola cubierta, montando tres palos. En un principio montaba dos y empleaba remos para su propulsión. De menor tamaño que el jabeque y mayor que la goleta. En Cataluña se denominaba así a la polacras<sup>18</sup>. Se utilizó con frecuencia en la Armada por sus buenas condiciones marineras y cierta velocidad. Fue asiduamente integrante de la flota mediterránea mercante de cabotaje, y con frecuencia se la armó en corso.

---

<sup>18</sup>O'Scanlan, T., *Diccionario marítimo español*. p.480.



Nº 6

F. Chapman

8.- GOLETA : Barco de finas líneas y muy marineró. Aparejado como el bergantín pero con la diferencia de cargar velas cangrejas en mayor y trinquete. Así mismo desplegaba velas gavia en ambos palos y focas en el bauprés. A veces se le podía encontrar izando vela de stay en la mayor, y las llamadas " goletas cangrejas " que no cargaban velas cuadras de gavia en ambos palos, sino de cuchillo. Fue un modelo de amplio desarrollo, variaciones estructurales y de aparejo, por su gran utilidad y versatilidad. Su tripulación era reducida, y por su capacidad de carga media, poco calado y maniobrabilidad se consideraba como ideal tanto para navegaciones de altura como de cabotaje. Avanzado el siglo, se encuentra con asiduidad a

Estas embarcaciones, que ya surcaban el Mar del Norte en la anterior centuria, fue de gran aceptación en los Estados Americanos, donde fue ampliamente utilizada y logró su mayor y más perfecta evolución.

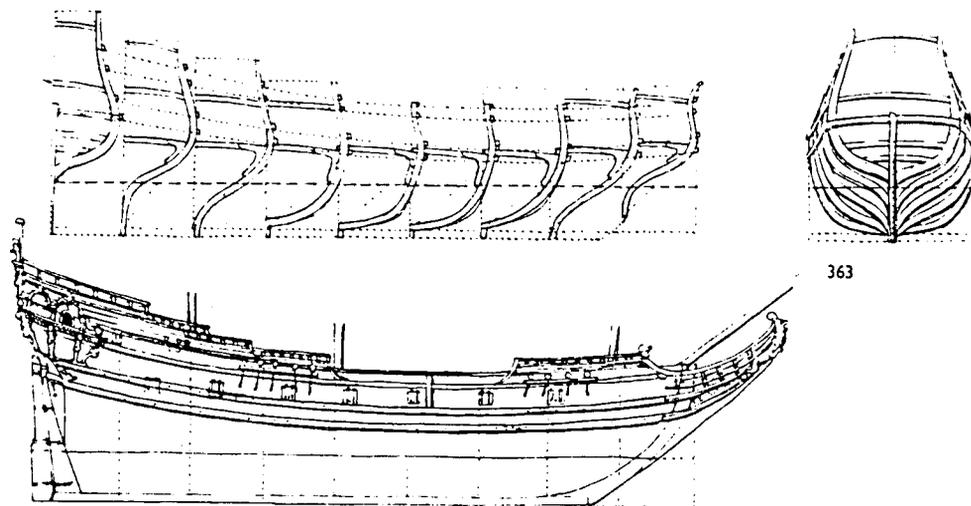
Las medidas más usuales que presentaban eran las siguientes<sup>19</sup> :

ESLORA ENTRE PERPENDICULARES	22,8	MTS.
MANGA DE CONSTRUCCION	5,79	MTS.
CALADO MEDIO	2,65	MTS.

La capacidad media de carga registrada en la muestra investigada sobre goletas que arribaron a Santander, queda acreditada como de 100 Tons. La media proporcionada en el tratado de construcción naval de Chapman es de aproximadamente 70 Tons.; no obstante, y tal como se ha indicado, la variedad de modelos era considerable.

---

<sup>19</sup>Chapman, Ob.cit. Plate XLI.  
Björn Landstrom, Ob.cit. p.175.

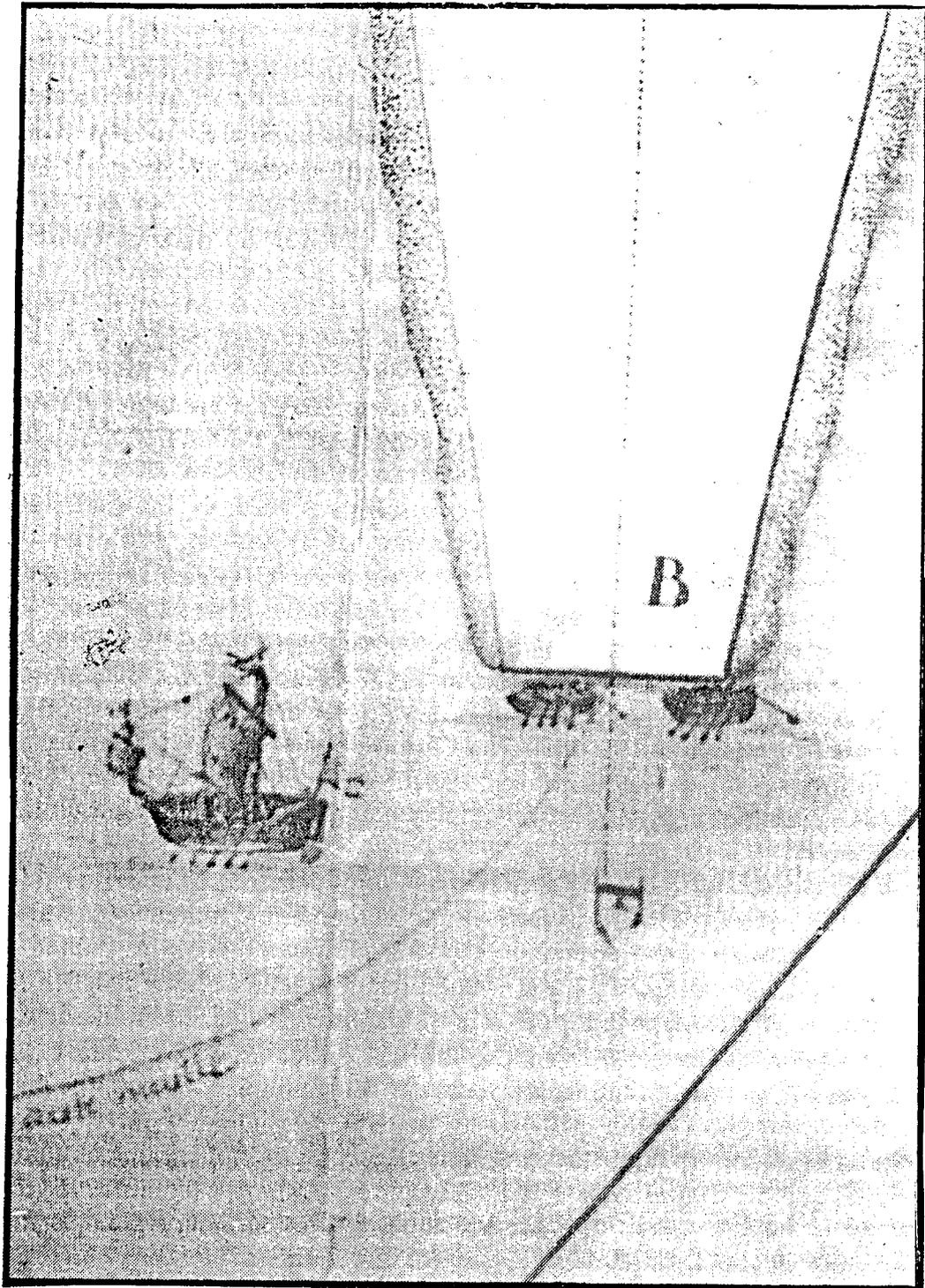


B.Landstrom

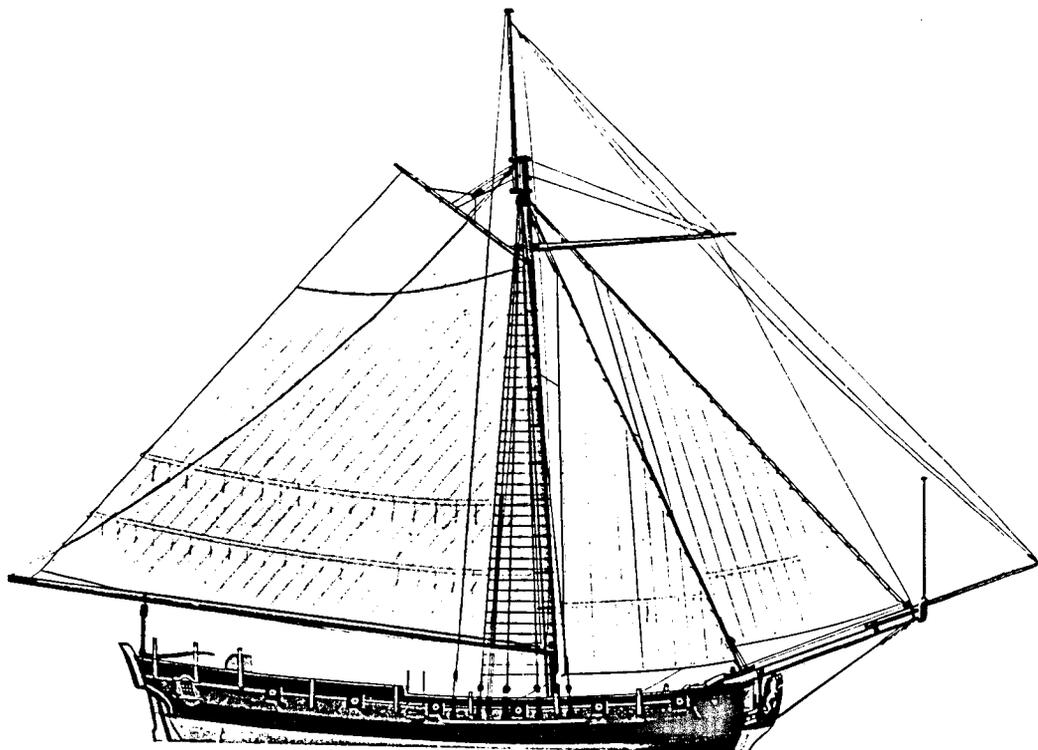
9.- PINAZA : Pequeña embarcación usada tanto para la guerra como para el comercio mercante. Se caracterizaba por tener la popa cuadrada y de menor tamaño que el navío, lo que les diferenciaba esencialmente. Poseía una sola cubierta, elevada sobre el combés o pozo; Muy armoniosa de líneas y de condiciones muy marineras. Con frecuencia se utilizaba para la pesca y el tráfico de pasajeros. En Santander se utilizó para el transporte dentro de la bahía y fundamentalmente, en los años de promoción de Guarnizo, se dedicó a transportar cañones traídos desde La Cavada a la plataforma de pruebas de éstos en la ría de Tijero, para su posterior transporte a Guarnizo y Santander.

Sus medidas oscilaban sobre el promedio presentado a continuación :

ESLORA	13,5	MTS.
MANGA	3,5	MTS.
QUILLA	12	MTS.
PUNTAL	1,5	MTS.

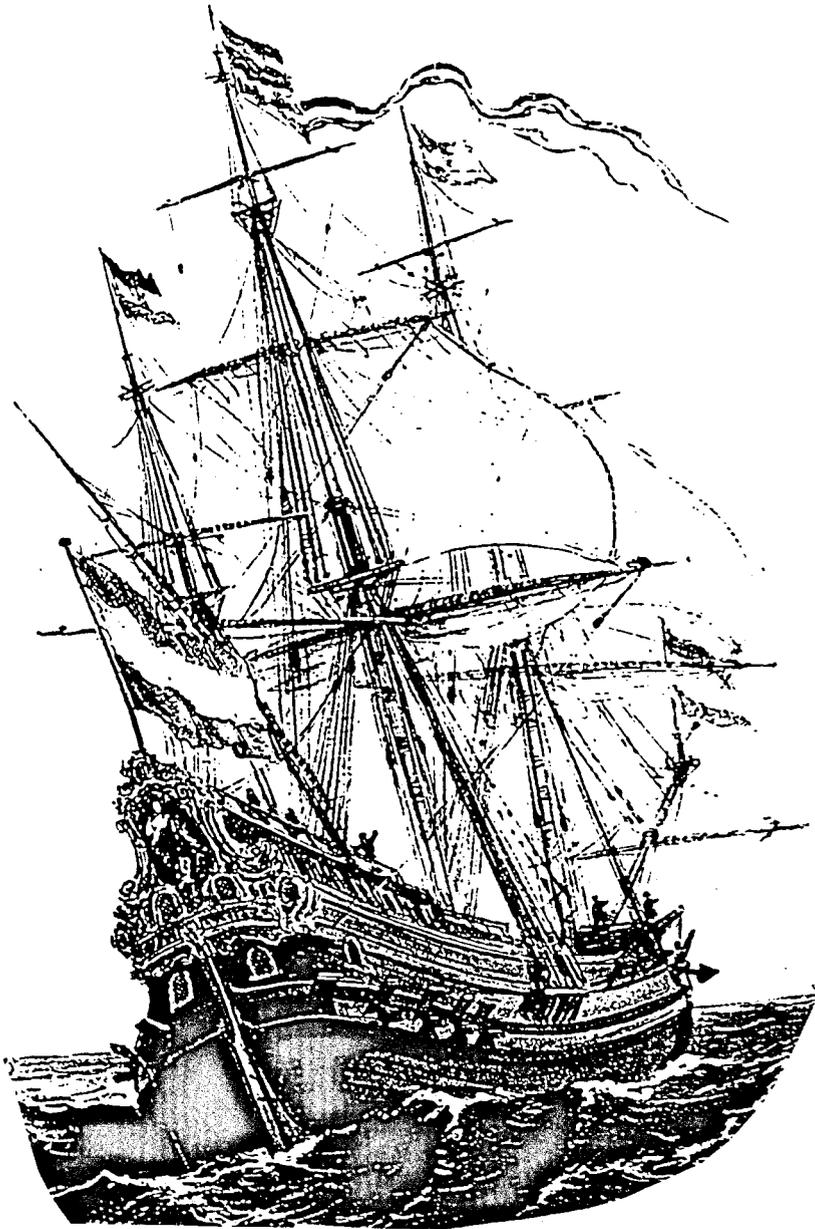


Pinza para el transporte en la bahía de Santander. (CHM)



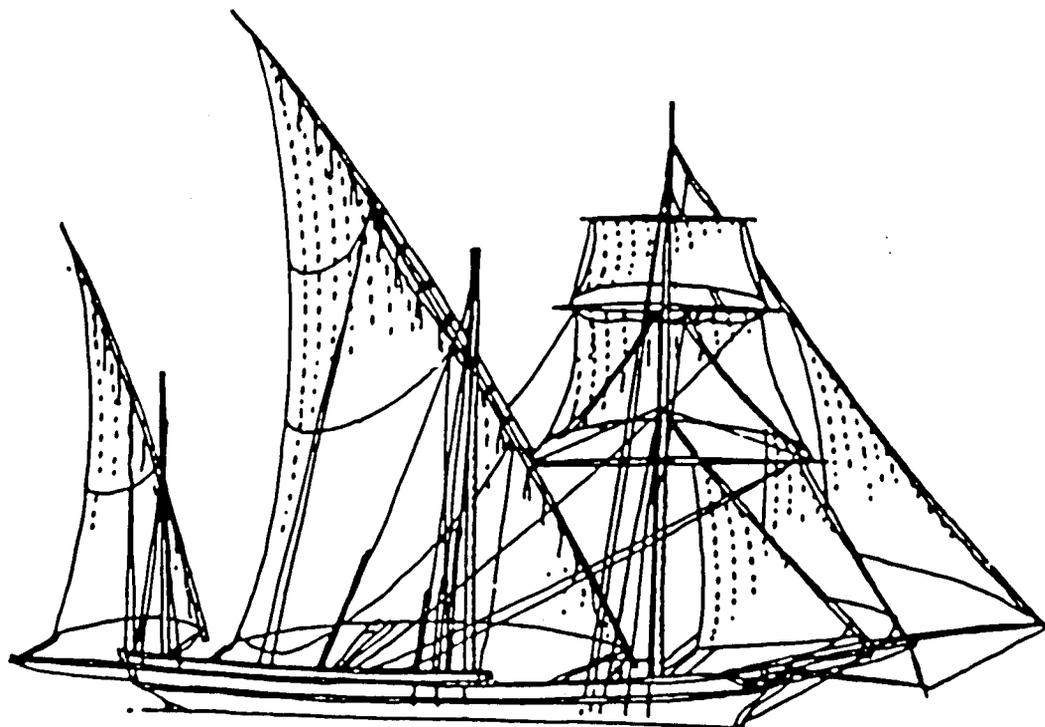
B.Landstrom

10.- BALANDRA : Pequeño barco muy rápido y maniobrable, a menudo utilizado, por sus excelentes características, por los contrabandistas, negreros y Cuerpo de Prácticos. Fue más usual en el extranjero que en el puerto santanderino. Aparejaba un solo mástil más bauprés, con una larga botavara; cargaba una gran vela cuadra cangreja y dos foques. También, al igual que el resto de las embarcaciones, sufrió diferentes transformaciones desde la versión de guerra a las muy difundidas de recreo. Su tonelaje osciló sobre las 40 Tons.



R. Monleón

11.- GALEOTA : Embarcación de dos palos semejante al queche holandés; originariamente alternaría su propulsión a vela con remos, pero en la época estudiada raramente montaba estos a bordo. Su aparejo también era similar al del queche, aunque montaba siempre una gran vela sobre el mayor y cangreja a popa. Su fondo era plano y construcción de gran solidez.

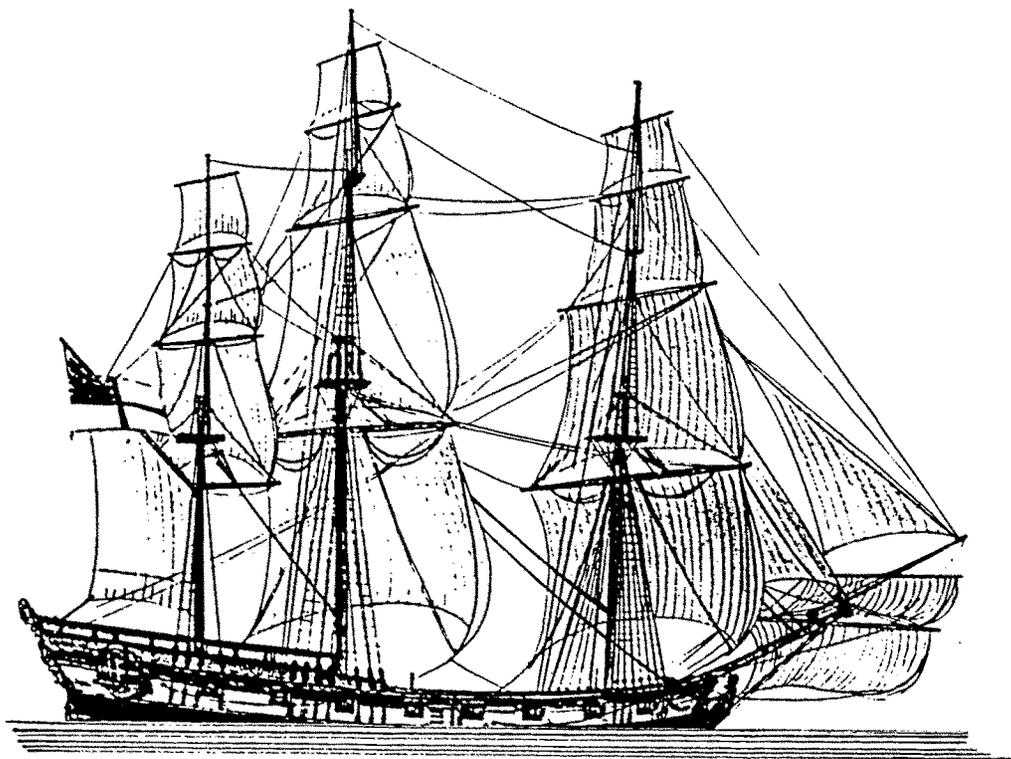


F. Chapman

12.- PINGUE : Esta embarcación constituyó una modalidad del jabeque, "embarcación típicamente mediterránea, que tan eficaz fue en manos de Barceló para combatir a los moros"<sup>20</sup>; se diferenciaba de éste básicamente por ser de mayor porte y calado. Poseía una airosa popa redondeada, y sostenía palos mayor, trinquete, un pequeño mesana a popa y bauprés. Cargaba vela al tercio en el mayor y velachos cuadros en trinquete, y foque sobre el bauprés.

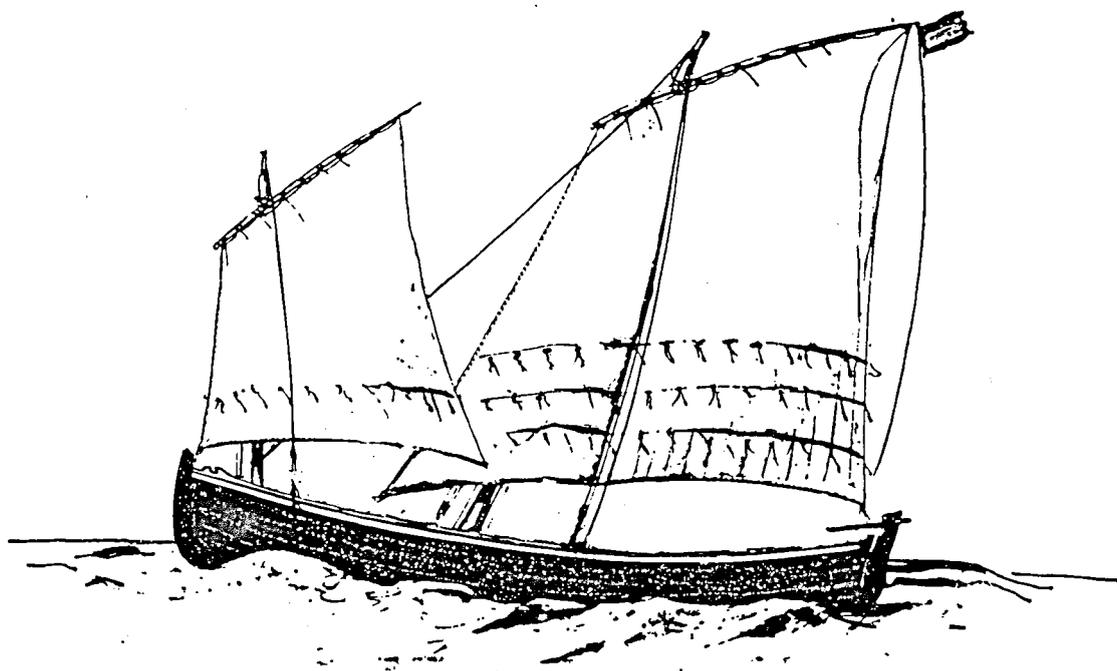
---

<sup>20</sup>Merino Navarro, J.P., *La Armada española en el siglo XVIII*. p.344.



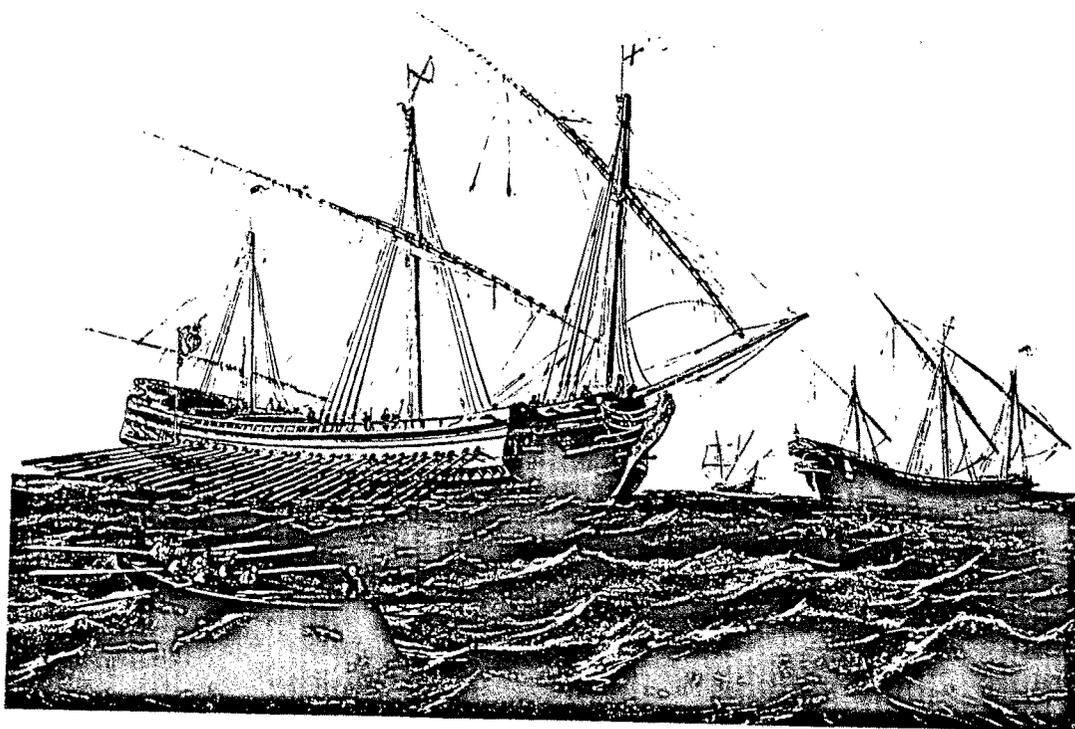
B.Landstrom

13.- CORBETA : Ampliamente usada en la Armada por su ágil maniobrabilidad y velocidad; también fue ampliamente difundida en la Marina Mercante. Su versión más utilizada fue la ligera. Catalogada como una talla inferior sobre la fragata, aparejaba tres mástiles con cofas, bauprés, botavara y pico cangrejo; velas cuadras y cangreja más escandalosa en el mesana. El bauprés, con foques y cebaderas, que evolucionarían posteriormente, como en el resto de los modelos de la época a foques, petifoques y contrafoques. A diferencia de la fragata, su aparejo no cargaba vergas en el palo mesana. Su tamaño también tendería a mayores configuraciones a partir de reducidos modelos.



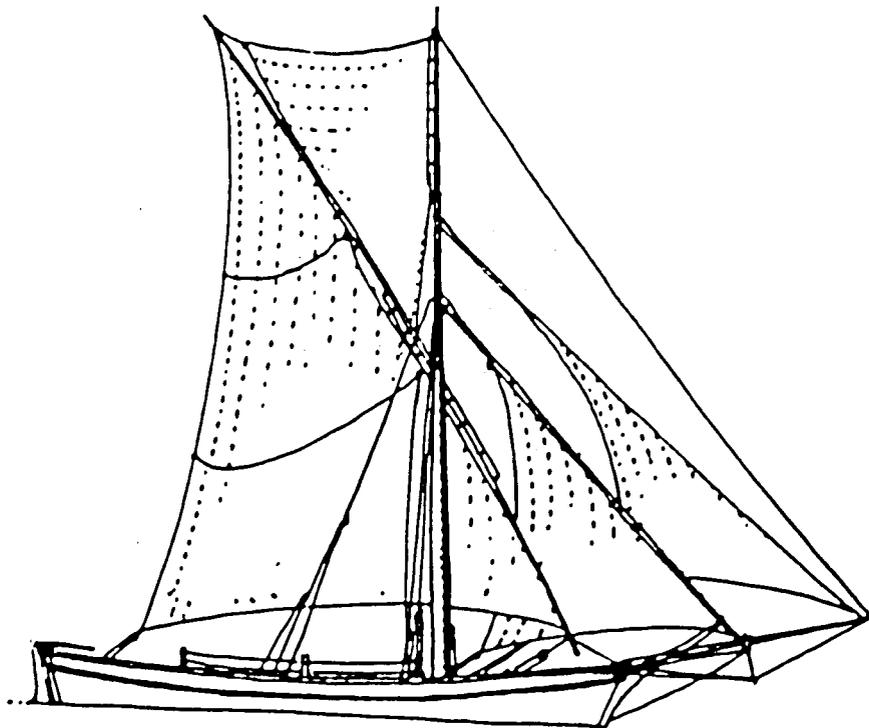
R. Monleón

14.- FALCA : Lancha de grandes dimensiones montando dos palos con velas al tercio, combinaba su propulsión con el remo, o bien sólo con éstos, para lo que se abatían sus palos. Normalmente se utilizó para el cabotaje, las labores de pesca, o como auxiliar dando servicio a embarcaciones mayores. Su nombre se encuentra también como faluca o falúa



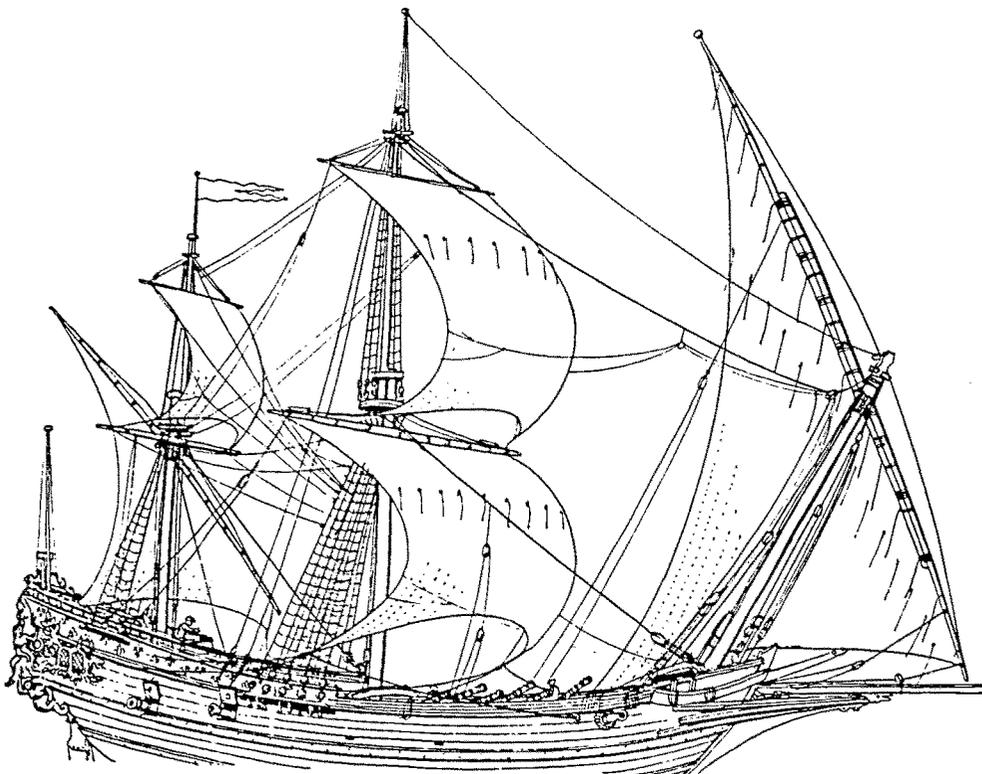
R. Monleón

15.- GALEAZA : Esta embarcación provenía de finales del siglo anterior. Montaba tres palos más bauprés, y se acompañaba de una gran dotación de remeros. Aparejaba velas al tercio e iba fuertemente armada por lo general. Su porte medio llegaba a las 150 tons.



F. Chapman

16.- TARTANA : Pequeña embarcación de un solo palo más bauprés. Cargaba vela latina, gavia sobre el mayor y dos foques en el bauprés. Muy usada en el Guadalquivir y en el cabotaje andaluz. Usada tanto para el tráfico mercante como para la pesca, con la que alternaría sus funciones en tiempos de falta de flete.

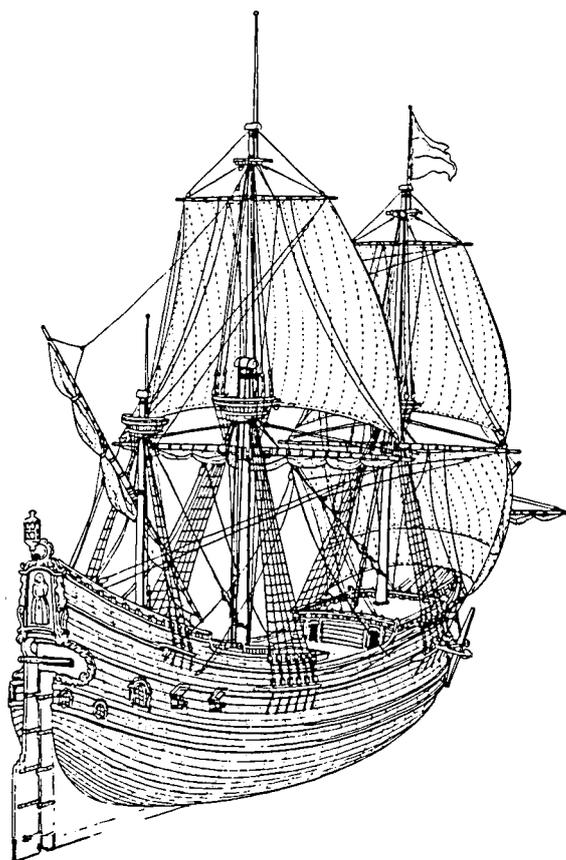


B.Lanstrom

17.- POLACRA : Barco de finales del siglo XVII, originario del mediterráneo; montaba aparejo redondo, cargando dos palos enterizos, su principal característica. Cruzaba dos vergas por cada palo; latina montada sobre el trinquete y foques sobre el bauprés. Su tonelaje osciló sobre las 210 Tons. Se distinguía de la saetía por sus velas redondas y 2 ó 3 gavias. Era un barco intermedio entre la saetía, goleta y bergantín. Fue el característico de la flota catalana del mediterráneo<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup>Vázquez de Prada, V., Ob.cit.p.234.



B.Lanstrom

18.- URCA : Barco de origen holandés, posteriormente construido en España y de gran difusión por toda Europa. Montaba tres palos más bauprés. El mayor cruzado, y el de mesana con cangreja. El fondo era plano y la popa redondeada. Poseía una gran capacidad debido a su ancha manga, por lo que se le empleaba para grandes transportes. A veces, en España, se aparejaba como urca a cascos de fragatas apresadas a extranjeros por corso.

3.2.3.- CLASIFICACION DE LAS EMBARCACIONES  
EXTRANJERAS SEGUN TIPOS.

La respuesta dada por las muestras obtenidas sobre el tráfico de embarcaciones extranjeras, acreditan el sostenimiento de este flujo comercial entre Santander, como centro redistribuidor, y el resto de los focos comerciales, tanto europeos como americanos.

Los datos obtenidos de los Protocolos Notariales son los expuestos a continuación:

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	NAVIO	BERGANTIN	FRAGATA	BALANDRA	GALEOTA	GOLETA
1710	7	0	0	1	0	0
1720	7	0	0	0	0	0
1730	11	0	0	0	0	0
1740	27	0	0	0	0	0
1750	28	1	0	0	0	0
1760	61	7	1	0	0	0
1770	25	15	6	8	5	4
1780	4	21	4	2	1	1
1790	0	14	3	1	1	0
1800	13	26	21	2	6	8
<b>TOTAL</b>	<b>183</b>	<b>84</b>	<b>35</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>13</b>

DECADAS	PAQUEBOTE	PINGUE	SAETIA	PINAZA	POLACRA	URCA	$\Sigma$
1710	0	0	0	0	0	0	8
1720	0	0	2	0	0	0	9
1730	0	0	0	0	0	0	11
1740	0	0	0	0	0	0	27
1750	0	0	0	1	0	0	30
1760	0	0	0	0	1	0	70
1770	3	5	1	1	0	1	74
1780	4	0	0	0	0	0	37
1790	0	0	0	0	0	0	19
1800	1	0	0	0	0	0	77
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>362</b>

Porcentualmente, los resultados obtenidos por este soporte del tráfico marítimo-comercial, representan lo tabulado a continuación :

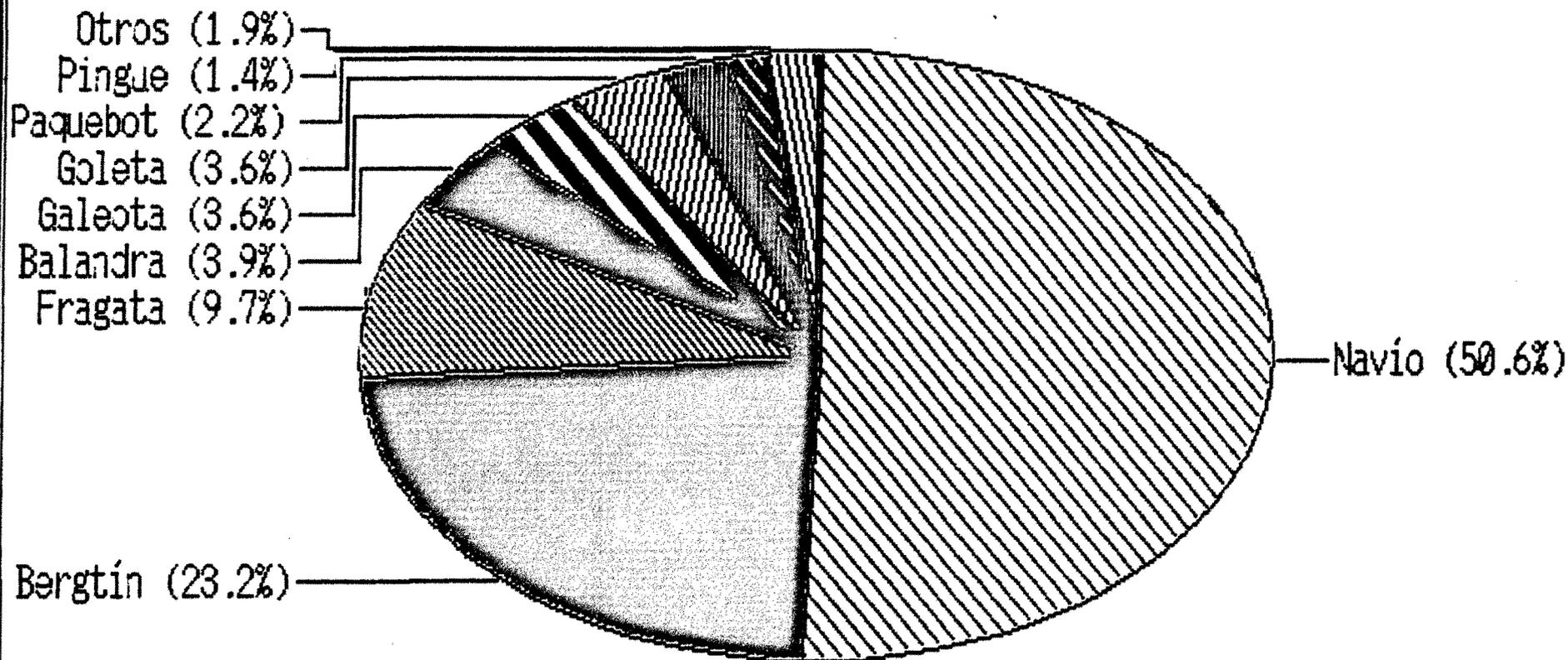
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO GENERADO POR LOS DISTINTOS MODELOS DE EMBARCACIONES			
NAVIO	50,6	GOLETA	3,6
BERGANTIN	23,2	PAQUEBOTE	2,2
FRAGATA	9,7	PINGUE	1,4
BALANDRA	3,9	OTROS	1,9
GALEOTA	3,6		
TOTAL		100 %	

Se puede observar, como el navío es el medio y soporte del tráfico marítimo preferido por los países extranjeros para sus transportes marítimos, representando el 50,6 % de la muestra analizada. Por otra parte, el del

Bergantín supone el 23,2 % y el de la fragata, ya a mayor distancia, el 9,7 %. Les seguirían en importancia, balandras, galeotas y goletas. Al diferencia de lo expuesto para el tráfico nacional, el navío mercante fue la embarcación más ampliamente utilizada por los países extranjeros que enviaron sus embarcaciones a Santander, bien en el sostenimiento de su propio tráfico hacia la capital montañesa, bien como alquilados por armadores santanderinos o extranjeros acreditados aquí y puestos en uso en las líneas de comercio en la carrera de Indias o a Europa. Como en el caso nacional, el bergantín iría sustituyendo progresivamente, a medida que se acercaba el siglo a sus postrimerías, a navíos y fragatas.

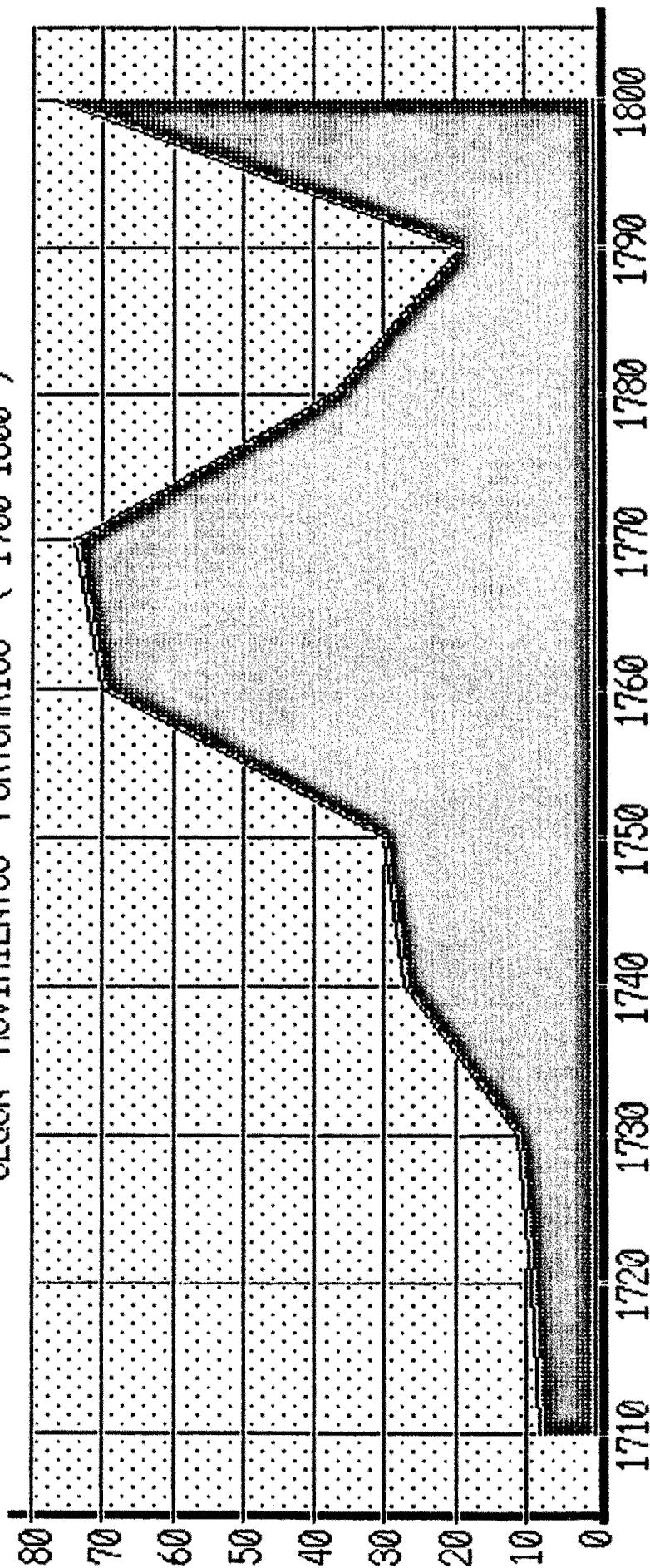
# DISTRIBUCION PORCENTUAL SOBRE EL USO DE BARCOS EXTRANJEROS

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )

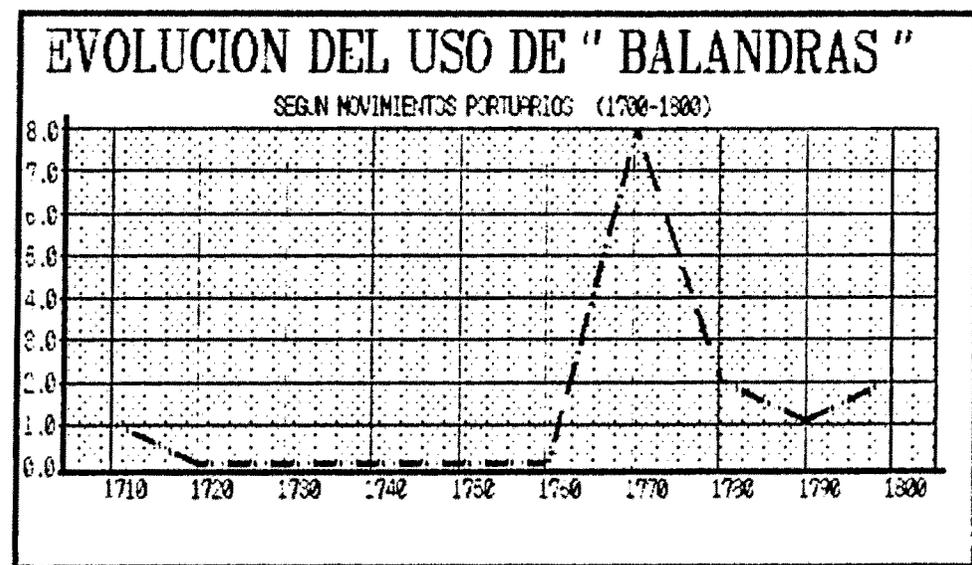
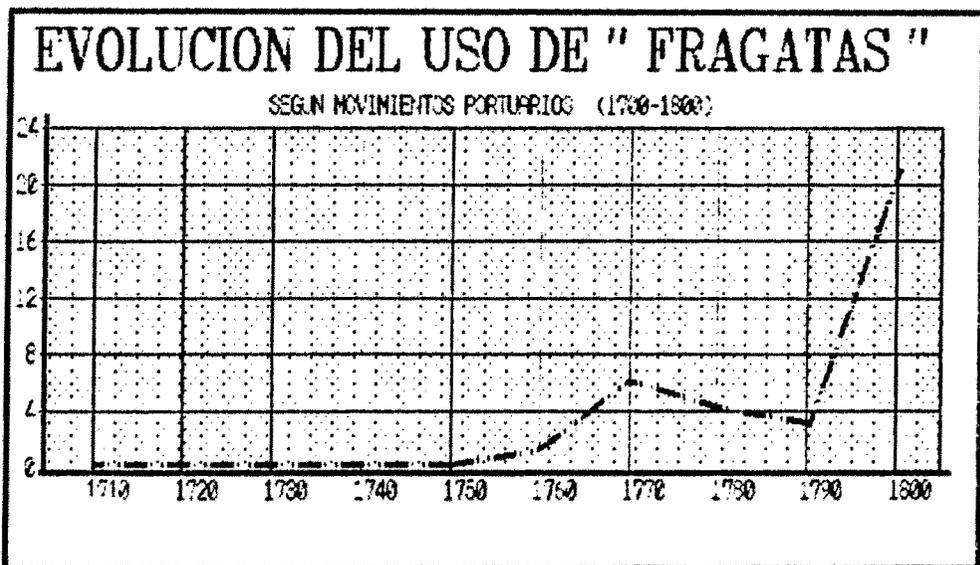
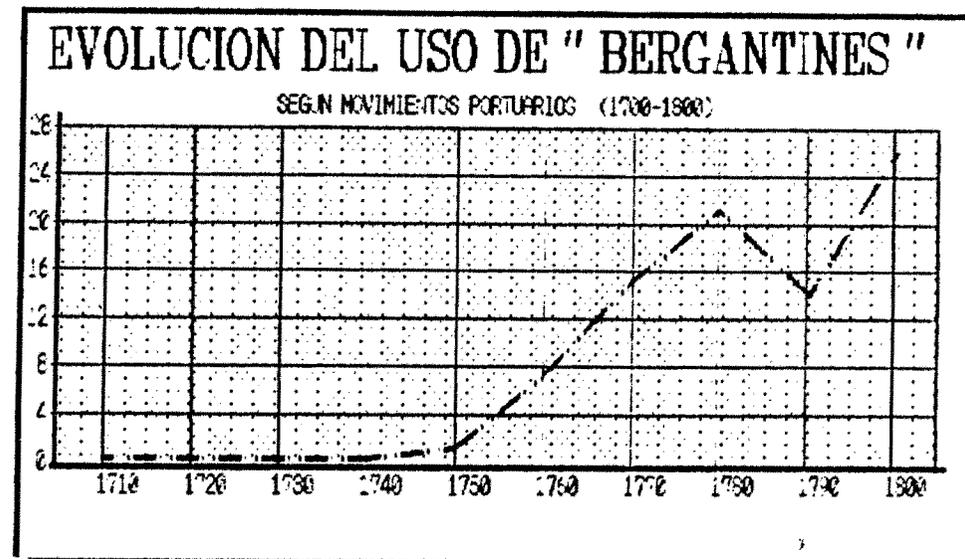
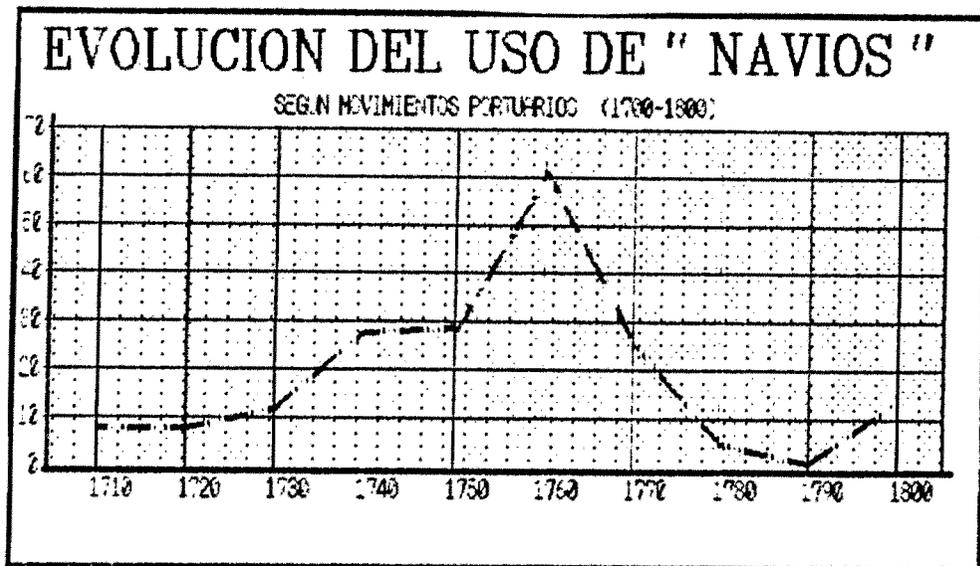


# EVOLUCION DEL TRAFICO PRODUCIDO POR BARCOS EXTRANJEROS

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



# EVOLUCION EN EL USO DE LOS PRINCIPALES MODELOS DE BARCOS EXTRANJEROS



3.2.4.- DISTRIBUCION POR PAISES DEL  
TRAFICO DE BARCOS EXTRANJEROS.

Se observa cómo el tráfico se va haciendo más significativo a medida que Santander se hace copartícipe del tráfico marítimo internacional, detectándose un fuerte incremento sobre las décadas más significativas en el intercambio comercial, como fueron las de los setenta, ochenta y noventa, es decir a partir de la promoción del puerto santanderino por el gobierno central.

La respuesta obtenida sobre nacionalidades extranjeras es la mostrada a continuación:

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	FRANCES	INGLES	EE.UU.	HOLANDES	NORDICO
1710	5	0	0	0	0
1720	8	1	0	0	0
1730	3	7	0	0	0
1740	4	16	0	3	0
1750	21	6	0	1	1
1760	18	19	0	24	4
1770	34	18	0	14	4
1780	20	13	0	2	1
1790	2	7	1	3	0
1800	0	4	52	1	10
TOTAL	116	90	53	48	20

DECADAS	PORTUGUES	ALEMAN	IRLANDES	ITALIANO	$\Sigma$
1710	0	0	0	3	8
1720	0	0	0	0	9
1730	0	0	1	0	11
1740	0	0	4	0	27
1750	1	0	0	0	30
1760	2	0	1	2	70
1770	4	0	0	0	74
1780	0	1	0	0	37
1790	4	0	1	1	19
1800	0	9	0	1	77
TOTAL	11	10	7	7	362

El reparto porcentual de los datos obtenidos es el reflejado seguidamente:

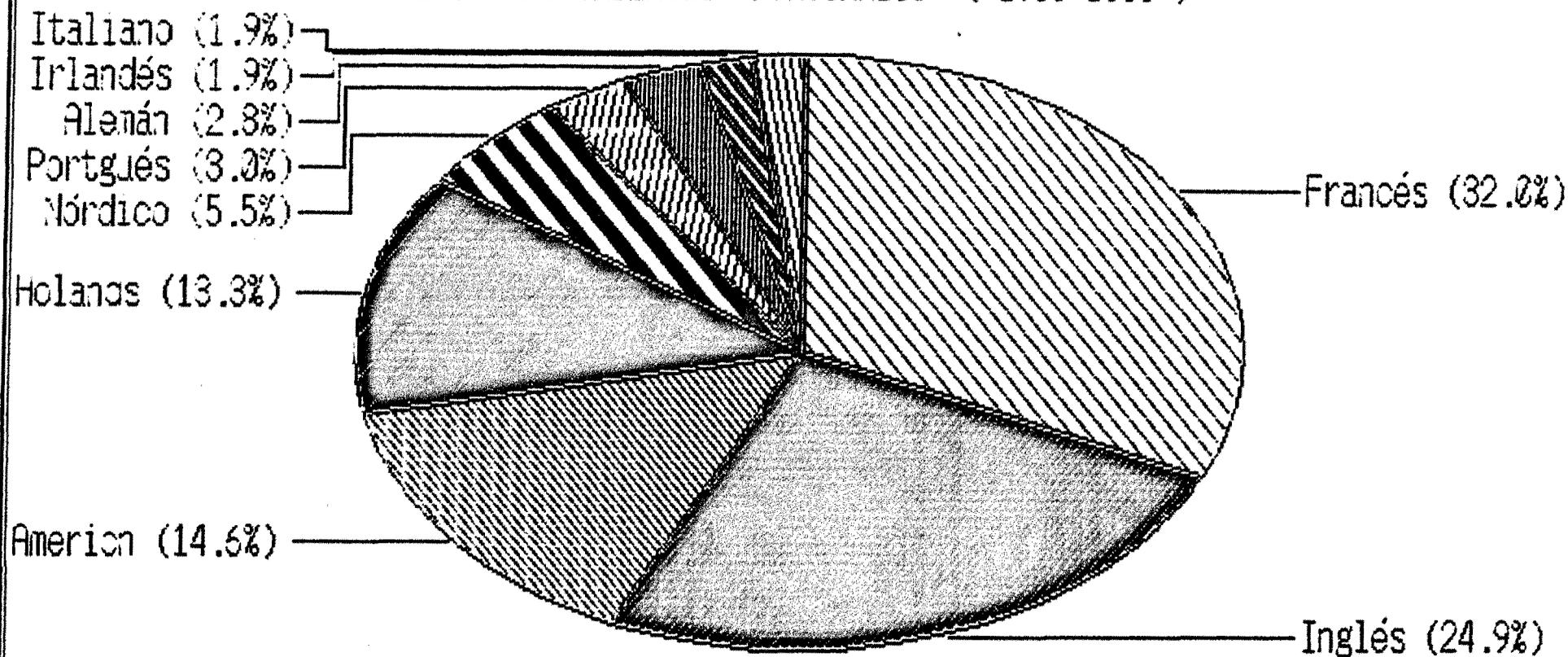
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO MARITIMO POR NACIONALIDADES	%
FRANCES	32,0
INGLES	24,9
EE. UU.	14,6
HOLANDES	13,3
NORDICO	5,5
PORTUGUES	3,0
ALEMAN	2,8
IRLANDES	1,9
ITALIANO	1,9
TOTAL	100%

El tráfico más significativo queda reflejado pues para la nación francesa, acreditándose con un 32 % sobre el total de la muestra, lo que se hace acorde con el acceso de los Borbones al trono español en el comienzo del siglo.

El grado de respuesta del resto de las nacionalidades intervinientes en este tráfico marítimo-comercial sigue con el originado por los ingleses con un 24,9 %, seguido del de EE.UU. con un 14,6 % y a continuación el holandés con un 13,3 %. Estas fluctuaciones, bien reflejadas en los gráficos estadísticos, están condicionadas a los acontecimientos históricos, a su vez reflejados en la cronología adjunta al Capítulo 2, tales como guerras, tratados, y demás. Queda comprendido en el término "alemán", a los movimientos originados por barcos provenientes de la entonces Prusia o del Imperio. Los movimientos con EE.UU. comenzarían a ser significativos a partir de la independencia de ese país, y sensiblemente por nuestra colaboración en ella.

# DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO POR NACIONALIDADES

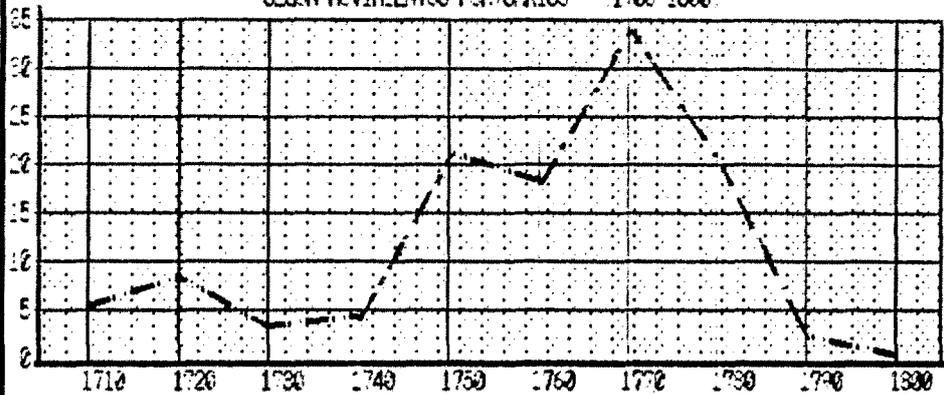
SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



# EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE SEGUN LOS PRINCIPALES PABELLONES

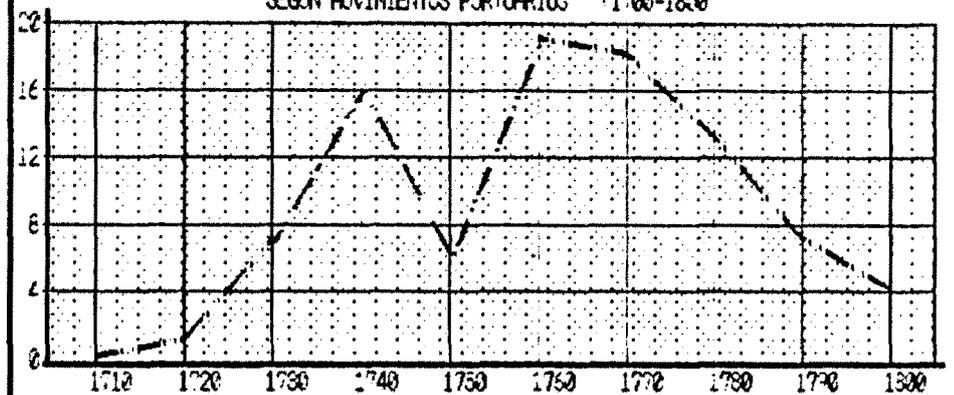
## EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON BARCOS FRANCESES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



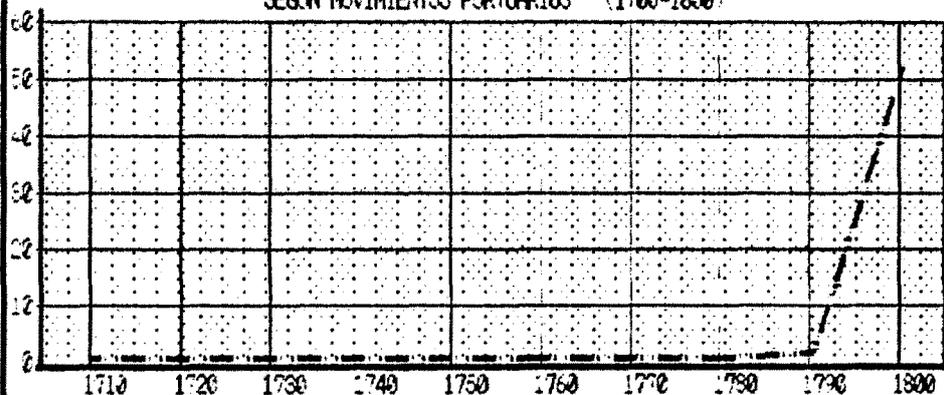
## EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON BARCOS INGLESSES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



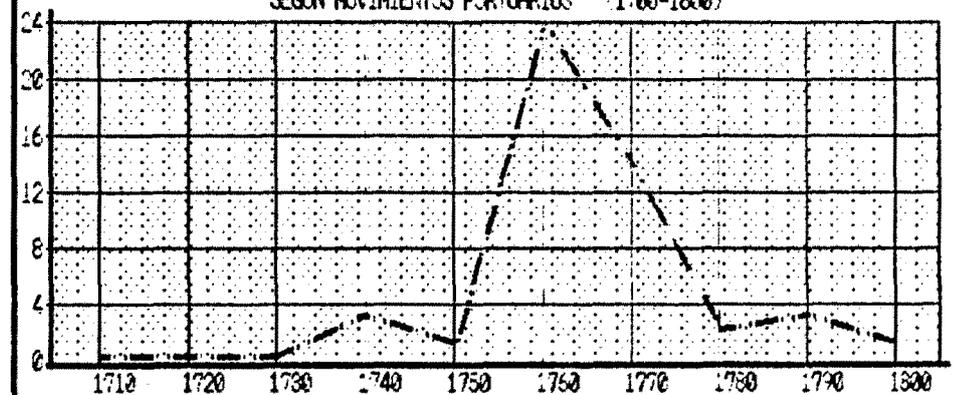
## EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON BARCOS EEUU.

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



## EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON BARCOS HOLANDESES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



### 3.3.- LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS.

El tráfico de cargas, al igual que el resto de la muestra obtenida, ha sido estudiado tanto porcentualmente como cuantitativamente, en base a los datos obtenidos en la investigación de los Protocolos Notariales.

De la observación de los gráficos y del estudio del grado de respuesta obtenido para cada tipo de carga, se puede deducir que globalmente la muestra evoluciona de acuerdo a los acontecimientos expuestos en el anterior capítulo, siendo escasa a principios de siglo, y a medida que el factor económico se desarrolla (apertura del Camino Real a Reinos, Decretos de Libre Comercio, erección del Consulado ), los índices van acreditando la evolución en alza de las principales actividades dentro de los distintos sectores industriales. Más de la mitad de la muestra engloba a aquellas actividades que podrían clasificarse como más significativas: productos coloniales, grano, material para construcción naval, productos manufacturados y el sector de la pesca, entre los principales.

3.3.1.- CLASIFICACION DE LAS MERCANCIAS  
SEGUN TIPOS.

La diversidad de mercancías relacionadas en los diversos legajos investigados se han tipificado y agrupado bajo denominaciones genéricas con el fin de poder establecer una clasificación general de éstas, para luego, en su desglose puntual, proceder a relacionarlas con detalle.

Del desglose de los movimientos habidos en cada una de las décadas del siglo, se obtuvieron los datos expuestos a continuación y reflejados oportunamente en la diversidad de gráficos insertados junto a cada clasificación.

## MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	PRODUCTOS COLONIALES	GRANO	MATERIAL PARA COSNTRC. NAVAL	PRODUCTOS MANUFACTURADOS
1710	11	0	0	3
1720	3	1	2	2
1730	4	6	0	2
1740	1	6	2	4
1750	20	8	6	7
1760	12	30	46	22
1770	54	132	34	21
1780	50	13	18	14
1790	56	24	7	14
1800	126	27	35	59
<b>TOTAL</b>	<b>337</b>	<b>247</b>	<b>150</b>	<b>148</b>

DECADAS	PESCADO	FARDERIA	SAL	LANA	LASTRE	PRODUCTOS REGIONALES
1710	1	0	2	0	0	1
1720	5	1	4	1	0	0
1730	19	0	0	0	1	0
1740	7	1	1	1	1	0
1750	9	3	0	1	0	3
1760	14	2	2	4	2	2
1770	21	16	3	6	2	2
1780	6	12	16	3	0	1
1790	31	5	7	4	2	1
1800	18	6	9	12	9	0
<b>TOTAL</b>	<b>131</b>	<b>46</b>	<b>44</b>	<b>32</b>	<b>17</b>	<b>10</b>

DECADAS	CARNE	PASAJE	$\Sigma$
1710	0	0	18
1720	1	0	20
1730	0	0	32
1740	1	0	25
1750	1	0	58
1760	1	0	137
1770	2	7	300
1780	1	1	135
1790	1	0	152
1800	0	0	301
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>1.178</b>

De acuerdo con los datos analizados, las distintas mercancías se distribuyeron, según su frecuencia, de la forma siguiente:

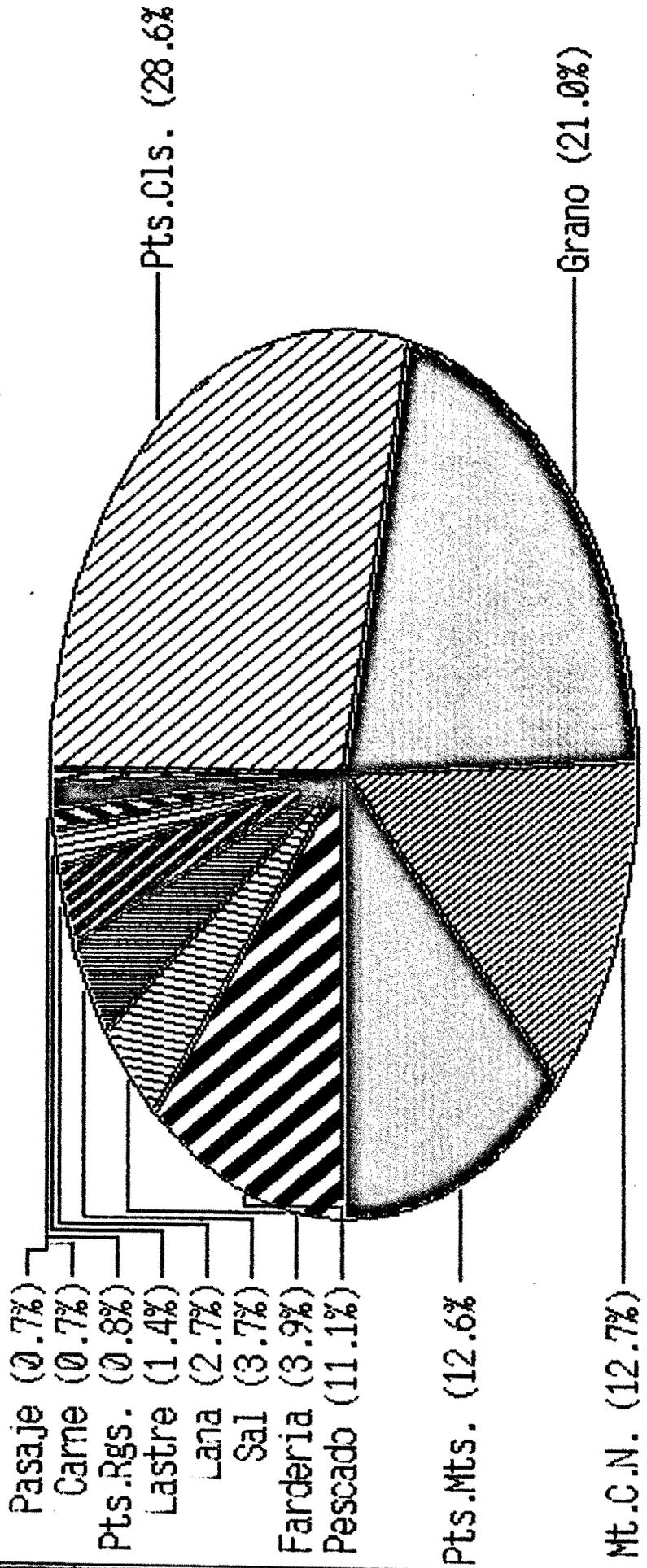
209

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO GENERAL DE MERCANCIAS	%
PRODUCTOS COLONIALES	28,6
GRANO	21,0
MATERIAL PARA LA CONSTRUCCION NAVAL	12,7
PRODUCTOS MANUFACTURADOS	12,6
PESCADO	11,1
FARDERIA	3,9
SAL	3,7
LANA	2,7
EN LASTRE	1,4
PRODUCTOS REGIONALES	0,8
CARNE	0,7
PASAJE	0,7
TOTAL	100 %

Se observa como el principal movimiento marítimo-mercantil es el de "Productos Coloniales", carga identificada y aglutinante de las materias primas procedentes de las colonias, que será analizada con detalle más adelante. Su porcentaje se eleva al 28,6 %, y es seguido inmediatamente por la carga identificada genéricamente como de "Granos", que también se desarrollará posteriormente, con un saldo del 21 %. El tercer puesto lo obtiene el tráfico de "Material para la Construcción Naval" con un 12,7 %; a continuación el de "Productos Manufacturados" con un 12,6 %, y el de "Pescado" con un 11,1 %, como los más destacados dentro del estudio global.

# DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO GENERAL DE MERCANCIAS

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



### 3.3.1.1.- TRAFICO DE PRODUCTOS COLONIALES.

Como se hizo anteriormente, se refleja en primer lugar el cuadro numérico con los valores obtenidos sobre los movimientos portuarios protocolizados ante escribano público en las décadas correspondientes, seguido de la tabla que refleja el estudio estadístico porcentual con sus tantos por cien señalados de estos productos, y se muestra también las gráficas correspondientes al estudio efectuado.

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

212

DECADAS	AZUCAR	CACAO	TABACO	CUEROS	ACEITE DE BACALAO	CAFE	PALO DE CAMPECHE
1710	4	2	2	2	0	0	1
1720	2	1	0	0	0	0	0
1730	1	1	1	0	0	0	0
1740	0	0	1	0	0	0	0
1750	6	4	4	0	1	3	0
1760	3	2	0	3	2	0	1
1770	17	8	5	4	5	6	1
1780	16	4	14	4	9	0	0
1790	19	10	5	6	7	0	7
1800	26	26	13	15	9	8	2
<b>TOTAL</b>	<b>94</b>	<b>58</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>17</b>	<b>12</b>

DECADAS	AÑIL	PIMIENTA	ACEITE DE BALLENA	BARBA DE BALLENA	ALGODON	LINO
1710	0	0	0	0	0	0
1720	0	0	0	0	0	0
1730	0	0	1	0	0	0
1740	0	0	0	0	0	0
1750	1	0	0	0	0	0
1760	0	1	0	0	0	0
1770	5	1	0	0	1	1
1780	0	2	0	0	0	0
1790	2	0	0	0	0	0
1800	3	5	6	6	3	1
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

DECADAS	SEBO	LANA DE BICUÑA	NUEZ MOSCADA	PIELES	$\Sigma$
1710	0	0	0	0	11
1720	0	0	0	0	3
1730	0	0	0	0	4
1740	0	0	0	0	1
1750	0	1	0	0	20
1760	0	0	0	0	12
1770	0	0	0	0	54
1780	0	0	0	1	50
1790	0	0	0	0	56
1800	2	0	1	0	126
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>337</b>

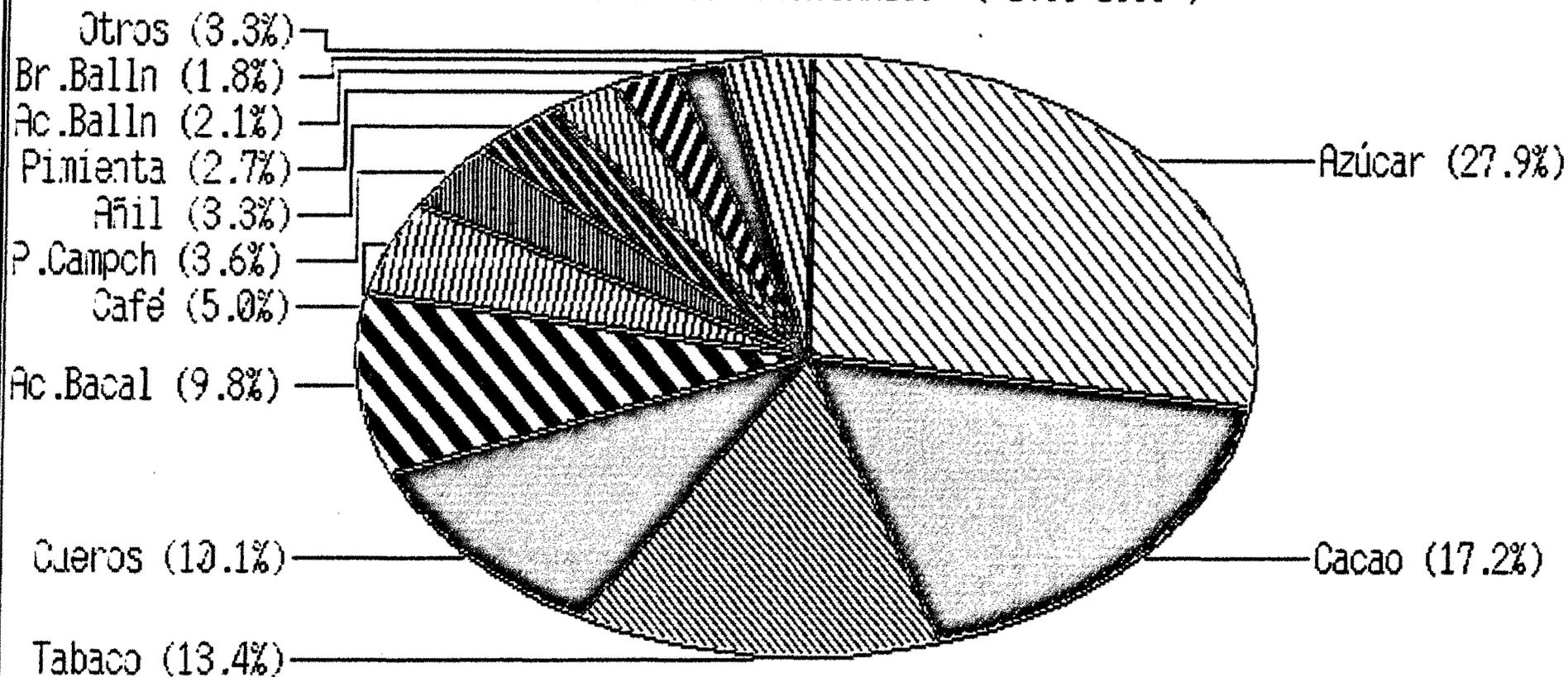
Las cifras anteriores arrojan el reparto porcentual siguiente:

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE PRODUCTOS COLONIALES	%
AZUCAR	27,9
CACAO	17,2
TABACO	13,4
CUEROS	10,1
ACEITE DE BACALAO	9,8
CAFE	5,0
PALO DE CAMPECHE	3,6
AÑIL	3,3
PIMIENTA	2,7
ACEITE DE BALLENA	2,1
BARBA DE BALLENA	1,8
OTROS	3,3
TOTAL	100 %

Queda acreditada como la actividad principal la importación del azúcar, representando un 27,9 % del movimiento total de las importaciones de materia prima del otro lado del Atlántico. Le sigue el cacao con un 17,2 % sobre el total de las muestras obtenidas. Se muestran significativas también las importaciones de tabaco, cueros, aceite de bacalao, café, palo de Campeche para tintes, añil, pimienta y demás representadas en tablas y gráficamente.

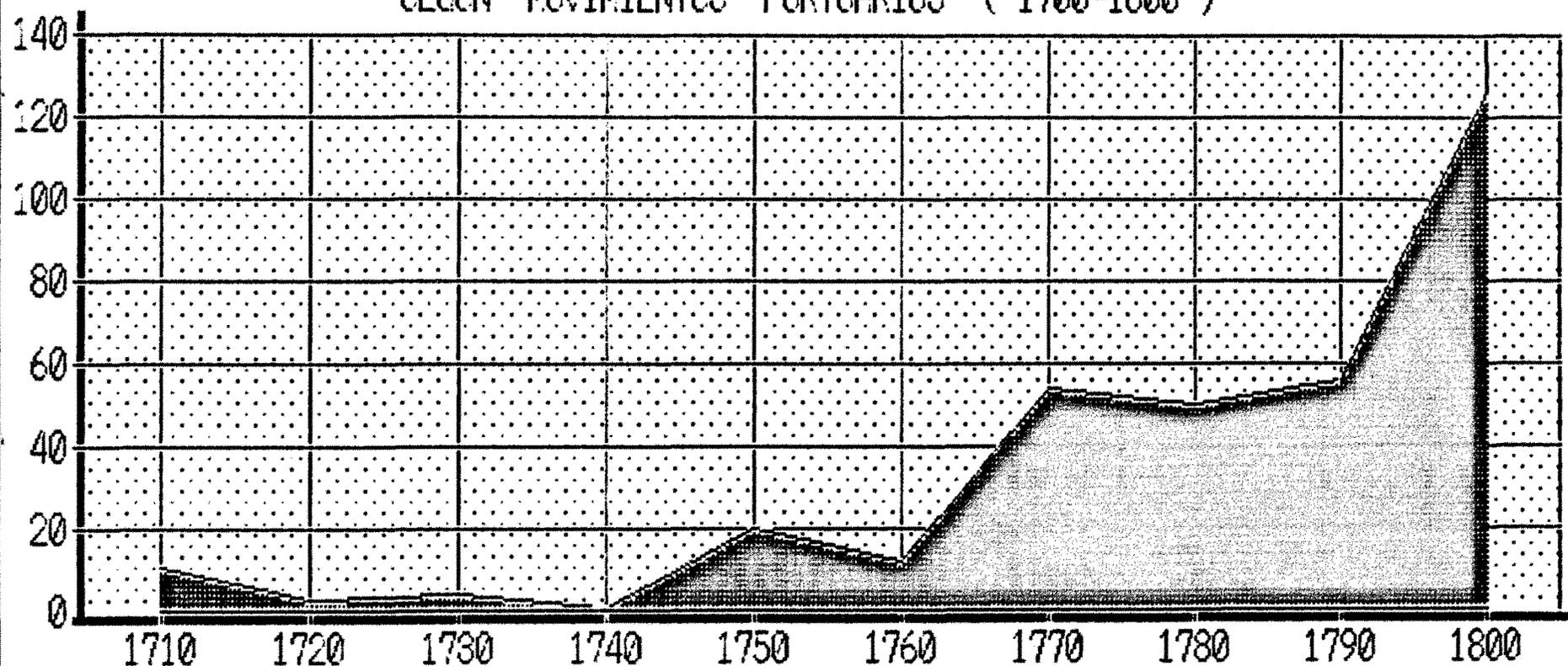
# DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE PRODUCTOS COLONIALES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



# EVOLUCION DEL TRAFICO DE PRODUCTOS COLONIALES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



Tráfico de Productos Coloniales

La muestra hallada estaba ampliamente  
diseminada a lo largo de la centuria y de los múltiples 216  
legajos de los diversos escribanos investigados en la ciudad  
de Santander; su recopilación, tal como se exponía  
anteriormente, ha sido agrupada en cargas tipificadas bajo  
los nombres expuestos, pero, de todas formas, se puede  
encontrar detalle de ellas en las tablas adjuntas en el  
Apéndice Estadístico, en las que se describen éstas en  
detalle, y asimismo se facilita su localización en los  
Protocolos Notariales.

El tráfico de tabaco es significativamente  
identificador en el movimiento portuario de Santander, era  
importado alternativamente de Cuba, Brasil y Virginia, de  
acuerdo al desarrollo de los acontecimientos históricos. El  
importador era siempre la Hacienda Pública, que lo fletaba,  
recibía y almacenaba en Santander para su posterior  
elaboración y redistribución por la Península<sup>22</sup>. Es notorio  
hacer constar como la Hacienda Pública se preocupaba por la

---

<sup>22</sup>Se señalan algunos entre los movimientos registrados:  
Año de 1741, "El Espíritu Santo", navío, con carga de tabaco de  
Brasil.  
AHC, Protocolos, Leg. 207, f. 81.  
Año de 1747, "San Antonio", fragata, procedente de La Guayra.  
Ibidem, Leg. 210, f. 195.  
Año de 1760, "El Postillón", paquebote con carga de Sevilla.  
Ibidem, Leg. 253, f. 60.  
Año de 1770, "El Triunfo de María", bergantín con carga de  
Sevilla.  
Ibidem, Leg. 251, f. 99.  
Año de 1791, "Los Tres Amigos", bergantín con carga de tabaco  
de New Orleans.  
Ibidem, Leg. 291, ff. 224-245.

represión del contrabando, manteniendo a tal fin un bergantín armado para la vigilancia aduanera del tabaco<sup>23</sup>.

217

La evolución de los movimientos portuarios ocasionados con motivo de tal tráfico se muestra en el gráfico adjunto, presentando una evolución en lógico paralelismo a los acontecimientos históricos.

---

<sup>23</sup>En este sentido se puede señalar alguna más de las muestras halladas sobre bergantines del Resguardo de Rentas, de las que se señalan dos entre ellas, una a principios de siglo y otra ya avanzado éste:

Año de 1719, Ibidem, Leg.181, f.109.

Año de 1775, Ibidem, Leg.213, f.8.

## 3.3.1.2.- TRAFICO DE GRANOS.

El movimiento portuario debido al tráfico del grano resulta ser el siguiente:

## MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	TRIGO	HARINAS	CEBADA	MAIZ	HABICHUELA	CENTENO	$\Sigma$
1710	0	0	0	0	0	0	0
1720	0	1	0	0	0	0	1
1730	4	2	0	0	0	0	6
1740	3	0	2	0	1	0	6
1750	2	2	0	0	0	4	8
1760	23	2	3	3	0	0	30
1770	109	3	9	2	4	4	132
1780	10	2	0	0	1	0	13
1790	14	3	1	4	2	0	24
1800	12	6	4	3	2	0	27
TOTAL	177	21	19	12	10	8	247

Se pasa a continuación a mostrar el estudio porcentual del tráfico con motivo del transporte de granos, señalando los productos más importantes. La muestra obtenida evidencia claramente la importancia del trigo en el tráfico de granos. Si se analiza su evolución cuantitativa, se observa una fluctuación con claros signos indicadores porcentuales del grado de respuesta de la muestra para las décadas de los cincuenta y en torno a los setenta,

coincidentes con la Pragmática del 11 de julio de 1765 que aboliría la tasa de granos y promocionaría el comercio triguero hasta cotas no conocidas anteriormente, impulsando la industria harinera a lo largo de la cuenca del Besaya paralelamente a su exportación por el puerto de santanderino, convertido en puerto de Castilla<sup>24</sup>. Como queda reflejado en el Capítulo 5, también se importaría grano de Europa ante la escasez del castellano y la fuerte demanda de las colonias, e incluso exportado desde aquí a Portugal en ocasiones.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE GRANOS	%
TRIGO	71,7
HARINAS	8,5
CEBADA	7,7
MAIZ	4,9
HABICHUELA	4,0
CENTENO	3,2
TOTAL	100 %

Del estudio de la muestra obtenida, se deduce que el trigo<sup>25</sup> representa el 71,7 % del tráfico de grano movido entre Santander y todas las direcciones consideradas, quedando evidenciado que el grado de respuesta obtenido de la muestra investigada, le acredita como la actividad

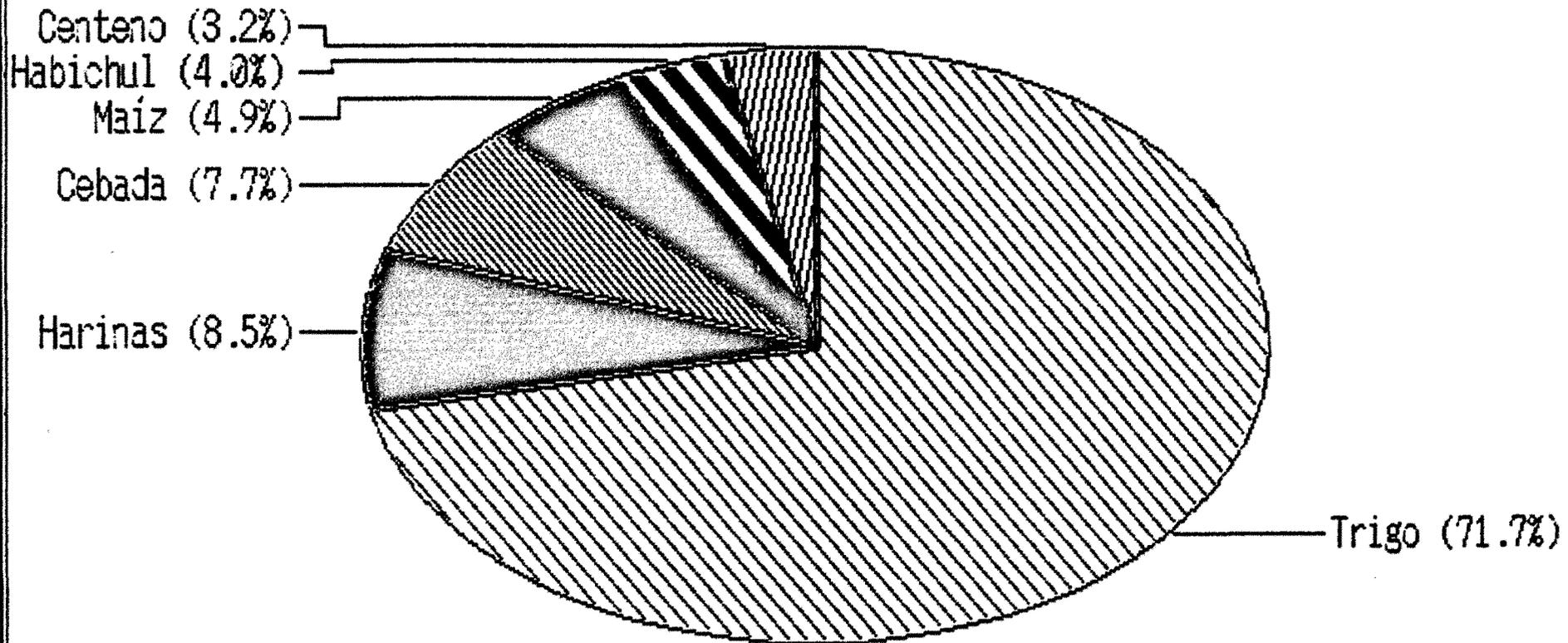
<sup>24</sup>Palacio Atard, V., *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*. pp.142-143.

<sup>25</sup>Este tráfico estaba restringido a ser transportado por barcos nacionales. En este sentido se observa como se rescindió el contrato de carga al navío holandés "Elena y Clara" que con destino a Sevilla pretendía cargar 4.450 fanegas de trigo en el año 1768. AHC, Protocolos, Leg. 249, ff. 41-43.

principal del sector. Le sigue a distancia el grano molturado en forma de harinas con un 8,5 % de la muestra, 220 tráfico de significativo balance en el sostenimiento de la ruta americana; la cebada con un 7,7 %, el maíz con un 4,9 %, la habichuela con un 4 %, y el centeno con un 3,2 %.

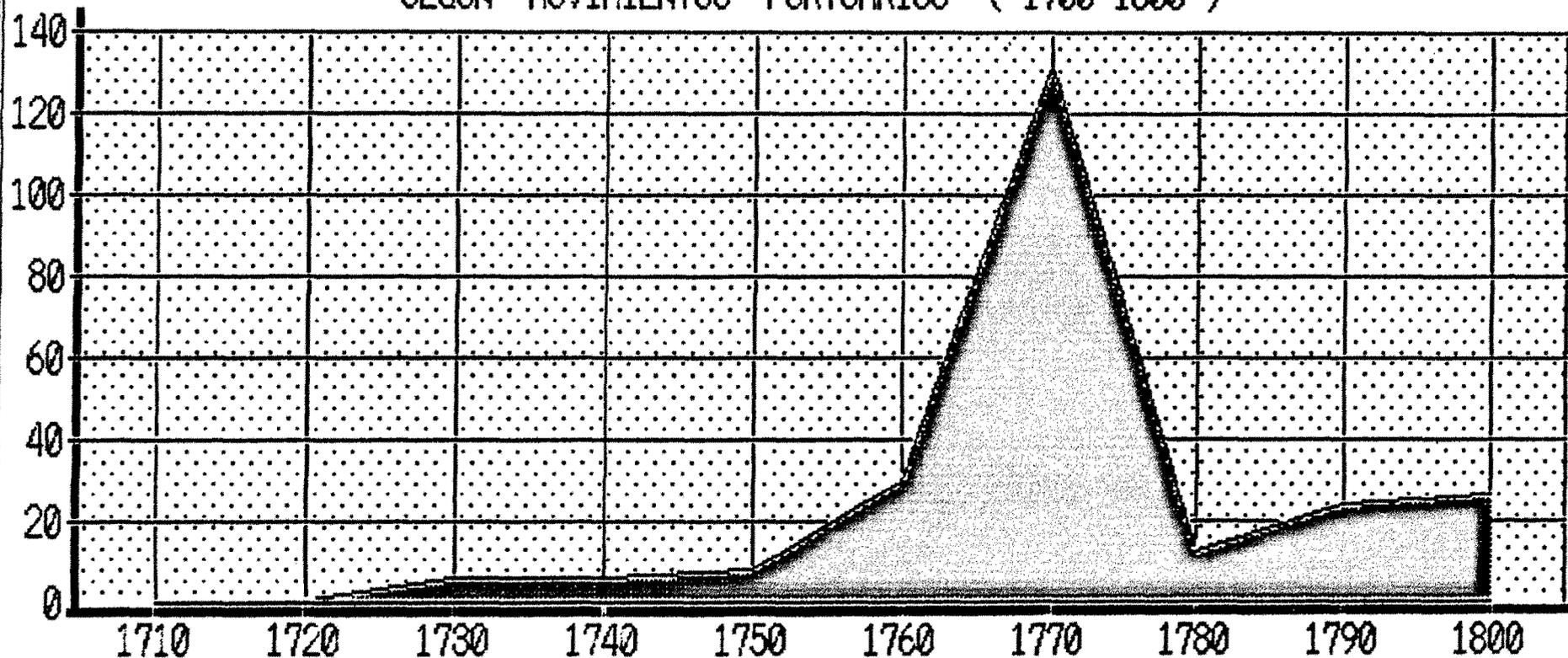
# DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE GRANOS

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



# EVOLUCION DEL TRAFICO DE GRANOS

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



Tráfico de granos

3.3.1.3.-TRAFICO DE MATERIAL PARA  
LA CONSTRUCCION NAVAL.

Se presenta en primer lugar los datos obtenidos con ocasión de este tráfico sostenido con el puerto de Santander:

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	MADERA DE ROBLE	CAÑAMO	MADERA DE PINO	CARBON	BREA	JARCIA
1710	0	0	0	0	0	0
1720	0	0	0	2	0	0
1730	0	0	0	0	0	0
1740	0	0	0	2	0	0
1750	0	0	0	2	2	0
1760	1	10	10	4	2	8
1770	14	5	3	0	1	4
1780	12	0	1	1	0	1
1790	1	0	2	1	1	0
1800	3	8	0	3	7	0
TOTAL	31	23	16	15	13	13

DECADAS	ALQUITRAN	MADERA DE HAYA	RESINA	ANCLAS	CURTIDOS
1710	0	0	0	0	0
1720	0	0	0	0	0
1730	0	0	0	0	0
1740	0	0	0	0	0
1750	2	0	0	0	0
1760	4	5	0	1	1
1770	2	3	0	0	2
1780	1	1	0	0	0
1790	0	2	0	0	0
1800	2	0	7	3	0
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>3</b>

DECADAS	ACEITE DE TREMENTINA	LONAS	$\Sigma$
1710	0	0	0
1720	0	0	2
1730	0	0	0
1740	0	0	2
1750	0	0	6
1760	0	0	46
1770	0	0	34
1780	0	1	18
1790	0	0	7
1800	2	0	35
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>150</b>

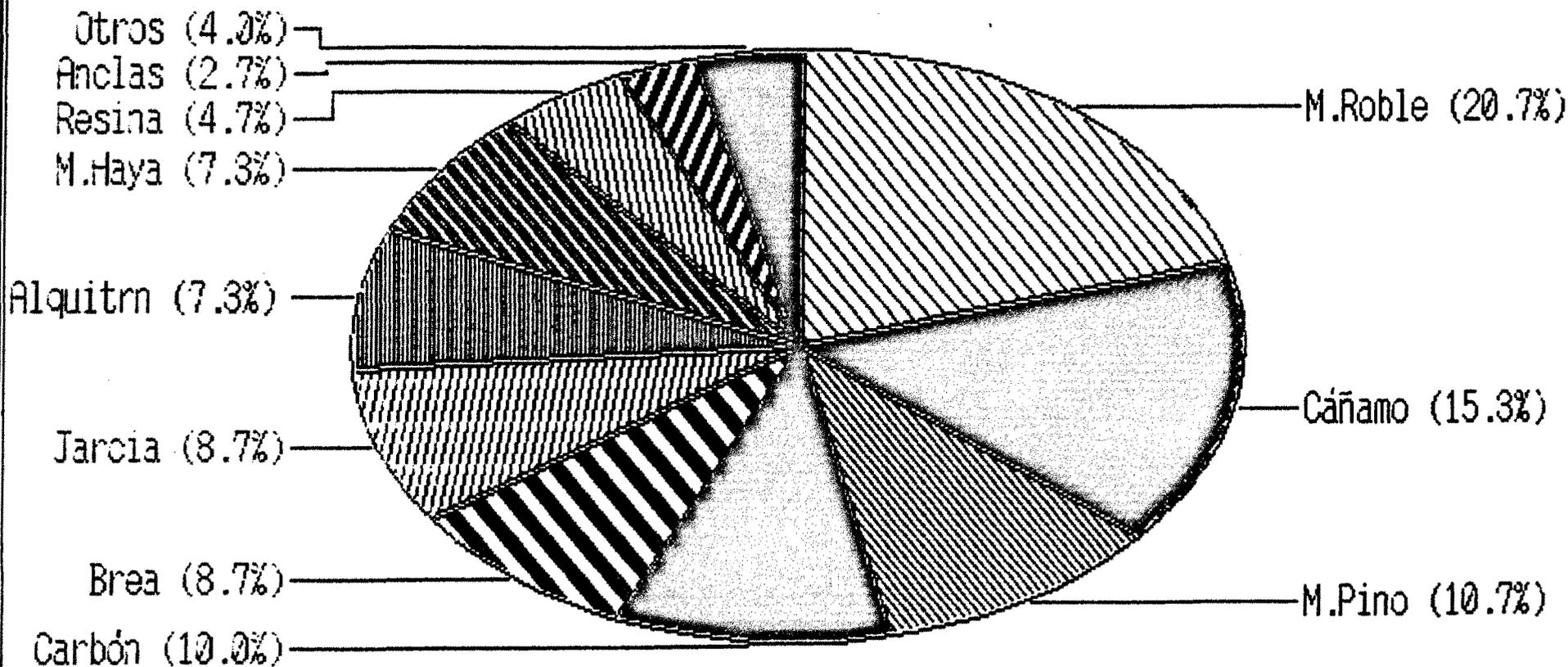
De acuerdo a los datos investigados, los distintos géneros agrupados bajo este concepto, se distribuyeron de acuerdo a su frecuencia como sigue:

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE MATERIAL PARA C.N.	%
MADERA DE ROBLE	20,7
CAÑAMO	15,3
MADERA DE PINO	10,7
CARBON	10,0
BREA	8,7
JARCIA	8,7
ALQUITRAN	7,3
MADERA DE HAYA	7,3
RESINA	4,7
ANCLAS	2,7
OTROS	4,0
TOTAL	100 %

El tráfico de material para la Construcción Naval queda reflejado en su evolución porcentual en los siguientes gráficos adjuntos, teniendo como base, siempre, de la muestra obtenida, la fuente ya citada. Los movimientos portuarios detectados dan un grado de respuesta superior para la exportación de maderas, sobre todo la de roble, que alcanza un 20,7 % sobre el total de la muestra obtenida. El tráfico debido al cañamo representa el 15,3 % de la muestra, la madera de pino el 10,7 %, el carbón el 10 %, siempre fluctuando sobre los años de mayor desarrollo en la construcción naval en Guarnizo, como fueron las décadas de los años cincuenta, sesenta y setenta, en las que a pesar de la fuerte exportación de maderas a otros astilleros de construcción naval, se importaron grandes cantidades, comparativamente al tráfico señalado, de cañamo, breas, alquitrán y carbón, para la elaboración de jarcias y lonas.

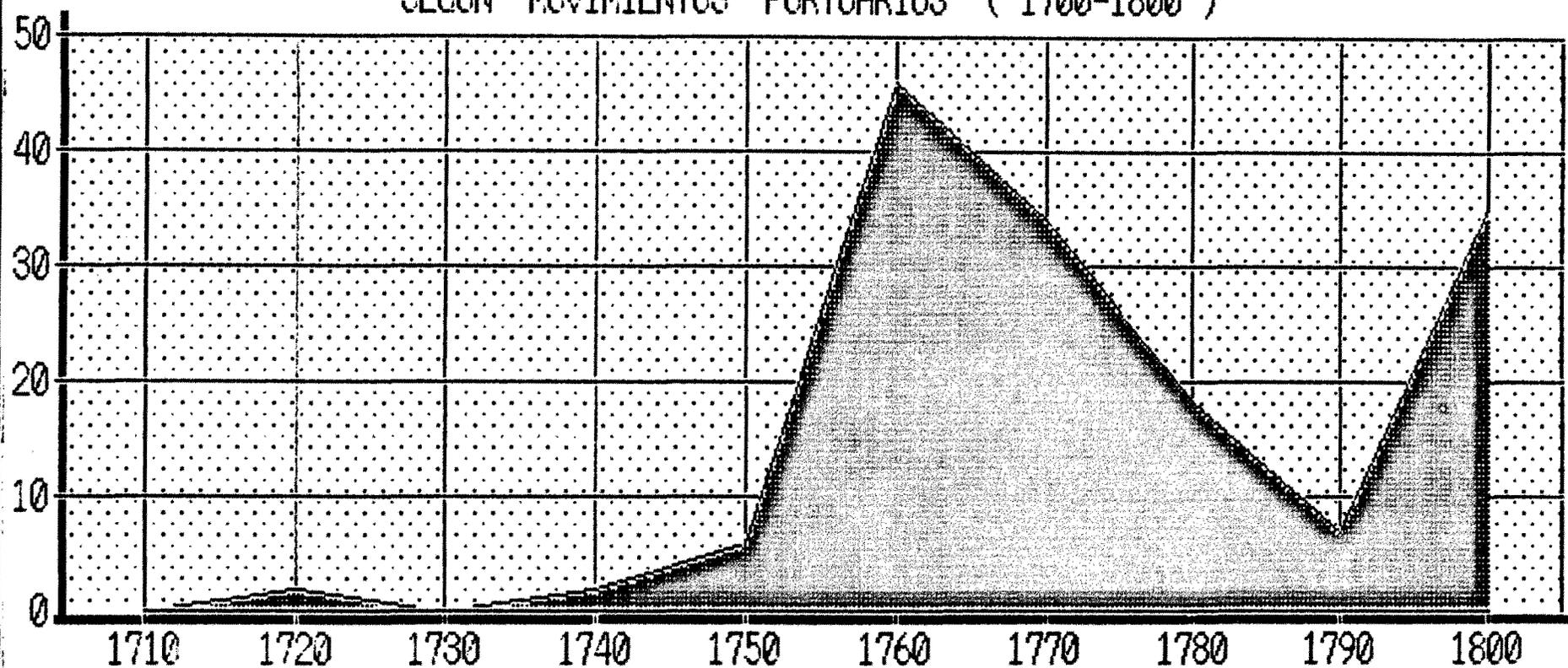
# DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE M. PARA C. NAVAL

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



# EVOLUCION DEL TRAFICO DE MATERIAL PARA LA CONSTRUCCION NAVAL

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



■ Tráfico de M. para C. Naval

Desde principios de siglo los montes cántabros y su extraordinaria riqueza forestal fueron objeto de atención de la Administración borbónica y sus Secretarios de Marina, como sostén de su recién estrenada política de expansión económica hacia las colonias, y la potenciación de la Armada como garante y ente protector de las flotas comerciales a crear; se exportaron desde aquí grandes cantidades de madera para la construcción naval, de roble, pino y haya, bien en forma de tablazón, elaboradas o en bruto, y hacia los recién creados Departamentos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena de Levante. Los principales puertos exportadores fueron : Santander<sup>26</sup>, Guarnizo<sup>27</sup>, San Martín de la Arena<sup>28</sup>, Tinas<sup>29</sup> y Santoña<sup>30</sup>.

---

<sup>26</sup>En este sentido se presenta una muestra por cada uno: Año de 1753, navío "Ynstrom", fletado para conducir madera de construcción naval para el Arsenal de Cartagena de Levante. Ibidem, Leg. 235, ff. 90-91.

<sup>27</sup>Año de 1768, navíos "El Corredor", "La Amelia Dorotea" y "La Sinceridad", fletados por el Comisario Ordenador de Marina y Ministro Principal de ella en esta Provincia, Dn. Manuel Jiménez Carmona, y "para conducir maderas para las Reales Fábricas de El Ferrol". Ibidem, Leg. 250, f. 81.

<sup>28</sup>Año de 1753, navío "La Virgen de Cadero", fletado para llevar madera para la construcción naval al Arsenal de Cartagena de Levante. Ibidem, Leg. 235, ff. 41-42.

<sup>29</sup>Año de 1753, navío "La Señora Juana", fletado para llevar tablazón de haya, roble y cabillas al Arsenal de Cartagena. Ibidem, Leg. 235, ff. 110-111.

<sup>30</sup>Año de 1755, fletamento de 24 navíos a cargo de Fernández de Isla y para cargar maderas para la construcción naval y con destino hacia El Ferrol. Ibidem, Leg. 209, ff. 73-79.

#### 3.3.1.4.- TRAFICO DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS.

El tráfico de productos manufacturados evolucionó según los valores mostrados en las tablas y gráficos expuestos a continuación. Queda expresada su fluctuación porcentual entre los géneros escogidos como acreditativos de las actividades principales de los distintos sectores, representando el tráfico de hierros provenientes de la industrias ferronas un flujo constante y superior al 29 % del total, siguiéndole en importancia el de aguardientes, vinos y cervezas , producto de gran importancia para la época, cuyo tráfico se originaría desde las provincias andaluzas hacia Santander, y desde aquí hacia las colonias en el intercambio de productos manufacturados por coloniales, representado con un 25,7 %, seguido de los productos textiles con un 10,8 %, quedando el resto porcentualmente señalado en orden a la importancia acreditada por su presencia . Este flujo comercial fluiría de todos los países ribereños de Europa y del interior de la península hacia esta plaza para su posterior redistribución hacia las colonias en su intercambio comercial por productos coloniales.

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

230

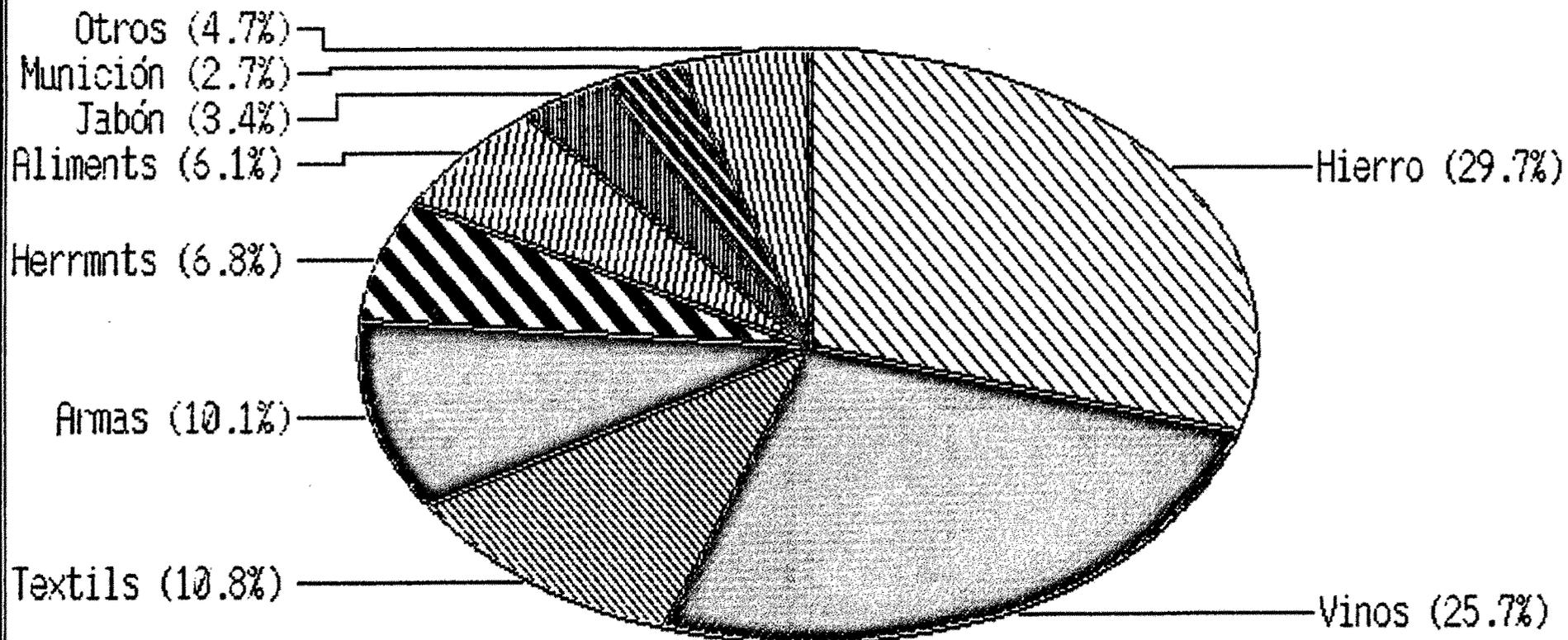
DECADAS	HIERRO EN TOCHOS	AGUARDIENTES, VINOS, CERVEZA	TEXTILES	ARMAS	HERRAMIENTAS
1710	0	2	0	1	0
1720	2	0	0	0	0
1730	0	1	0	0	0
1740	1	2	1	0	0
1750	4	1	0	0	0
1760	12	3	1	3	1
1770	5	7	4	0	1
1780	1	3	2	1	1
1790	7	5	0	1	1
1800	12	14	8	9	7
<b>TOTAL</b>	<b>44</b>	<b>38</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>10</b>

DECADAS	ALIMENTOS VARIOS	JABON	MUNICION	LOZAS	MUEBLES	VIDRIO	$\Sigma$
1710	0	0	1	0	0	0	3
1720	0	0	0	0	0	0	2
1730	1	0	0	0	0	0	2
1740	0	0	0	0	0	0	4
1750	2	0	0	0	0	0	7
1760	1	0	1	0	0	0	22
1770	2	0	0	0	1	1	21
1780	2	2	1	0	1	0	14
1790	1	0	0	0	0	0	14
1800	0	3	1	3	1	0	59
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>148</b>

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE P.MANUFACTURADOS	%
HIERRO EN TOCHOS	29,7
AGUARDIENTES, VINOS Y CERVEZA	25,7
TEXTILES	10,8
ARMAS	10,1
HERRAMIENTAS	6,8
ALIMENTOS VARIOS	6,1
JABON	3,4
MUNICION	2,7
OTROS	4,7
<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>

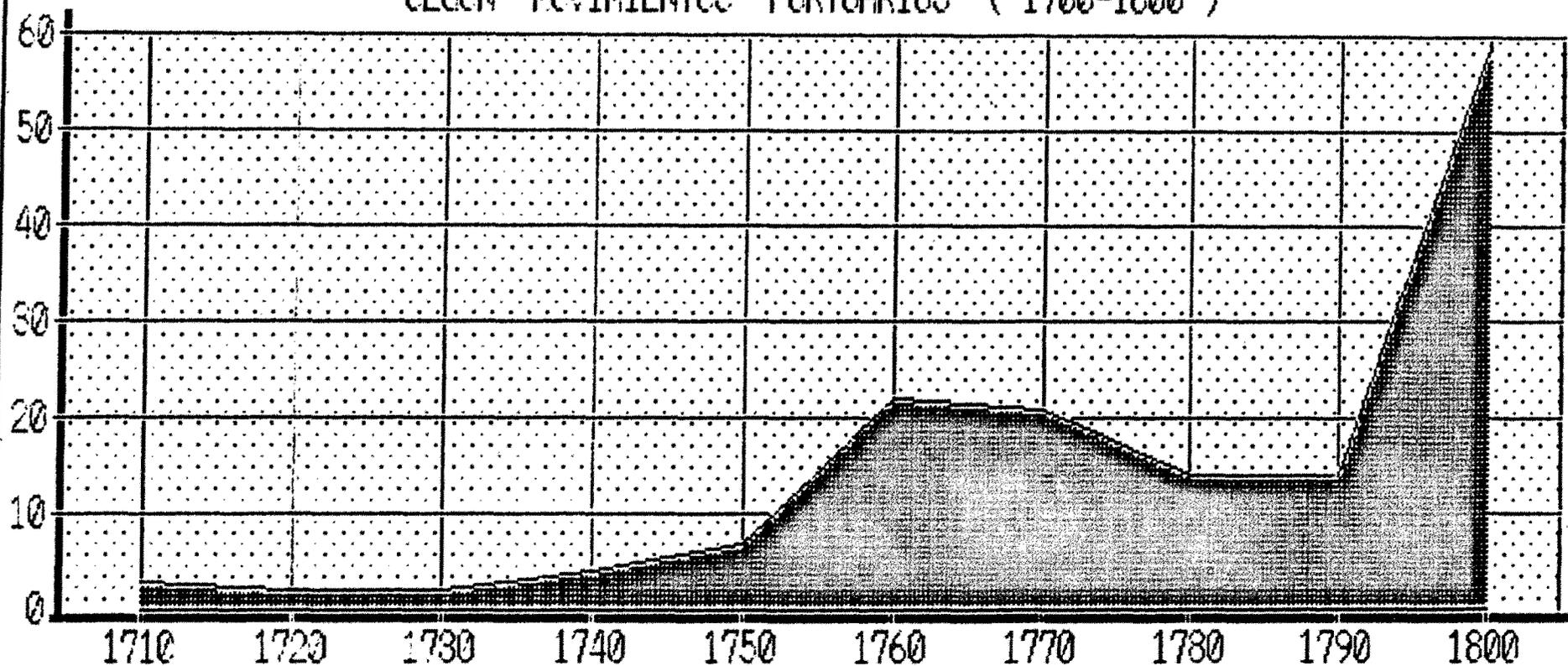
# DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE P. MANUFACTURADOS

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



# EVOLUCION DEL TRAFICO DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



 Tráfico de P. Manufacturados

## 3.3.1.5.- TRAFICO DE PESCADO.

Los datos del tráfico de pescado, recogidos de los Protocolos Notariales, han resultado ser los que a continuación se indican:

## MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	BACALAO	SARDINA	BALLENA	SALMON	$\Sigma$
1710	1	0	0	0	1
1720	4	0	1	0	5
1730	17	1	0	1	19
1740	7	0	0	0	7
1750	9	0	0	0	9
1760	10	4	0	0	14
1770	9	9	0	3	21
1780	3	2	0	1	6
1790	10	11	8	2	31
1800	7	6	5	0	18
TOTAL	77	33	14	7	131

La distribución porcentual del movimiento portuario ocasionado por este tráfico resulta ser la siguiente:

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE PESCADO	%
BACALAO	58,8
SARDINA	25,2
BALLENA	10,7
SALMON	5,3
TOTAL	100 %

La evolución del sector de la pesca da como parámetro más interesante el del bacalao, constante en su evolución a lo largo del siglo y porcentualmente su grado de respuesta absorbe la práctica totalidad de ella. Este tráfico, como se verá, incidirá notablemente en el desarrollo del sostenido con Terranova, cuando, en su descripción, se señalen las rutas de tal tráfico marítimo. Este tráfico es seguido por el de la sardina, como producto de consumo básico para la población, y como se verá, dentro de un considerable tráfico de cabotaje entre Santander y Galicia principalmente.

234

Por otra parte, es de destacar que el auge del sector pesquero discurre paralelo a la promoción desarrollada con la creación de la Real Compañía de Pesca, de origen guipuzcoano, en el año 1728<sup>31</sup> y con objetivo primordial de promocionar la pesca de la ballena, subvencionada por el erario público y pareja en su formación a las ya descritas de Caracas o Filipinas, como proyecto apoyado y promocionado por las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País. Esta y otras Reales Compañías, de posterior fundación, como la Real Compañía Marítima establecida el 19 de septiembre de 1789, con representante en Santander, promocionarían el asentamiento de colonos y de pesquerías a todo lo largo y ancho del hemisferio austral, transformándose , ya a final de siglo, la tradicional

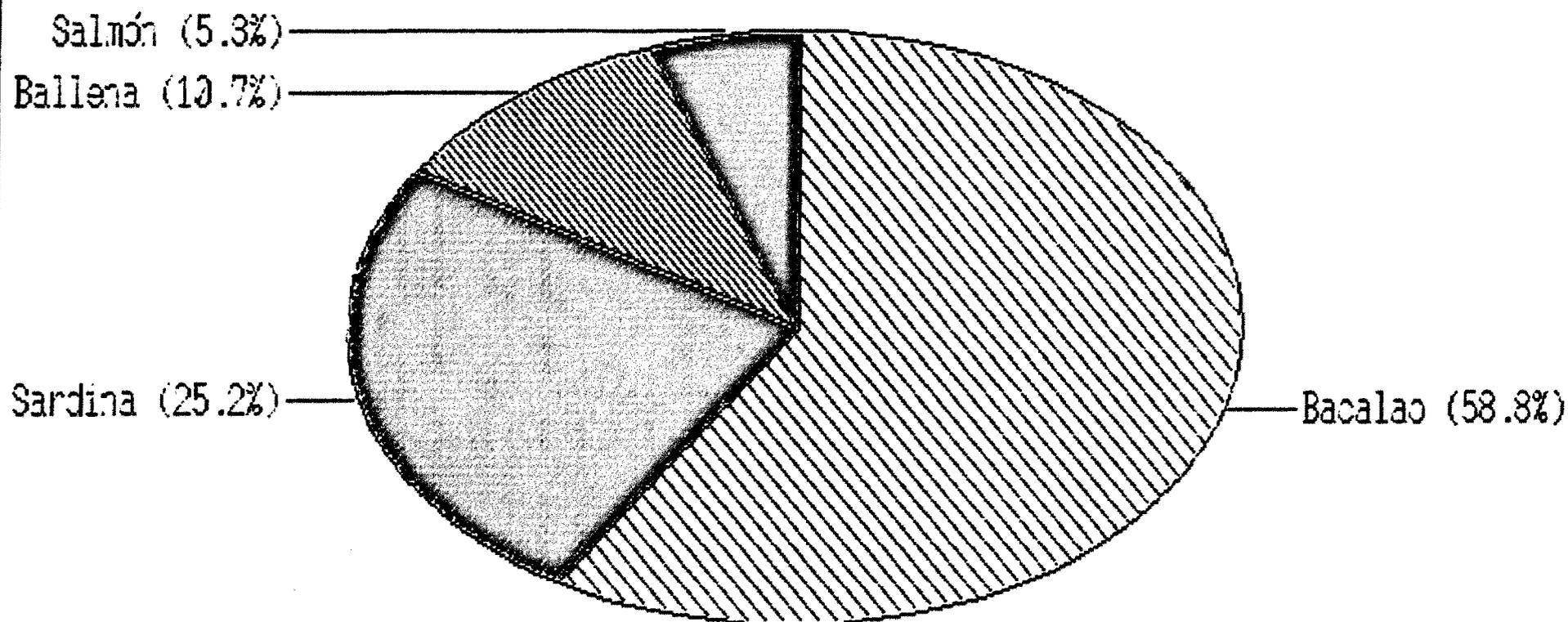
---

<sup>31</sup>González Echegaray, R., *Balleneros cántabros*, pp. 201-277.

pesquería de bacalao en Terranova por la de la ballena en el  
hemisferio sur americano.

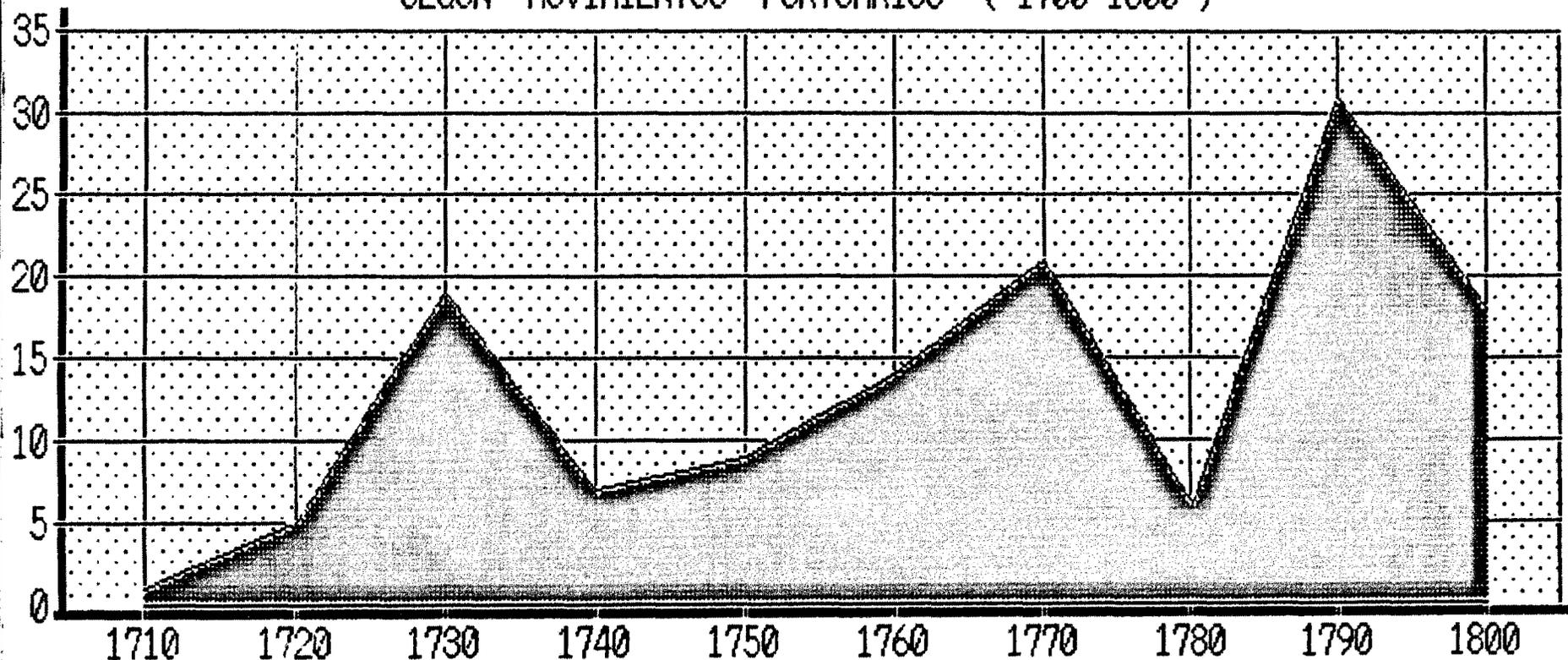
# DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE PESCADO

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



# EVOLUCION DEL TRAFICO DE PESCADO

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



Tráfico de pescado

### 3.3.1.6.- TRAFICO DE FARDERIA.

Con este genérico nombre se han agrupado las cargas así descritas por los escribanos en los diferentes documentos notariales manejados. Ante la escasa información desglosadora de su contenido y proporcionada al respecto, aunque no han faltado los asientos en los que se ha descrito la carga ampliamente, como el ejemplo anteriormente señalado<sup>32</sup>, o el incluido como muestra en el Apéndice Documental, se prefirió tipificarla como tal. En principio este tipo de mercancía agruparía el transporte mercante de géneros textiles, lana, aunque ésta es más común encontrarla descrita con su propia denominación, y aquellas otra mercancías susceptibles de ser envasadas como fardos.

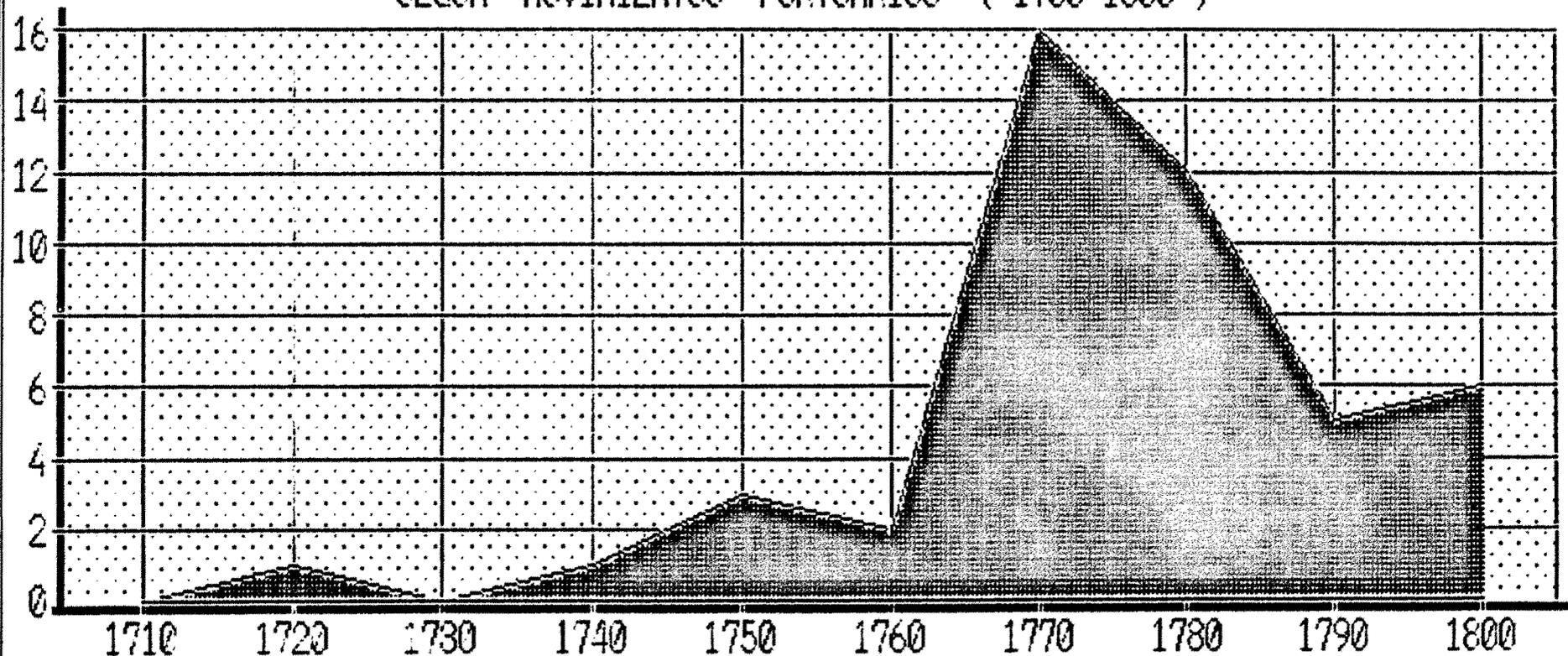
El gráfico nos muestra la evolución que presenta el tráfico marítimo con ocasión de dicho transporte y sus movimientos quedan reflejados en el general de cargas.

---

<sup>32</sup>Véase nota a pie de página número 2.

# EVOLUCION DEL TRAFICO DE FARDERIA

SEGUN MOVIMIENTOS FORTUARIOS ( 1700-1800 )



 Tráfico de Fardes

### 3.3.1.7.- TRAFICO DE SAL.

Es de destacar el tráfico mercante ocurrido con motivo del movimiento portuario de la comercialización de la sal, por ser el grado de respuesta constante y destacado para algunas décadas, y que queda reflejado en el gráfico adjunto. Este movimiento quedó incluido en el general del tráfico de mercancías y su importancia radicaría en su continuo uso para la salazón de carne y pescado. Este comercio estaba regulado por la Real Hacienda, que era la que lo controlaba<sup>33</sup> y distribuía a los alfolíes cántabros.

---

<sup>33</sup>En este sentido se puede hacer observar como la fragata "La Realidad", traía sal desde Santa Pola a Santander para la Real Hacienda.

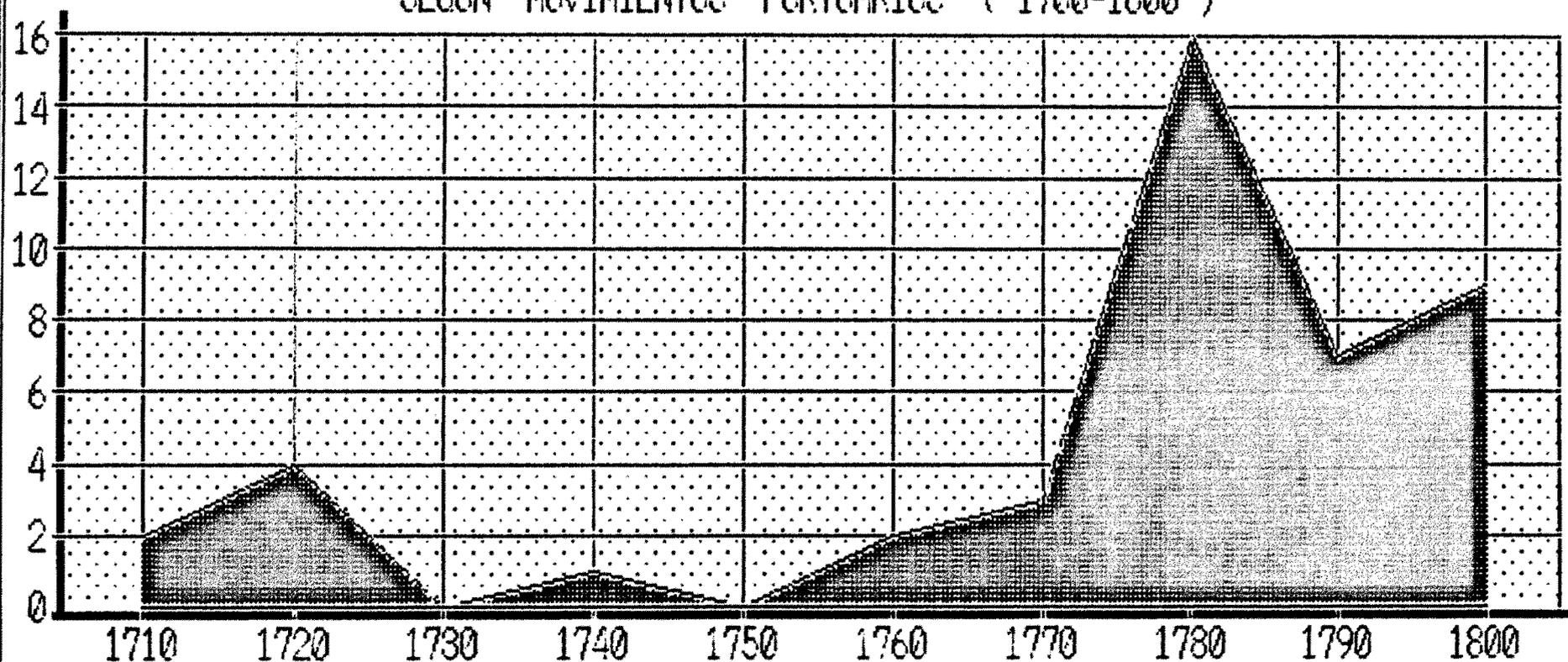
Ibidem, Leg.250, ff.33-34.

O como en 1734 arribó a Santander el navío holandés "Schup" proveniente del Reino de Andalucía" (sic) con carga de sal.

Ibidem, Leg.203, ff.115,320.

# EVOLUCION DEL TRAFICO DE SAL

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



Tráfico de Sal

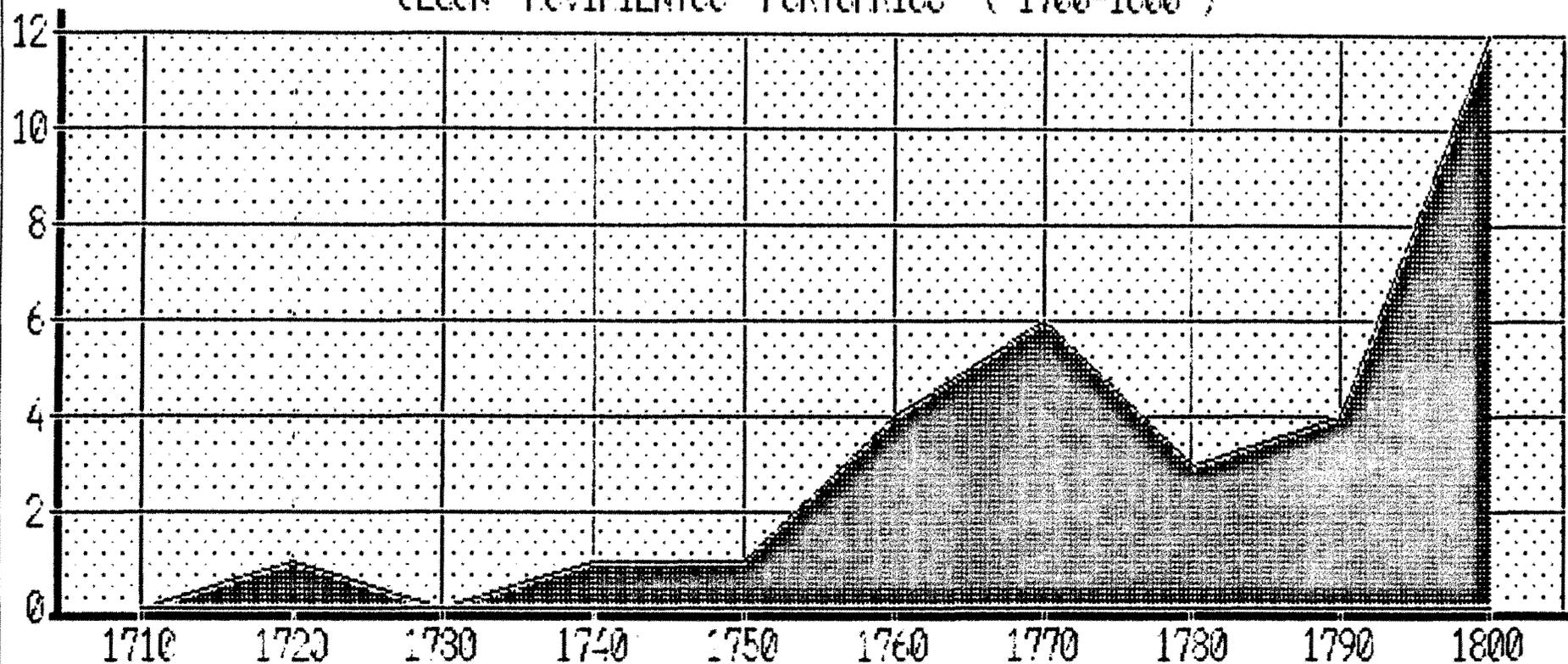
### 3.3.1.8.- TRAFICO DE LA LANA.

Poco significativo fue el aporte obtenido con motivo de este tráfico lanero, sin embargo la muestra responde en su evolución a los acontecimientos descritos anteriormente; se nota una evolución en alza con motivo de los acuerdos tomados con los comerciantes laneros asentados en Bilbao, ascendiendo progresivamente a medida que se repara y abre la vía de comunicación con la Meseta, siendo posteriormente neutralizado y sustituido por los tráficos coloniales en alza a partir de la habilitación del puerto. Este tráfico sería principalmente sostenido con los países europeos, como era ya anteriormente tradicional, aunque también se han encontrado muestras significativas de su exportación a Sudamérica.

Se muestra seguidamente el gráfico de su evolución cronológica de acuerdo a los valores obtenidos y presentados en el general de mercancías.

# EVOLUCION DEL TRAFICO DE LA LANA

SEGUN MOVIMIENTOS FORTUERRICS ( 1700-1800 )



Tráfico de Lana

## 3.3.1.9.- TRAFICO DE PRODUCTOS REGIONALES.

El tráfico de Productos Regionales representa a las principales actividades dentro de este sector, que de por sí fue escaso y sólo da respuesta a los pocos y ocasionales excedentes de estos productos<sup>34</sup>, por otro lado, de fuerte consumo local en aquellas épocas.

## MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	HIGOS	AVELLANA	CITRICOS	CASTAÑA	NUEZ	Σ
1710	0	1	0	0	0	1
1720	0	0	0	0	0	0
1730	0	0	0	0	0	0
1740	0	0	0	0	0	0
1750	0	0	1	1	1	3
1760	1	0	1	0	0	2
1770	2	0	0	0	0	2
1780	1	0	0	0	0	1
1790	0	1	0	0	0	1
1800	0	0	0	0	0	0
TOTAL	4	2	2	1	1	10

<sup>34</sup> Año 1709, el navío "San Julián" cargó en Santander con destino a Bristol, entre otros géneros, 100 sacos de avellana y 600 quintales de corteza molida y sin moler.

Ibidem, Leg. 156, ff. 382-384.

Año de 1748, el navío "C. Remington" cargó en Santander con destino a Plymouth, entre otros géneros, 36,5 fanegas de castaña, 10.000 limones y 32 fanegas de nuez.

Ibidem, Leg. 208, f. 148.

Año de 1752, el patache "San José y Animas" cargó en Santander con destino a Tapison naranja y limones.

Ibidem, Leg. 209, f. 133.

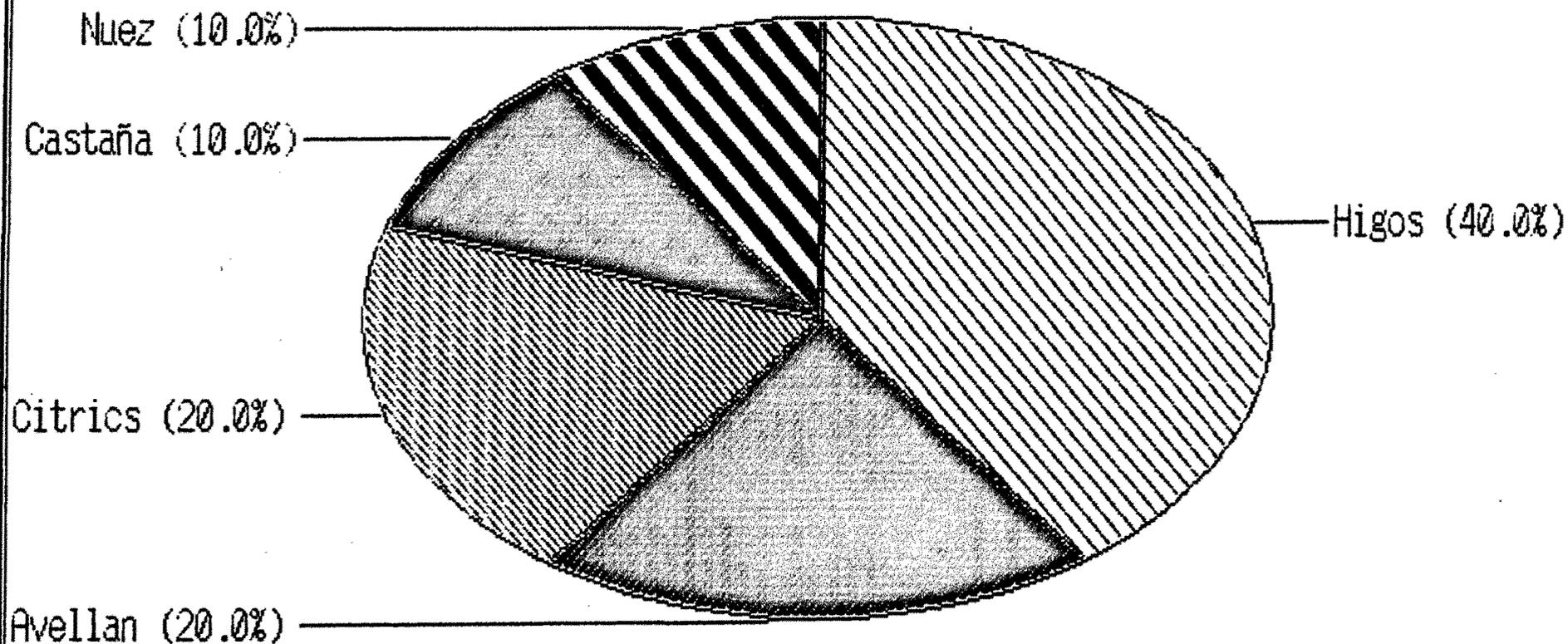
Los resultados obtenidos sobre los aspectos identificadores de la muestra, presentan un reparto porcentual como sigue:

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE PROD. REGIONALES	%
HIGOS	40,0
AVELLANA	20,0
CITRICOS	20,0
CASTAÑA	10,0
NUEZ	10,0
TOTAL	100 %

El gráfico adjunto represente la evolución del tráfico marítimo con este motivo.

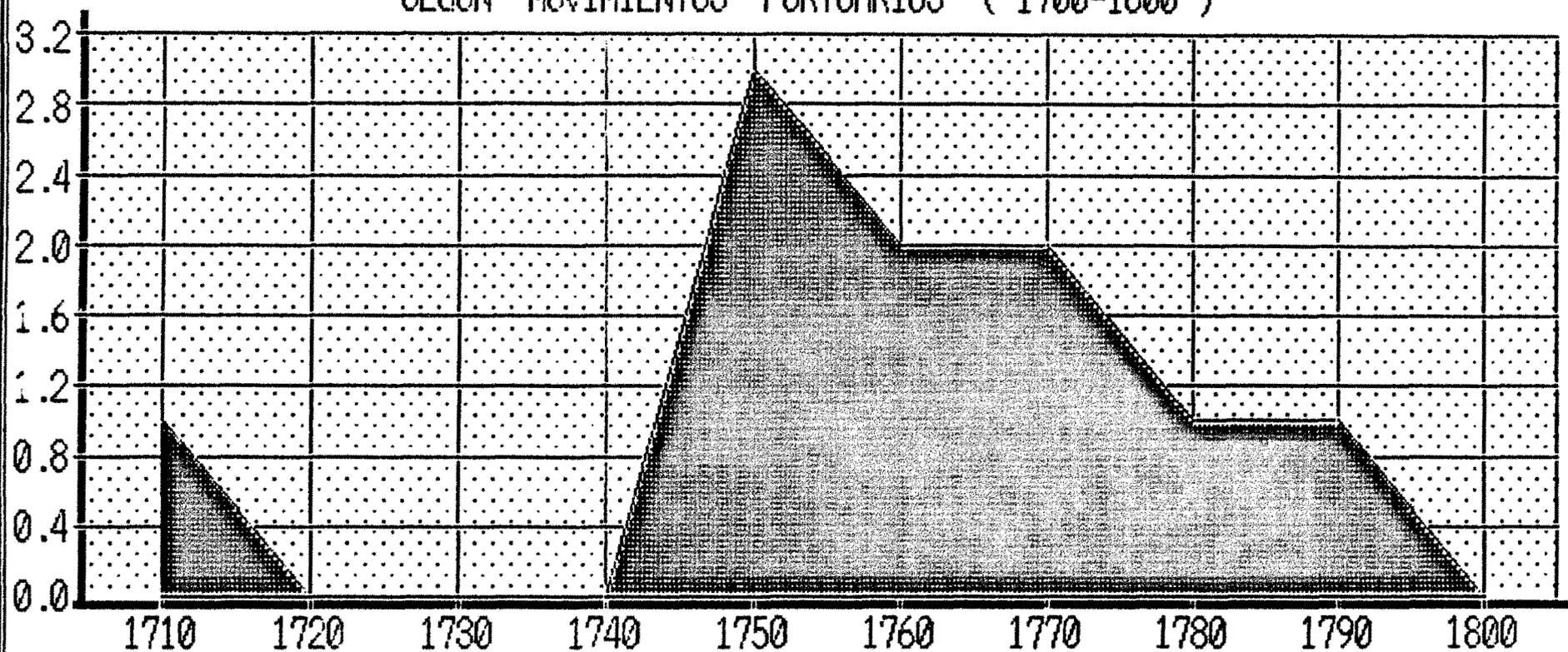
# DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE P. REGIONALES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



# EVOLUCION DEL TRAFICO DE PRODUCTOS REGIONALES

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS ( 1700-1800 )



Tráfico de P. Regionales

3.3.2.- OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE  
EL TRAFICO DE MERCANCIAS.

Se ha puesto atención a la forma en que eran transportadas las referidas cargas, logrando llegar a la conclusión de que la *containerización*, siempre bajo la óptica del tiempo en que se estudia, era ya un hecho. En efecto, de la observación de los datos obtenidos, se deduce que las distintas mercancías eran transportadas en una serie de envases, como los que a continuación se indican:

PRODUCTO	ENVASE
Azúcar	en cajas
Grasa	pipas
Lana	sacas
Sardina	cascos
Sebo	marquetas
Tabaco	barricas
Trigo	barriles
Vino	pipas

Por otra parte, estas cargas, envasadas, o, empleando el galicismo, *containerizadas*, incluían exteriormente marcas y señales determinadas por su cargador,

a fin de poder ser localizadas con facilidad<sup>35</sup> en los puertos de destino y así proceder a su mejor preselección y desembarque. Las que a continuación se señalan, a modo de ejemplo, escogidas entre varias y sacadas de su correspondiente Conocimiento de Embarque, hacen referencia a la carga embarcada en el puerto de Amsterdam en el navío "San Miguel" y la traída por el, también navío, "Ntra. Sra. del Rosario" de Londres, ambos en el año 1765<sup>36</sup>.

249

Resulta interesante hacer, aún cuando esté fuera de la muestra identificadora, un breve comentario sobre el tráfico de esclavos, vigente y activo durante todo el siglo XVIII, pues no se aceptó en este país el acuerdo de abolición hasta 1815 y no se decretó su prohibición oficialmente hasta 1822; sobre ello se han encontrado algunas muestras significativas. El incremento comercial con las Indias, y sobre todo, en lo referente a este tráfico, con las Islas de Barlovento y Caribe, hizo que la explotación en auge de la caña de azúcar en Cuba, reclamase

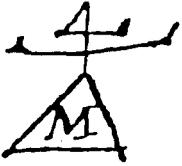
---

<sup>35</sup>Desde siglos anteriores, s. XVI y XVII, ya se venía efectuando en las sacas de lana, como podemos apreciar en: Maza Solano, T., "Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XVIII". 22. El comercio de lanas por el puerto de Santander con Flandes y Francia en los años 1545 a 1551. *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*. pp. 316-347.

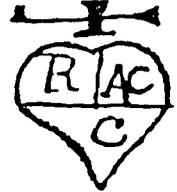
Echevarría Alonso, M. J., *La función comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. p. 260.

Rodríguez Fernández, A., "La exportación de lanas por el puerto de Santander en el siglo XVIII", *Altamira*, XLVIII, 1989, pp. 379-404.

<sup>36</sup>AHC, Protocolos, Leg. 21, ff. 54-56.



P.C.



PR

RC

TM



IP  
S



MDI

cada vez mayor cantidad de mano de obra, problema que se solucionó con los negros, ya que la población aborigen había llegado a cotas prácticamente nulas; estos negros se cargaban en Africa y posteriormente se enviaban a Cuba como centro receptor y redistribuidor; los barcos empleados en este transporte iban armados en corso<sup>37</sup> y sus tripulaciones bajo rígidos contratos y disciplina, especiales a tal efecto. Tan fructífero era el negocio, que los ingleses, al firmar el Tratado de Utrecht, se apresuraron a que España les concediera el "asiento de negros"<sup>38</sup>, que conservaron hasta la firma del segundo Pacto de Familia. Esto haría que Inglaterra volviese a comerciar con los negros, entonces a costa de los españoles, que por último renegociarían este tráfico con los ingleses. España, mediante la firma del segundo Pacto de Familia, institucionalizó el comercio negrero<sup>39</sup>. Ello, tendría su reflejo en el tráfico marítimo entre Santander y las Antillas.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> Coterillo del Río, J.M., Ob.cit., pp.49-51.

<sup>38</sup> Cervera Pery, J., Ob.cit.p.67.  
 Documentación revisada sobre "Asiento de negros" :  
 AGS, Despacho de Marina, Leg.973.

<sup>39</sup> Cédula de libertad de comercio con negros.  
 AHC, Consulado, Leg.6, doc.21.

<sup>40</sup> A este respecto podemos observar como la fragata "El Pájaro", de nacionalidad española, partía de Santander, en 1794, con rumbo a Montevideo, con el fin de vender allí un esclavo que tenía a bordo.  
 Idem, Protocolos, Leg.851, f.205.  
 O como el bergantín "El Hércules" de 200 tons. de porte, salió de Santander con destino a La Habana, haciendo escala en San Eustaquio "a la compra de negros". Año de 1789.  
 Ibidem, Leg.315, f.31.