

**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 4

LOS AGENTES HUMANOS DEL TRANSPORTE  
MARITIMO EN SANTANDER

LOS AGENTES HUMANOS DEL TRANSPORTE  
MARITIMO EN SANTANDER.

La decadencia que había venido sufriendo la villa de Santander desde hacía ya más de doscientos años, en que las Cuatro Villas de la Costa del mar cantábrico fueron punteras en el tráfico marítimo mercantil con los puertos del norte de Europa, habían relegado a la clase humana relacionada con este tráfico a poco más que a los marineros necesarios para sostener un intercambio de recursos pesqueros, agrícolas y de la sal entre pequeños focos comerciales a lo largo del litoral cantábrico como casi única vía de comunicación y de intercambio de elementales bienes de subsistencia. Pero sería con la progresiva coincidencia de intereses entre el nuevo Estado borbónico y las necesidades expansivas santanderinas cuando en el setecientos, y sobre todo a partir de la liberalización, habilitación del puerto para comerciar con las colonias, y demás hechos descritos anteriormente, cuando estas medidas engendrarían el asentamiento junto a los muelles santanderinos de la clase marítimo-mercantil provenientes de las provincias limítrofes y del extranjero, que a su vez, y como consecuencia de la nueva actividad en desarrollo, provocarían la sinergia de toda una cadena humana de profesiones relacionadas con la Marina Mercante y el transporte marítimo, como se verá a continuación.

## 4.1.- ARMADORES Y CONSIGNATARIOS.

Con la culminación del proceso liberalizador para la total habilitación del puerto de Santander al dictarse el definitivo *Reglamento para el comercio libre de España e Indias* el 12 de octubre de 1778, Santander, por fin, entró en un mercado en el que ya se pudo comerciar en importaciones y exportaciones sin mayores dificultades. Este y otros acontecimientos, entre los que cabría destacar la creación de un Consulado para la capital montañesa el 29 de noviembre de 1785, hicieron que el tráfico se multiplicase y que la flota santanderina pasara a ser la primera de todo el litoral cantábrico, con una matrícula a finales de siglo de sesenta barcos y con una capacidad de transporte de 11.298 toneladas.<sup>1</sup>

Sería en aquel tiempo cuando surgió en la capital montañesa, ya integrada en el nuevo contexto nacional, una nueva clase, que daría carácter a la ciudad y

---

<sup>1</sup>Martínez Vara, T., "Aproximación al comercio marítimo de Santander en los siglos XVIII y XIX". *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. p.185.

sentaría las bases de una nueva burguesía marítimo-mercantil: los armadores<sup>2</sup> y consignatarios<sup>3</sup>. Estas dos figuras, muchas veces refundidas en una misma persona atendiendo ambas funciones, darían lugar a una nueva clase superior, dirigente y vinculada estrechamente a los acontecimientos socio-políticos de la ciudad.

255

Estos nuevos comerciantes de lo marítimo, propietarios y gestores comerciales de gran número de barcos matriculados en Santander, muchos de ellos provenientes de la emigración americana<sup>4</sup>, imbuídos de un gran espíritu de empresa, fueron los auténticos promotores de la economía santanderina; la mayoría de ellos tenían raíces montañosas, otros provenían de distintas provincias e incluso del extranjero. Todos ellos se asentarían en la ciudad, creando una gran flota comercial, cuya relación nominal no se añade, pues queda reflejada en otros trabajos<sup>5</sup>.

La comunidad de armadores y comerciantes

---

<sup>2</sup>Esta palabra proviene de aquellos que habilitaban y armaban una embarcación en corso.

<sup>3</sup>Los consignatarios, comerciantes a quienes iba consignada toda o parte de la carga de un barco, se encargaban de su recepción o embarque por cuenta de los dueños o compradores.

<sup>4</sup>Canales Rúaiz, J., *Cien cántabros en México*. pp.55-189.

<sup>5</sup>Maruri Gregorisch, J.L., "Notas sobre arquitectura naval en los buques de vela del mar cantábrico-Santander-, 1760 a 1875". *Anuario de Juan de la Cosa*. II, .pp.81-83.  
Rodríguez Fernández, A., "El comercio con América a través del puerto de Santander (1795-1800)". *Santander y el nuevo mundo*. pp.385-386, 398-402.

asentados en Santander, en claro contacto, participarían con su dinero en la creación de la *Congregación del Santo Cristo de Burgos* en 1775, asociación mercantil que agruparía a los principales comerciantes oriundos de Santander y con negocios en tierras americanas.

256

Sería objetivo de esta nueva clase dominante, cuando los armadores y capitanes tenían a gala ser caballeros<sup>6</sup>, mayoritariamente sin raíces nobles, conseguir, aunque les costase notables sumas de dinero, que las escasas arcas del erario se apresuraban a coger a cambio de prebendas, la ejecutoria titulada de nobleza o el hábito de una Orden militar cualquiera que les diese clase y distinción en su nuevo destino social.

Esta nueva burguesía marítimo-comercial desplazaría a las enquilosadas familias dominantes que no supieron adaptarse y usar el nuevo sistema en marcha.

Una de las figuras más conocidas en el Santander dieciochesco fue, y valga como ejemplo entre otras muchas, Dn. Ramón V. López-Dóriga, cuya evolución desde

---

<sup>6</sup>Zaldívar y Miquelarena, P., " Dn. José Jerónimo de Regules , semblanza biográfica de un armador del viejo Santander, (1790-1850)" *Altamira*, 1975, pp.119-139.

capitán<sup>7</sup> a consignatario<sup>8</sup> y armador<sup>9</sup>, se ha podido constatar repetidamente en el vaciado de las escrituras notariales, y 257  
que pasaría a ser , por su unión con una hija de otro conocido consignatario, y que también ha aparecido con asiduidad, consignación de la firma acreditada en Santander "Vial y Hijos" (sic)<sup>10</sup>, una de las familias de más abolengo, cuyas raíces precisamente están en el despegue comercial de la capital santanderina y muestra fehaciente de esa nueva burguesía marítimo-mercantil.

---

<sup>7</sup>AHC, Protocolos, Legs. 258, f. 91; 315, f. 89.

<sup>8</sup>Ibidem, Legs. 315, f. 113; 316, f. 119.

<sup>9</sup>Ibidem, Leg. 316, f. 25; 334, ff. 37-39.

<sup>10</sup>Ibidem, Leg. 319, ff. 11-11v.

Se encontró también a estos consignatarios actuando como propietarios. Así, en la Fianza de Patente otorgada a la fragata "San Carlos" en 1786 constan "Vial y Hijos" como armadores.

Ibidem, Leg. 312, f. 23.

## 4.2.- ASEGURADORES.

Con motivo del fuerte incremento del tráfico marítimo con las colonias a partir de la Real Cédula de 1778 se tuvo que comenzar a considerar la conveniencia de crear compañías aseguradoras con capital santanderino, ya que hasta el momento los seguros y sus beneficios estaban en manos ajenas a los gestores de lo marítimo de la capital<sup>11</sup>. Santander, entonces ya ciudad en fuerte expansión y prosperidad, a instancias de su *Real Sociedad Cantábrica de Amigos del País*, estudiaría e instaría promover, en primera instancia, una compañía de seguros a semejanza de las ya antiguas Ordenanzas de Seguros del Consulado de Bilbao, creadas en 1520 para este fin y puestas al día en 1737. Pero, el modelo definitivo a seguir, como consecuencia del estudio comparativo, sería el consorcio de aseguradores del Lloyds inglés, instituido en Londres en 1726, con cotización en bolsa y ampliamente conocido por los armadores santanderinos.

---

<sup>11</sup>Aún en 1775 se observa como el paquebote "Ntra.Sra. del Rosario y Animas" tiene asegurado su casco y carga respectivamente en 666 y 1.334 libras, según póliza de seguros tomada en Brístol, y descrita al detalle en el citado documento. AHC, Protocolos, Leg.256, f.103.

Así pues, y como consecuencia de lo expuesto, se crearía la primera compañía santanderina de seguros marítimos con capital montañés, pero no en tierras cántabras, sino en Cádiz, el 31 de marzo de 1788, y bajo el sugerente nombre de *Nuestra Señora de las Caldas*. No obstante, probablemente la elección no fue comercialmente desafortunada, ya que Cádiz, a pesar de la libre disposición de comerciar con América, seguía siendo el primer puerto nacional por volumen de toneladas de carga y de movimientos portuarios y, por otro lado, el número de los jándalos, montañeses emigrados, establecidos y con sede comercial en Cádiz, era elevado y en constante relación con el transporte marítimo de Santander.

259

La nueva compañía se creó con un capital de 560.000 pesos, que se repartieron en un total de 56 acciones de 10.000 pesos cada una; el seguro marítimo así establecido, cubría contra " todo riesgo de mar, viento, tierra, fuego de amigos y de enemigos o de otro cualquier caso pensado o no pensado que suceda, excepto batería..."<sup>12</sup>

La primera compañía aseguradora que como tal se creó con sede central en Santander, fue la denominada *La Buena Fe*<sup>13</sup>, el día 19 de junio de 1793. Su capital social fue

---

<sup>12</sup>González Echegaray, R., *Un retazo de la historia santanderina: Mútua Montañesa*. p.12.

<sup>13</sup>Se puso bajo la protección de los Santos Mártires San Emeterio y Celedonio. Se encontraron abundantes referencias

aportado por armadores y comerciantes de lo marítimo de Santander y de otras provincias, siendo éste de 345.000 pesos, repartidos en 69 acciones de a 5.000 pesos cada una. Su primer director fue, naturalmente, un armador santanderino, uno de los más importantes y conocidos del momento, Dn. Juan A. de Arrangóiz. 260

Otras compañías aseguradoras que operaron en Santander fueron las siguientes : *La purísima Concepción y Santiago*, de origen gallego ( La Coruña ), y representación en la capital montañesa, aseguraba cargas y fletes en este puerto. *Nuestra Señora de los Dolores y Santiago*, de igual origen, y la *Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos*, de las vecinas provincias vascas, también representadas con oficinas en los muelles santanderinos.

Los años de guerra con Francia, a finales de siglo, incidieron notablemente sobre el precio de los seguros, que se verían por este motivo gravados, y contribuirían a la decadencia marítima de fin de siglo.

---

sobre ella en Protocolos, entre ellas:  
AHC, Protocolos, Legs. 851, ff. 91-92; 852, f. 98.

#### 4.3.- COMERCIANTES.

Santander, villa marinera a principios de siglo cerrada en sí misma y posteriormente ciudad abierta al intercambio comercial atlántico, desarrollaría su comercio dependiente siempre de los barcos y su quehacer marítimo. Ya desde tiempos atrás, en la Edad Media, fue puerto preferente para el comercio de las lanas de Castilla con Flandes, y en el siglo XVIII, ante la nueva coyuntura política nacional, no sería menos, toda actividad mercantil tendría siempre un fin comercial relacionado con el transporte en barco, por ajena que pareciese su función a lo marítimo.

Cabría destacar, como foco de la prosperidad de Santander de la primera mitad de siglo y su desarrollo industrial, a los comerciantes implicados en la exportación lanera con objeto de abastecer los mercados del norte de Europa, que evolucionaría a cotas superiores en la segunda mitad del siglo, a partir de la desgravación fiscal del 4 % para las lanas castellanas que se exportasen por Santander y reducción del 50 % del portazgo en la utilización del Camino Real de Reinosa.

Se exportaron así grandes cantidades a Bristol y Londres, llegándose a alcanzar en 1778 la cifra de 62.477 sacas de lana con 570.531 arrobas de peso<sup>14</sup>. En la primera mitad del setecientos, se empezó a constatar la llegada de apellidos foráneos a la capital, pertenecientes a comerciantes asentados en Santander, con motivo de la exportación lanera. Unos eran vascos, como Darragorri<sup>15</sup>, Basabe, Iribarren; otros franceses, como Sayús, otros italianos, como Ligornia o Pieroni, e incluso alemanes, como Ludovica<sup>16</sup>. Santander se convertiría en un enclave internacional en el que a menudo se necesitaría de intérpretes para el entendimiento entre los comerciantes<sup>17</sup>, e

---

<sup>14</sup>Barreda y Ferrer de la Vega, F., "Prosperidad de Santander y desarrollo industrial desde el siglo XVIII". *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*. p.527.

<sup>15</sup>Por la cuantía e importancia de sus transacciones comerciales se le encuentra citado numerosas veces en Protocolos. Comerciante de la clase elevada, efectuaría operaciones comerciales con personajes relevantes de la sociedad santanderina y siempre con fuertes sumas de dinero por el medio. Véase operación de compra-venta con el constructor naval Dn. Juan Bautista Donestebe de la fragata "San Joaquín" por 3450 pesos.

AHC, Protocolos, Leg.210, ff.145-146v.

Sobrón, M.M., "Don Juan Bautista Donestebe" *Actividad constructora naval y nucleos de...*, p.131.

<sup>16</sup>Citados del estudio efectuado por Dn. Ramón Maruri Villanueva en su libro, *La burguesía mercantil santanderina, 1700-1850*. p.49.

<sup>17</sup>Ya en 1740 se puede comprobar como el "intérprete de naciones" Jorge Guay interviene como traductor con el "Escribano Real del Número y Marina de esta dicha ciudad de Santander" Dn. Antonio Somonte con ocasión de la formalización de una escritura ante su presencia.

AHC, Protocolos, Leg.207, f.749.

O como el denominado "intérprete de lenguas" Santiago Blanco interviene con frecuencia traduciendo la lengua inglesa y

incluso se nombró uno oficialmente para poder efectuar el Catastro de Ensenada ante la diversidad de extranjeros 263 asentados en la ciudad<sup>18</sup>.

La actividad mercantil iría en alza a la par del crecimiento de lo marítimo, como queda reflejado en el Catastro de Ensenada, efectuado en 1753, en el que aparecen amplios sectores de la población dedicados al comercio, tanto bajo la especificación de mercaderes "al por menor", como "al por mayor".

Según Dn. Ramón Maruri Villanueva, y de su observación de las declaraciones efectuadas en el Catastro, se distinguen ciertos estratos diferenciadores entre los comerciantes, estando en relación directa entre las categorías profesionales y el nivel de ingresos, existiendo una clara diferencia entre los representantes del pequeño comercio y los grandes comerciantes en razón de sus "ingresos fiscales" observados en el censo del catastro; "tomando los 5.000 reales como umbral inferior por encima del cual poder hablar de clase media desahogada". Sitúa Dn. Ramón Maruri, asimismo, como la élite de la burguesía mercantil, a aquellos cuyos ingresos anuales oscilaban entre los 6.000 y 7.000 reales, lo que correspondía a los

---

francesa en las escrituras efectuadas ante escribanos.  
Ibidem, Legs. 265, f. 180; 266, f. 79.

<sup>18</sup>Maruri Villanueva, R., Ob. cit. p. 50.

funcionarios y profesionales liberales, entonces bien retribuidos. Como ejemplo de estos comerciantes privilegiados, tanto económica como socialmente, cabe citar a Martín Darragorry<sup>19</sup>. 264

Como se puede apreciar en los estudios estadísticos efectuados, es a partir de la mitad del siglo cuando se van incrementando los movimientos portuarios y se comienza a remontar, en rápida carrera ascendente, la curva representativa de los mismos hacia el pico máximo descriptivo del techo secular del 92. La transformación de los comerciantes santanderinos sería claramente dirigida hacia donde los negocios apuntaban, y se convertirían en comerciantes de lo marítimo, transformándose los de mayor capacidad financiera en armadores. La expansión comercial afectaría directamente a las transformaciones sociales y físicas de la ciudad, convirtiéndola en una población en clara expansión urbanística y demográfica. La consolidación de la función económica asignada a Santander, culminaría en 1785 al crearse el Real Consulado del Mar; Santander se

---

<sup>19</sup>Apareció este notable comerciante repetidas veces relacionado en las escrituras notariales; así, por ejemplo, le vemos efectuando un contrato de compra de 2.000 fanegas de trigo con Antonio Navarrete (hijo del Comisario Ordenador de Marina Dn. Joaquín Navarrete), para su envío a Vigo en 1757. Ibidem, Leg. 210, f. 68.

Su hermano Simón, también participaría en el mundo del comercio, pero como capitán de la fragata francesa "La Loutarda", en la que le observamos partiendo de Santander con destino a Québec con carga de alhajas, dinero y diversos géneros, en 1759.

Ibidem, Leg. 265, ff. 26, 46, 206, 226.

convertiría en un espacio puente redistribuidor de mercancías nacionales, extranjeras y coloniales en todas direcciones, que la nueva clase social se encargaría de gestionar. 265

## 4.4.- CAPITANES Y TRIPULACIONES.

Sería esta otra clase social, integrante por méritos propios de la burguesía marítimo-mercantil, la que gestionaría los engranajes de lo marítimo desde a bordo, pieza importante e imprescindible, en si misma, del mecanismo gestor del tráfico marítimo. Serían, pues, los capitanes mercantes los auténticos gestores del fletamento y conocimiento de embarque marítimos, muchas veces encarnando en una misma persona la función de capitán de la nave, asumiendo las labores y responsabilidades derivadas de la contratación del personal<sup>20</sup>, gestionando el embarque de las cargas, depositando garantías personales en Fianzas de Patente<sup>21</sup> y otros documentos, interviniendo con total

---

<sup>20</sup>Se efectuó contrata de sueldos entre el capitán del bergantín "Ntra.Sra. de los Dolores", Dn. Pedro de la Hormaza, y su tripulación para rendir viaje hasta el puerto de San Cristóbal de La Habana, en el que se especifican las condiciones del contrato, como trabajos a efectuar a bordo, tiempo de embarque, sueldos a percibir, penas a las que se verían sometidos en caso de incumplimiento del contrato o deserción, y demás.

AHC, Protocolos, Leg. 319, ff. 12-12v.

<sup>21</sup>Mediante el compromiso contraído por el capitán al firmar la Real Patente, otorgó fianza con sus bienes por el valor del barco que mandaba para garantizar el cumplimiento de ella, "no pasando a mares prohibidos, no abusando de las facultades por ella recibidas, no hostilizando a bajeles de

autonomía en la venta y compra de cargas, e incluso disponiendo de ellas<sup>22</sup> para hacer frente a situaciones especiales en las que la falta de comunicación con sus armadores, les urgirían a salir de situaciones comprometidas. También embarcaban aquello, que bajo su responsabilidad y experiencia, estimaban como válido para completar el viaje de vuelta y no retornar así de vacío; es decir, asumieron, en un principio, no sólo las funciones de marinos, sino de consignatarios, armadores e incluso de cargadores en la mayoría de los casos. Con el paso del tiempo, de mediados de siglo en adelante, con la mejora de la situación económica, fue adquiriendo cada vez mayor incidencia la evolución del capitán a capitán-armador, es decir la del capitán que a la vez es dueño del barco que manda<sup>23</sup>, figura que con el transcurso del tiempo trascendería inevitablemente a situaciones de mayor compromiso económico, asentándose en tierra y desde allí gestionando con su experiencia el

267

---

potencias amigas, no practicando el contrabando y no recibiendo documentación igual de otra nación", entre otros requisitos.

Ibidem, Leg. 319, f. 11-11v.

<sup>22</sup>Año de 1718. El capitán del navío francés "San Pedro", Pedro Le Varon, con carga de azúcar dorada, afrontó los gastos de su estancia en el puerto de Santander mediante la venta de géneros de su carga, por no disponer de dinero para ello.

Ibidem, Leg. 181, f. 63.

<sup>23</sup>La fragata "La Humildad", de 300 tons. de porte, tenía como capitán y propietario a Dn. José de Vilasola, vecino y residente en Santander, y así lo manifestaba en el contrato de Fianza de Patente otorgada ante el escribano público Dn. Francisco Peredo Somonte en 1787, ante el viaje a efectuar a Veracruz.

Ibidem, Leg. 313, f. 12.

negocio marítimo como armadores. Con la evolución del siglo el capitán empezó a asumir las obligaciones de sus oficiales, efectuando guardias de mar<sup>24</sup>, debido a la reducción de la nómina de plantillas, lograda ésta por el perfeccionamiento y simplificación en las técnicas de maniobrabilidad a bordo, y que con el fin de abaratar costes, serían absorbidas por aquéllos. 268

En un principio la carrera náutica, hasta llegar al grado de capitán, estaba basada en la experiencia adquirida por años de navegación, muchas veces, en los primeros tiempos, la mayoría de los puestos fueron asumidos por militares de graduación, siendo entonces denominados en la mercante "de navío o de alto bordo"<sup>25</sup>.

Otro de los muchos logros que implicaría la erección del Consulado de Santander, hecho reiteradamente reclamado por armadores y profesionales del mar, sería la escuela de Náutica por la Real Orden del 25 de agosto de 1790 , institucionalizándose los estudios de náutica y contribuyendo notablemente a la consolidación del nivel

---

<sup>24</sup>En el referido bergantín "Ntra. Sra. de los Dolores", atracado en Santander, y a cuyo mando estaba el mencionado capitán Hormaza, figuraría éste como "capitán,maestre y primer piloto" en el contrato de sueldos otorgado el 25 de enero de 1793. Ibidem,Leg.319, ff.12-12v.

<sup>25</sup>Año de 1719.Protesta de Mar efectuada por el "capitán de alto bordo" Dn.Rodrigo de Torres al mando del navío "Ntra. Sra. de Guadalupe y San Antonio". Ibidem,Leg.168, f.219.

técnico de los profesionales del mar. La denominación de capitán, como persona que ejerce el mando del barco, el comandante en su versión militar en la Armada, variaba, lógicamente, en función del tamaño del barco; así a un costero, tipo patache, saetía o pinaza, no se le exigía sinó estar mandados por un patrón<sup>26</sup> mientras que en navegaciones de altura, debía de estar el puesto cubierto por un capitán con experiencia, como persona capaz de efectuar navegaciones de altura entre las colonias y la metrópoli.

269

Otra de las denominaciones usuales que se observa a menudo asumidas por los capitanes, era la de *maestre*, el equivalente a las funciones desarrolladas por los mayordomos en los barcos del siglo pasado y principios de éste, es decir, el *maestre* era la segunda persona de la embarcación y a la que correspondía el gobierno económico después del capitán<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup>3 de agosto de 1761. Contrato de Fletamento entre el patrón del patache "San Juan Bautista y Animas" que partió de Santander hacia Burdeos con carga descrita como de diferentes frutos y efectos.

Ibidem, Leg. 242, f. 28.

Póliza de Fletamento formalizada por el patrón del pingue "Santísima Trinidad", Bartolomé Mont.

Ibidem, Leg. 242, ff. 43, 44.

Póliza de Fletamento formalizada por el patrón de la saetía "San José", Pedro Julián.

Ibidem, Leg. 242, ff. 49, 50.

<sup>27</sup>O'Scanlan, T., *Diccionario marítimo español*. p. 349.

La apasionada vida de estos capitanes mercantes constituiría la otra cara de la gestión económica 270  
marítima, la gestión desde a bordo, tan importante en aquellos tiempos por su obligada autonomía, debida a la falta de comunicación, grandes distancias a recorrer, muchas veces con previsiones en el tiempo fuera de todo control. Estos hombres, verdaderos artífices de la gestión marítima, olvidados y no valorados, casi siempre, en su auténtica dimensión, contribuyeron con su habilidad y entrega al esplendor de la expansión mercantil de Santander en los tráficos colonialistas americanos de ultramar. Estos capitanes constituirían el principio de ilustres sagas de familias relacionadas con el mundo de la burguesía marítimo-mercantil local y que llegarían hasta los comienzos del presente siglo.

El estudio de los contratos de sueldos otorgados entre los capitanes y sus tripulaciones ante los escribanos públicos a lo largo del siglo, ha permitido poder establecer la tipología de las tripulaciones en los barcos mercantes; mediante este seguimiento se ha podido observar las funciones asignadas a cada persona con un destino determinado a bordo, sus sueldos, las condiciones del contrato, sus procedencias, y otros datos de carácter general. Se ha observado que el número de tripulantes a bordo variaba de acuerdo a la función asignada al barco, es decir, si operaba como mero mercante o mercante armado en

curso o habilitado para la guerra; o según fuese el modelo de éste, o el destino y viaje a efectuar. Así, de ello se deduce que no era igual el número de tripulantes para un barco preparado para rendir viaje a América, tipo bergantín<sup>28</sup> ( que venía utilizando una tripulación por término medio de 12 personas ), o para una fragata<sup>29</sup> ( sobre 15 ), o para otros que efectuasen viajes de cabotaje. El número de tripulantes aumentaba si el barco salía armado en curso<sup>30</sup> ,

271

---

<sup>28</sup>El capitán del bergantín "Los Tres Amigos", Dn. Mariano de Revilla, contrató sueldos con su tripulación en los siguientes términos :

cargo :	sueldo :
Piloto	12 pesos sencillos/mes.
Contra maestre	10 " "
Carpintero	11 " "
Cocinero	5,5 " "
5 Marineros	9 " " (cada uno)
Grumete	5 " "

El capitán efectuaría también funciones como de "segundo piloto con cargo de derrota". Se les entregó una mesada como anticipo.

AHC, Protocolos, Leg. 319, ff. 10-10v.

<sup>29</sup>La fragata "Bella Pastora", procedente de La Habana, atracó a los muelles santanderinos con una tripulación de 19 hombres. Nunes Díaz, Ob. cit. I, p. 275.

<sup>30</sup>El quechemarín "Neptuno" (a) "San Emeterio y Celedonio", del porte de 49 tons., salió armado en curso estando, según dice el contrato efectuado con su tripulación de "naturales de estos Reinos y Señoríos", "próximo a salir en curso contra los enemigos de la Corona". La tripulación y sueldos contratados por su capitán fueron los siguientes :

cargo :	sueldo :
2do. Capitán	28 pesos sencillos
Teniente y escribano	28 " "
Contra maestre	24 " "
6 los. Oficiales	16 " "
Calafate	15 " "
22 marineros	14 " "
9 grumetes	14 " "
pajes	7 " "

Como se puede observar, dada la función bélica asignada, el número de tripulantes es bastante superior del de un barco mercante normal, y sus sueldos también. En esta ocasión se les

Otras situaciones en que se incrementaba el número de tripulantes, eran aquellas en que se trataba de barcos negreros<sup>32</sup>, en que por la peligrosidad de los esclavos llevados en las bodegas y las frecuentes escaramuzas requerían un número mayor de hombres a bordo para su vigilancia y a menudo, rápidas maniobras. Otras situaciones, aunque no se hallaron demasiadas muestras, fueron aquéllas en las que se efectuaban viajes con pasaje<sup>33</sup>, o aquéllas en las que se transportaban prisioneros<sup>34</sup>.

---

adelantó media mesada como anticipo.

Ibidem, Leg. 333, ff. 31-32.

Saliendo los barcos bajo contrato de "Curso y Mercancias" no llevaban tan abundante tripulación, pero si notoriamente superior a un mercante en navegación normal.

"El Batidor", bergantín de 110 tons. con destino a La Guayra. Ibidem, Leg. 337, f. 19.

"El Volante", bergantín de 120 tons. con destino a Veracruz. Ibidem, Leg. 337, f. 35.

"La Flecha", bergantín con destino a Veracruz. Ibidem, Leg. 337, f. 77.

<sup>31</sup>Los tripulantes percibían una parte de la venta del buque capturado y de su mercancía, estipulándose dicha participación en el contrato de armamento y curso. Normalmente percibían los marineros una parte sobre el tercio valorado. El capitán se llevaba una doceava parte sobre dicho tercio a repartir.

"El Atrevido Montañés", armado en curso, capturó a la balandra americana "César", y el Tribunal de Marina lo declaró "buena presa".

Ibidem, Leg. 333, ff. 79-80.

<sup>32</sup>Coterillo del Río, R.M., Ob. cit. p. 52.

<sup>33</sup>Año de 1735. Navío "El Joven Guillermo", efectuó viaje a Amsterdam desde Santander con 10 pasajeros a bordo.

Ibidem, Leg. 203, ff. 123, 328.

<sup>34</sup>Bergantín "San Cristóbal", arribó a Santander procedente de La Habana con presos a bordo.

Ibidem, Leg. 851, ff. 290-291.

En lo que respecta a los contratos, cabe decir que normalmente se efectuaban por viaje rendido, es decir de ida y vuelta, aunque se les daba un anticipo a los tripulantes, sobre el sueldo contratado de dos mesadas, que estos dejarían en tierra a sus familias. También se otorgaban anticipos a la arribada a América "para proveerse de lo necesario" , aunque solía puntualizarse que "sin que en ningún tiempo, ni con motivo alguno, tengan derecho a pretender otra cosa...". Normalmente, los tripulantes, ante la incertidumbre del viaje a emprender, acostumbraban a dejar hecho poder general a sus familias para que en caso de muerte pudiesen éstas reclamar sus sueldos devengados y pertenencias<sup>35</sup>. En los Protocolos Notariales se han podido encontrar numerosas reclamaciones por ingresos devengados por falta de pago de sueldos de tripulantes, e incluso a veces de capitanes, lo cual no era usual, pues estos contrataban directamente sus honorarios y participaciones con los armadores<sup>36</sup>.

---

Viaje de un prisionero a Lisboa donde se pagaría su rescate, en el documento se relatan todas las incidencias. Ibidem, Leg. 211, f. 520.

<sup>35</sup>Año de 1761. Poderes otorgados por marineros antes de emprender viaje. Posteriormente la familia efectuaría reclamaciones por causa de sus muertes. Ibidem, Leg. 211, ff. 42, 62, 303, 477, 485.

<sup>36</sup>Documento de Carta de Pago efectuada en el año 62 debido a la falta de pago de la tripulación y capitán del navío "San Pedro". Ibidem, Leg. 211, f. 474.

Las condiciones a bordo de las tripulaciones eran duras y sometidas a fuerte disciplina, por lo que se les solía animar y estimular con diversos incentivos a base principalmente de gratificaciones económicas, o bien permitiéndoles el transporte, sin pagar ningún flete por ello, de ciertas cantidades de productos coloniales ( siempre en razón directa del cargo desempeñado a bordo ), embarcados por su cuenta para venderlos posteriormente en Santander u otro puerto, obteniendo así un claro beneficio; ello originaría, con frecuencia, problemas aduaneros<sup>37</sup>. 274

Los riesgos que tenían que soportar estos tripulantes, eran realmente altos, unos provenían del propio medio, contra el que habían de luchar a diario, y otros de los enemigos declarados o sin declarar. Los naufragios eran frecuentes<sup>38</sup>, y por ello las pérdidas de vidas humanas también.

---

<sup>37</sup>Denuncia por contrabando efectuada a la fragata "La Empresa" (sic), que atracó en los muelles santanderinos procedente de Filadelfia con carga de harina.  
Ibidem, Leg. 844, ff. 185-187.

<sup>38</sup>Año 28. Entró a desguace por averías sufridas en el casco el navío "Princesa Ana".  
Ibidem, Leg. 203, ff. 204, 437.

Año 53. Se relaciona el naufragio y pérdida de un barco que salió de Guarnizo hacia Santander.  
Ibidem, Leg. 209, f. 9.

Año 56. El barco "Ntra. Sra. la Digna, San Antonio y Animas" con carga procedente de Porto Novo, varó y naufragó en el puntal.  
Ibidem, Leg. 210, f. 168.

Año 59. Naufragio del navío "Ntra. Sra. del Rosario y San Antonio" en el abra del puntal.  
Ibidem, Leg. 265, ff. 122, 133, 301, 312.

No era fácil conseguir reclutar la marinería; en España ésta fue siempre más bien escasa, lo que repercutió directamente sobre su calidad, ésto se iría subsanando con el transcurso de los años, los acontecimientos socio-económicos y la evolución técnica. Básicamente las tripulaciones se nutrían de voluntarios profesionales, aunque hubo tiempos (indudablemente así ocurrió en el caso de la Armada), en que se reclutaba a las personas a la fuerza.

Estos factores, y otros de la vida social de la marinería se vieron formalizados y remediados en parte con la denominada "Matrícula de Mar"<sup>39</sup>, renovada en 1726 y ampliada por Ensenada en 1748, en la que se clasificaba e inscribían todos los hombres de mar, desde oficiales, contra maestres, calafates a marineros y cualquier persona con oficio a desempeñar a bordo. La evolución de la matrícula de hombres de mar en Santander variaría, según Zabala<sup>40</sup>, de 939 en 1759, a 1.074 en 1786, siguiendo el lógico incremento paralelamente al desarrollo marítimo económico acontecido en la capital montañesa.

Dadas las habituales averías sufridas por los barcos y cargas en ellos transportadas, los capitanes se

---

<sup>39</sup>Salas, J., *Historia de la matrícula del Mar*. p.180.

<sup>40</sup>Zabala, A., *Ob.cit.*, I, p.301.

veían con frecuencia obligados a efectuar Protestas de Mar ante los escribanos públicos en previsión de las posibles reclamaciones por averías que hubiera sufrido la carga transportada, generalmente muy susceptible de ser dañada aún por el simple embarque de agua sobre las escotillas de las bodegas<sup>41</sup>.

276

Las responsabilidades del capitán, como autoridad con mando total, lógicamente, eran grandes. El armador le tenía como su representante y a la vez como persona destinada a rentabilizar ese negocio a flote que era el barco<sup>42</sup>.

Las tripulaciones mercantes durante sus estancias en tierra serían las precursoras del servicio de prácticos, posteriormente institucionalizado, efectuando vigilancia desde promontorios y atalayas para salir, en competencia, a la busca de los barcos que pretendían arribar

---

<sup>41</sup> Extracto de una Protesta de Mar :

"Pareció el que dijo llamarse José Soneira, patrón de la embarcación "San Antonio y Animas", y, bajo juramento, que voluntariamente hizo en legal forma, dijo que teniéndola bien acondicionada y sana de quilla, costado y cubierta, tripulada y habilitada competentemente, fue fletado con carga de sardinas en el puerto de VillaJuan para conducir las a éste de Santander..."  
Ibidem, Leg. 237, ff. 33-34.

<sup>42</sup> Año 67. El capitán del navío inglés "Lamb", que con carga de bacalao de Terranova arribó a Santander, fue acusado criminalmente y embargada su carga.  
Ibidem, Leg. 287, f. 314.

<sup>43</sup>Año de 1705. Se pagó por el servicio de practica de un barco que entró en puerto "38 escudos de plata que son y proceden del lemanage que importó un navío francés que entró por pilotos en la ría de esta dicha villa..."  
Ibidem, Leg. 161, f. 28.

## 4.5.- ESCRIBANOS PUBLICOS Y DE MARINA.

La Institución Notarial de Santander, jurisdicción a la que se le asignó el número 54 según el Catastro de Ensenada, de gran tradición, tendría sus orígenes en el siglo XIII y desde entonces incidiría en la vida ciudadana estando presente y testimoniando los acontecimientos públicos y privados, haciéndoles constar documentalmente sobre todo a partir de la vocación archivística del reformismo borbónico, aunque la obligación de guardar las escrituras protocolizadas y encuadradas data de 1503<sup>44</sup>, cuya recopilación constituiría para la posterioridad las fuentes a donde acudir para el estudio y comprensión de entornos tales como el abordado sobre temas socio-económicos y de transporte marítimos, siempre presentes y forjadores de la sociedad dieciochesca santanderina.

La burocratización notarial es a tener en cuenta; se deduce por los pleitos originados en las siempre difíciles transferencias de las escribanías, que la

---

<sup>44</sup>Vaquerizo Gil, M., *Guía de Archivo Histórico Provincial de Santander*. p.33.

institución presentó en este siglo cierta decadencia, aunque tendiendo a institucionalizarse. Los términos de la prosa notarial específica son muchos y tienden, a su vez, al formulismo práctico. 279

La provincia quedaba distribuída a efectos administrativos de tal forma que un notario ( bien del número o real ), podía estar adjudicado a un pueblo, villa o valle determinado, abarcando siempre su jurisdicción.

La Real Resolución del 15 de abril de 1750 recopilaría los deberes y obligaciones para los escribanos numerarios y reales, que daría lugar a la definitiva Real Instrucción del 8 de noviembre de 1750, constando de 79 capítulos, donde quedaron reflejadas las leyes sobre derechos y obligaciones relativos a escribanos<sup>45</sup>.

El acceso a las escribanías de oficio del número de la ciudad de Santander normalmente se efectuaba por herencia y con frecuencia quedaba arrendada por sus titulares a otros escribanos<sup>46</sup>. La admisión de los nuevos escribanos se realizaba mediante examen, el cumplimiento de ciertos requisitos personales y el conocimiento de las diversas fuentes legales al respecto, casi siempre por medio

---

<sup>45</sup>Blasco Martínez, R.M., *Una aproximación a la Institución Notarial de Cantabria*. p.23.

<sup>46</sup>Blasco Martínez, R.M., *Ob.cit.* pp.113,119.

de la experiencia, pues trabajarían como amanuenses en las notarías existentes. Los notarios numerarios dependían directamente del Ayuntamiento, aunque el real título podía abarcar también otras especialidades, como las dependientes del Juzgado de Marina, que constituían los escribanos públicos con despacho del Director General de la Armada y atendían las operaciones contractuales entre el ente público, en este caso el tribunal representado en la capital santanderina<sup>47</sup>, y los comerciantes del ramo, pasando entonces a ser conceptuados como escribanos de Marina<sup>48</sup>, integrados en el cuerpo según las Ordenanzas de Escribanos de Marina. Se distinguen también en su clasificación especialidades de Aduanas, millones y demás rentas de la ciudad entre otros. Aunque hay referencias a la posesión de las cinco escribanías del número de Santander<sup>49</sup> en el año de 1758, " en 1799, a las puertas del nuevo siglo, no se ha resuelto el tema de las escribanías del número, y de nuevo la ciudad de Santander se ratifica para hacer valer su derecho a desempeñarlas"<sup>50</sup>, la ampliación de éstas y sus sucesiones

---

<sup>47</sup>O'Scanlan, T., *Diccionario Marítimo Español*. p.256.

<sup>48</sup>De unos y otros se obtuvo información específica. Los de Marina aportaron datos que se extrajeron de escrituras tipo a Protestas de Mar, Fletamentos, Fianzas, etc. De los escribanos públicos, no conceptuados como de Marina, se pudo obtener información de testimonios asentados en Poderes, Ventas, Requerimientos, etc.

<sup>49</sup>AMS, Actas 2164, ff.49-50v.

<sup>50</sup>Blasco Martínez, R.M., *Ob.cit.* p.125.

El número de escribanos públicos consultado en esta investigación fue la totalidad de los habilitados en la capital montañesa y valle de Camargo durante todo el siglo XVIII; estos últimos, tal como se señaló previamente, por su relación con el Real Astillero de Guarnizo situado en la vertiente sur de la bahía. En lo que respecta a los documentos por ellos elaborados, hay que hacer constar que se detecta una falta de precisión en la esperada fidedigna redacción de los escribanos, que ha habido que paliar con un laborioso trabajo comparativo y a veces de lógica deducción. Esto se ha podido constatar en la definición de las embarcaciones ya que en muchas ocasiones se conformaban con describirlas como "navíos" genéricamente, o castellanizando los nombres que, probablemente, les dictaban en otros idiomas<sup>51</sup>, o asignando a un mismo barco tipologías distintas<sup>52</sup>. Pero también en la descripción de las cargas

---

<sup>51</sup>Ejemplo de ello, entre otros muchos, es el puerto de Havre de Grace, en Terranova, encontrado como Ave de Gracia.

AHC, Protocolos, Leg. 247, f. 17.

O el modelo de barco "goleta", en inglés *scooner* y transcrito como "escona" por el escribano.

Ibidem, Leg. 336, f. 126.

<sup>52</sup>"El Angel" (a) "Pájaro Marino", encontrado como paquebote :  
Ibidem, Leg. 318, f. 40:

Y luego tratado como bergantín :

Ibidem, Leg. 319, f. 47.

O, el bergantín "La Moza" que se encuentra así descrito en :  
Ibidem, Leg. 138, f. 43.

Y luego tratado como fragata:

Ibidem, Leg. 318, f. 58.

embarcadas, utilizando formulismos notariales como el de "diferentes frutos y efectos", ante la tesitura de evitar una larga y detallada descripción; e incluso en la definición de los puertos de destino, como por ejemplo el siguiente, "La Habana y demás de libre comercio"<sup>53</sup>, dentro de la repetitiva jerga notarial, aunque en este caso concreto podría tratarse de que no se supiese con certeza los siguientes puertos a recalar. Hay que tener en cuenta que, aunque esto sucediese, los escribanos eran representativos y dejaron testimonio de una clase dominante, acaparadora y controladora de la escritura, que en ningún momento fue de dominio público; la tradición se comunicaba oralmente, "donde el dominio del sistema gráfico confiere una posición privilegiada"<sup>54</sup>, lo que nos hace valorar lo hallado, pues aunque con algunos defectos de forma, lo que hay es lo único válido y posible de obtener; la observación de las firmas en los diversos documentos nos da idea de las dificultades de las clases menos favorecidas en su escritura, así como la soltura y brillantez de las menos, por número, privilegiadas.

Las primeras escrituras impresas aparecidas dentro de la masa documental consultada se sitúan en el año 1776, legajo 214.

---

<sup>53</sup>Entre otros varios. Ibidem, Leg. 259, f. 42.

<sup>54</sup>Blasco Martínez, R.M., Ob. cit. p. 152.

No se quiere terminar este apartado relativo a los escribanos sin hacer una relación completa de los existentes en los Municipios de Santander y Camargo:

Las escribanías del número en la ciudad de Santander fueron cinco, quedando distribuida la sucesión de los escribanos consultados en las mismas como sigue<sup>55</sup> :

Escribanía número 1 :

Antonio de Cacho Pámanes ( 1700-1714)

Francisco Ignacio de Rubayo (1714)

José de Posadas (1717-1720)

Manuel Antonio Ibáñez Concha (1720-1752)

Francisco Antonio de Bustamante Nozaleda (1744-1759)

Juan Antonio de Cortiguera (1758-1773)

Pedro Fernández Nieto (1793-1800)

Escribanía número 2 :

Antonio Ibáñez Concha (1700-1704)

Diego Ibáñez Concha (1701,1705-1736)

Manuel Antonio Ibáñez Concha (1719-1752)

Juan Luis de las Cavadas (1762-1796)

---

<sup>55</sup>Blasco Martínez, R.M., Ob.cit. pp.132-143.

## Escribanía número 3 :

Rodrigo de Verdad (1700-1718)

José Antonio Nieto Vela (1754-59,68-71,79,85,88-90,  
93,98)

José Nieto Rivero (1784-1795,97,99)

Juan Santos de Cabanzo (1795-1800)

## Escribanía número 4 :

Francisco Ignacio de Rubayo (1700-1739)

Juan Antonio Somonte (1733-1779)

Manuel de Bao Diego (1741-1750)

Vicente Pontones y Lastras (1749,51-77)

Justo José de la Peña Hondal (1780-1800)

## Escribanía número 5 :

Rodrigo de Verdad (1700-1720)

José Antonio Ibáñez Concha (1720-1740)

Antonio Somonte (1752,53,55-84)

Francisco Peredo Somonte (1780-1800)

Nómina de escribanos consultados en Camargo ( jurisdicción número 10 según el Catastro de Ensenada) :

Alonso González Castañón

Antonio de la Torre Herrera

Francisco José Fernández

Luis Fernández Herrera

Antonio de la Puente

Frcco. de la Puente Herrera

Juan Antonio de Agüero

Manuel de Bao y Diego

#### 4.6.- TRABAJADORES PORTUARIOS.

Los trabajadores portuarios, los hoy en día conocidos como estibadores, constituyeron una nueva clase social que evolucionó desde la prácticamente inexistencia hasta la especialización a tenor de la evolución de los acontecimientos marítimo-mercantiles. Este sector de la sociedad, vinculado a los muelles santanderinos, se contrataba a medida que las necesidades de cualquier barco atracado en el puerto obligase a incorporar a sus propios medios mayor cantidad de mano de obra para las labores de carga o descarga; ésta se efectuaba a base de remover la diversidad de cajones, sacos y fardería empleando un gran contingente de medios humanos sin cualificar, con una aportación numerosa de elemento femenino y de jóvenes, niños incluso, controlados por contramestres y disponiendo, como únicos medios mecánicos, de puntales aparejados a partir de los medios existentes a bordo, la mayoría de las veces con las vergas de la arboladura, las que transformadas en puntales ayudaban a las labores de carga o descarga desde o hacia las bodegas; estos puntales, aunque facilitaban las labores, necesitaban también de medios humanos, hoy inimaginables, a fin de mo-

Normalmente estos trabajadores alternaban las tareas agrícolas y de pesca con las de estibadores, trabajo al que estaban atentos, pues se contrataban según llegaban los barcos y a los primeros portuarios que estuviesen en disposición; de esta forma conseguían el dinero necesario para su subsistencia de acuerdo a su forma de vivir, ya que la agricultura y pesca eran la base de su sustento, y el trabajo portuario en mercantes la única entrada de dinero para conseguir los medios con que adquirir el resto de las necesidades de la vida diaria. Esta profesión, en un principio ocasional, esperada con ansiedad por las clases menos favorecidas y necesitadas, evolucionó con el transcurso del siglo, ya en la época del Consulado, a contratados como trabajadores portuarios, siempre pendientes de que hubiese barcos que cargar o descargar para percibir a cambio el salario, sin derechos de ninguna clase. La mayor parte del contingente humano empleado en estas tareas lo constituirían marineros retirados, gente dedicada al sector agropecuario y sobre todo mujeres y jóvenes.

## 4.7.- ARRIEROS Y CARROMATEROS: TRANSPORTISTAS.

Aunque, tal como se expuso anteriormente, siempre existió comunicación con el interior a pesar de las dificultades orográficas, fue a partir de mediados del setecientos cuando la repercusión del desarrollo socio político nacional (en el caso santanderino debido al desarrollo marítimo-mercantil), se incidiese directamente sobre la demanda del aumento del transporte terrestre, comunicación íntimamente ligada al servicio del puerto santanderino en el intercambio con el interior, y que se iría transformando de un transporte de herradura a carreteril a medida que las condiciones y mejoras de los caminos iban permitiendo la evolución de un servicio a otro. Primeramente, este transporte, basado en la fuerza de tracción animal<sup>56</sup>, con caminos en muy mal estado, a veces intransitables, pudo cumplir a duras penas con el compromiso del intercambio entre la Meseta y el puerto de las montañas de Burgos<sup>57</sup>, cuya comunicación estaba restringida en la

---

<sup>56</sup> Ringrose, R.D., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. p.17.

<sup>57</sup> Se cita así repetidamente en los asientos notariales de la primera mitad de siglo.

práctica a los meses del año menos duros, pues las condiciones climáticas de la barrera montañosa cantábrica la 289 impedían para otros y supeditaban a éstos.

Los animales empleados en un principio para este transporte, en que la carga iba a sus lomos eran, básicamente, mulas y asnos, seguidos a mayor distancia de los caballos, pues su capacidad de aguante de peso y a la marcha era muy inferior, su mantenimiento más costoso e incluso apoyada su restricción por la Corona a fin de reservarle únicamente para fines militares<sup>58</sup>. La capacidad de carga de estas monturas oscilaba según su tamaño, llegando a cargar las más grandes entre 90 y 130 Kilogramos, y las pequeñas sobre los 45 y 90. No obstante, este tipo de transporte estuvo siempre condicionado al tipo de recorrido, lo accidentado del viaje y el tiempo atmosférico encontrado.

El transporte a lomos de animales dió paso al carreteril; los tipos de carros utilizados variaban desde los pequeños hasta los de gran tamaño. En el transporte de mercancías a largas distancias, como sería el sostenido entre Castilla y Santander, los sistemas más utilizados fueron las carretas y las galeras; éstas eran tiradas por

---

AHC, Protocolos, Leg. 157, f. 60, año 1710.

<sup>58</sup>El anteriormente citado autor hace referencia a un decreto de 1709 en el que se hace hincapié a disposiciones reales prohibiendo el uso del caballo.

Ringrose, R.D., Ob. cit, p. 61.

cuatro mulas, y eran capaces de llevar cargas de hasta 1000 Kilogramos. Este modelo estaba construido a base de una gran planchada de madera, sostenida por dos o cuatro ruedas sin suspensión, sobre la que se colocaba voluminosamente la carga, y de la que colgaba una red por debajo de su fondo, con el fin de aprovecharla para llevar más carga. 290

El otro medio alternativo de transporte carreteril estaba formado por carretas, su fuerza motriz eran los bueyes<sup>59</sup> enyugados a ellas y su capacidad de carga, inferior, llegaría hasta la media tonelada. El buey desplazaría a la mula en este sistema a segundo lugar; fue pues, la carreta tirada por bueyes, la representativa del transporte carreteril en su enlace desde Reinosa con Santander, es decir, de toda la parte montañosa del trayecto. Con la mejora del Camino Real de Reinosa, el uncido de bueyes se iría sustituyendo por el de mulas, conservándose, sin embargo, para el transporte de trigo, material de construcción, grandes bloques de piedra, carbón vegetal para las ferrerías, y el imprescindible acarreo de maderas<sup>60</sup> para

---

<sup>59</sup>Serían precisamente las tierras cántabras las encargadas de suministrar estos animales a los carromateros, así como de facilitar en diversos puntos del viaje yuntas de refresco para poder seguir el difícil camino del norte.

<sup>60</sup>Contrato de asiento para el apronto de maderas para la construcción de cuatro navíos, otorgado por el asentista Dn. Juan Bautista Donestebe y el maestro arquitecto Dn. Marcos Vierna Pellón en 1747 ante el Comisario Ordenador de Marina Dn. Jacinto Navarrete, dice en el punto número cinco del pliego de condiciones que : " el transporte de las maderas hasta los riberos como también los carros y bueyes que hayan menester pagando todo puntualmente a los precios

la construcción naval por los difíciles senderos y caminos regionales que comunicaban los centros de corta en los montes cántabros con los diversos puertos de embarque, ya vistos anteriormente, para su envío a los arsenales. Era frecuente que se formasen grandes colas de carretas, compuestas de hasta cerca de cien unidades. 291

Los transportistas podían incluirse en dos grandes grupos esencialmente diferenciados<sup>61</sup>: los que se dedicaban al transporte como medio de vida y negocio, y los que aprovechando épocas del año menos productivas en la agricultura, empleaban sus animales en dicho cometido a fin de mejorar sus pobres economías. Estos trabajadores, de tipo estacional, entrarían en competencia con los profesionales, lo que influiría en los precios hasta avanzado el siglo, en que las mejoras de las comunicaciones, paralelas al desarrollo comercial, harían que fuese rentable dedicarse exclusivamente a dicho trabajo como medio único de subsistencia.

El servicio de carreteros, incluido el profesional, estaba mediatizado a las estaciones del año;

---

corrientes...".

AHC, Protocolos, Leg. 197, ff. 300-304.

<sup>61</sup> Como señala Santos Madrazo en su trabajo, se podían dividir en dos grupos sustanciales, transportistas estacionales y transportistas profesionales.

Santos Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850* pp. 424-440.

"un suministro de transporte tan irregular, era adecuado para las necesidades de una economía de subsistencia, pero insuficiente para actividades productivas más avanzadas"<sup>62</sup>. Otra característica de este transporte arrieril o carreteril fue que propició el inicio del transporte de viajeros en sus propias caballerías, viajes que contrataban los transportistas alquilando alguno de sus animales más jóvenes, que se llevaban a fin de que fuesen aprendiendo costumbres y caminos, para que el pasajero fuese montado a sus lomos acompañando a la expedición, o cobrando su coste por arrobas, como si de mercancía se tratase<sup>63</sup> y subidos en los carros acomodados entre la mercancía.

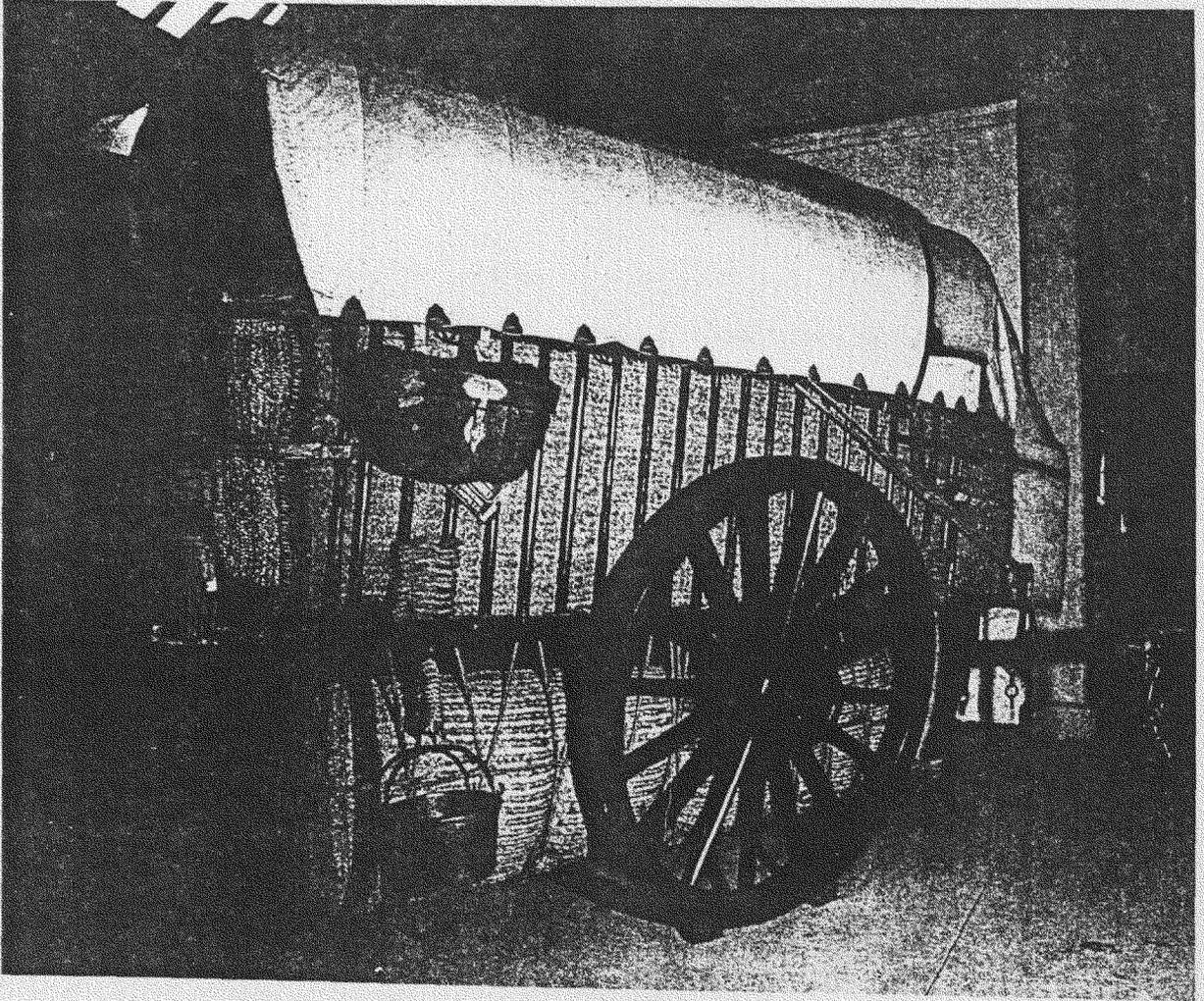
Tan elevado número de animales estuvo dedicado al transporte, que hizo que este gremio de transportistas se enfrentase con la Mesta en su demanda de pastos para alimentarles, saliendo los monarcas, sobre todo Carlos III (deseoso de acabar con los tradicionales privilegios de los mesteros), en su favor, autorizando se aprovecharan los pastos comunales para tal fin.

Según Recuero, "el parque de carruajes de transporte se debía aproximar a las 100.000 unidades hacia 1800".

---

<sup>62</sup>Ringrose, R.D., Ob.cit.p.70.

<sup>63</sup>Recuero, A., "De la herradura a la rueda". *Las obras públicas en el XVIII*.p.80.



Galera para el transporte carreteril.  
(Museo de carruajes de Barcelona)