

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

LAS RUTAS DEL TRANSPORTE MARITIMO : DEL
CABOTAJE A LA NAVEGACION DE ALTURA
INTERCONTINENTAL.

5.- LAS RUTAS DEL TRANSPORTE MARITIMO : DEL
CABOTAJE A LA NAVEGACION DE ALTURA
INTERCONTINENTAL.

La complejidad de destinos y puertos de carga y descarga, la gran diversidad de zonas terrestres estudiadas, a las que los barcos, desde o hacia Santander, fueron enviados en su quehacer marítimo-comercial, obligan a abordar esta pluralidad de lugares bajo agrupaciones geográficas que, a su vez, permitan establecer una serie de rutas asignadas a este transporte para su mejor coordinación y estudio, y que las fuentes consultadas han permitido obtener. De esta forma, y de acuerdo a las premisas establecidas, el tráfico ha quedado distribuido en las siguientes rutas, postestablecidas al vaciado de las fuentes:

1a. RUTA DE CABOTAJE :

Asignada al tráfico marítimo entre Santander y el resto de la península más posesiones insulares.

2a. RUTA EUROPEA :

Asignada a la comunicación marítimo comercial entre Santander y el resto del continente europeo.

296

3a. RUTA DE TIERRA FIRME CONTINENTAL :

Asignada al tráfico marítimo entre Santander y todo el continente americano. En su necesario desglose se han distinguido, a su vez, las siguientes zonas: Terranova, Canadá, EE.UU. y Sudamérica, incluyendo esta última al resto de los puertos del continente americano.

4a. RUTA A ISLAS DE BARLOVENTO Y CARIBE :

Asignada al tráfico marítimo entre Santander y la zona insular colonial americana.

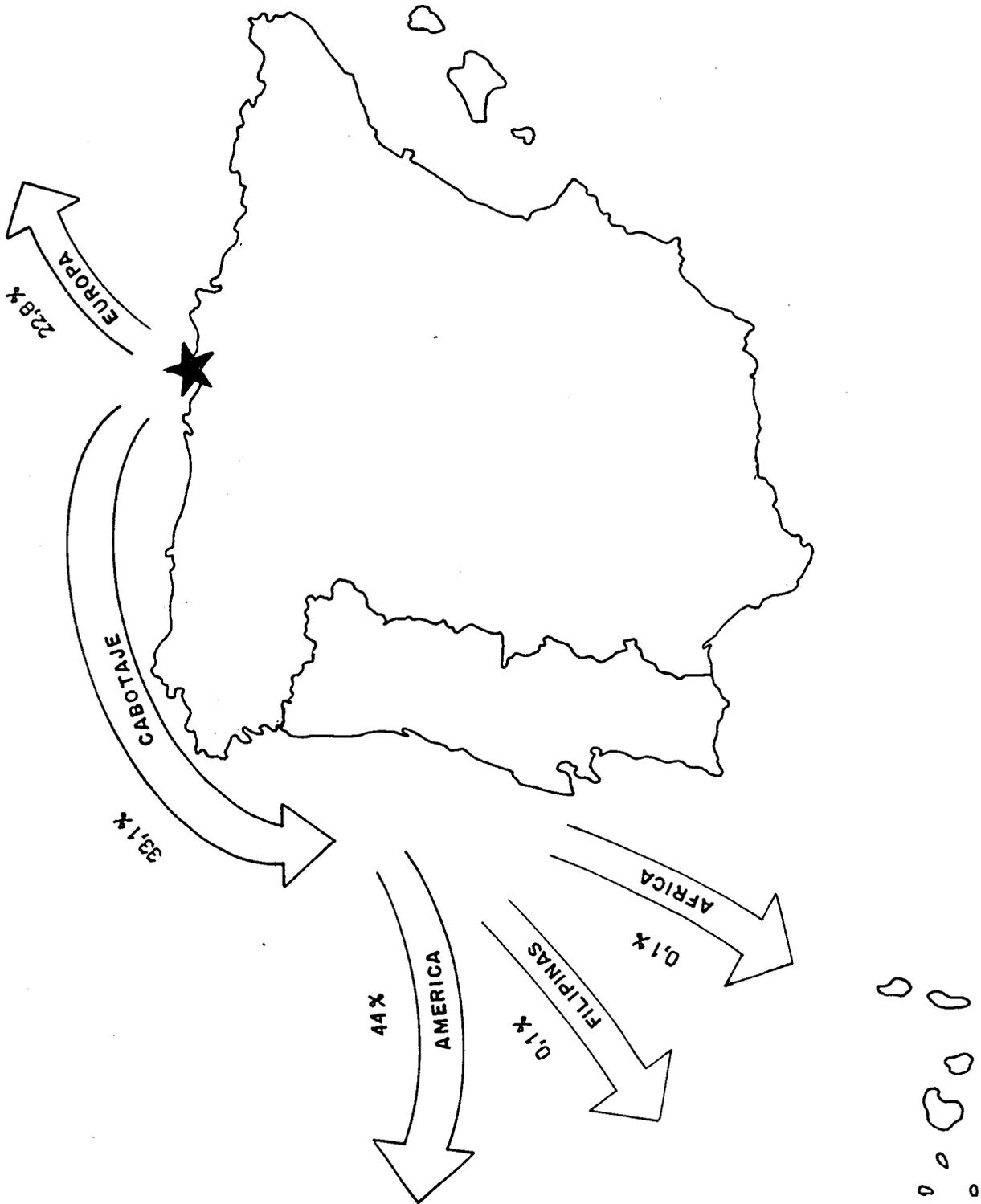
5a. RUTA A AFRICA :

Asignada al tráfico con ese continente y de escasa respuesta en las fuentes consultadas.

6a. RUTA A FILIPINAS:

Asignada al tráfico con estas posesiones españolas y de escasa respuesta en las fuentes consultadas.

RUTAS "DEL TRANSPORTE MARITIMO"



El grado de respuesta obtenido de las fuentes consultadas sobre puertos de carga y descarga fue amplio, y se verá en el tratamiento individualizado que se hace a cada ruta en su desglose. 298

Los datos procesados en hoja electrónica para la confección de los gráficos, y extraídos de las fuentes señaladas, son los mostrados a continuación :

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	CABOTAJE	EUROPA	TIERRA FIRME CONTINENTAL	ISLAS DE BARLOVENTO Y CARIBE
1710	4	10	0	1
1720	3	10	1	5
1730	3	12	13	1
1740	16	27	5	1
1750	38	39	5	4
1760	58	87	11	6
1770	160	83	17	15
1780	68	51	46	55
1790	62	33	162	154
1800	127	20	106	108
TOTAL	539	372	366	350

DECADAS	AFRICA	FILIPINAS	Σ
1710	0	0	14
1720	0	0	19
1730	0	0	34
1740	0	0	51
1750	0	0	71
1760	0	0	160
1770	0	1	278
1780	0	0	226
1790	0	0	415
1800	1	0	361
TOTAL	1	1	1.629

El siguiente cuadro nos muestra el porcentaje hallado para cada ruta asignada sobre el tráfico total.

299

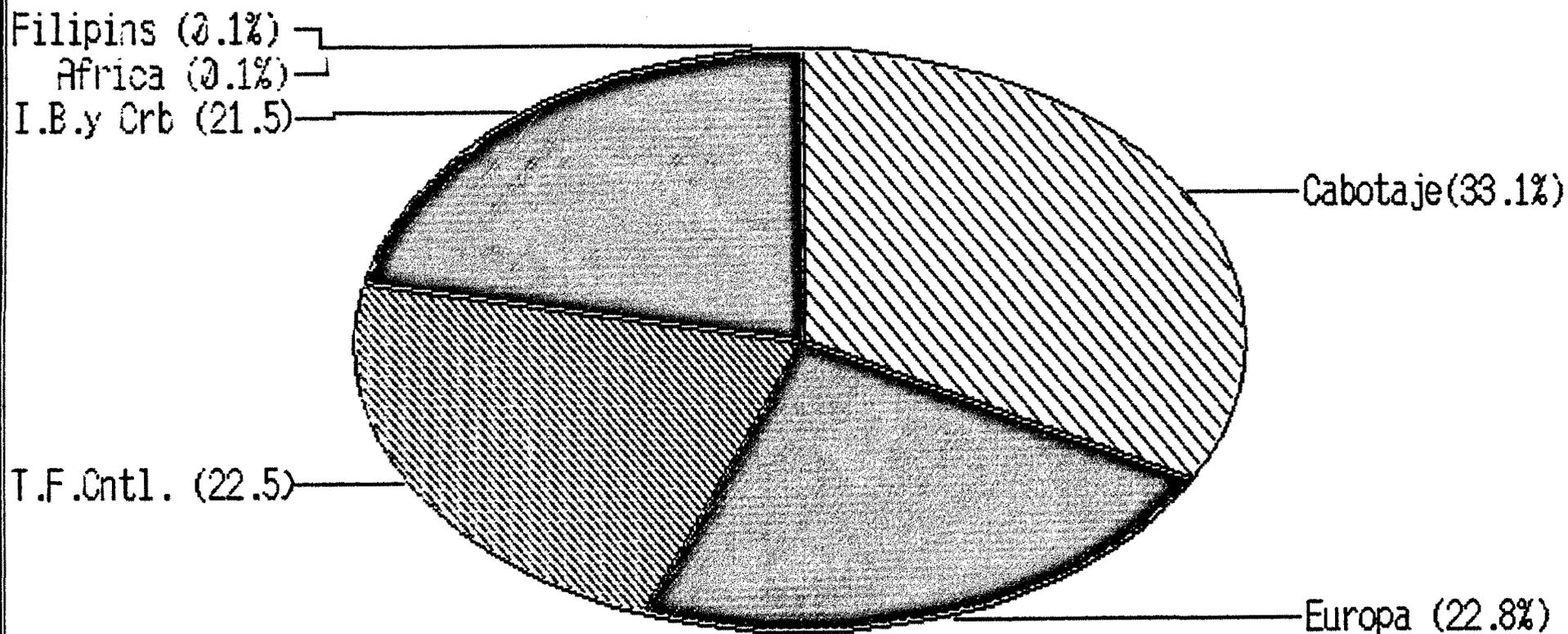
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO MARITIMO POR RUTAS	%
CABOTAJE	33,1
EUROPA	22,8
TIERRA FIRME CONTINENTAL	22,5
ISLAS BARLOVENTO Y CARIBE	21,5
OTRAS	0,2
TOTAL	100 %

Se observa que el tráfico movido bajo la denominación de Cabotaje, absorbe el 33,1 % del total del movimiento portuario de la muestra abordada, convirtiendo a éste como el más representativo del tráfico marítimo mercante y como actividad principal dentro del conjunto del quehacer portuario durante el siglo considerado, mostrando una notable presencia en todas las décadas, siendo más representativas en las intermedias y en alza con el fin del siglo. Le sigue en importancia el sostenido con el resto de los países europeos, acreditándose con un grado de respuesta del 22,8 % sobre el conjunto investigado. A continuación se posiciona el mantenido con los puertos del continente americano, seguido del tráfico comercial con la zona insular americana.

Se muestra también y seguido a los gráficos ya comentados, la evolución del tráfico, ahora individualmente, y para cada ruta más significativa, bajo el

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO MARITIMO POR RUTAS

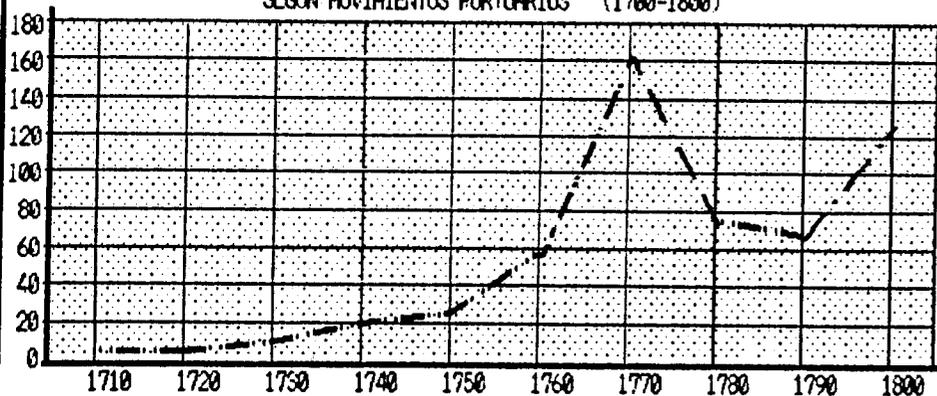
SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



EVOLUCION DEL TRAFICO MARITIMO SEGUN LAS PRINCIPALES RUTAS

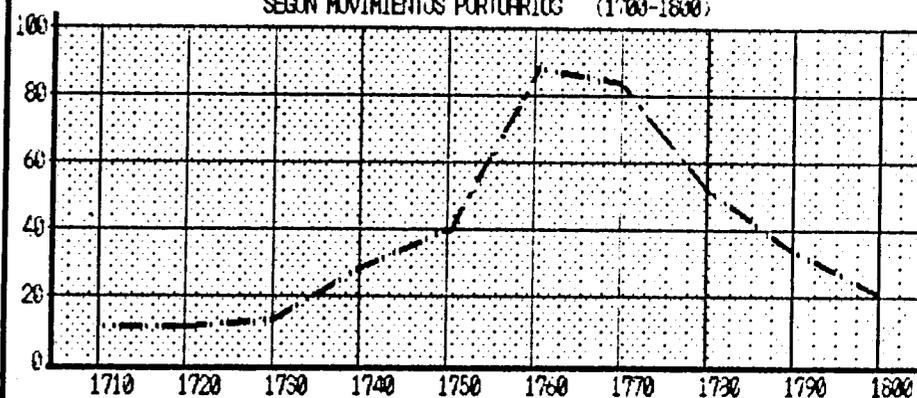
EVOLUCION DEL TRAFICO DE " CABOTAJE "

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



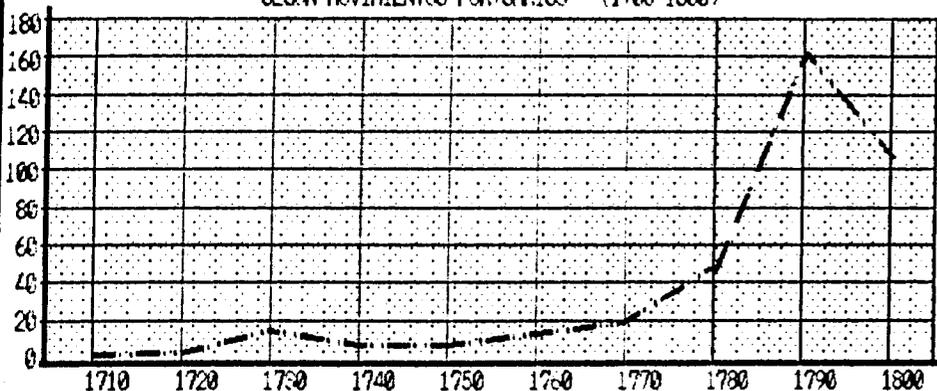
EVOLUCION DEL TRAFICO CON " EUROPA "

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



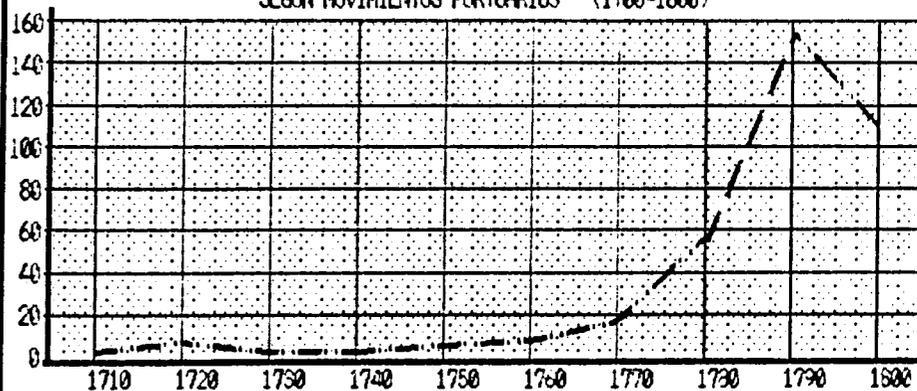
EVOLUCION DEL TRAFICO CON " TIERRA FIRME CONTINENTAL "

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



EVOLUCION DEL TRAFICO CON " ISLAS DE BARLOVENTO Y CARIBE "

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



Ha sido muy valiosa la lectura y estudio de las relaciones de cargas registradas en diversos documentos notariales transportadas a distintos puertos y regiones, pues de su análisis se ha podido deducir, asimismo, rutas y puertos receptores y cargadores implicados en el negocio marítimo-comercial.

Ejemplo de ello, entre gran número de datos es la Fianza de Tornaguía¹ dada por Dn. Juan de Mérida, capitán de la fragata "La Purísima Concepción", ante el notario Dn. Antonio Somonte, y en la que se describe la carga transportada y los puertos de procedencia y destino ; así dice, se transportaba a su bordo :

<u>DESCRIPCION DE LA CARGA</u>	<u>PROCEDENCIA</u>
Paños	de Rusia
Harina	de Filadelfia
15 fardos con 120 pieza de ruanes(sic)	de Sajonia
144 sombreros	de París
125 piezas de tela	de Bretaña
hachas y goznes	de Vizcaya
1 fardo con 3 piezas de terdiz(sic)	de Hamburgo
1 cajón con 36 sombreros de lana de vicuña	de Francia

¹AHC, Protocolos, Leg. 257, ff. 95-96.

La escasez de estudios que hayan tratado estos temas², la casi siempre globalidad a escala nacional³ del contenido de los existentes, o la puntualidad de algunos a regiones cercanas, pero distintas de la investigada, como Vizcaya⁴, junto al tratamiento del siglo en su totalidad en la presente investigación, con datos inéditos procedentes de las fuentes señaladas, harán que el estudio abordado dé resultados suficientemente eficientes, representativos y complementarios de los ya existentes.

A continuación se hace un análisis detallado de cada una de las rutas enunciadas.

²Barreda y Ferrer de la Vega, F., *Comercio marítimo entre los EE.UU. y Santander (1778-1829)*. Santander, 1950.

La marina cántabra, desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela. II, Santander, 1968.

Cuesta Fernández, R., *Población, producción e intercambios comerciales en la ciudad de Santander (1753-1808)*. Santander, 1975.

Martínez Vara, T., *Santander de villa a ciudad (un siglo de esplendor y crisis)*. Santander, 1983.

Rodríguez Fernández, A., "El comercio con América a través del puerto de Santander. (1795-1800)" *Santander y el Nuevo Mundo*. pp. 371-402, Santander, 1978.

VV.AA. *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. Madrid, 1986.

³Kamen, H., *La guerra de Sucesión en España*. Barcelona, 1974.

Vázquez de Prada, V., "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*. XXV, pp. 197-241, 1968.

⁴Zabala Uriarte, A., *El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*. I y II, Zarauz, 1983.

"Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII", *Anuario de Juan de la Cosa*. II, (1978), pp. 25-57.

5.1.- CABOTAJE.

Como ha quedado visto anteriormente, este tráfico marítimo fue a lo largo de estos cien años el más significativo en lo que a movimientos portuarios se refiere; no se puede olvidar que el mar era, como ya se ha apuntado, y sobre todo en los inicios del siglo, la casi única vía de comunicación para el intercambio comercial, y que Santander actuaría, con el transcurso de los acontecimientos descritos en su promoción comercial, primordialmente como foco redistribuidor de los productos coloniales provenientes de las Indias, o como concentrador de los manufacturados, en su salida hacia ellas, en los años que hicieron del tráfico marítimo, en general, este movimiento portuario más significativo.

A diferencia de los demás tráficos, y como consecuencia de la ausencia de mayor información de otras fuentes⁵ que la utilizada básicamente en este trabajo, como

⁵La fuente más cercana al planteamiento de este trabajo es la señalada a continuación, pero como todo lo hasta ahora existente no recopila toda la centuria, y se basa más en lo acontecido en Euskadi; básicamente utiliza datos del Archivo

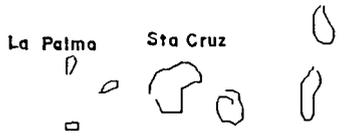
son los Protocolos Notariales, se ha tratado y conceptuado como tal tráfico de cabotaje a áquel que promovió movimientos portuarios cuyo destino o partida fue el puerto de Santander, y cuyos puntos de origen o recepción fueron también cualquier puerto español, bien peninsular o insular. Por tanto, quedan incluidas en esta ruta tanto aquellas embarcaciones que por sus características se dedicaban al tráfico de cabotaje, como aquéllas otras especializadas en navegación de altura pero que por motivos impuestos por su flete se vieron obligadas a efectuar este cabotaje, ya fuera por distribuir la carga traída del Nuevo Mundo⁶ o por recopilarla de varios puertos, arribando a Santander antes de emprender el salto al otro lado del Atlántico.

305

del Municipio de Bilbao.

Zabala Uriarte, A., "Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII", *Anuario de Juan de la Cosa*, II, pp. 24-57.

⁶En este sentido se puede señalar como el navío francés "Jacob", proveniente de Sto. Domingo con carga de azúcar, añil y café descarga a varios pataches abarloados, que luego procederían a Bilbao para su recepción y descarga. AHC, Protocolos, Leg. 208, f. 133.



RUTA "CABOTAJE"

Los movimientos portuarios identificadores de este tráfico son los referenciados a continuación en su tratamiento global, y que veremos asignados a cada región, posteriormente, en su desglose :

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	GALICIA	P. VASCO	ANDALUCIA	ASTURIAS	CATALUÑA
1710	1	2	0	1	0
1720	0	1	2	0	0
1730	0	2	1	0	0
1740	6	4	6	0	0
1750	12	12	3	1	0
1760	25	15	12	1	5
1770	87	24	42	4	2
1780	31	15	14	2	2
1790	22	17	7	5	8
1800	68	37	10	12	0
TOTAL	252	129	97	26	17

DECADAS	LEVANTE	CANARIAS	Σ
1710	0	0	4
1720	0	0	3
1730	0	0	3
1740	0	0	16
1750	10	0	38
1760	0	0	58
1770	1	0	160
1780	0	4	68
1790	1	2	62
1800	0	0	127
TOTAL	12	6	539

es como sigue:

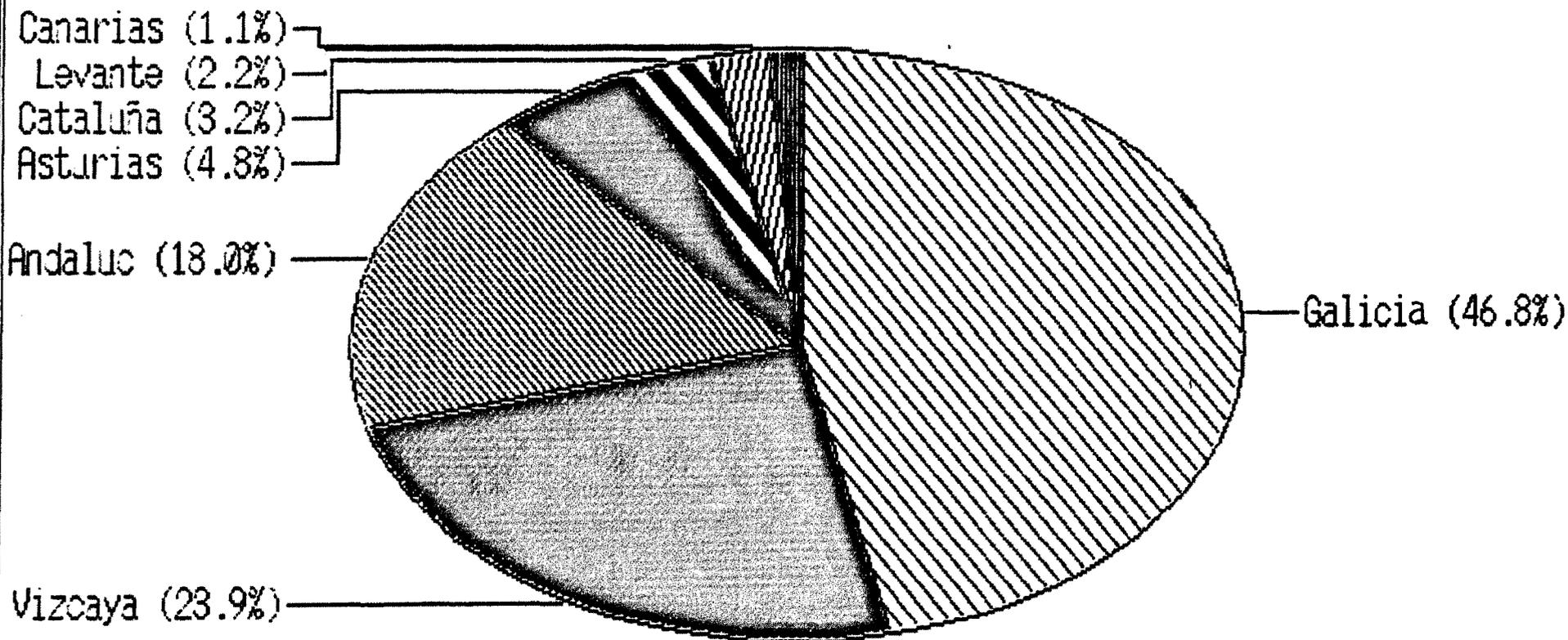
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO MARITIMO DE CABOTAJE	%
GALICIA	46,8
PAIS VASCO	23,9
ANDALUCIA	18,0
ASTURIAS	4,8
CATALUÑA	3,2
LEVANTE	2,2
CANARIAS	1,1
TOTAL	100 %

Del estudio comparativo de los valores determinantes obtenidos para cada ruta, se han podido deducir los mostrados en el cuadro adjunto, con lo que se aprecia que el grado de respuesta más representativo de la muestra, y por tanto la que se acredita como actividad principal en el sector, ha quedado asignada al sostenido con Galicia con un 46,8 % sobre el total de tráfico de cabotaje habido entre esa región y el puerto de Santander; le sigue en importancia el mantenido con el País Vasco con un 23,9 % sobre la muestra abordada. A mayor distancia se posiciona el cabotaje con los puertos de Andalucía con un 18,0 %, que se abordará conjuntamente con todo el litoral mediterráneo bajo el título "Andalucía y Mediterráneo", acaparando entonces un 23,4 % de la muestra.

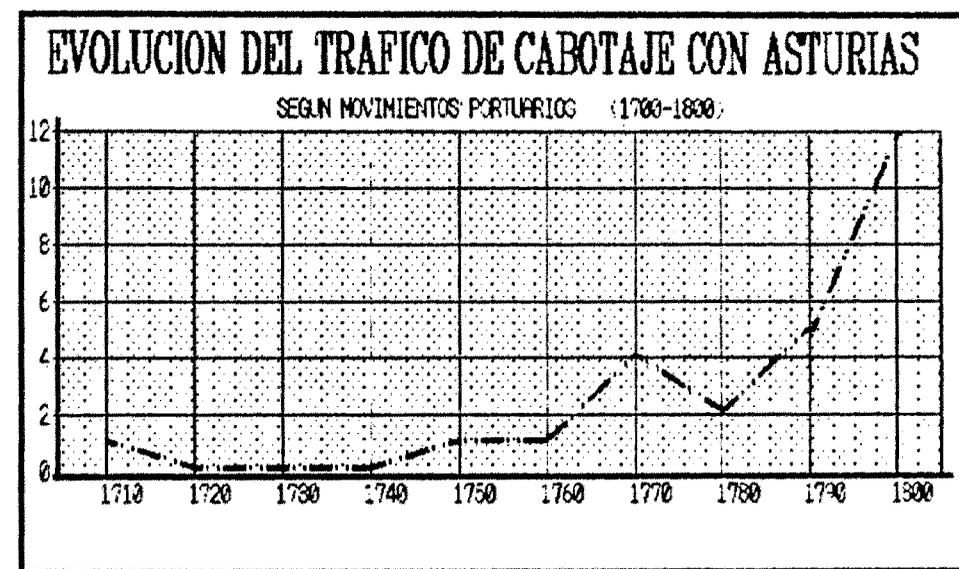
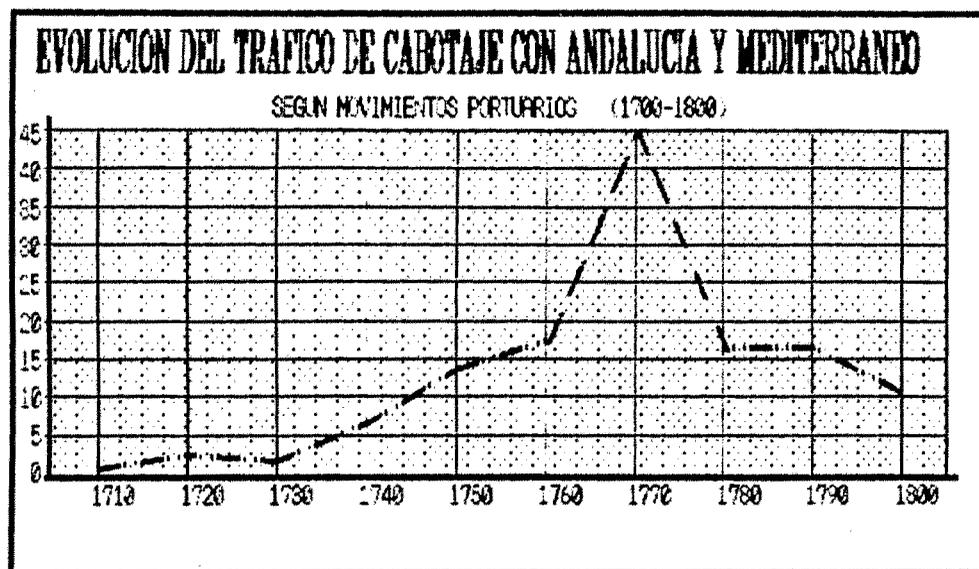
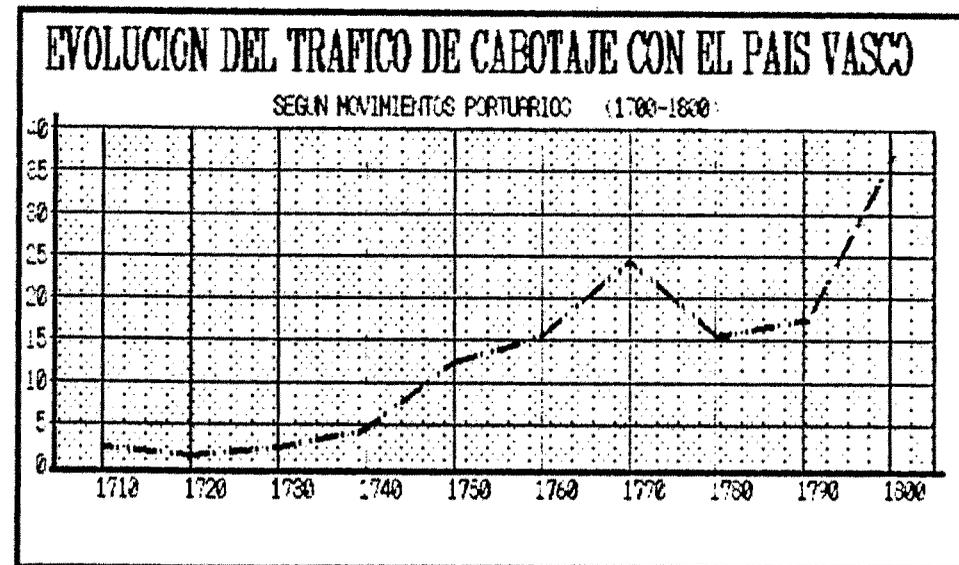
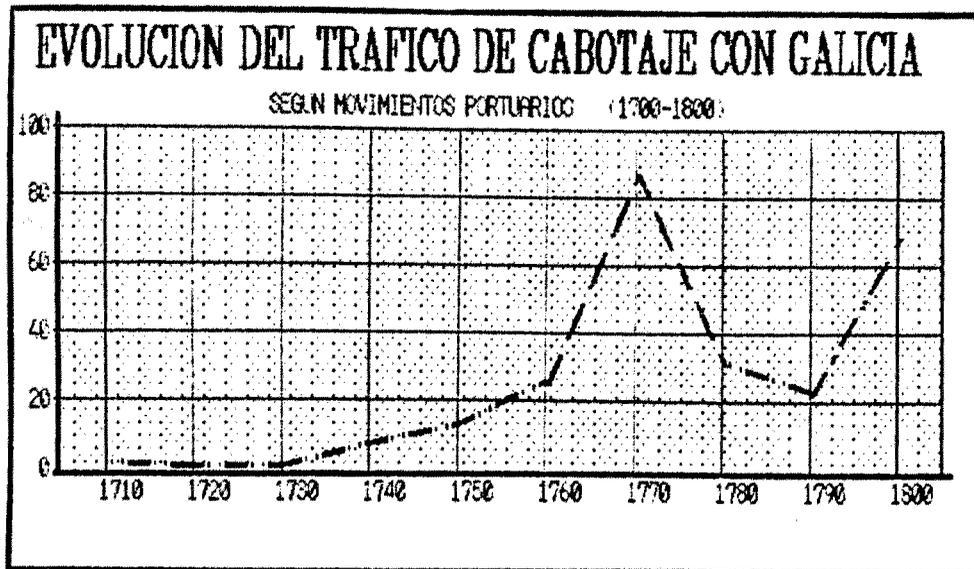
A continuación se muestra la evolución del tráfico de cabotaje del puerto de Santander con las principales regiones españolas.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO DE CABOTAJE

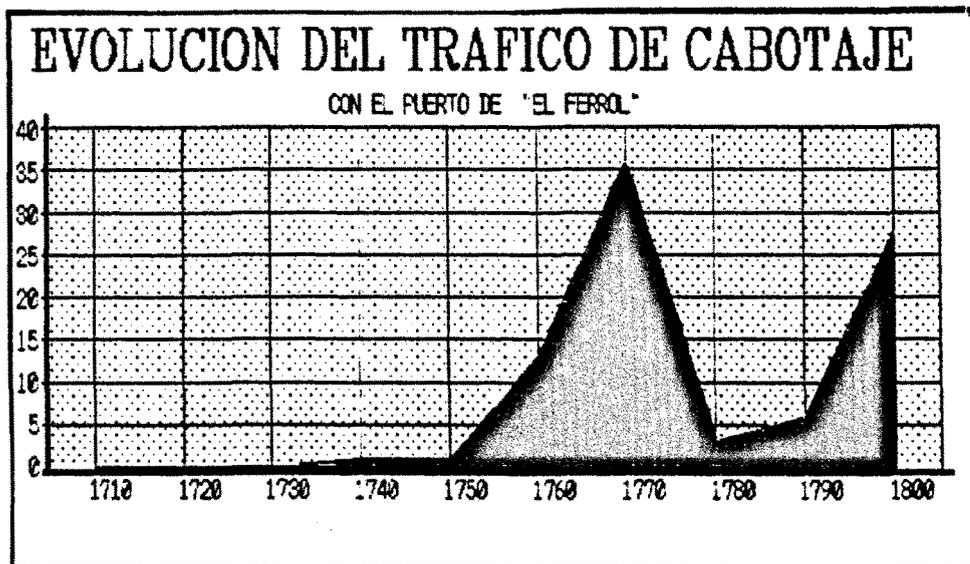
SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



EVOLUCION DEL TRAFICO DE CABOTAJE CON LAS PRINCIPALES REGIONES



5.1.1.- CABOTAJE CON GALICIA.



El tráfico que se mantuvo con los puertos de Galicia fue notorio, destacando en este flujo comercial el mantenido con el puerto de El

Ferrol, al que se exportó, como vimos anteriormente, gran cantidad de madera de los montes cántabros para la construcción naval, como consecuencia de la nueva política ilustrada sobre el sector⁷ en manos de Ensenada y sostenida en Santander por Fernández de Isla y el Comisario Ordenador de Marina, Dn. Jacinto de Navarrete, comenzándose las grandes talas y exportaciones en el año 1747, como se vió en el Capítulo 2 al hacer referencia a los primeros contratos

⁷Merino Navarro, J.P., Ob.cit. pp.191-198.

de asiento; por ello, el tráfico señalado, muestra picos de superior intensidad en la época de mayor actividad constructora. El resto de los puertos gallegos mantendrían con Santander un tráfico marítimo basado en el comercio del pescado mayoritariamente, sobre todo la sardina, que se transportaba a Santander en grandes cantidades, constituyendo un producto básico de consumo para la población entonces existente. También se originaron, con cierta regularidad⁸, significativos movimientos portuarios: con motivo de exportaciones de grano y harinas desde Santander⁹ hacia Galicia, en las épocas de mayor demanda¹⁰ del producto.

⁸Martínez Vara, T., "Aproximación al comercio marítimo de Santander". *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. p.189.

⁹San Martín de la Arena y Requejada sería otro de los núcleos de exportación de granos.

¹⁰Se señalan, entre otras muchas, algunas efectuadas en 1760: 750 fanegas de trigo de Castilla enviadas a El Ferrol y cargadas en el patache "San Francisco Javier y Animas" AHC, Protocolos, Leg.211, f.96.

550 fanegas de trigo de Castilla enviadas a El Ferrol y cargadas en el patache "San Antonio y Santa Bárbara". Ibidem, Leg.211, f.97.

300 fanegas de trigo de Castilla enviadas a El Ferrol y cargadas en el patache "Nuestra Señora del Carmen". Ibidem, Leg.211, f.98.

250 fanegas de trigo de Castilla enviadas a El Ferrol y cargadas en el patache "El Santo Cristo de Candás y Nuestra Sra. del Rosario". Ibidem, Leg.211, f.99.

100 fanegas de trigo de Castilla enviadas a El Ferrol y cargadas en la pinaza "El Santo Cristo del Socorro y Animas". Ibidem, Leg.211, f.100.

3.800 fanegas de trigo enviadas a La Coruña en cuatro pataches denominados : "Ntra. Sra. de la Antigua", "El Real Jorge", "Sto. Angel de la Guarda" y "San Antonio y Animas". Ibidem, Leg.211, ff.125-130.

Los puertos frecuentados en esta ruta del cabotaje cantábrico con Galicia, y como testimonio de la muestra obtenida, son los relacionados a continuación; de todos ellos hay referencia en el Apéndice Estadístico:

El Ferrol	Ares	Betanzos
Camariñas	El Carril	Corbo
Corcubión	Corme	La Coruña
La Graña	Marín	Muros
Pontevedra	Porto Novo	Porto Real
Vigo	Villajuan	Vivero

A El Ferrol le seguiría en importancia, y siempre bajo la óptica de los movimientos portuarios producidos, el puerto de La Coruña como acaparador del flujo de granos, a diferencia de El Ferrol, que mayoritariamente lo era para los materiales de construcción naval. Del resto de los puertos cabría destacar, por iguales motivos, y ahora debido al tráfico de pesquerías, el de Vigo, seguido del de El Carril.

Se aprecia significativamente que los puertos señalados eran principalmente los que habían establecido aduanas en la costa con motivo de la nueva política fiscal de pasarlas del interior al litoral. Tales aduanas se establecieron en Galicia en : El Carril, El Ferrol, La

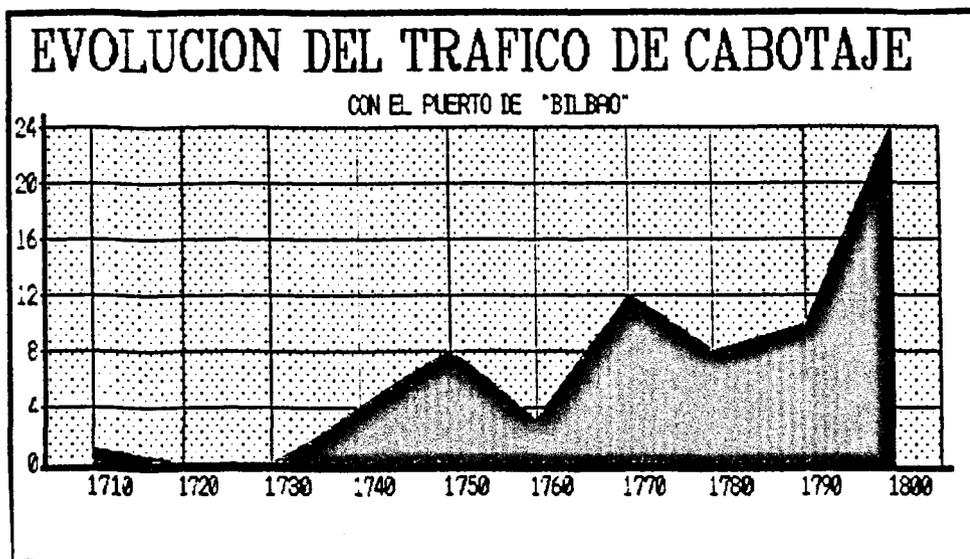
Se haría significativo a lo largo del siglo el predominio, como puertos habilitados para comerciar con América en todo el litoral cantábrico, y debido primordialmente al establecimiento en sus respectivos puertos, de sendos Consulados, los de La Coruña y Santander, en detrimento del de Gijón, que quedaría notablemente debilitado. Es de señalar que la clara repercusión de acontecimientos durante el siglo, antes del Decreto del 65, del 65 al 78 y de ahí a finales de siglo, haría que la evolución del tráfico marítimo entre Galicia y Santander estuviese, al igual que nuestra relación con el resto de las regiones, sometida a una evolución social, tecnológica y drásticamente política, que incidirían directamente sobre el sostenimiento de este tráfico.

Se haría notable por su intensidad, aunque puntual en el tiempo, el envío de los padres jesuitas a El Ferrol y La Coruña, para su posterior reenvío a Italia, con motivo de su expulsión de España. También se llevaría a cabo directamente a Chivitavechia desde Santander¹².

¹¹Zabala Uriarte, A., "La distribución de la actividad comercial en el Cantábrico en torno a los Decretos de Libre Comercio". *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. p.45.

¹²De este intenso y a la vez momentáneo tráfico quedó testimonio en los Protocolos Notariales :
AHC, Protocolos, Legs.248, ff.28, 30, 32, 35, 36, 39; 266, ff.301-302.

5.1.2.- CABOTAJE CON EL PAIS VASCO.



Significativo también fue el tráfico de cabotaje habido con Vizcaya, pero los motivos sustentadores de éste fueron distintos según lo

ha dejado acreditado la muestra abordada. Se trataba primordialmente de un movimiento portuario sostenido por el transporte de cargas de mineral de hierro, de productos derivados de él y elaborados en sus ferrerías, géneros manufacturados para su envío al Nuevo Mundo a través del puerto de Santander, ya que los vascos no consiguieron, pese a sus reiteradas peticiones, ningún puerto habilitado para este comercio, por los motivos ya expuestos, o bien el trasiego de productos coloniales arribados a Santander y luego redistribuidos hacia las Provincias Exentas.

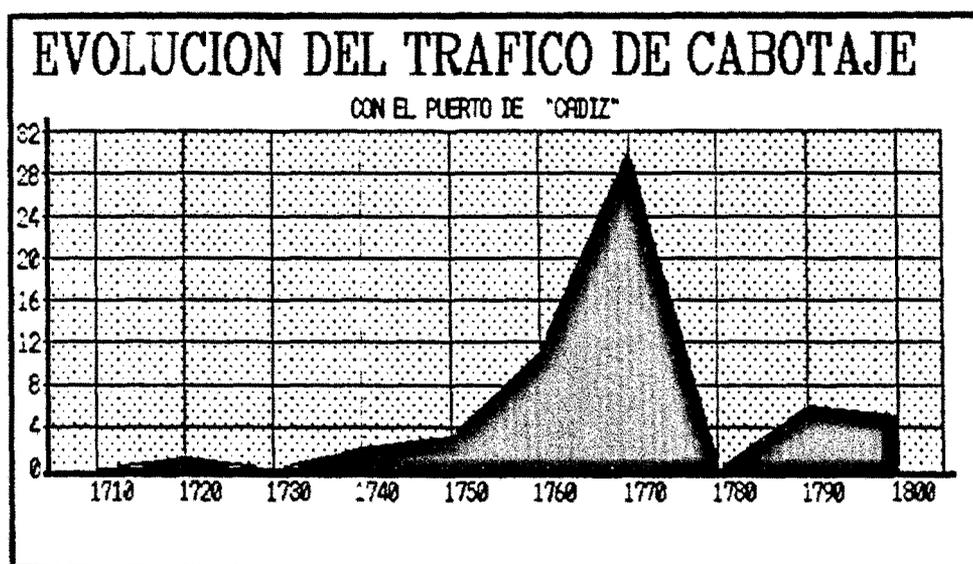
El principal puerto implicado en este tráfico de cabotaje cantábrico hacia o desde el este, fue Bilbao, que absorbería mayoritariamente este flujo, y que, como se observa en el gráfico, evolucionaría hacia cotas de mayor intensidad a la par de los acontecimientos vitalizadores del puerto santanderino; tal como se ha descrito, Bilbao, a falta de comercio directo con las colonias, utilizaría el puerto de Santander, entre otros, para sumarse al nuevo comercio americano, del que estaba necesitado y se le había apartado¹³.

El resto de los puertos vascos frecuentados en este tráfico y representados en la muestra, son :

Algorta	Deva
Lequeitio	Pasajes
Plencia	Portugalete
San Sebastián	

¹³Vázquez de Prada, V., Ob.cit.pp.197-241.

5.1.3.- CABOTAJE CON ANDALUCIA
Y MEDITERRANEO.



También fue significativo el cabotaje a la región de Andalucía, y destacar primordialmente el sostenido con el puer-

to de Cádiz, seguido del de Cartagena por el hecho de ser dos de los tres nuevos Departamentos de la Armada, junto con El Ferrol, y a los que, desde Santander, se exportó gran cantidad de madera de los bosques de la región cántabra para la construcción de la proyectada fuerza naval, de apoyo a la Mercante. Como mejor representación de este tráfico costero, se muestra el gráfico del sostenido con Cádiz, apreciándose una clara tendencia al alza justo en la época del fuerte impulso promovido en el sector naval, y por tanto originador de este tráfico.

El desmoronamiento de la estructura económica, la progresiva escasez de materias primas, con la consiguiente elevación de los precios, ocasionaron el fin de la construcción naval, que llegaría con el final del siglo XVIII; ello sería motivo de la decadencia de estos significativos tráficos de cabotaje sostenidos entre Santander y los referidos Departamentos de Marina.

Los puertos de Andalucía y Mediterráneo que han obtenido un grado de respuesta destacado sobre la muestra abordada son los siguientes :

Alicante

Barcelona

Cádiz

Cartagena de Levante

Málaga

Puerto de Santa María

San Lucas

Santa Pola

Sevilla

5.1.4.- CABOTAJE CON ASTURIAS.

El tráfico marítimo de cabotaje por todo el litoral cantábrico fue especialmente intenso en esta centuria, y Santander, actuando como centro convergente de los flujos marítimos comerciales para América, también atrajo la comunicación marítima de la vecina región de Asturias, ya en apreciable desarrollo en su evolución con los acontecimientos políticos y habilitación del puerto de Gijón para el comercio con América, pero las trabas encontradas para la erección de su Consulado¹⁴ por la Administración central, su aún entonces no resuelta comunicación por tierra y la poca preparación de sus puertos, tanto a nivel de infraestructuras como de calados, harían que gran parte de ese comercio se canalizase a través del santanderino. Asturias, se vería axfisiada entre el predominio de Santander por el este y La Coruña por el oeste.

La superioridad, dentro del conjunto de los puertos asturianos, en el tráfico marítimo con Santander

¹⁴Zabala Uriarte, A., Ob.cit.p.56.

iría creciendo hacia el de Gijón, con detrimento de los de Avilés y Vega.

320

La relación de los puertos asturianos implicados en este tráfico de cabotaje con Santander, y según los datos obtenidos en la muestra abordada, fue :

Avilés	Cudillero	Figueras
Gijón	Luarca	Llanes
Ribadeo	Ribadesella	Vega

5.1.5.- CABOTAJE CON CANARIAS.

Se mantuvo también tráfico marítimo, y así lo manifiestan los asientos registrados, con las islas Canarias, principalmente con la Isla de La Palma y Tenerife, aunque provocando escasos movimientos portuarios en los muelles santanderinos con ocasión de su testificación ante escribanos públicos.

5.2.- RUTAS EUROPEAS.

Como quedó anteriormente anotado, este tráfico representó el volumen de movimientos portuarios registrados a lo largo del siglo, el segundo puesto sobre la globalidad de los asientos obtenidos de la muestra en su desglose cuantitativo por rutas. Se asignó esta ruta al tráfico sostenido con todos los países del bloque continental europeo y con destino o procedencia Santander. Primordialmente este flujo marítimo destacó por la importación sobre la exportación, bien trayendo carbón de Inglaterra¹⁵; cáñamo, breas y diferentes materias primas para construcción naval, procedentes del Báltico¹⁶, casi siempre fletados por Fernández de Isla, y que se transformarían en jarcias y demás aparejos en los tinglados de Becedo;

¹⁵ Señalaremos algunos transportes efectuados en esta ruta :

"Vuendeis", navío con carga de carbón procedente de Londres.
AHC, Protocolos, Leg. 210, f. 10.

"Commerce", navío con carga de carbón de Liverpool.
Ibidem, Leg. 854, f. 530.

¹⁶ "Cabeza de Moro", navío con carga de cáñamo de Riga.
Ibidem, Leg. 235, ff. 69-70.

"Los Tres Hermanos", navío con carga de cáñamo de San Petersburgo.
Ibidem, Leg. 235, ff. 75-76.

Textiles del Norte¹⁷, cereales de Francia¹⁸, sobre todo antes de la apertura del Camino Real al interior, y, principalmente, y como tráfico más representativo en estas importaciones, los productos manufacturados europeos¹⁹ para su posterior reembarque y envío a las colonias desde Santander, en el intercambio comercial así convergente desde y hacia la capital montañesa. Este tráfico sería precisamente el que daría carácter al puerto de Santander como centro neurálgico y foco redistribuidor de mercancías en todas direcciones. El tráfico de exportación se identificaría por el transporte de las lanas castellanas a Inglaterra, Bélgica (Flandes), y el país galo, principalmente²⁰.

¹⁷"Dorines", navío con carga de lencería y otros efectos proviniente de Hamburgo.
Ibidem, Leg. 847, f. 377.

"La Begoña", navío con carga de rafia fina encarnada de Londres.
Ibidem, Leg. 245, ff. 11-14.

¹⁸"Lafotil", navío con 600 fanegas de trigo de Bayona.
Ibidem, Leg. 203, f. 20.

"La Nueva Delini", navío con carga de trigo de Calais.
Ibidem, Leg. 204, f. 77.

¹⁹"San José", fragata con carga de productos manufacturados proviniente de Londres.
Ibidem, Leg. 309, f. 62.

"Nuestra Señora del Rosario", navío con carga a bordo de productos manufacturados embarcados en Londres.
Ibidem, Leg. 212, f. 56.

²⁰"Ntra. Sra. de Begoña", bergantín con carga de lana y destino a Bristol.
Ibidem, Leg. 333, f. 8.

"Isabel María", navío con carga de lana y destino Amsterdam.
Ibidem, Leg. 234, ff. 51-52.

"Peggy", navío con carga de lana y destino Londres.
Ibidem, Leg. 236, ff. 9-10.



RUTA "EUROPA"

Los datos obtenidos en la investigación e introducidos para su procesamiento en hoja electrónica para obtener los gráficos, son los siguientes :

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	FRANCIA	INGLATERRA	HOLANDA	PORTUGAL	PAISES NORDICOS
1710	5	0	0	2	0
1720	9	1	0	0	0
1730	3	7	0	1	0
1740	4	16	3	0	0
1750	21	11	1	1	1
1760	19	19	24	9	4
1770	33	23	14	8	4
1780	25	13	7	4	1
1790	9	7	3	2	0
1800	0	3	1	5	10
TOTAL	128	100	53	32	20

DECADAS	ALEMANIA	IRLANDA	ITALIA	RUSIA	BELGICA	POLONIA	Σ
1710	0	0	3	0	0	0	10
1720	0	0	0	0	0	0	10
1730	0	1	0	0	0	0	12
1740	0	4	0	0	0	0	27
1750	1	0	0	2	0	1	39
1760	7	1	2	1	1	0	87
1770	1	0	0	0	0	0	83
1780	0	0	0	0	1	0	51
1790	7	1	1	2	1	0	33
1800	0	0	1	0	0	0	20
TOTAL	16	7	7	5	3	1	372

La siguiente tabla muestra el reparto porcentual asignado por países, dentro de la ruta europea:

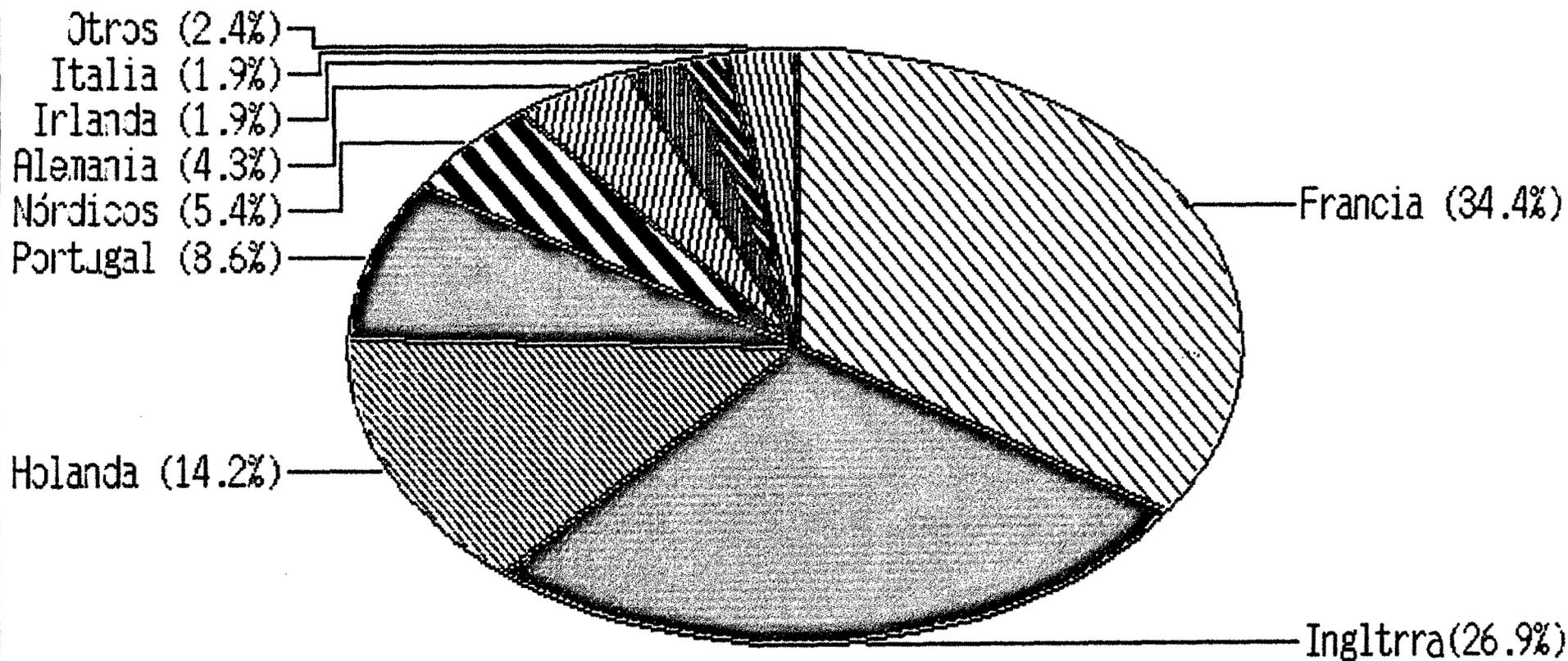
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO EUROPEO	%
FRANCIA	34,4
INGLATERRA	26,9
HOLANDA	14,2
PORTUGAL	8,6
PAISES NORDICOS	5,4
ALEMANIA	4,3
IRLANDA	1,9
ITALIA	1,9
OTROS	2,4
TOTAL	100 %

La distribución porcentual asignada a cada país europeo dentro de la presente ruta, en función de su grado de respuesta, ha dado como principal a la sostenida entre Francia y Santander con un 34,4 % sobre el total de la muestra investigada, acreditándose como la principal actividad en la ruta europea. Le sigue en importancia el mantenido con Inglaterra, representando un 26,9 % sobre este tráfico, y el de Holanda con un 14,2 % ; el resto, puede verse, por orden descendente, en el cuadro adjunto en su contribución al sostenimiento de este transporte europeo.

Seguidamente se muestra el gráfico correspondiente a la evolución general del transporte marítimo para los principales países de Europa.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO EUROPEO

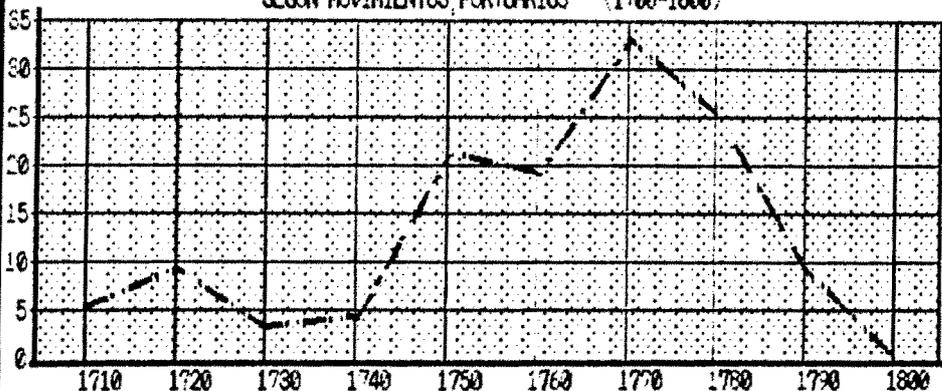
SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON LOS PRINCIPALES PAISES EUROPEOS

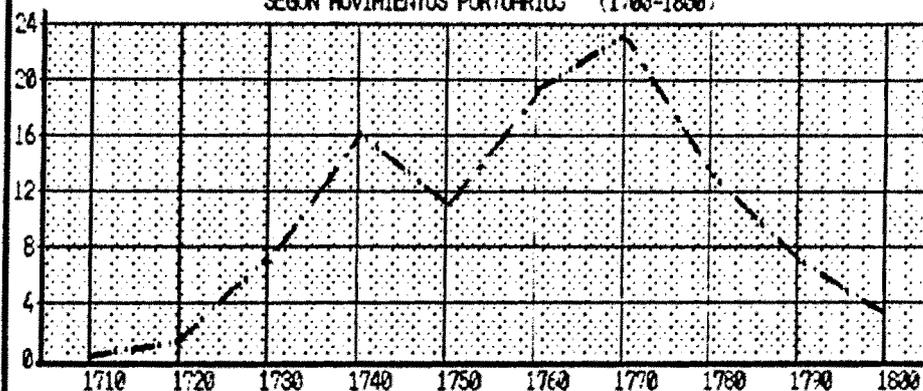
EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON FRANCIA

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



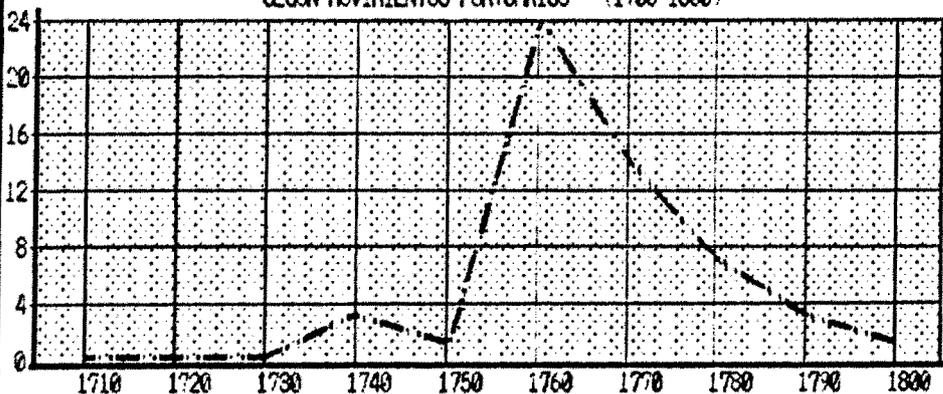
EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON INGLATERRA

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



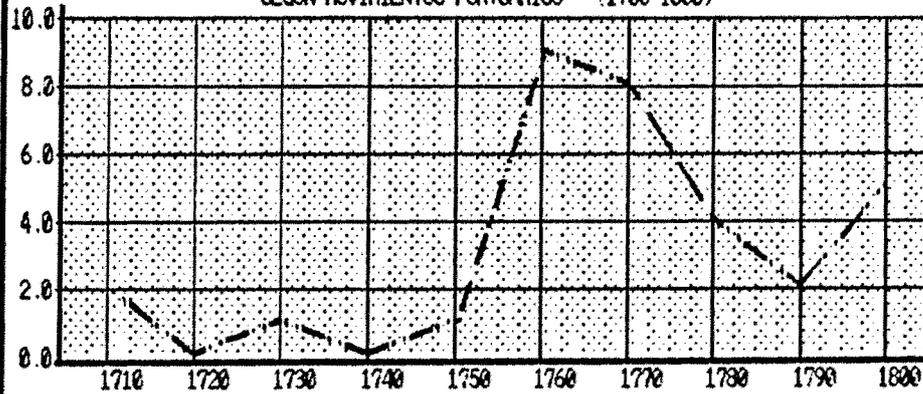
EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON HOLANDA

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON PORTUGAL

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



5.2.1:- TRAFICO CON FRANCIA.

El transporte marítimo mantenido con el vecino país del norte evolucionaría al unísono de la política sostenida con él; como ya se indicó, el siglo comenzó con unas excelentes relaciones entre Luis XIV y el nuevo monarca borbón español, Felipe V, nieto del francés, lo que contribuyó al progreso de las relaciones económicas entre ambos, sobre todo, y desde los primeros tiempos, de las acontecidas desde fuera hacia el puerto santanderino, como realidad de la política de apoyo del francés a la guerra de Sucesión. Esta cooperación franco-hispana duraría la práctica totalidad del siglo, hasta que ya, en el 94, como se puede observar en la cronología de acontecimientos adjunta, España entrase en guerra con Francia, lo que desembocaría, años más tarde, en la guerra de Independencia. Este flujo de ideas y apoyo de Francia hacia España cambiaría el setecientos hispano transformándole no sólo económica, sino política y socialmente, y convirtiendo al XVIII en el denominado "siglo de la luces".

Así pues, se pudo constatar registrado en los Protocolos Notariales, cómo barcos franceses provinientes de sus colonias en La Martinica, unas veces traían carga a Santander²¹ y otras entraban de arribada al puerto cántabro seguros de abrigo y protección física en su camino a las costas del golfo de Gascoña²².

Los puertos franceses implicados en esta ruta y determinados en el estudio de la muestra obtenida, son los que a continuación se detallan :

BAYONA	BOULOGNE	BREST
BURDEOS	CALAIS	LA ROCHELLE
LAGUILLAN	LE HAVRE	LIORNA
MARANS	MARSELLA	NANTES
PORTLUIS	ROUEN	SAN JUAN DE LUZ
ST. NAZAIRE	SAN MARTIN DE MAR	SAN MARTIN DE RHE

Las principales cargas movidas en esta ruta, unas veces como intercambio entre ambos países y otras con

²¹El navío "San Nicolás", en viaje redondo y de vuelta de La Martinica, arribó a su destino, Santander, con carga de barricas de azúcar, cacao, palo de Campeche y diferentes géneros, descritos en la escritura de Poder que se cita. AHC, Protocolos, Leg. 211, f. 459.

²²Así han denominado durante siglos los franceses al Golfo de Vizcaya. Ejemplo de lo expuesto fue el viaje del navío francés nombrado "La María Sara de Tarona", que en su viaje de la Martinica a Francia en 1713, arribó por malos tiempos a Santander con carga de azúcar, efectuando Protesta de Mar. Ibidem, Leg. 165, f. 13.

barcos franceses alquilados y con fletes españoles, constituirían, principalmente, el transporte de cereales de Francia a Santander, destacando en este movimiento portuario los puertos de Bayona, Nantes, Rouen, La Rochelle y Marans. Hubo también un movimiento significativo de material de construcción naval, preferentemente resinas, breas y alquitrán, cargados en Bayona y Burdeos. Destacó también el tráfico originado por los cargamentos de azúcar, cacao y sal; así como los de vinos y aguardientes de Burdeos y farderías y cargas varias del resto de los puertos.

330

Por volumen de tráfico originado, destacó principalmente el transporte marítimo sostenido entre Bayona y Santander, con un grado de respuesta sobre el total del tráfico marítimo con Francia del 35,65 %, seguido del que se mantuvo con Burdeos, con un 28,68 %; Nantes con un 10,07 % y Rouen con un 8,52 % . El resto se repartió entre los demás puertos sin destacar significativamente ninguno.

5.2.2.- TRAFICO CON INGLATERRA.

Los movimientos portuarios originados en el puerto de Santander debidos al tráfico marítimo sostenido con Inglaterra, como ya se vió, ocuparon el segundo lugar del total de los asignados a la ruta europea.

Los puertos cuyo grado de respuesta fue más significativo, y se acreditaron como copartícipes en el sostenimiento de esta ruta, fueron :

BRISTOL	CANSO	COBED
CORK	EXON	JERSEY
DUNAS	LIVERPOOL	LONDRES
PLYMOUTH	POOL	PORTCHEMOUTH
SOUTHAMTON	TAPISON	TEINGMOUTH

Destacó en este tráfico el puerto de Londres, acaparando el 50 % de la muestra abordada, y los existentes en su cuenca fluvial, como el de Dunas²³. Significativo fue

²³Este puerto fue frecuentado con asiduidad, y se encontraron numerosas muestras sobre dicho tráfico; ejemplo de ello es

también, por su importancia, el sostenido con los puertos de
Bristol, con un 25 % sobre el total, y Plymouth, a mayor
distancia ya, con un 5,8 %. El resto del porcentaje se
reparte, ya con igual intensidad, con los puertos arriba
señalados.

332

el viaje efectuado por el bergantín "Nuestra Señora del
Carmen", con carga de fardería y destino Santander.
AHC, Protocolos, Leg. 249, f. 1.

5.2.3.- TRAFICO CON HOLANDA.

Este tráfico fue fundamentalmente de flujo comercial hacia Santander, es decir, un tráfico esencialmente de importación, destacando claramente dos actividades identificadoras en él, los productos para la construcción naval en forma de materia prima, como cáñamo, alquitrán y tablazón²⁴, para su posterior elaboración en los talleres y fábricas santanderinos; el tráfico originado por este tipo de mercancía coincidiría cronológicamente con los años de mayor expansión constructora naval en Guarnizo. El otro producto con un grado importante de embarque hacia Santander fueron los cereales, destacando sobre todo el trigo²⁵. En dirección contraria, apenas se ha hallado tráfico significativo con este país, habiéndose encontrado escasas exportaciones de lana²⁶ en el intercambio comercial entre

²⁴Entre otros muchos, que se encuentran señalados en el Apéndice Estadístico, veamos algunas muestras :
Navío "La Joven Catalina", arribó a Santander con carga de tablazón de pino, cáñamo y alquitrán en el año 1759.
Ibidem, Leg. 240, ff. 30, 31.

²⁵Navío "Cortverblief", arribó a Santander con carga de trigo en el año de 1762.
Ibidem, Leg. 243, ff. 1, 2.

²⁶Navío "Amelia Dorotea", salió de Santander con destino a

ambos países.

334

Los principales puertos holandeses en contacto comercial con el santanderino fueron :

AMSTERDAM

ROTTERDAM

TEXEL

El transporte mantenido con Amsterdam absorbió el 76,92 % del flujo total habido con Holanda, acreditando su grado de respuesta que fue el puerto de más actividad en el intercambio marítimo comercial con Santander. Le siguieron Rotterdam con un 15,38 % del total y Texel con el 7,69 % restante.

Amsterdam con carga de lana en el año de 1770.
Ibidem, Leg. 251, ff. 121, 122.

5.2.4.- TRAFICO CON PORTUGAL.

El tráfico marítimo con el vecino país de Portugal, obtenido del desglose en rutas de la muestra abordada, muestra movimientos portuarios constantes con el puerto de Lisboa a lo largo del siglo, y puntuales en el tiempo con el resto de los puertos continentales portugueses y de Azores.

Las principales cargas, origen de estos movimientos portuarios, fueron las exportaciones desde Santander a Lisboa²⁷ de trigo de Castilla, para abastecer la escasez del producto en épocas deficitarias, y la importación, sobre todo, de tabaco del Brasil²⁸, y de

²⁷ Se señalan algunos tráficos sobre lo mencionado :
Año de 1760, exportación de 4.000 fanegas de trigo al puerto de Lisboa en el paquebote "San Nicolas de Bari".
Ibidem, Leg. 241, ff. 1, 2.

²⁸ Año de 1776, arriba a Santander, procedente de Lisboa, el bergantín "Príncipe de Asturias", con carga de tabaco de Brasil.
Ibidem, Leg. 257, ff. 79, 80.

diferentes productos, como azúcar²⁹ o cueros³⁰.

336

Los principales puertos que se tocaron en este tráfico, fueron :

LISBOA

SETUBAL

VILLA DE FIQUEIRA

ISLA DE FLORES (AZORES)

²⁹Año de 1766, arriba a Santander, procedente de Lisboa, el bergantín "La Armonía", con carga de azúcar.
Ibidem, Leg. 247, f. 56.

³⁰Año de 1759, arriba a Santander el patache "Ntra. Sra. de la Concepción", con carga de cueros.
Ibidem, Leg. 236, ff. 48, 49.

5.2.5.- OTROS TRAFICOS EUROPEOS.

A continuación se enumeran los principales puertos del resto de los países europeos que entraron en contacto con el puerto de la ciudad de Santander, y que dejaron constancia documental en los Protocolos Notariales revisados :

PUERTOS ALEMANES :

BREMEN

HAMBURGO

JARMEN

PUERTOS RUSOS :

SAN PETESBURGO

KONISBERG

RIGA

PUERTOS IRLANDESES :

BANTRY

DUBLIN

PUERTOS BELGAS :

OSTENDE

PUERTOS ITALIANOS :

CIVITAVECHIA

PUERTOS NORUEGOS :

GARNES

PUERTOS POLACOS :

DANZIG

PUERTOS SUECOS :

MEM

5.3.- RUTAS A AMERICA .

La decisión de los nuevos legisladores borbónicos de imponer a la economía nacional un amplio programa de reformas, como base del pretendido progreso y desarrollo comercial y social, traería como consecuencia inmediata el ya descrito replanteamiento sistema comercial con las Colonias, como plataforma básica para el crecimiento y marco ideal en el que sustentar y promocionar la nueva política reformista ilustrada. Todo ello incidiría directamente sobre el desarrollo de la Marina Mercante, como base sustentadora de las nuevas ideas y tendría su culminación en la política naval carolina.

Como al principio del Capítulo quedó reflejado, este flujo del transporte marítimo hacia las Colonias ha sido agrupado en diversas rutas, que a continuación se detallarán.

5.3.1.- TIERRA FIRME CONTINENTAL.

Santander tendría que esperar a la promulgación de la Pragmática del 12 de Octubre de 1778, en que se establecería el libre comercio con el continente americano, para llegar a verdaderas cotas de expansión económica.

Aunque el régimen de flotas se conservó oficialmente para Cádiz hasta 1778, numerosas veces se tendría que formar convoy con los navíos de registro en su viaje a América, mediante la protección de barcos de la Armada y en previsión del ataque de enemigos en tiempos de guerra³¹.

El puerto de la capital del Señorío de Vizca-

³¹Año de 1719, se fletan los navíos "San Juan Bautista", "San Miguel" y "San Pedro", fondeados en la bahía santanderina en espera de formar convoy con cuatro navíos de guerra, y con destino a las colonias.

AHC, Protocolos, Leg. 168, ff. 195, 205.

Año de 1798, efectúan Protesta de Mar los bergantines "El Cervecero" y "San Juan Bautista y Animas", que con carga de madera para construcción naval y destino a El Ferrol, deben esperar a formar convoy por guerra con Inglaterra.

Ibidem, Leg. 294, f. 67.

ya, Bilbao, excluído del tráfico libre con América, efectuaría este comercio a través del habilitado puerto santanderino, con una participación regular y voluminosa³², e incluso matriculando a sus barcos en dicha capital³³, con un porcentaje, sobre el total de barcos pertenecientes a armadores asentados en la ciudad, que oscilaba sobre el 30 %, aproximación que se extrae de otros autores señalados en la bibliografía.

El gran auge de barcos extranjeros experimentado a finales de siglo se debió a la autorización del Libre Comercio a Neutrales de 18 de Noviembre de 1797, promulgada ante la necesidad de poner en juego más barcos mercantes para abastecer y cubrir las rutas con las colonias, ya que los nacionales no daban abasto.

Este tráfico con la Tierra Firma Continental, que se ha distribuído para su estudio, empezando por el norte, en las regiones de Terranova, Canadá, Estados Unidos y el resto del continente hispano, que se tratará conjuntamente como Sudamérica, acaparará los movimientos portuarios originados en el transporte marítimo entre Santander y el mencionado continente americano. Sería la

³²Guiard, T., Ob. cit., II, p. 341.

³³Rodríguez Fernández, A., "El comercio con América a través del puerto de Santander (1795-1800)" *Santander y el Nuevo Mundo*. pp. 385-386.

industria harinera³⁴, principalmente, la que daría carácter a este tráfico y determinaría el extraordinario auge del puerto santanderino en la siguiente centuria. Este movimiento portuario provocaría no sólo la exportación de los trigos de Castilla molturados en las industrias de la cuenca del Besaya hacia las colonias, sinó que, incluso trigos americanos serían traídos a Santander para su reexpedición a la América hispana³⁵. La lana también sería objeto de exportación a las colonias, destacando en este tráfico La Guayra³⁶ y Buenos Aires³⁷ en su recepción. Sin embargo serían los productos coloniales³⁸ los que vitalizarían este tráfico americano hacia Santander, y los productos manufacturados³⁹ en la otra dirección, los que darían carácter a la capital montañesa como centro redistribuidor de mercancías en uno y otro sentido.

³⁴Terán, M., "Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla". *Estudios geográficos*. p. 748.

³⁵La fragata americana "Abigail" cargó en New York trigo y cebada con destino a Santander.
Ibidem, Leg. 852, ff. 396-406.

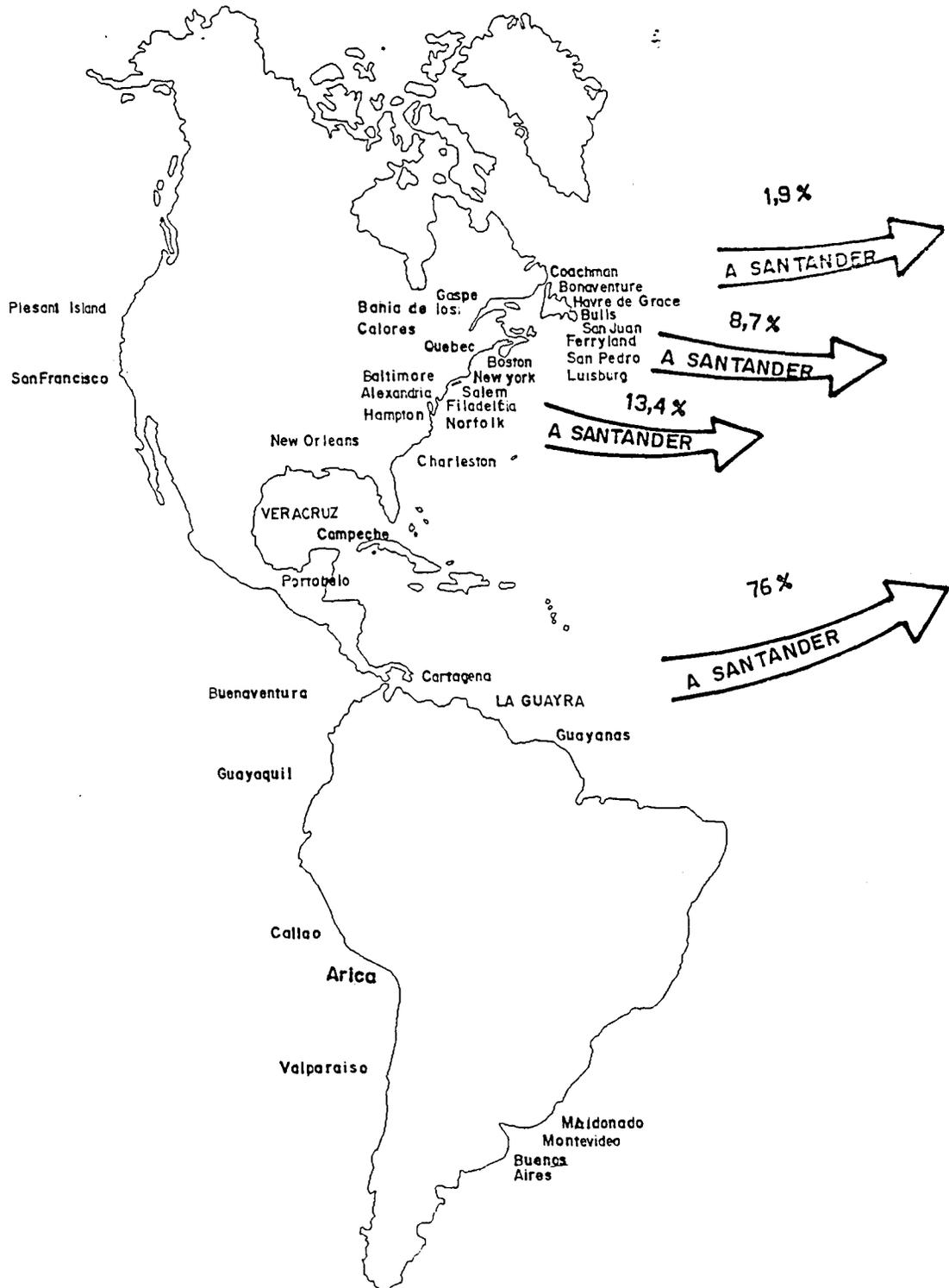
³⁶El bergantín "Ramo de Oliva", salió para La Guayra con un porte de 150 tons. formalizando Fianza de Patente.
Ibidem, Leg. 334, f. 50.

³⁷Con este destino partió de Santander la fragata "San Agustín" en el año 1783.
Ibidem, Leg. 309, f. 9.

³⁸El bergantín "San Cristóbal", arribado a Santander de Montevideo, efectuó Protesta de Mar por malos tiempos, que pudieron haber afectado a su carga de cueros al pelo.
Ibidem, Leg. 293, ff. 302, 377.

³⁹El bergantín "El Rosario", formalizó Fianza de Patente en su viaje a Veracruz con 180 tons. de productos manufacturados.
Ibidem, Leg. 317, f. 104.

RUTA "TIERRA FIRME CONTINENTAL"



Los datos introducidos en la hoja electrónica para la confección del gráfico de frecuencias, son los mostrados a continuación : 343

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	SUDAMERICA	EE.UU.	TERRANOVA	CANADA	Σ
1710	0	0	0	0	0
1720	0	1	0	0	1
1730	1	2	10	0	13
1740	3	0	0	2	5
1750	1	0	3	1	5
1760	0	0	10	1	11
1770	6	4	7	0	17
1780	9	2	2	3	46
1790	134	28	0	0	162
1800	94	12	0	0	106
TOTAL	278	49	32	7	366

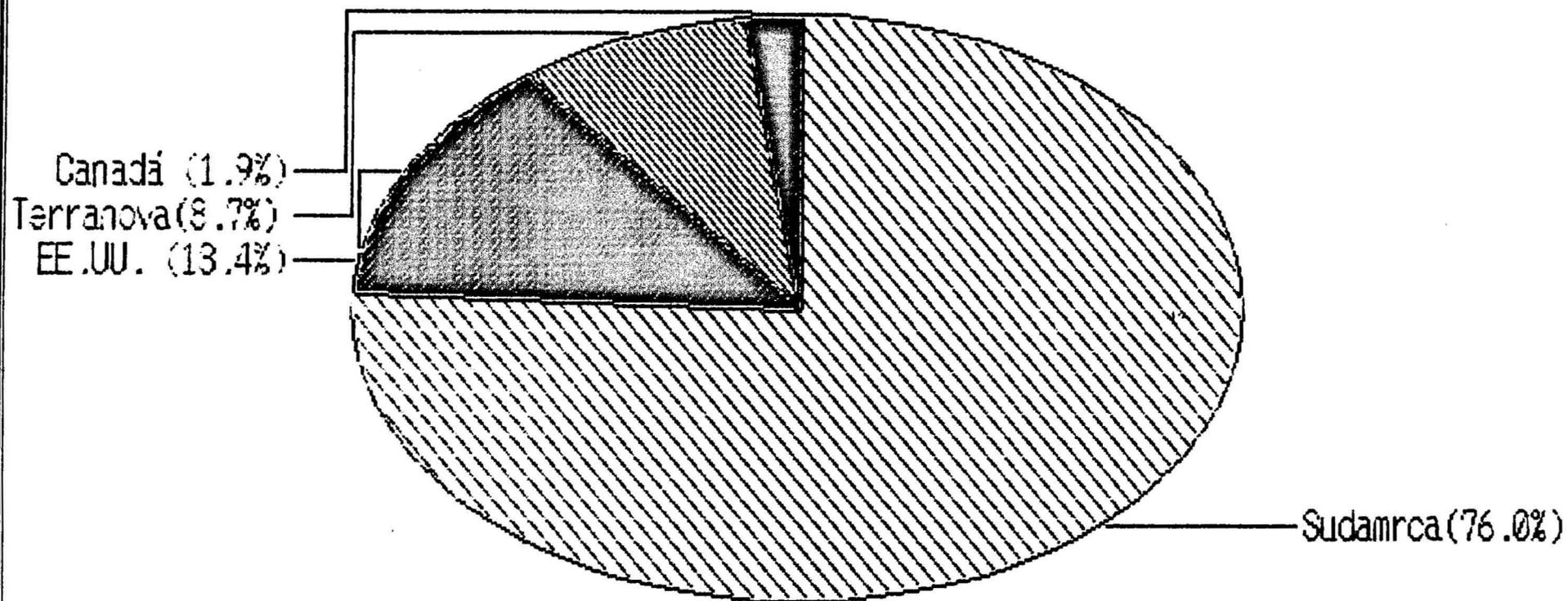
Este cuadro determina el reparto porcentual asignado, por regiones, a cada ruta continental:

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO CON TIERRA FIRME CONTINENTAL	%
SUDAMERICA	76,0
EE.UU.	13,4
TERRANOVA	8,7
CANADA	1,9
TOTAL	100 %

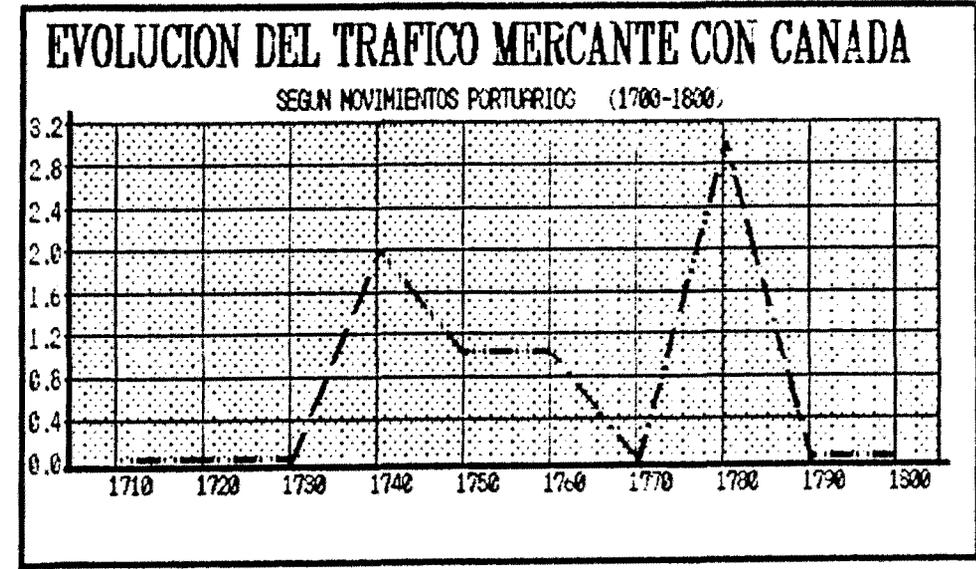
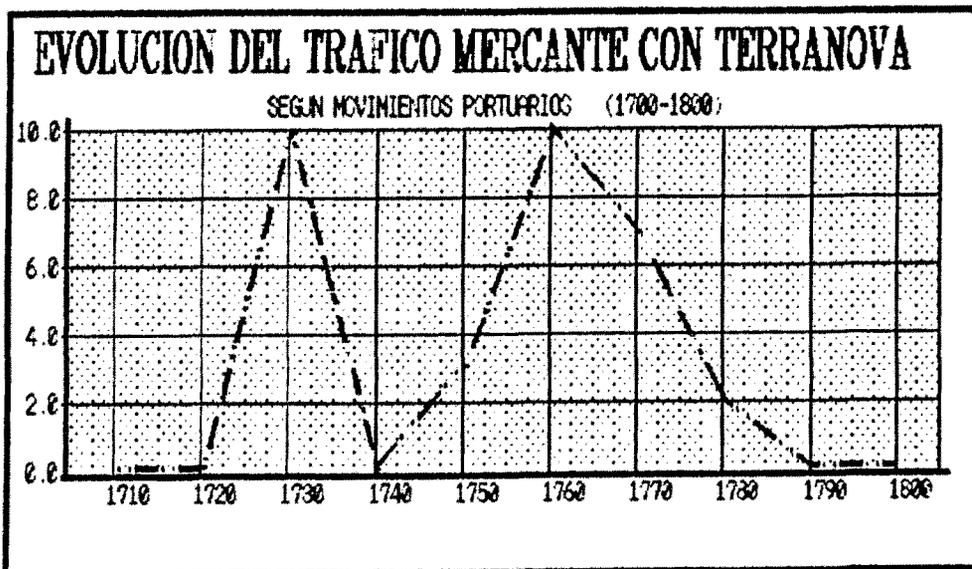
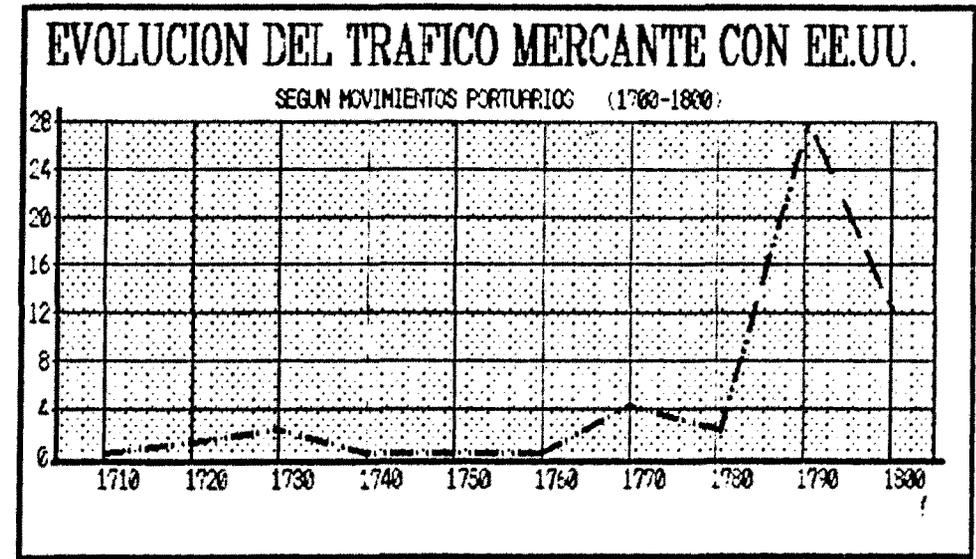
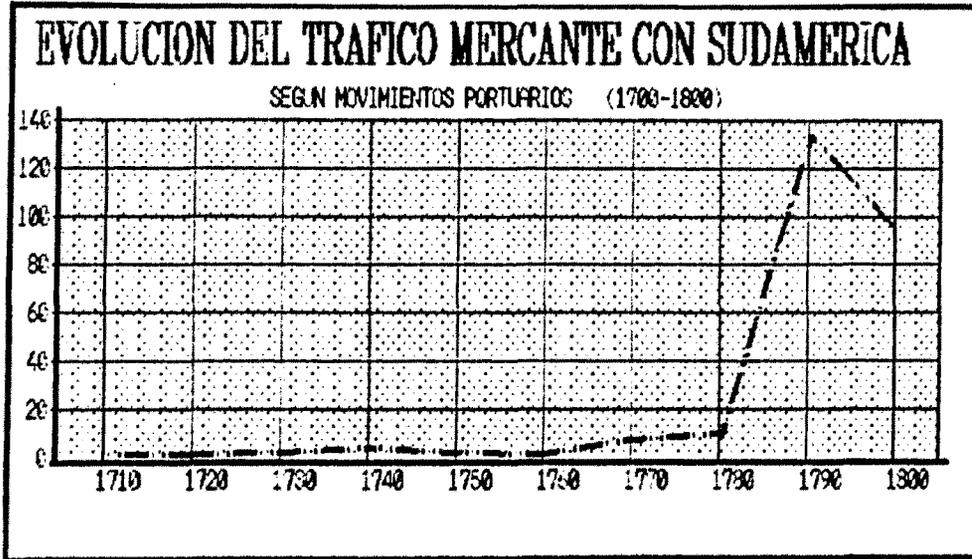
Los gráficos que se muestran a continuación señalan la evolución a lo largo del siglo, de los los movimientos portuarios ocasionados en Santander con motivo del transporte marítimo efectuado con las distintas regiones de América Continental.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO CON T. FIRME CONTINENTAL

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON LOS PRINCIPALES PAISES DE T. F. CONTINENTAL



5.3.1.1:- TRAFICO CON SUDAMERICA.

Porcentualmente el tráfico que se mantuvo con Sudamérica es el mayoritario para la ruta, acreditándose como la actividad principal con un grado de respuesta del 78,84 % sobre la muestra obtenida.

Los principales puertos de la región descrita como Sudamérica, e identificadores de un grado de utilización más significativo, por orden alfabético, fueron:

ARICA	BUENAVENTURA	BUENOS AIRES
CAMPECHE	CARACAS	CARTAGENA
EL CALLAO	GUAYAQUIL	LA GUAYRA
MALDONADO	MONTEVIDEO	PORTOBELLO
VALPARAISO	VERACRUZ	

5.3.1.2.- TRAFICO CON EE.UU.

Con la declaración de independencia de los Estados del Este Americanos en 1776 el transporte marítimo con los futuros Estados Unidos se haría significativo a partir del apoyo y colaboración española en la guerra de Independencia de dicho país (1779-1783), en la que España estuvo aliada con Francia y en contra de Inglaterra, que perdería por fin dicha colonia. Este hecho favorecería la colaboración y las relaciones marítimo comerciales entre España y la nueva nación americana a partir de su independencia.

El grado de respuesta para esta ruta dentro del bloque continental ha resultado ser del 11,78 % sobre el total. Los principales puertos del litoral de Estados Unidos, aunque se detectaron algunos movimientos bastante anteriores a su independencia, como los habidos con Marbelet en el año. 1740 y Salem en el 1730, fueron significativamente, por orden alfabético, los siguientes :

ALEXANDRIA	BENERLY	BALTIMORE
BOSTON	CHARLESTOWN	CHESAPEAKE
FILADELFIA	HAMPTOM	MARBELET
MARBLEHEAD	NEW YORK	NEW ORLEANS
NORFOLK	SALEM	SAN FRANCISCO

Destacaría este tráfico, como se puede constatar en el Apéndice Estadístico, por el transporte de productos coloniales, como tabaco, azúcar, ballena, bacalao, y cereales. El medio de transporte sería el bergantín, goleta, y fragatas, destacando sus nuevos diseños por las condiciones marineras y de velocidad, que las hicieron muy apreciables y serían objeto de compra por los armadores santanderinos⁴⁰.

⁴⁰Año de 1795, se vende en Santander la fragata americana "Libertad", que había arribado con un cargamento de barricas de grasa de ballena, bacalao y otros efectos. AHC, Protocolos, Leg. 852, ff. 471-474.

5.3.1.3.- TRAFICO CON TERRANOVA.

Significativo fue también el tráfico mantenido con Terranova, y varios los puertos hallados en la muestra abordada, muchos de ellos, tal como ha venido sucediendo con las demás rutas, inéditos y nunca relacionados en otros estudios. El grado de frecuencia sobre los movimientos portuarios ocasionados en Santander fue del 8,7 % sobre el total de la ruta continental colonial. Se relacionan a continuación alfabéticamente estos puertos:

HAVRE DE GRACIA	BULLS	COACHMAN
FERRYLAND	RENEWSE	SAN JUAN
SAN PEDRO	TREPASSEY	

Cabe destacar la importancia del puerto de Santander⁴¹ en el sostenimiento de esta importante ruta

⁴¹Año de 1774, en este sentido es significativa la descripción hecha por el capitán del bergantín "Polly", Thomas Rendell, de nacionalidad inglesa, en su Protesta de Mar, al arribar al puerto de Santander procedente de San Juan de Terranova con

pesquera y de productos transformados del bacalao y de la
ballena, cuyo origen se remonta a la creación en 1728 de la
Real Compañía de Pesca, con similitud a las ya descritas
Compañías Privilegiadas de años posteriores.

350

carga de bacalao, y describiendo su puerto de destino , ante
el notario Dn. Antonio Somonte, como : "Al primer puerto de
España..."
Ibidem, Leg. 255, f. 102, 103.

5.3.1.4.- TRAFICO CON CANADA.

Escaso, pero registrado quedó también el transporte marítimo sostenido con Canadá, siendo los principales puertos que mantuvieron esta ruta los que se muestran a continuación:

BAHIA DE LOS CALORES	BONAVENTURE	CANSO
GASPE	LUISBURG	PLEASANT I.
QUEBEC		

Este tráfico sería en la práctica totalidad de pesquerías, aunque alguna de las muestras han señalado movimientos portuarios con ocasión de tráfico mercante.

5.3.2.- ISLAS DE BARLOVENTO Y CARIBE.

La primera oportunidad de expansión comercial le vendría a Santander con la promulgación del Decreto y Real Instrucción⁴² originando una acusada repercusión sobre el tráfico marítimo y desarrollo comercial de la ciudad. Santander, y por tanto las ciudades francesas del Golfo de Vizcaya, Bilbao y el resto del litoral cantábrico, dispusieron de la vía santanderina para su comercio con las islas atlánticas americanas.

El movimiento portuario con esta primera medida liberalizadora, aunque todavía restrictiva⁴³ y observada atentamente por el Gobierno como el ensayo general de su política progresista, originaría un aumento del

⁴²Real Decreto de 16 de octubre de 1765: Se habilitó a Gijón, La Coruña, Málaga, Cartagena, Alicante, Barcelona y Santander, además de Cádiz y Sevilla al comercio con Trinidad, Margarita, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba, ampliándose paulatinamente a La Luisiana (1768), Campeche y Yucatán (1770), Santa Marta (1776), y Perú, Chile y Buenos Aires (el 2 de febrero de 1778). En este mismo año se estableció el servicio de correo marítimo oficial y regular desde La Coruña; mensual a La Habana y bimensual a Montevideo.

⁴³Castañeda Delgado, P., "El puerto de Santander y el <<Libre Comercio>> con América, notas para su estudio" *Santander y el Nuevo Mundo*. pp. 330-332.

volumen comercial espectacular⁴⁴, y esto atraería paulatinamente a la capital cántabra a armadores andaluces, catalanes, europeos y americanos. Mención aparte merece la de los comerciantes vascos, marginados por las medidas fiscales del Estado borbónico, que se trasladarían a Santander⁴⁵; oportunidad que sería aprovechada por los armadores y comerciantes santanderinos, que durante tiempo estuvieron demandando la habilitación⁴⁶. 353

A esta época corresponde el tráfico marítimo con barcos de registro, independientes, ya descritos, y, en los primeros tiempos, la mayoría alquilados o comprados en Francia. Este nuevo método, impuesto por imperativos de la guerra con Inglaterra y la agilización del comercio, probaría sus ventajas y acabaría por afianzarse y determinar la supresión de las flotas; el sistema de barcos independientes, con mayor facilidad para escapar, dispersarían el riesgo y, como ya se vió, abaratarían los costes y flexibilizarían la labor comercial. El viaje redondo empleado en este sistema venía a ser, por término medio sobre la muestra abordada, de dos meses, con salida de Santander hacia las islas coloniales y retorno, una vez

⁴⁴Zabala, A., Ob. cit. II, p. 303.

⁴⁵Barreda 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. 489.

⁴⁶Guiard, T., *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la Villa*. II, p. 342.

El tráfico promovido con la liberalización comercial para alguna de las colonias insulares, posteriormente ampliado a todo el Caribe con el definitivo Decreto del 78, y culminado con la erección del Real Consulado santanderino en 1785, define, pues, una de las dos rutas en que se ha asignado el transporte marítimo con las colonias americanas, y que se promovería según el desglose que se describe a continuación.

5.3.2.1.- TRAFICO CON CUBA.

Representa el mayor porcentaje de movimientos portuarios sostenidos entre Santander y las islas, siendo el puerto de La Habana la muestra más representativa de la isla caribeña, siguiéndole el de San Cristóbal, aunque al ser dos puertos dentro de la misma bahía y en definitiva con destino

⁴⁷El bergantín "Nuestra Señora de Begoña", salió de Santander el 19 de diciembre de 1772 con 150 tons. de diferentes frutos y efectos, con destino a Puerto Rico y La Habana, atracando nuevamente en los muelles santandernos a primeros de febrero del siguiente año con 130 tons. de productos coloniales.

Ibidem,Legs.317,ff.134;318,f.23.

Sin embargo,el paquebote "San José",tardaría en completar su viaje redondo entre Santander y San Cristobal de La Habana, de abril de 1770 a septiembre del mismo año.

Ibidem,Legs.251,ff.39-40;252,f.41.

Estos y otros viajes constatados en este trabajo, nos dan idea de la falta de regularidad en las rutas con América, aunque siempre sería objetivo perseguido y pocas veces conseguido.

común, se les puede considerar como uno solo. El resto de los puertos cubanos integrantes en el sostenimiento de esta ruta fueron Banes y Trinidad de Cuba. 355

5.3.2.2.- TRAFICO CON OTRAS ISLAS.

Se ha agrupado al resto de los destinos para las demás islas en un solo apartado. Estos puertos fueron los siguientes, según la isla a la que pertenecían:

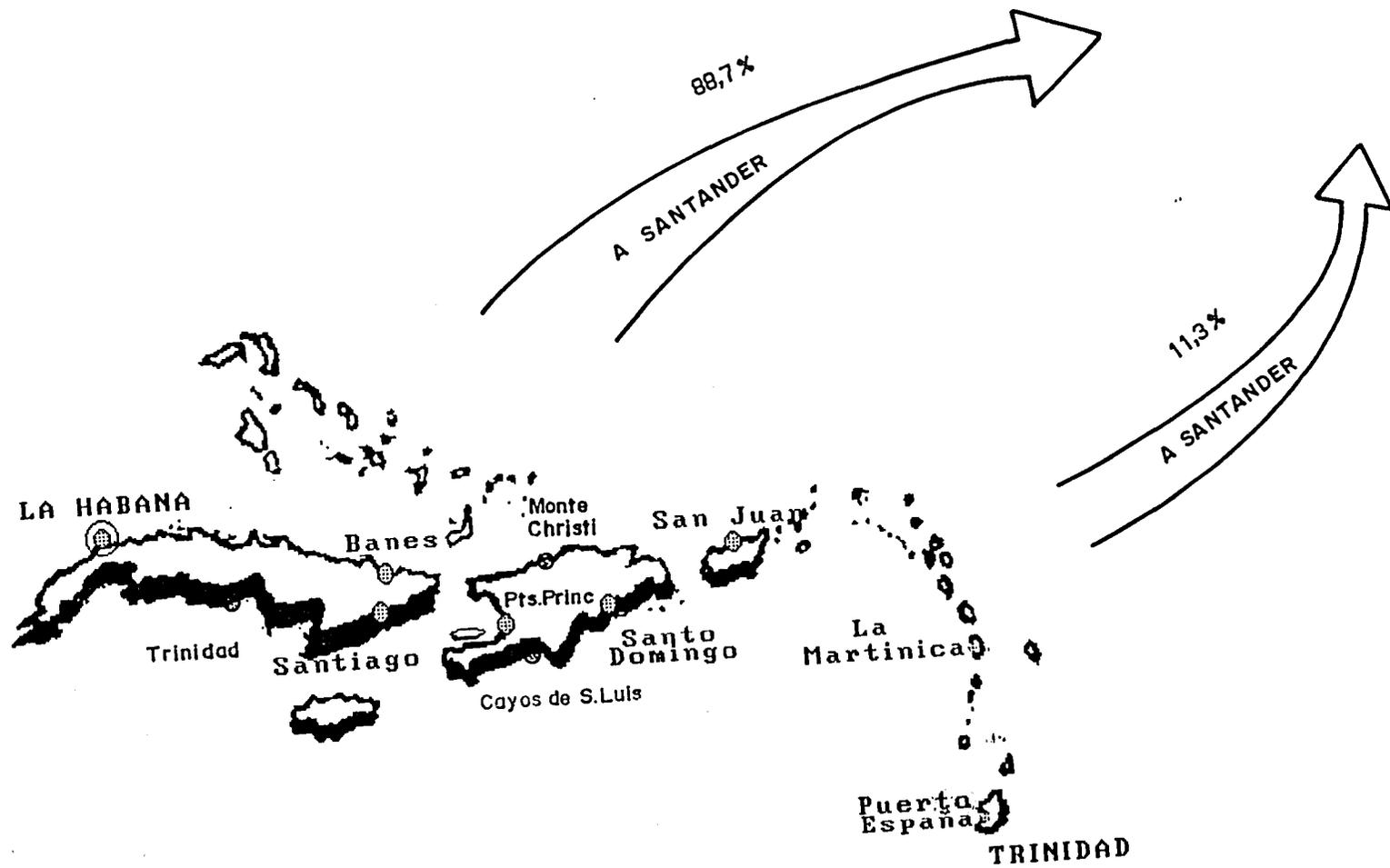
Puerto Rico : San Juan

La Española : Santo Domingo
Puerto Príncipe
MonteChristi
Cayos de San Luis

La Martinica: Fort de France

Trinidad : Puerto España

Los movimientos portuarios empleados en la confección del gráfico adjunto sobre la ruta Islas de Barlovento y Caribe, originados en el transporte entre Santander y los puertos caribeños señalados, son los siguientes:



RUTA "ISLAS DE BARLOVENTO Y CARIBE"

MOVIMIENTOS PORTUARIOS REGISTRADOS

DECADAS	LA HABANA	S. CRISTOBAL	SAN JUAN	BANES	S. DOMINGO
1710	0	0	0	0	0
1720	3	0	0	0	0
1730	1	0	0	0	0
1740	1	0	0	0	0
1750	2	0	0	0	1
1760	0	0	0	0	4
1770	2	3	0	1	4
1780	5	36	0	9	0
1790	138	11	4	0	0
1800	88	8	12	0	0
TOTAL	240	58	16	10	9

DECADAS	F. de FRANCE	C. S. LUIS	MONTECHRISTI	PUERTO PRINCIPE
1710	1	0	0	0
1720	2	0	0	0
1730	0	0	0	0
1740	0	0	0	0
1750	1	0	0	0
1760	0	1	0	1
1770	3	0	1	0
1780	0	1	1	1
1790	0	0	0	0
1800	0	0	0	0
TOTAL	7	2	2	2

DECADAS	P. ESPAÑA	TRINIDAD DE CUBA	Σ
1710	0	0	1
1720	0	0	5
1730	0	0	1
1740	0	0	1
1750	0	0	4
1760	0	0	6
1770	0	1	15
1780	1	1	55
1790	1	0	154
1800	0	0	108
TOTAL	2	2	350

La asignación porcentual sobre la frecuencia de los movimientos portuarios ocasionados con motivo del sostenimiento de esta ruta, son los reflejados a continuación:

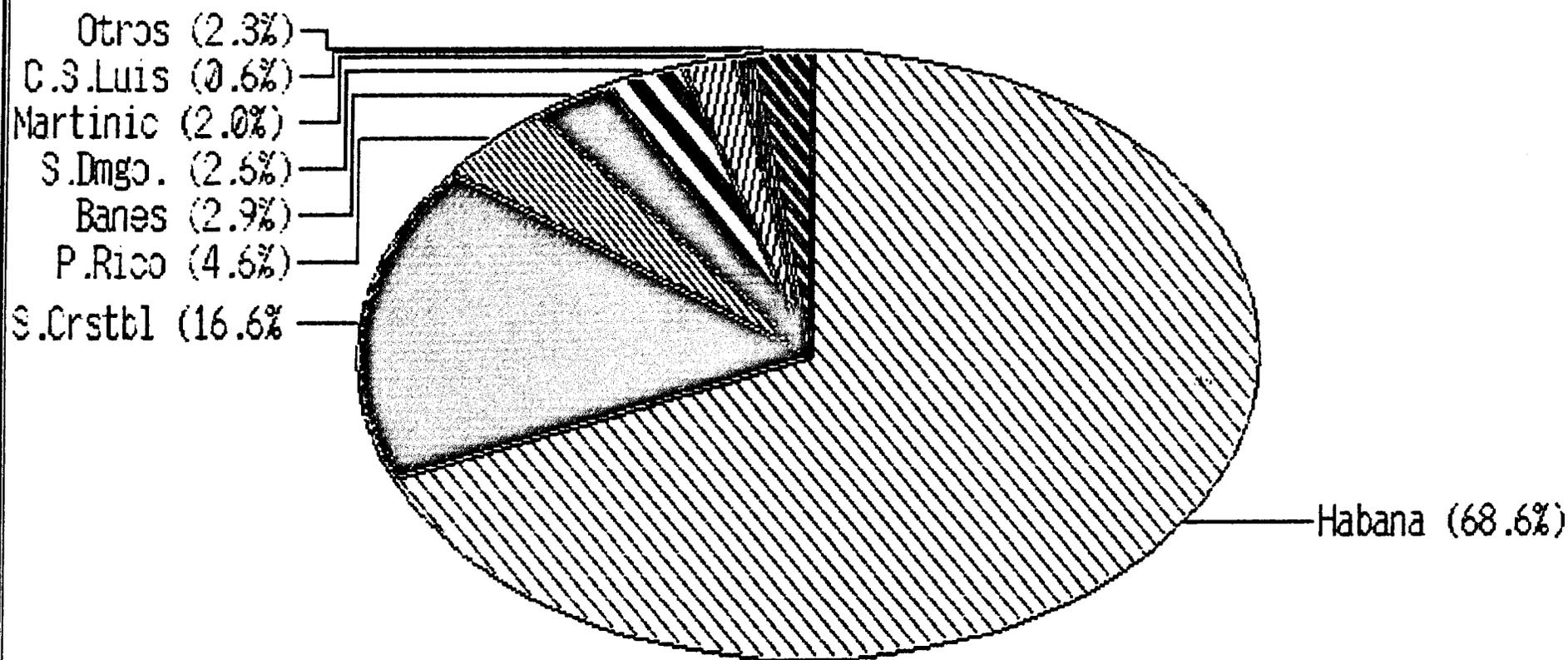
DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO CON I.DE BARLOVENTO Y CARIBE	%
LA HABANA	68,6
SAN CRISTOBAL	16,6
SAN JUAN	4,6
BANES	2,9
SANTO DOMINGO	2,6
FORT DE FRANCE	2,0
CAYOS DE SAN LUIS	0,6
OTROS	2,3
TOTAL	100 %

Destacaría en el mantenimiento de esta ruta el puerto cubano de La Habana con un 68,6 % sobre el total, siguiéndole el de San Cristóbal con un 16,6 %, pero tal como se apuntó anteriormente, al ser dos puertos dentro de la misma bahía y con destino común, se pueden considerar juntos y acaparando un total del 85,2 % del total asignado a la ruta. El resto se reparte según se muestra en el cuadro adjunto de distribución porcentual asignada a cada puerto, y reflejado en el gráfico adjunto.

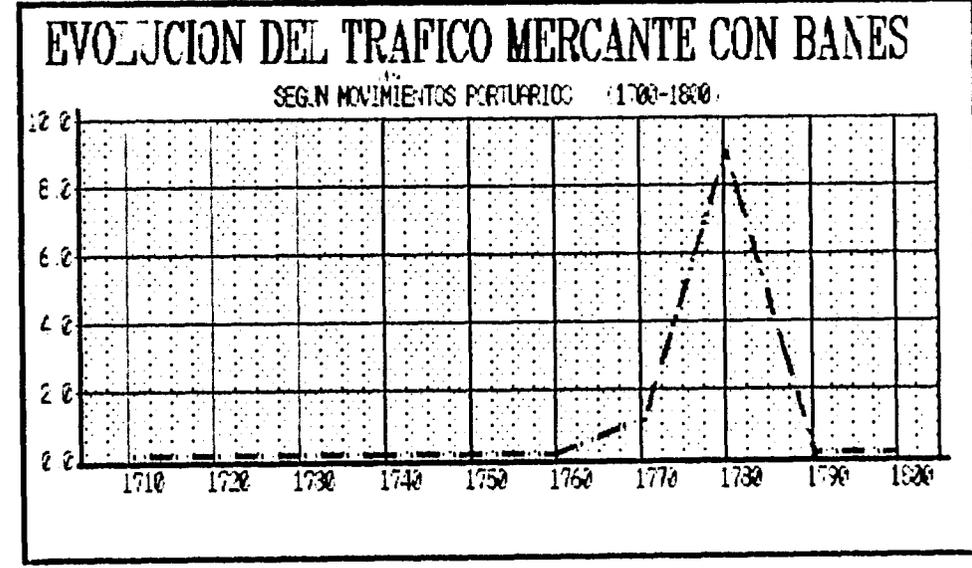
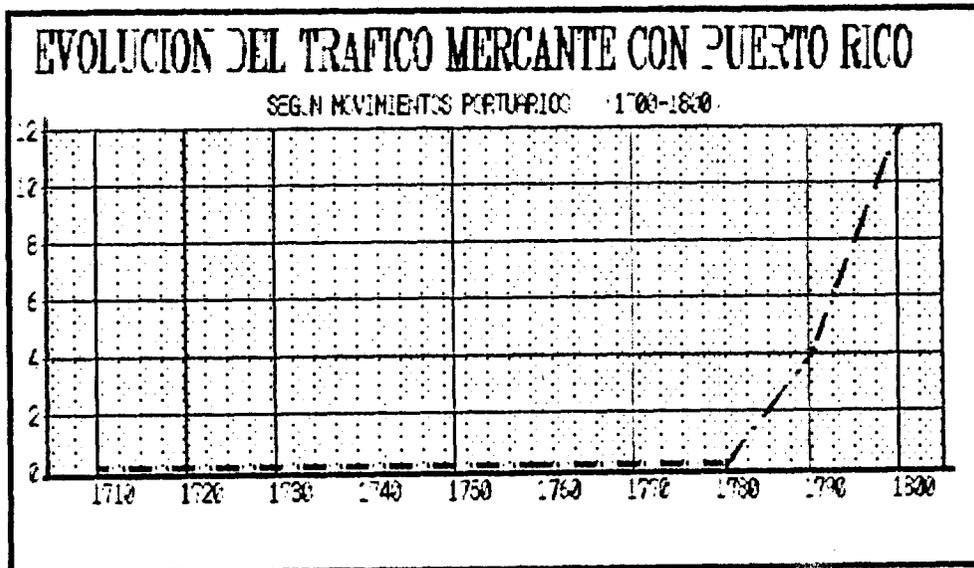
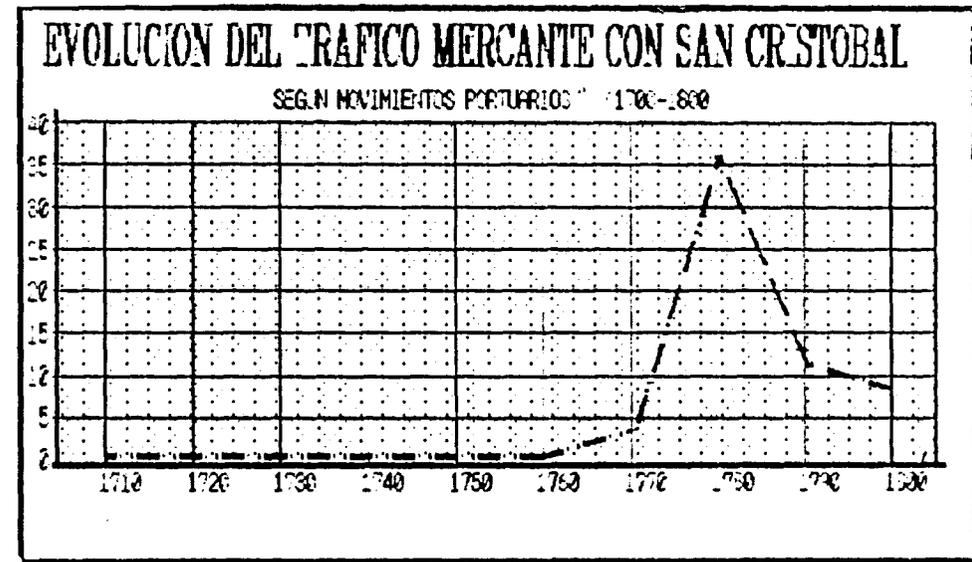
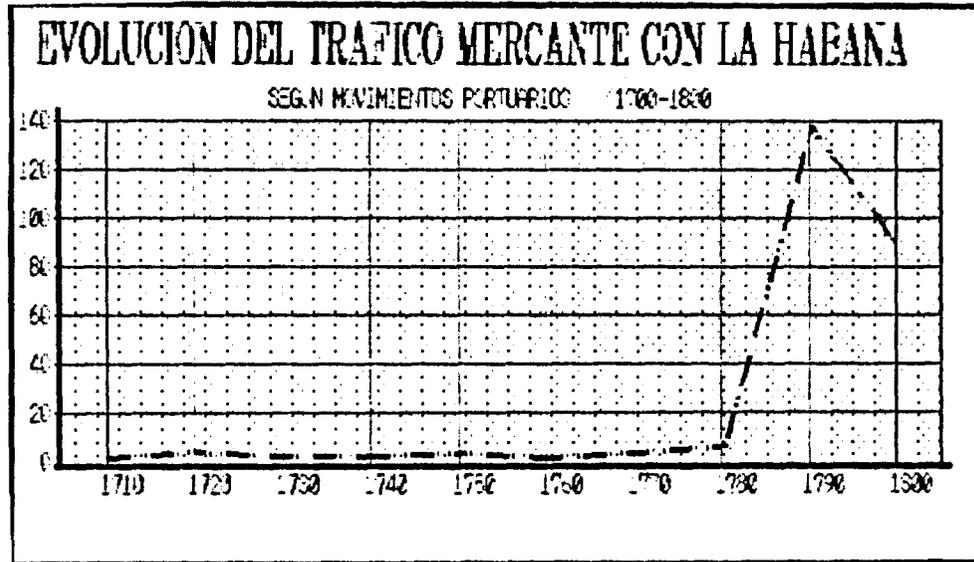
A continuación se muestra el gráfico de evolución de los movimientos registrados en los principales puertos de las islas.

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL TRAFICO CON L BARLOVENTO Y CARIBE

SEGUN MOVIMIENTOS PORTUARIOS (1700-1800)



EVOLUCION DEL TRAFICO MERCANTE CON LOS PRINCIPALES PUERTOS DE I. de B. Y CARIBE



5.4.- OTRAS RUTAS : FILIPINAS, AFRICA.

De ninguna de las fuentes señaladas, salvo de los Protocolos Notariales, fue posible obtener datos que relacionasen el puerto de Santander con las lejanas posesiones insulares de Filipinas, o del vecino continente africano. La respuesta obtenida de la gran masa documental manejada fue escasa para el fin de determinar con contenido estas rutas, no obstante, y por haber hallado ya estos indicios, y con el ánimo de contribuir a su investigación y esclarecimiento con estas primeras muestras, que serán las primicias que se hayan aportado en este sentido, se ha tomado la decisión de relacionarlas.

Sería, ya en tiempos de Carlos III, cuando se constituyese la Compañía de Filipinas, última y más polémica de las Compañías Privilegiadas formadas en el transcurso del siglo, pues se creó en 1785 con el fin de promocionar la ruta e intercambio comercial entre España y las posesiones de oriente por barcos españoles que así cubriesen y sostuviesen el tráfico con la difícil y muy lejana ruta. Esta compañía se estableció con la protección de grandes

medios y privilegios, como se concedían a las compañías mercantiles de navegación, mediante la concesión de ventajosas facilidades para la construcción de nuevos barcos o bien para la compra de los necesarios mediante desgravación de impuestos, lo cual contribuiría, como ya quedó apuntado, al desarrollo de la Marina Mercante, ya desde los tiempos de la creación de la Compañía de Caracas en 1728.

362

La Compañía de Filipinas lograría sobrevivir hasta entrado el siglo XIX, hasta 1834⁴⁸, pero su tardía creación, la coyuntura de las guerras de fines de siglo contra ingleses y franceses, harían de su sostenimiento una difícil tarea en los últimos años del setecientos.

El fin comercial, además del puramente convencional y táctico de mantener una posesión comunicada con su Metrópoli, fue el intercambio de productos manufacturados de la península hacia Filipinas, y de productos coloniales, especias sobre todo, y exóticos de aquellas islas hacia la península⁴⁹.

En el año 1765 se llevaría a cabo en

⁴⁸Cervera Pery, J., Ob.cit.p.73.

⁴⁹La balandra "María Margarita" arribaría a la rada y puerto santanderino el 19 de diciembre de 1767 con carga de fardería, cueros y grasas procedente de la Isla de Bais en Filipinas.
AHC, Protocolos, Leg.248, ff.93,94.

Filipinas una expedición científica, una entre las muchas emprendidas por los gobiernos borbónicos a las posesiones hispánicas, por el científico Juan de Lángara con fines hidrográficos⁵⁰.

363

A partir de 1778, año en que Portugal cediese a España la posesión de la Guinea Ecuatorial, el tráfico marítimo con este enclave africano comenzaría a mantenerse con cierta regularidad, dando origen a movimientos portuarios y de mercancías de las mismas características que los hasta ahora descritos, aunque con mayor intensidad en el flujo importador de materias coloniales. Los acaecidos con Santander fueron bastante escasos en el transcurso del siglo XVIII⁵¹.

⁵⁰O'Donnell, H., "Desafío en el mar. La Real Armada española en el siglo XVIII". *Historia* 16, XV, n.172, pp.37-50.

⁵¹Se puede señalar cómo el navío "El Fanfán", procedente de Guinea con carga descrita como de "diferentes frutos y efectos", en la redacción del documento notarial de Poder ante el escribano Dn. Justo José de la Peña Hondal, arribó a Santander en fecha 12 de mayo de 1791. AHC, Protocolos, Leg.291. ff.137, 151.

5.5.- EL TRANSPORTE MARITIMO Y SUS CONEXIONES
CON EL TRANSPORTE TERRESTRE NACIONAL.

El proyecto de obras públicas e inversiones concebido por Ensenada⁵², como objetivo prioritario de la política económica del reformismo ilustrado, podría enmarcarse en la concienciación de que no se podía llegar al desarrollo económico sin una infraestructura vial adecuada que conectase los puntos de producción y consumo en el intercambio comercial; ello constituiría la plataforma de la recuperación económica española del setecientos. Básicamente el proyecto general de promoción nacional de Ensenada estaba concebido por dos ideas fundamentales, ambas estrechamente interrelacionadas entre sí. En primer lugar, la promoción y desarrollo de una potente Marina Mercante, capaz y suficiente para el transporte marítimo con las colonias, apoyada y defendida por una fuerza naval conveniente, y en segundo, la creación de una red viaria de

⁵²Merino Navarro, J.P., *La Armada española en el siglo XVIII*. pp.18, 19, 43, 49-55, 341-360.
Palacio Atard, V., *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*. pp.66-81.
Santos Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850* I, pp.19-31, 247-254.
Ringrose, D.R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. pp.34-38.

transporte terrestre penínsular, válida para abastecer los centros distribuidores, los puertos escogidos para el tráfico comercial, bajo dos planteamientos básicos, la construcción de una red viaria de caminos carreteriles pavimentados, y de una red fluvial de canales navegables⁵³, proyectada, a su vez, entre otras soluciones nacionales, para conectar Reinos, por el norte, con el Camino Real hacia Santander, y por el sur, con las tierras castellanas del interior, granero de la España dieciochesca. 365

Existió una razón política básica para la obligada decisión de adoptar el eje Castilla-Mar Cantábrico, fuertemente condicionado por la difícil orografía de la cordillera cantábrica, que impondría a la proyectada red viaria grandes esfuerzos e inversiones públicas. La salida natural de las tierras de la meseta castellana al mar es la cuenca del Duero en su recorrido hacia Oporto, pero los condicionamientos políticos internacionales superarían a los geográficos, y el flujo comercial que hubiera encontrado una fácil salida hacia su transporte marítimo por esta vía, se

⁵³Según el informe de Bernardo Ward, enviado al extranjero por encargo de Fernando VI, como se haría con Jorge Juan en el tema de técnica naval, a fin de observar allí métodos y formas, y mejorar después nuestras comunicaciones con su experiencia, decía a su regreso: "el retraso que padecen en España la agricultura, las fábricas y el comercio, bien se sabe que en gran parte procede de la falta de comunicación de una provincia con otra en el interior del Reino, y de todas con el mar; ésta se consigue por medio de ríos navegables, canales y buenos caminos". Burdalo, S., "Los colosos de la razón". *Las obras públicas en el siglo XVIII*. Revista del MOPU. Julio-Agosto de 1988, p.33.

vió frenado por una pared más alta que las naturales
impuestas por la cordillera cantábrica, los acontecimientos
histórico políticos entre ambos países, que con la firma del
tratado de Methuen el 27 de diciembre de 1702, entre
Portugal e Inglaterra, harían que se tuviese que abandonar
definitivamente esta natural alternativa y pensar en una
salida al mar por el cantábrico⁵⁴. Los planteamientos
político nacionales, en la coyuntura de la promoción de la
red viaria, ante los nuevos proyectos fiscales⁵⁵, hicieron a
los gobernantes abandonar la idea Castilla-Vizcaya a través
de Orduña, desviando el interés, y por tanto el proyecto
viario hacia la capital montañesa ahora a través del Camino
Real de Santander a Reinosa y Burgos, quedando solucionada a
favor de Santander la tradicional rivalidad entre Burgos,
Bilbao y Santander, después de quedar descartado, a pesar de
su menor coste⁵⁶, en la concepción de este último proyecto,
la alternativa Santoña-Laredo hacia las tierras castellanas,
dentro de la alternancia de posibilidades presentadas en el
proyecto del ingeniero Domingo Bretón y calculados los
costes de ambos proyectos por el flamenco Sebastián Rodolphe
en el año 1748⁵⁷.

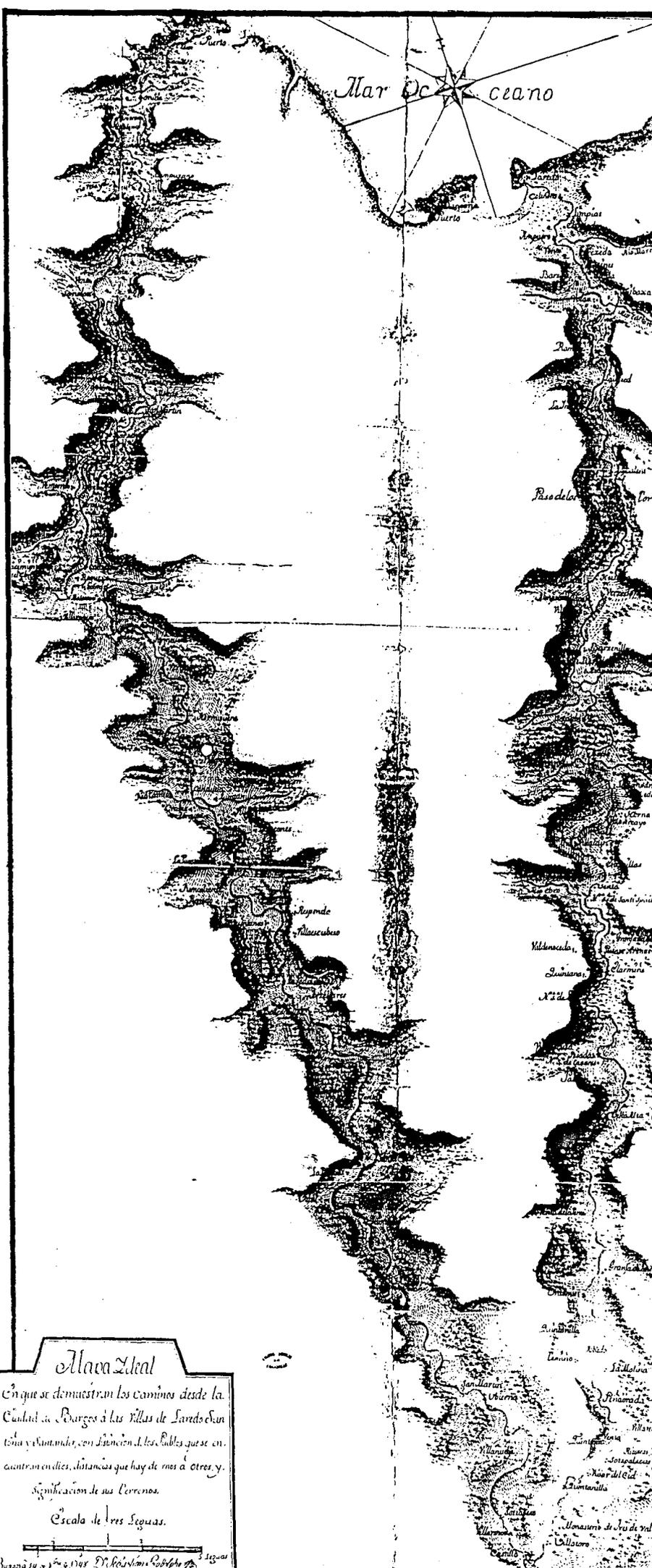
⁵⁴Ya en tiempos de Felipe II, y según el proyecto del ingeniero italiano Juan Bautista Antonelli, en su "plan para la navegación de todos los ríos de España", se intentaría canalizar el Tajo para hacerlo navegable desde Toledo a Lisboa.

Burdalo, S., Ob.cit. p.34.

⁵⁵Zabala Uriarte, A., Ob.cit., I, p.57.

⁵⁶Palacio Atard, V., Ob.cit. p.67.

⁵⁷Maiso González, J., Ob.cit. p.110.
Palacio Atard, V., Ob.cit. p.66-74.



Alava Ideal

En que se demuestran los caminos desde la Ciudad de Burgos á las Villas de Santo Domingo y Amula, con distinción de los rios que se encuentran en ellas, distancias que hay de mes á otros, y Significación de sus Cerrenos.

Escala de tres Leguas.

1794

Mapa del ingeniero
Sebastián Rodolphe
(AGS)

5.5.1.- CAMINOS CARRETERILES.

La táctica a seguir por los gobernantes borbones para la promoción socio-económica nacional pasaría por una voluntad de ordenación del territorio desde el conocimiento cartográfico⁵⁸ y catastral⁵⁹ del reparto de las riquezas, para con su recopilación y estudio proyectar una red viaria de comunicaciones que enlazase los núcleos comerciales del país, facilitase el transporte de mercancías, y a la vez se implantase una contribución única, mediante sistema directo, sobre la riqueza territorial.

La base de la prosperidad económica, destino del proyecto ilustrado, radicaría pues en el desarrollo de las vías de comunicación; de ellas dependería el transporte terrestre y marítimo, y en definitiva el comercio.

En el año de 1749 se emprendieron las obras

⁵⁸Se encargaría en cada provincia a un ingeniero la confección de mapas de la misma, detallando la orografía, recursos, necesidades de infraestructura, así como el coste estimado de las obras recomendadas.

⁵⁹Se efectuaría primeramente el catastro promovido por el Marqués de la Ensenada.

de mejora del camino entre Reinos y Santander, constituyendo, junto con la de Guadarrama, la primera obra pavimentada que se construyó en España desde la época de los romanos⁶⁰, necesitándose construir, a fin de salvar los condicionamientos geográficos, los muchos ríos y desniveles existentes, como ya quedó descrito, numerosas obras de infraestructura como puentes y guardabarras, siendo por primera vez financiadas las obras a cuenta de la Real Hacienda.

369

Este apoyo a la nueva vía de conexión entre los centros productores castellano-leoneses y los muelles de embarque cántabros para su distribución marítimo comercial, transformaría un viejo y difícil camino de herradura en carreteril, que hasta entonces había obligado a efectuar varias etapas en su trayecto, recorriéndolo en carreta, saltando de piedra en piedra, para luego transbordar la carga, en los pasos difíciles, peor cuidados o inaccesibles para los carros, a lomos de caballerías⁶¹, en una alternancia entre uno y otro sistema que hacían del camino penoso y notoriamente gravoso en costes por el tiempo que había que invertir y los medios de los que había que disponer entre animales, carros, personal y material de repuesto; siempre contando con que el tiempo no impidiese aventurarse a

⁶⁰Recuero, A., "De la herradura a la rueda". *Las obras públicas en el siglo XVIII*. Revista del MOPU, julio-agosto 1988. p.73.

⁶¹Palacio Atard, V., *Ob.cit.* p.48.

Domínguez Martín, R., *Actividades comerciales y transformaciones agrarias en Cantabria, 1750-1850*. pp.124-129.

remontarlo, pues simplemente las lluvias le hacían intransitable por el barro y anegamiento por los ríos, ya que transcurría siempre paralelo y junto al cauce de ellos. 370

La difícil orografía, auténtica barrera hacia el norte, siempre fue un condicionante difícil de salvar, ofrecía escasas posibilidades al transporte terrestre y mantuvo a Santander incomunicado con el interior hasta mediados del siglo⁶².

Sería esta obra de la ingeniería civil del XVIII "la que permitió al tráfico sobre ruedas alcanzar la costa, produjo un cambio de envergadura en el modelo del tráfico del norte de España y propulsó el desarrollo económico en el área inmediata"⁶³, que haría que el desarrollo santanderino estuviese directamente relacionado con el de la Meseta para el futuro.

La demanda de transporte, en el nuevo modelo de intercambio creado por el reformismo ilustrado, obligada

⁶² Recordemos como el capitán del navío "Ave María", el 4 de noviembre de 1702, arribó a Santander con carga de cacao, cueros, tabaco y palo de Campeche, procedente de La Habana, y testimoniaría, ante el escribano público Dn. Antonio de Cacho Pámanes acerca del estado del camino a Burgos, lo siguiente: "los caminos son intransitables en este tiempo para carros y caballerías, en especial para géneros como los de dicha carga". AHC, Protocolos, Leg. 153, ff. 174, 228.

⁶³ Ringrose, D.R., Ob. cit. p. 35.

por el crecimiento demográfico y fomento del comercio⁶⁴ haría prosperar y crecer a Santander a partir de mediados de siglo, y su puerto acapararía inicialmente el tráfico lanero, auténtico copromotor⁶⁵ de la conexión vial con el norte cántabro ante "la negativa bilbaína de dejarse integrar en el sistema económico y fiscal común"⁶⁶, y artífice de la creación de las condiciones idóneas para el trasiego de otros productos, "sobre todo, de los trigos y las harinas hacia los mercados coloniales, pero también, a través del comercio de cabotaje hacia otros puertos peninsulares"⁶⁷, y la apertura de nuevas vías de conexión de Santander con el interior.

371

La pobre visión que nos legaron los viajeros ilustrados⁶⁸ que atravesaron estos caminos en el siglo XVIII, nos dan una idea de precariedad de las comunicaciones terrestres aún desde mediados de siglo. Serían también las Sociedades Económicas de Amigos del País las que, mediante sus agrupaciones de industriales y comerciantes, influencia-

⁶⁴Maiso González, J., Ob.cit.p.108.

⁶⁵Le calificamos así, pues estimamos que sin el "affaire" de las Provincias Exentas, Santander nunca hubiera sido promocionado y el tráfico hubiera fluido a través del puerto bilbaino.

⁶⁶Palacio Atard, V., ob.cit.p.47.

⁶⁷Fontana, J., "La dinámica del mercado interior. (Algunas reflexiones a propósito del crecimiento de Santander)" *Merca-*
do y desarrollo económico en la España contemporánea. p.88.

⁶⁸Recuero, A., Ob.cit.pp.66,78,82.

dos por las luces de la nueva corriente ilustrada, las que promocionarían y correrían también con los estudios, promoción y gastos de muchos tramos de las redes viarias. Sin embargo, el error cometido en la planificación radial de la nueva red nacional, fue ya entonces criticada, entre otros, por el ilustrado Jovellanos en su *Informe sobre la Ley Agraria*, censurando que el centralismo borbónico fue la causa del sistema convergente y radial hacia y desde Madrid, en detrimento de las difíciles y casi siempre nulas comunicaciones entre provincias.

372

Las "otras" comunicaciones de la Cantabria dieciochesca eran el camino de la costa, alternativa terrestre a la fácil comunicación marítima, que enlazaba Bilbao por los Tornos a Ramales y Ampuero, en su angosto camino a Laredo, Santander, Llanes, Villaviciosa, Avilés y Gijón, en la vecina provincia de Asturias. Otras alternativas a la meseta, ya quedaron descritas anteriormente.

Cabría señalar que los puentes, imprescindible y notoria obra de fábrica de la época, convergentes hacia la capital santanderina serían los de Arce⁶⁹ y Solía⁷⁰, y

⁶⁹Encontramos señaladas referencias a estos puentes en algunos documentos.
AHC, Protocolos, Leg. 180, f. 89.

⁷⁰Obra y reparos del puente de Solía efectuadas en el año 1756, con las condiciones del contrato y detalladas con los planos de la obra a ejecutar.
Ibidem, Leg. 210, f. 124.

constituirían los puntos de confluencia de todos los caminos en su tránsito a la capital santanderina.

373

El proyecto para la ejecución de la carretera de Reinosá se hizo según el nuevo sistema de revestimientos de caminos descrito ampliamente por Santos Madrazo⁷¹ en su completo estudio sobre el transporte terrestre, y supuso un punto de referencia y un gran avance en las comunicaciones. Esta obra se ejecutó con miras al trazado más corto y priorizando la economía al ornamento, de lo que se encargaría, en este caso, el asentista de la obra, el maestre Marcos Vierna Pellón⁷².

El estudio y esclarecimiento del control del tráfico terrestre en esta vía, sin embargo, se encuentra con la dificultad añadida de la falta de registros aduaneros para su estudio, ya que las aduanas interiores se llevaron a la costa por la nueva política fiscal borbónica, por lo que su precisión tiene esta desventaja.

En definitiva, cabe estimar que la conjunción de las vías terrestre y marítima no sólo promocionaron al

⁷¹Santos Madrazo, Ob.cit. pp.183-234.

⁷²El mismo que intervendría en los contratos de asiento de maderas para la construcción naval con Fernández de Isla y el constructor Juan Bautista Donestebe en los años de apogeo del astillero de Guarnizo. Ibidem, Legs. 974, f.80;197, f.300;208, ff.77-78, 110-111v(47), 81-82(48).

puerto santanderino, sinó que establecieron las condiciones idóneas para el asentamiento de industrias transformadoras de las materias primas importadas por ambas vías, como harineras, ferronas, tenerias⁷³ y cervezeras⁷⁴, al paso del nuevo camino real en su descenso, de las hasta entonces infranqueables montañas cántabras, a los muelles de la capital montañesa.

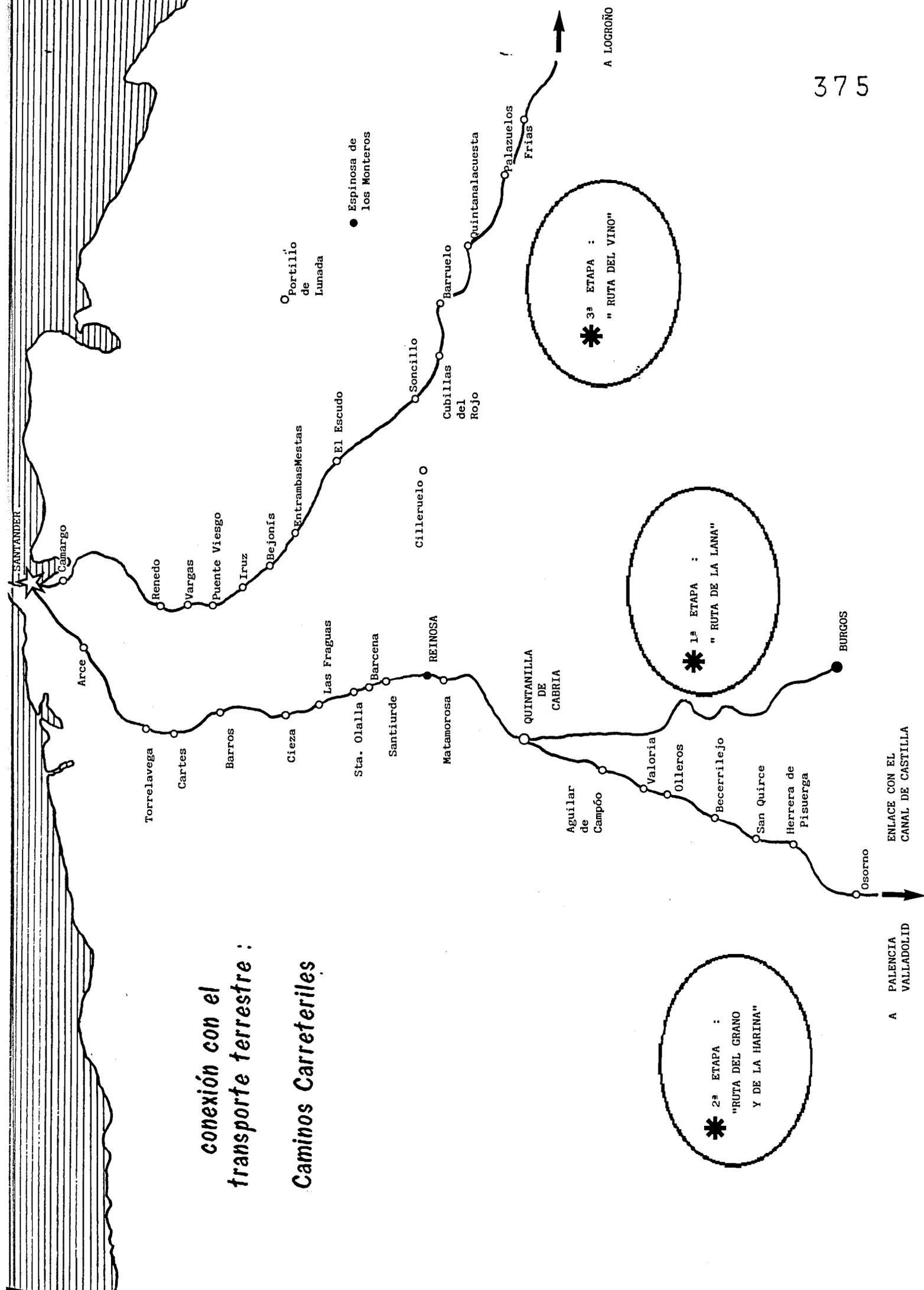
374

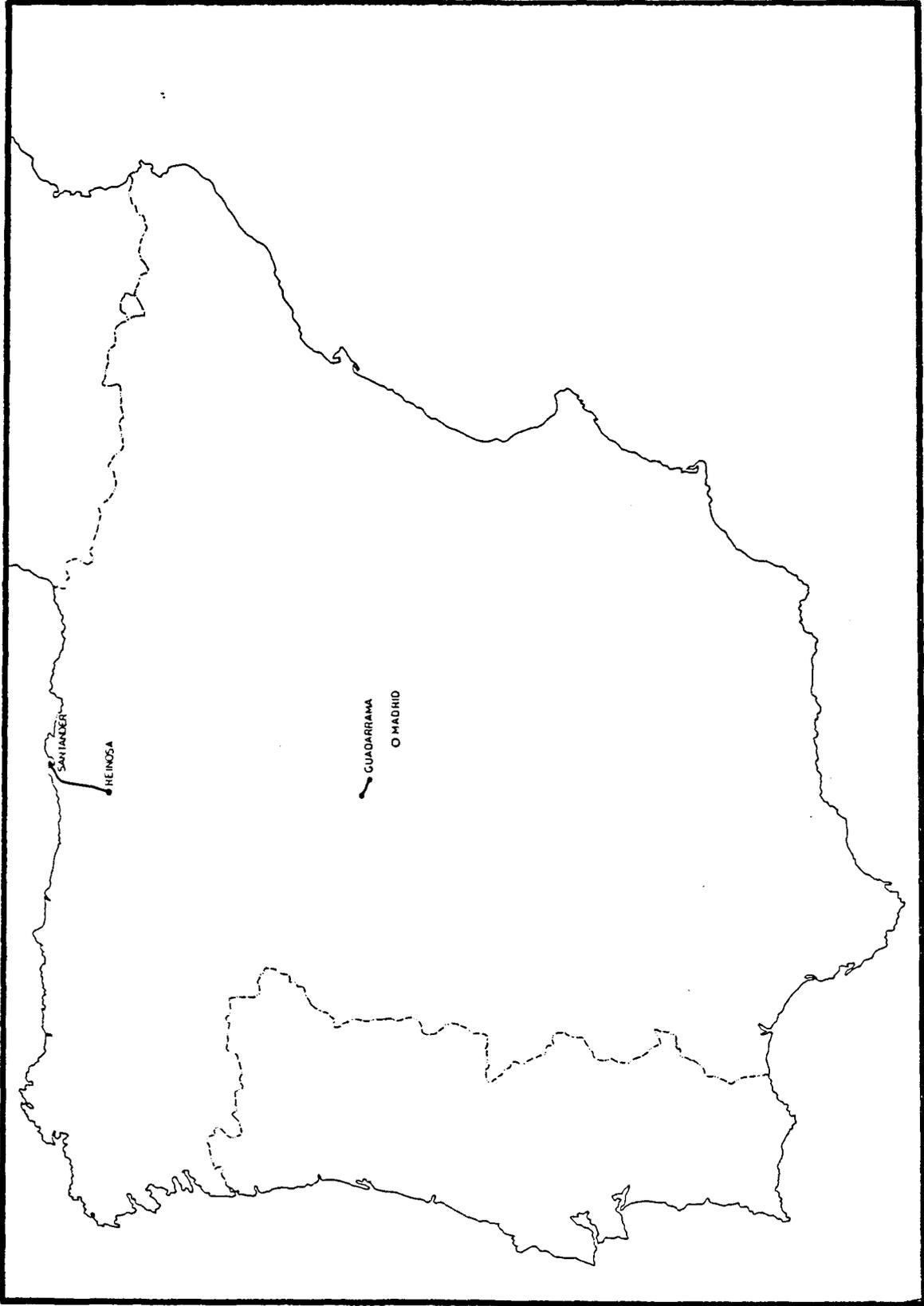
⁷³ Señalaremos algunas menos conocidas como las establecida en la calle Alta en 1792 y en Pronillo en 1793. Ibidem, Legs. 293, f. 699; 853, f. 67.

⁷⁴ A parte de la ya conocida fábrica cervecera de Cañadío señalaremos la entonces situada en Becedo. Ibidem, Leg. 291, f. 3.

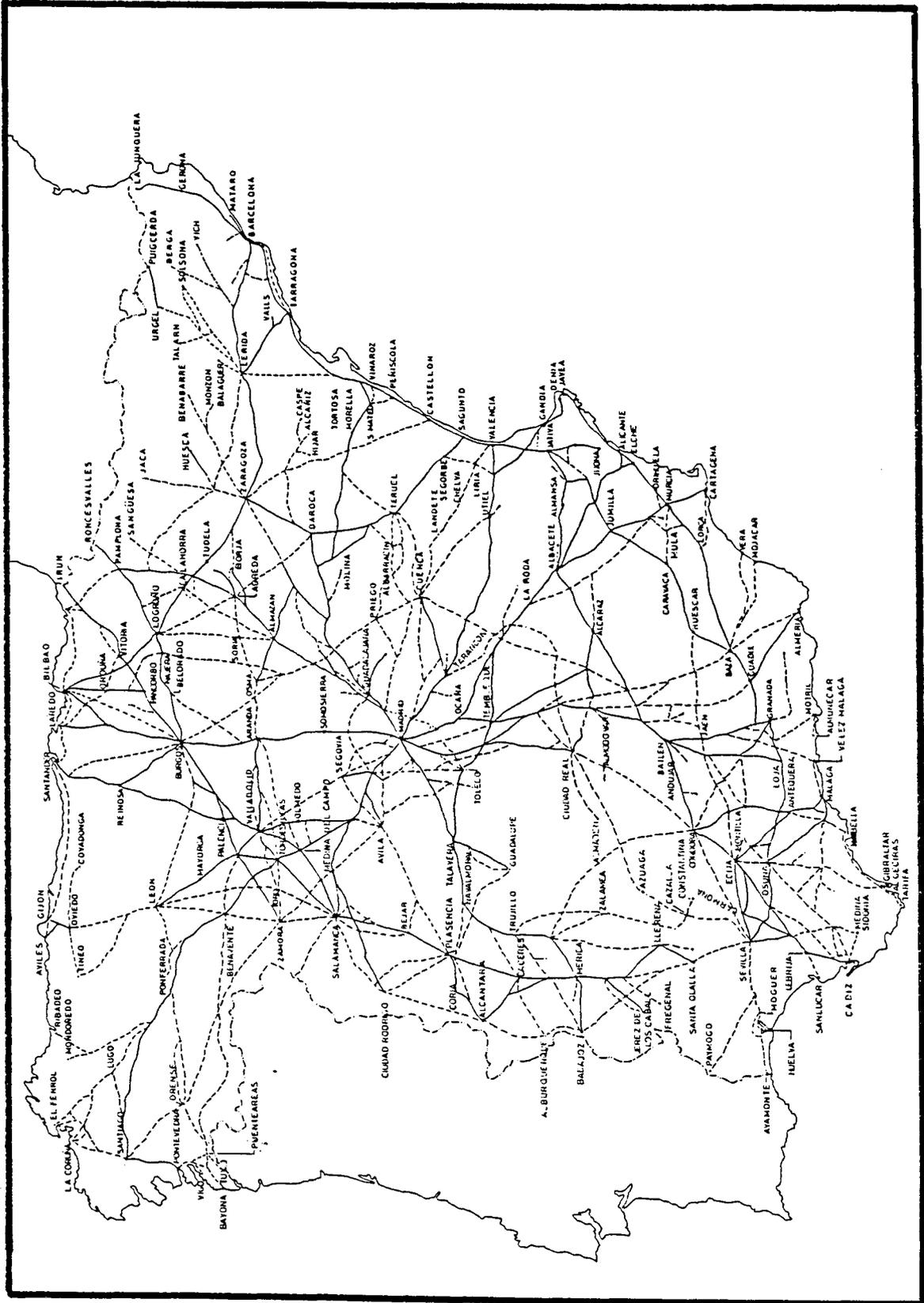
conexión con el
transporte terrestre :

Caminos Carreteriles





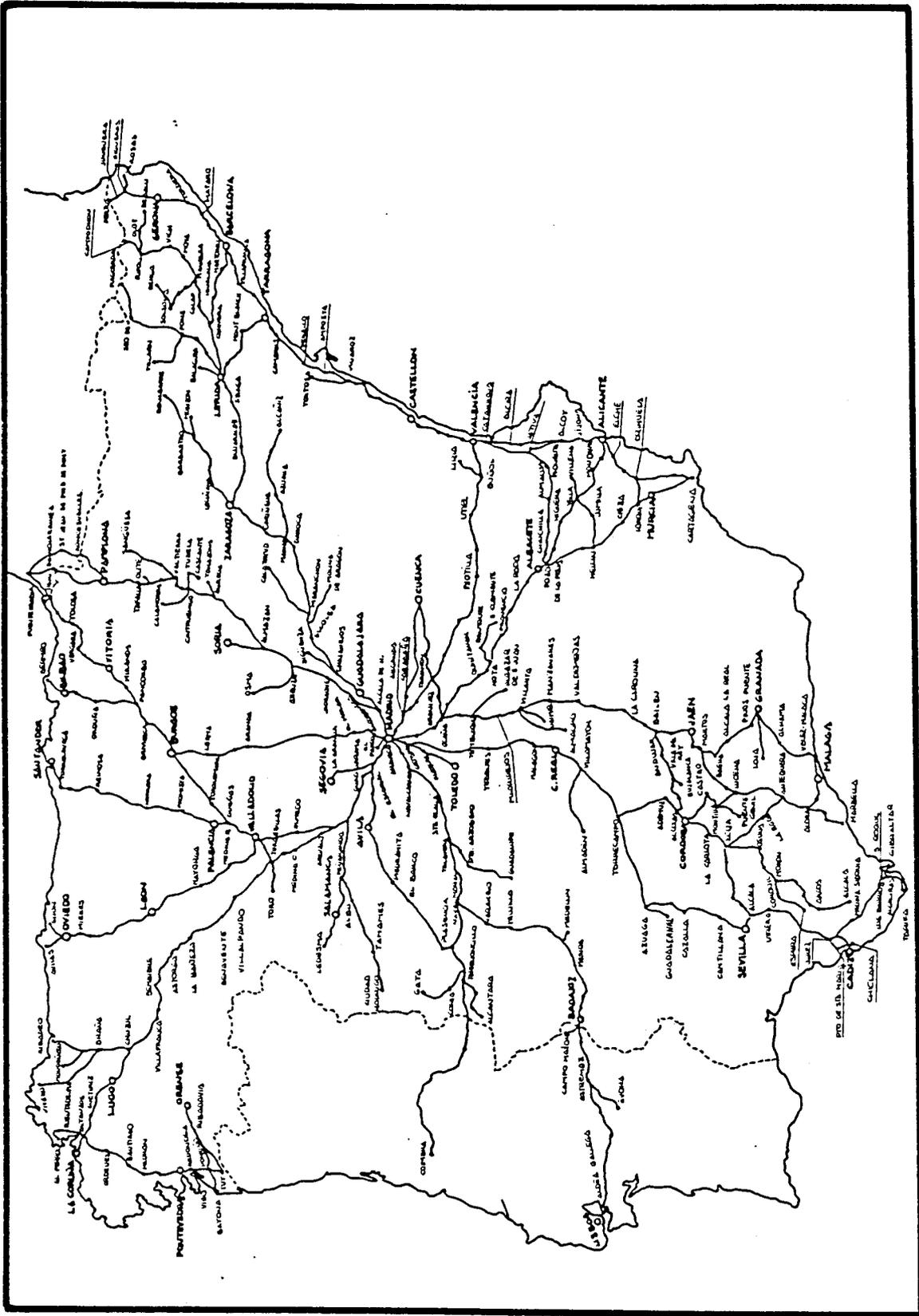
1752. Estado de la red según Santos Madrazo.



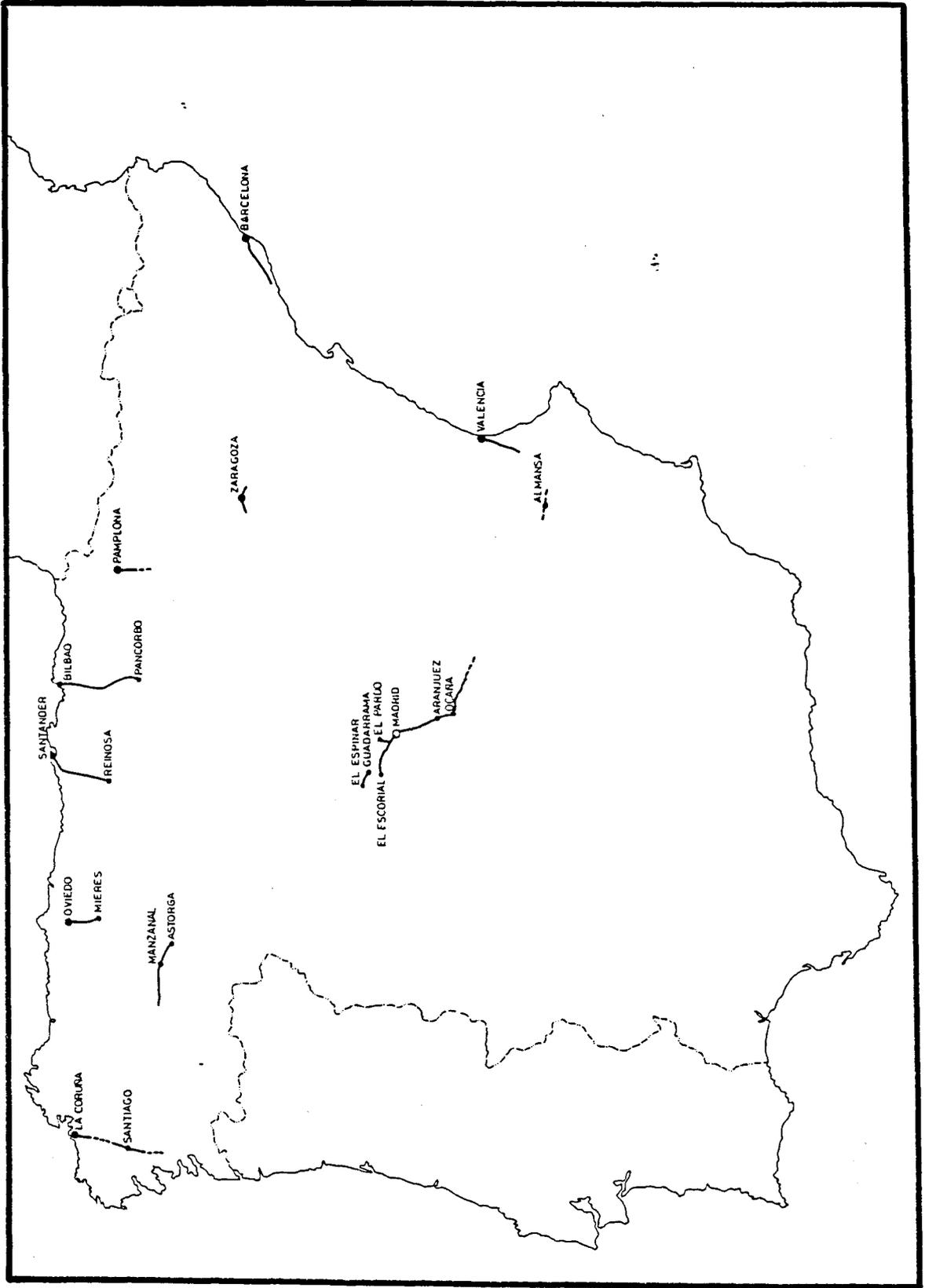
1760. Estado de la red según J. Matias

—— caminos carreteries.

- - - - caminos de herradura.



1767. Estado de la red según T. López.



1778. Estado de la red según Santos Madrazo.

Plano, que manifiesta un Puente, que se proyecta sobre el Rio Miera entre la Jurisdiccion del Valle de Rucoga, y la Villa de S.^a Roque para el nuevo camino, que se intenta construir desde las Reales Fábricas de Artilleria de Hierro colado de Hierganos a la Villa de Espinosa de los Monteros.

Explicacion.

- 1. Jurisdiccion del Valle de Rucoga.
- 2. Rio de Miera.
- 3. Jurisdiccion de la Villa de S.^a Roque.
- 4. Plano del Puente, con sus Vangues, ardetas, Antepedros, Murallas, Declinaciones, y porcion de camino, que se agrega al que lo cocente.

Seccion por la linea A & B del Plano.



- 5. Peña, que deve romperse.
- 6. Cavania de Vega el Arrenal, parte arruinada, y tambien se demolerá.

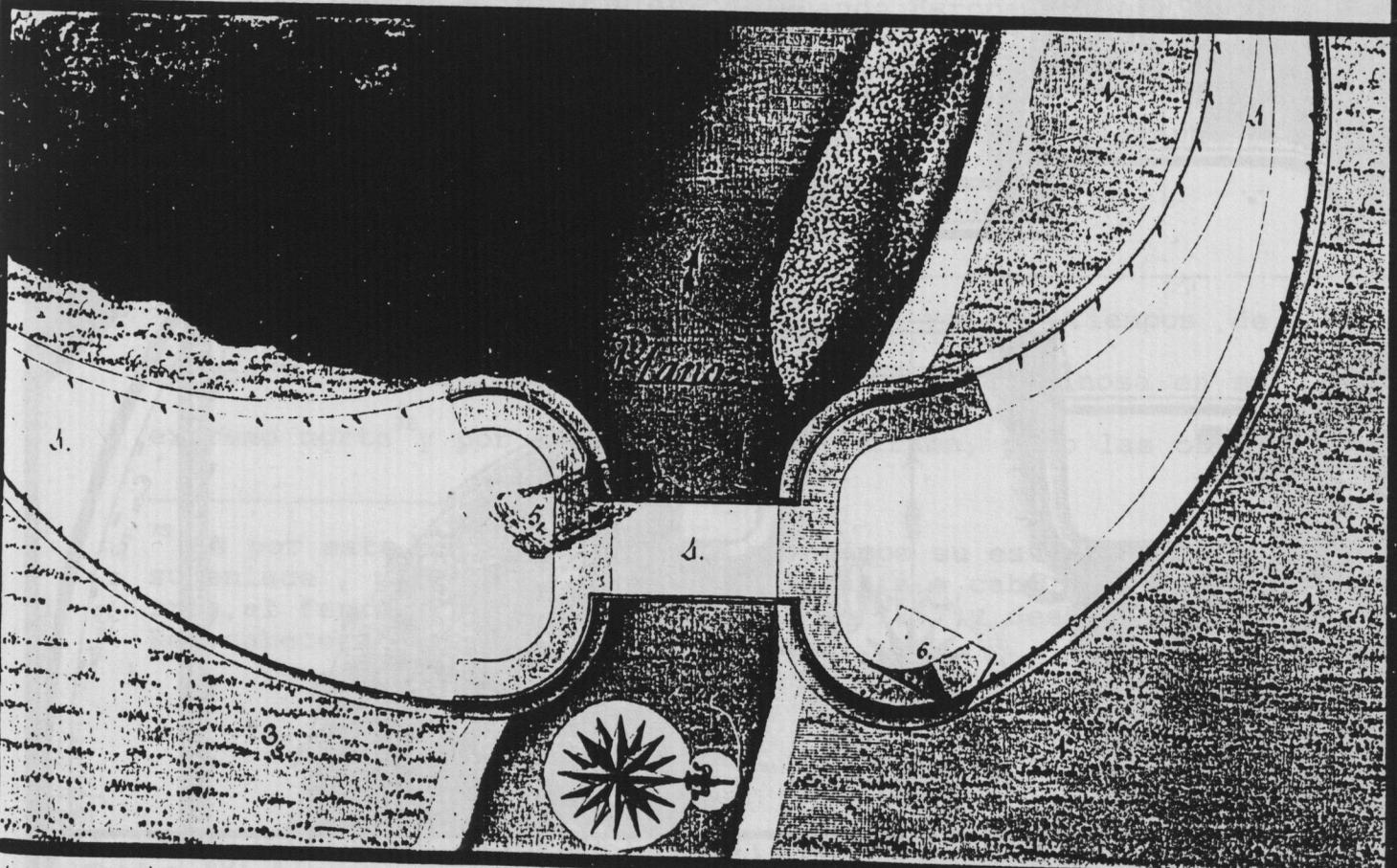
Nota.

Se executará el todo con arreglo a las Condiciones gener. y a las particula. de este Puente.

Elevacion del Puente, visto exteriormente

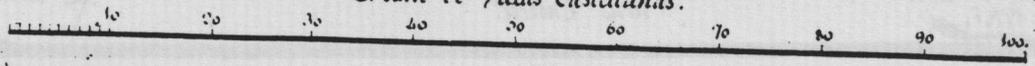


Numero 7. Puente en Cubilla-Pudia



Levantado, y delineado de Ord. de S. M. comunicada por el Excmo S.^{to} C. P. A. D.^{no} Antonio Valdez.

Escala de Varas Castellanas.



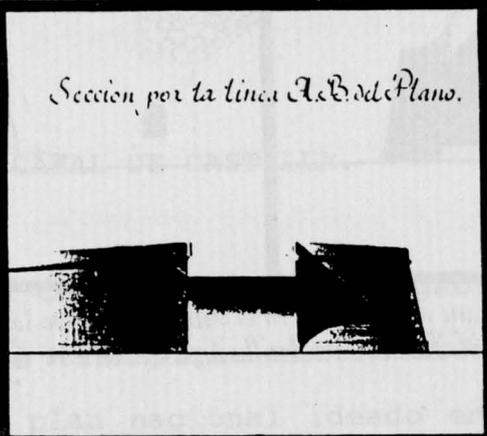
La Cavada 31 de Dize de 1784. Fran.^{co} Solinus Arquitecto

Plano, que manifiesta un Puente, que se proyecta sobre el Rio Miera entre la Jurisdiccion del Valle de Ruesga, y la Villa de S.^a Roque para el nuevo camino, que se intenta construir desde las Reales Fábricas de Arteria de Hierro colado de Hierganos a la Villa de Espinosa de los Monteros.

Explicacion.

- 1. Jurisdiccion del Valle de Ruesga.
- 2. Rio de Miera.
- 3. Jurisdiccion de la Villa de S.^a Roque.
- 4. Plano del Puente, con sus Vanos, arrias, Antepechos, Murallas, Declives, y porcion de camino, que se agrega al que lo execut.

Seccion por la linea A. B. del Plano.



- 5. Peña, que deve romperse.
- 6. Caraña de Vega el Arrenal, parte arruinada, y tambien se demolerá.

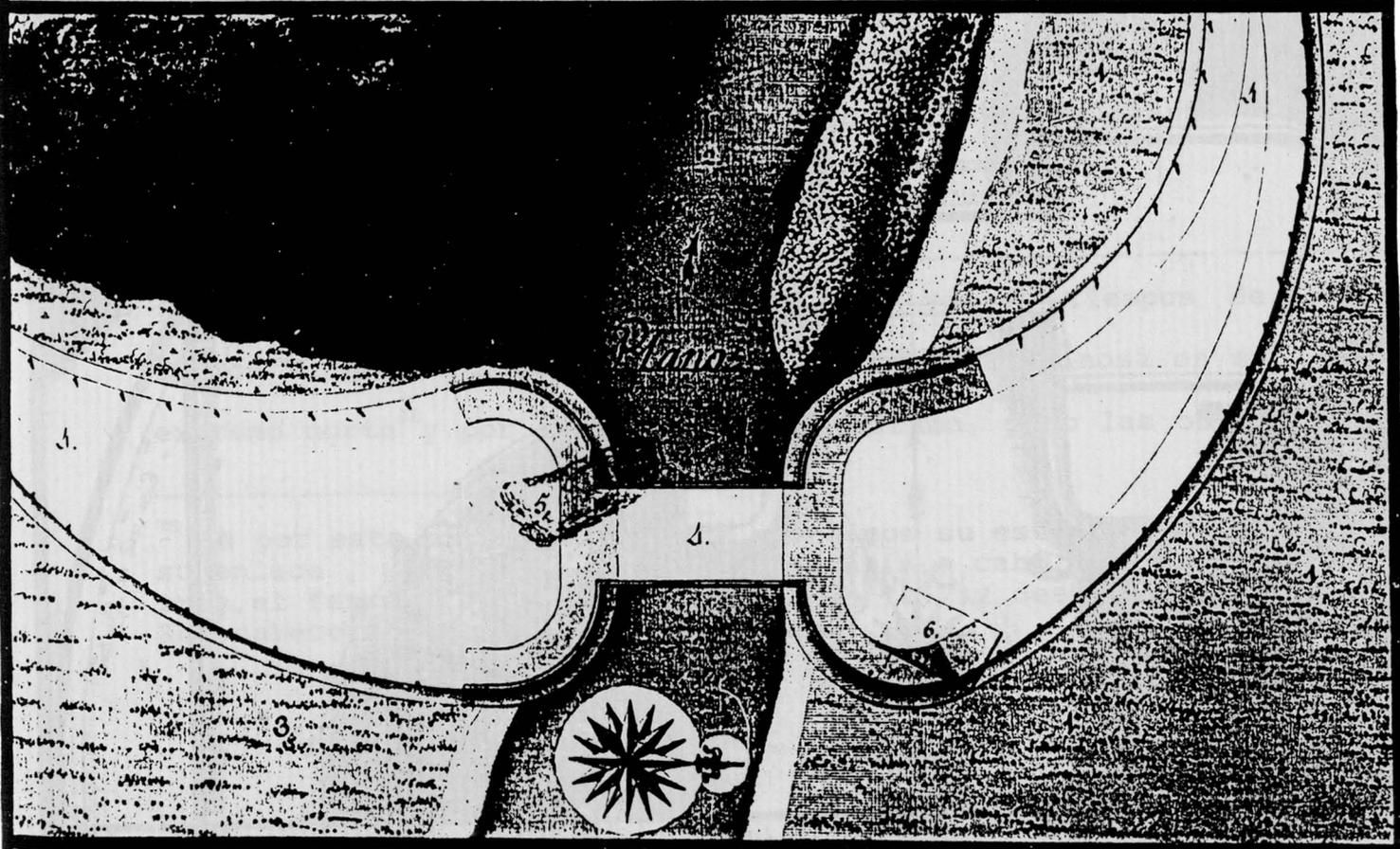
Nota.

Se executará el todo con arreglo a las Condiciones gener. y a las particular. de este Puente.

Elevacion del Puente, visto exteriormente.



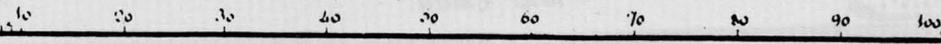
Numero 7. Puente en Cubilla-Pudia



Levantado y delineado de un de S. M.

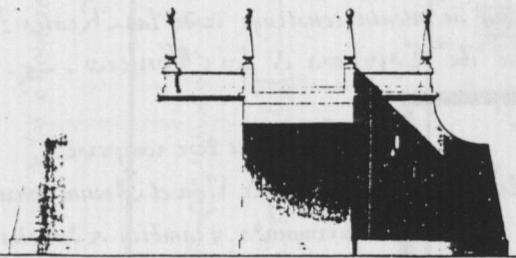
comunicada por el Excmo S.^a C. P. A. D.^a Antonio Valdes.

Escala de Varas Castellanas.

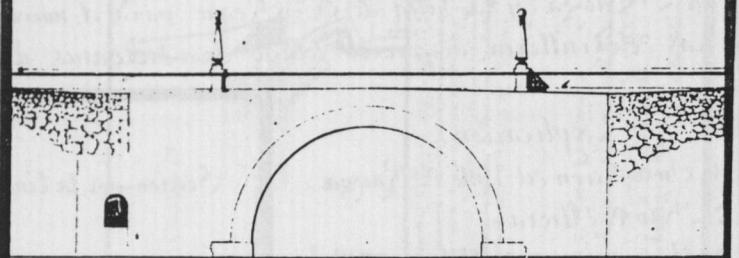


La Carada 31 de Dize de 1784. Fran.^{co} Solinas Arquitecto

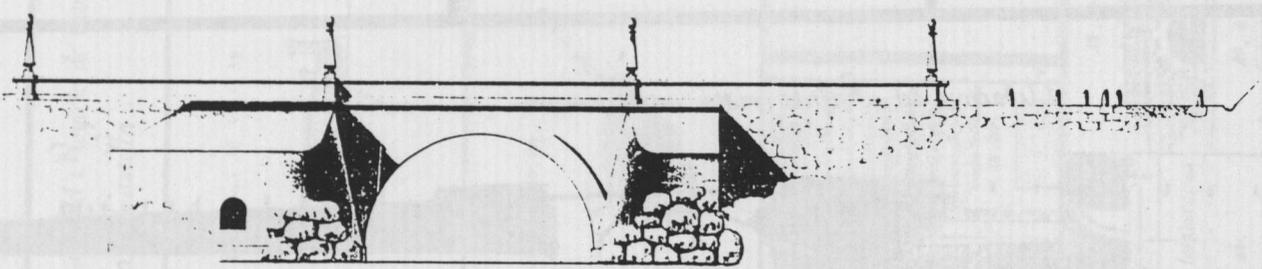
Sección interior por la línea A.B. del Plano.
con el aumento al ancho, y alto, que en las notas se precisan.



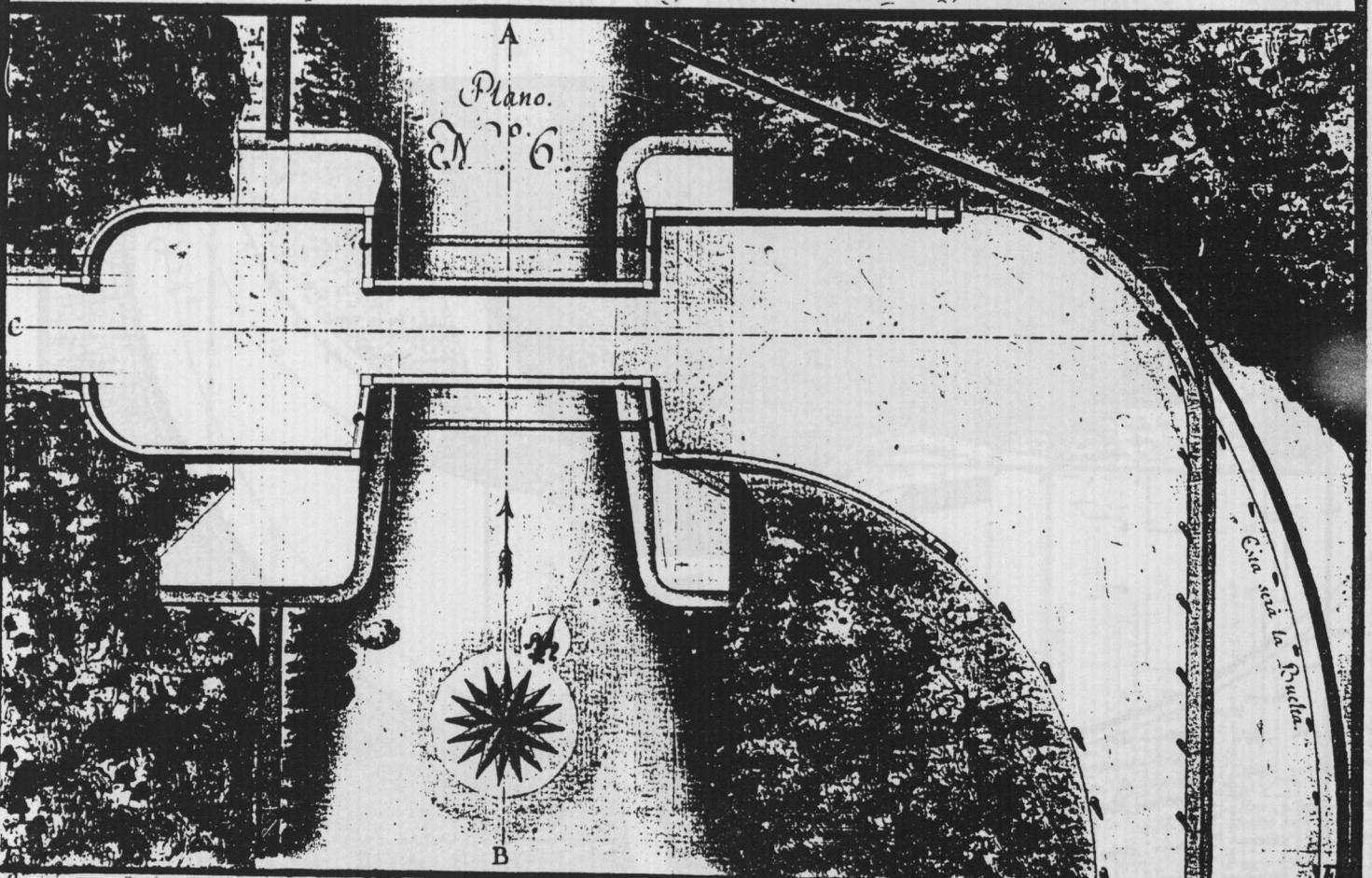
Sección interior por la línea C.D. del Plano.
con el aumento al ancho, y alto, que en las notas se precisan.



Vista exterior, que manifiesta el Puente, que se proyecta en el Sitio Cueva de la Lastra, sobre el Río Miera, para el nuevo Camino desde las R.^{as} Fabricas de Artilleria, à la Villa de Espinosa et los Monteros.



Notas. El acarreo de Piedras para Arboladura, y formar la buelta en el mismo Puente, precisa el aumento del ancho, que será de cuarenta pies, quedando los 36 útiles, por lo superior. El diámetro será el mismo de cuarenta, y cinco pies, subirá de pie derecho las medias y tres, seis pies, à mas de los tres del Radio, antes de mover la figura semicircular. Los Antepedios serán de cantaria libre sin moldura, por las líneas de puntos, tampoco se ejecutarán las Piramides; el todo con arreglo à la contrata particular, y à las generales del camino.



Elimitado, y delineado de Orde de S.^{ra} M. comunicada por el Excmo. D.^o Fr.^{co} D. Antonio Valdés, en el Santo, Jurisdicción de M.^{ra} de Agosto de 1783.
Cavada el 31 de Dizebre de 1785.
Paras Castell.^o
Fran.^{co} Solmis.

5.5.2.- EL CANAL DE CASTILLA.

Los canales y ríos navegables se concibieron como un sistema de transporte alternativo y complementario del terrestre; el plan nacional ideado en este sentido era sùmmamente ambicioso, se pretendía enlazar mediante canales las tres costas peninsulares, a imitación de las grandes obras hidráulicas llevadas a cabo en Europa, pero aquí la difícil orografía, escasos caudales y retraso en las ejecuciones, darían resultados muy distintos. Los proyectos de canalización, siempre a la zaga de los europeos, no llegarían nunca a su culminación; cuando Europa los ponía en servicio, España los comenzaba a planear, y cuando pudo sacarles mayor rentabilidad, el ferrocarril los relegaría y pondría definitivamente fuera de juego.

El de Castilla se ideó ya en tiempos de Carlos V, con la idea de hacerlo llegar hasta Reinosa en su extremo norte⁷⁵ y por el sur hasta Guadarrama, pero las obras

⁷⁵ Es por este motivo por el que abordamos su estudio, aunque su enlace, pasando el tiempo se llevaría a cabo por vía férrea, el ferrocarril de Isabel II, ya en 1857, y desde Alar del Rey, cabecera del ramal norte del canal.

no salieron de los pliegos del proyecto, y sería con Fernando VI, y a iniciativa de Ensenada, cuando se emprendiesen las obras. El proyecto general fue el de la construcción de dos grandes canales, el de Aragón y el de Castilla, interrelacionados con un gran número de pequeños canales que servirían de enlace y distribución. Pero es este último, el de Castilla, por su proyecto de conexión hasta Reinosa, por internarse en tierras cántabras, hasta donde las montañas lo permitiesen, el que interesa desvelar su conocimiento.

384

El plan de Ensenada radicaría en la conexión, mediante esta vía alternativa de mejora de las comunicaciones terrestres existentes, de los dos principales núcleos comerciales promocionados en el norte de la península, la comarca de Tierra de Campos, despensa cerealística de la época, y el puerto de Santander para las exportaciones a las colonias. Con ello, mediante los canales y los caminos pavimentados, se mejorarían las comunicaciones entre centros productores y consumidores, y a la vez conectaría entre sí a los centros urbanos, superando los obstáculos geográficos⁷⁶.

La tarea de elaboración del proyecto comenzaría en el año de 1751 a cargo del ingeniero francés

⁷⁶VV.AA., *El canal de Castilla*. p.20.

Carlos Lemaur, en equipo, posteriormente, con Antonio de Ulloa, durando los estudios hasta 1753, en que se redactó el *Proyecto general de canales de navegación y riego para los Reinos de Castilla y León*⁷⁷. 385

El Canal de Castilla discurre, paralelo a los ríos más importantes, por tierras de Palencia y Valladolid, y brevemente por las burgalesas. Tiene una longitud de 207 kilómetros repartido en tres ramales, el del Norte, con 87 kmts. hasta Alar del rey, el del Oeste, por tierra de Campos, con 66 kmts., y el del Sur hasta Valladolid con 54 kmts. El desnivel total del canal es de 148,7 mts., salvado con 49 esclusas repartidas entre los tres ramales como sigue, 24 en el ramal Norte, 7 en el del Oeste y 18 en el del Sur. Se completó su recorrido con múltiples edificaciones, fábricas de harina, molinos, batanes, martinetes, almacenes, numerosos muelles de atraque, dársenas para labores de carga y descarga, astilleros, talleres, posadas, y cuadras.

El Ramal Norte del canal, enlace con las tierras cántabras, al pie de la cordillera cantábrica, se proyectó para llegar hasta Olea, pueblo cercano a Reinosa, alimentándose aquí el canal con las aguas del río Camesa. El proyecto de Ulloa fue ambicioso y revolucionario, pretendió

⁷⁷Burdalo, S., Ob.cit.pp.45-53.

centralizar en el puerto de Suances, a fin de acortar el transporte de los granos, y por tanto sus costes, en su salida al mar; quedaría disminuído el camino en cuatro leguas, en relación a la alternancia de acceso a los muelles santanderinos, proyectando en Campuzano este punto de embarque, que distaría así tan sólo nueve leguas de la cabecera terminal norte del canal, cuya prolongación hasta Suances era ya insalvable para la ingeniería del setecientos, debido a la cadena montañosa cantábrica. El trazado del proyectado canal del norte seguiría el siguiente trazado, en su dirección hacia el sur: desde Olea, y paralelamente al río Camesa, seguiría hasta Villaescusa de las Torres, siguiendo por el valle del Pisuerga hasta Melgar de Yuso, según lo proyectado por el ingeniero Lemour, siguiendo luego hacia el valle del río Carrión y hasta la confluencia con los canales Sur y Oeste, en Calahorra de Ribas de Campos. 386

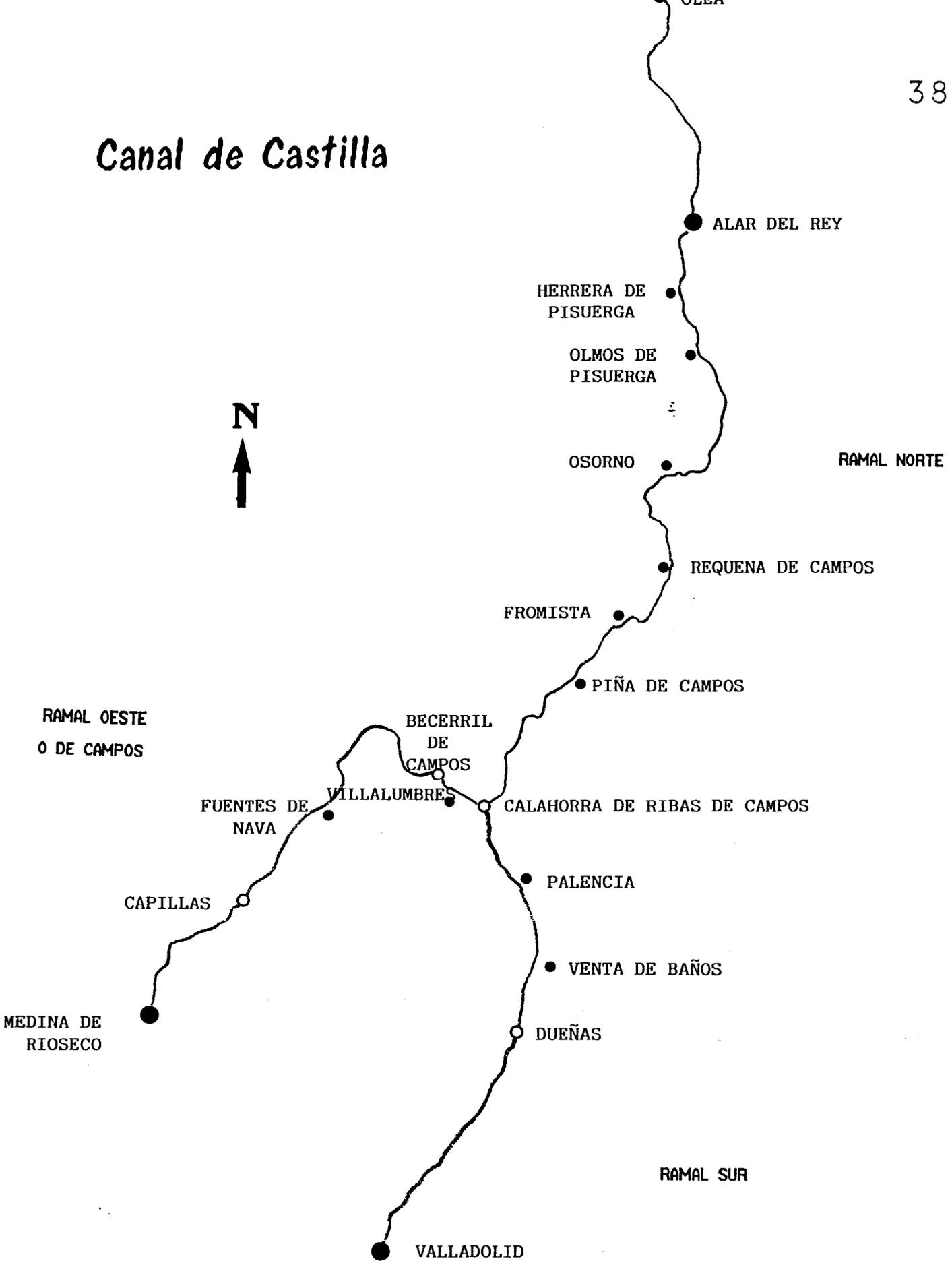
Las obras comenzarían en el año 1753, interrumpiéndose en 1757 y durante treinta y nueve años quedarían paralizadas esporádicamente, pero el proyecto, a pesar de su realización parcial, no pasó prácticamente de eso, el canal nunca llegaría a su destino por el norte y se quedaría en Alar del Rey, en tierras de Palencia, de donde tomaría aguas del Pisuerga, y desde allí se transportarían las cargas en carros, por el nuevo camino pavimentado, hacia su salida a las colonias por Santander. El canal se abrió al

Sus desniveles y corrientes serían aprovechados para fines industriales, no considerados en el proyecto, como molinos y martinetes, y promocionarían industrialmente a la Castillà agrícola, contribuyendo así el corredor abierto por el camino de Reinosá, como quedó señalado anteriormente, al desarrollo de las áreas circundantes.

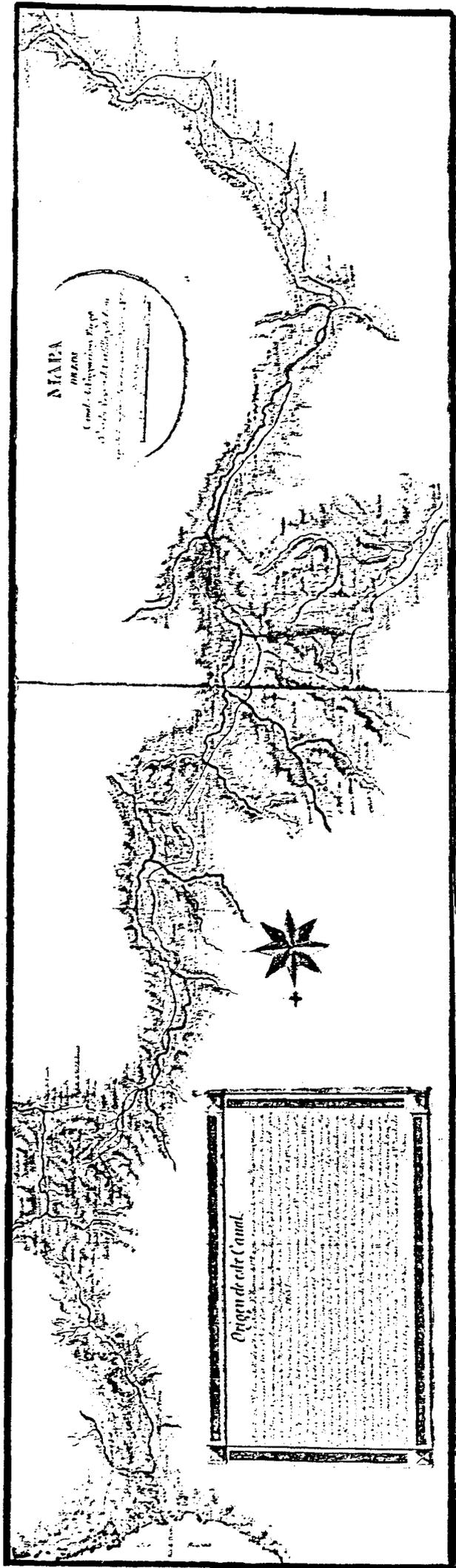
Las barcazas se moverían remolcadas por mulas desde las orillas, desde los llamados *caminos de sirga*, a ambos lados del canal, gobernando desde a bordo con el timón; tal como se lleva hoy en día a cabo en el Canal de Panamá por medios mecánicos, mediante locomotoras denominadas *mulas* que tiran de los barcos desde ambas orillas.

La época de esplendor de la navegación por el canal alcanzaría su cota máxima a mediados del siglo pasado.

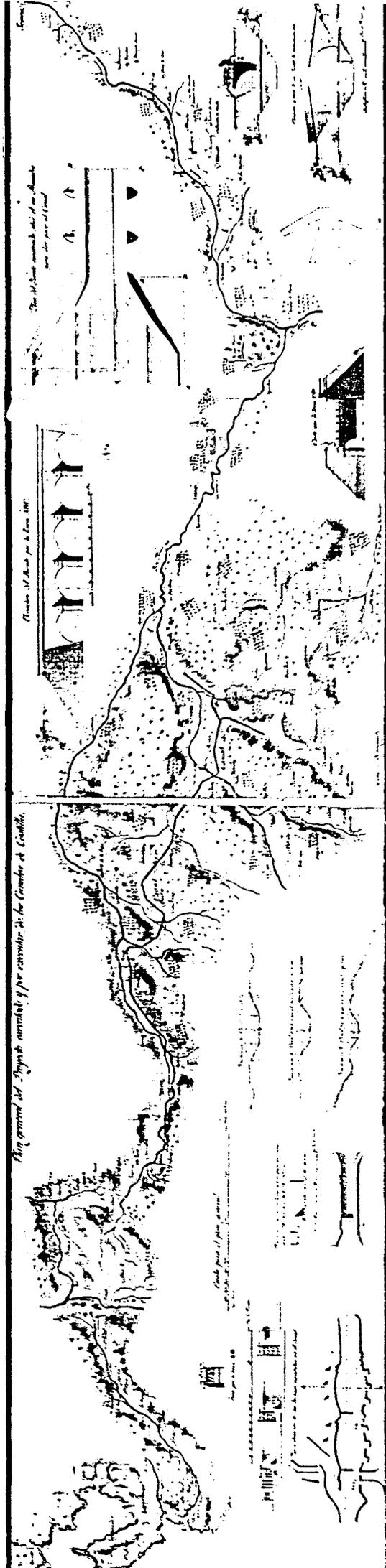
Canal de Castilla



Proyectos sobre el Canal de Castilla



Plano del proyecto de Antonio de Ulioa.



Plano del proyecto de Agustin Betancourt.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Es llegado el momento de recapitular en obligada síntesis lo que han permitido concluir, tras su expresión tabulada y gráfica, las fuentes utilizadas como núcleo informativo clave en la presente investigación.

Hay que considerar previamente los factores fundamentales que intervinieron en el relanzamiento del puerto santanderino del setecientos: 1) las excelentes condiciones naturales del puerto de Santander, 2) el apoyo del régimen borbónico al puerto cántabro como consecuencia de la negativa vasca de acatamiento al nuevo sistema fiscal, 3) la mejora de las vías de comunicación terrestres con la meseta castellana , y 4) la habilitación de este puerto entre 1765 y 1778, para el libre comercio con América junto con la erección del Consulado de Mar (1785). La promoción del puerto y del transporte marítimo contribuyó de forma decisiva al desarrollo económico y social de la ciudad.

Del estudio de los datos obtenidos sobre la masa documental investigada se ha podido llegar a reflejar

en datos concretos y documentados, que no habían recibido la necesaria atención dentro de la historiografía regional, acerca del transporte marítimo: las características de los barcos que se utilizaron en ese siglo, los países que entraron en el intercambio comercial, las cargas transportadas, los agentes humanos que intervinieron en su sostenimiento y la detallada geografía de las rutas y puertos que conectaron con Santander en este comercio marítimo.

392

De todo ello se han podido extraer las siguientes conclusiones, que reflejan la realidad histórica del transporte marítimo en el ámbito del desarrollo comercial santanderino del siglo XVIII:

PRIMERA

Del análisis de los diversos tipos de embarcaciones que entraron en juego en ese transporte ha podido constatarse que evolucionaron tanto desde el punto de vista técnico como de sus dimensiones con el transcurso del siglo, y siempre paralelamente a la política promotora estatal en el sector. Así, en un principio, se observa cómo al sustituirse el antiguo régimen de flotas y ferias por los navíos de registro, éstos comenzaron a ser de gran tamaño, ante la demanda de un mayor y más frecuente volumen de carga entre las dos orillas, manteniéndose prácticamente hasta la liberalización del comercio con América, en que la

especialización y la adopción de nuevas técnicas y necesidades, obligaría a optar por otros modelos adaptados a los diversos tráficos. 393

SEGUNDA

Del estudio del grado de utilización de las embarcaciones nacionales y extranjeras se ha podido concluir que el modelo de barco nacional usado con mayor frecuencia fue el "bergantín", representando cerca del 40 % del total de las embarcaciones consideradas en la muestra, seguido de la "fragata" mercante, cuya representación ha alcanzado el 19 % del total abordado. En lo que respecta a la tipología de barcos extranjeros, ocupó el "navío" mercante el primer lugar en frecuencia de utilización, llegando a alcanzar valores del 50 %, seguido del "bergantín", cuya asignación ofrece un promedio del 23 % sobre la muestra investigada. No obstante, y tal como se apuntaba, se ha constatado que con los inicios del siglo y para el tráfico marítimo en general, se fue utilizando progresivamente más el "navío" como medio de transporte, llegando al máximo uso en torno a los años de apertura del mercado colonial americano. Posteriormente, el "navío" dio paso a embarcaciones más ligeras, como "bergantines" y "fragatas", necesitadas de menor número de tripulación, problema siempre latente en cuanto a mano de obra para tripularlas, y además más veloces y capaces de escapar del enemigo, por su mayor maniobrabilidad. En el tráfico de cabotaje el máximo protagonismo le correspondió

al "patache".

394

TERCERA

En lo que respecta a los países que entraron en juego en el transporte marítimo con el puerto de Santander, se ha puesto de manifiesto que después del nacional, y sobre un total de diez pabellones identificados en la muestra, fue Francia la que mayoritariamente participó en ese transporte (frecuencia superior al 30 % de los movimientos extranjeros), como consecuencia de las buenas relaciones entre ambos países a lo largo del siglo. Le siguió en importancia el sostenido con Inglaterra, representando su aportación el 25 % del tráfico extranjero. Hay que destacar, por otra parte, que se han detectado máximos y mínimos en los gráficos de evolución del transporte entre Santander y los distintos países, coincidentes con los acontecimientos históricos que afectaron a esas naciones en dicho siglo.

CUARTA

Del análisis de las cargas transportadas se ha podido concluir que la importación de productos coloniales (fundamentalmente azúcar), ocupó el primer lugar en el tráfico mercante, absorbiendo cerca del 30 % del total de los movimientos portuarios. Le siguió en importancia el transporte de grano (más del 20 % de los movimientos), y de entre ellos el trigo que, procedente de la meseta castellana, Europa e incluso EE.UU., se molturaba en los

molinos de la cuenca del Besaya para su posterior reexpedición a la América hispana. En tercer lugar se situó el transporte de materiales para la construcción naval (básicamente la madera de roble), con un grado de respuesta próximo al 13 %, coincidiendo su evolución con la política nacional de promoción naval y del astillero de Guarnizo entre los años 1740 y 1770. Peso similar tuvo la exportación de productos manufacturados hacia las colonias, sobre todo hierro elaborado procedente de las ferrerías cántabras y de Vizcaya, así como de otros lugares de la península y de Europa. Por último, los productos naturales propios de la región de Cantabria (higos, avellana y cítricos fundamentalmente), apenas si originaron movimientos portuarios notables, ya que los excedentes no llegaron a ser suficientes como para generar exportaciones más allá de las meramente ocasionales.

395

Santander quedó convertido en centro receptor y distribuidor de mercancías en todas direcciones como consecuencia de su función marítimo-comercial.

QUINTA

El comercio marítimo del setecientos, a diferencia del de siglos anteriores, ha evidenciado una organización ampliamente desarrollada: se tipificaron las funciones, y el grado de especialización comenzó a aparecer como síntoma de modernidad, tanto en las embarcaciones, como en las

funciones laborales relacionadas con el comercio marítimo. Esta división del trabajo dio origen a la consolidación de una clase social, la burguesía mercantil, y de distintas profesiones que han podido ser perfectamente identificadas en las fuentes documentales consultadas: capitanes, armadores, aseguradores, escribanos públicos y de marina entre otros. El estudio de identificación de todos ellos y la recopilación de datos aportaron una nueva y valiosa información a la investigación.

396

SEXTA

Del estudio del origen y destino de las embarcaciones que originaron movimientos en el puerto de Santander se ha puesto de manifiesto que la ruta más frecuentada fue la de cabotaje (porcentaje superior al 30 % del total de la muestra), básicamente con los puertos de El Ferrol y Bilbao. Le siguió en importancia la ruta europea (cerca del 25 % de los movimientos), situándose en cabeza, entre los distintos puertos, el de Bayona y Londres. Un porcentaje similar del tráfico lo acaparó el continente americano, siendo el puerto de La Guayra (Venezuela) el que registró un peso mayor, seguido del de Buenos Aires. Por último, la ruta sostenida con las islas de Barlovento y Caribe representó más del 20 % de la muestra, siendo el puerto de la Habana (incluyendo el vecino puerto de San Cristóbal), el que representó un grado de utilización mayor.

POSIBLES LINEAS DE INVESTIGACION FUTURAS

POSIBLES LINEAS DE INVESTIGACION FUTURAS

Como complemento a este trabajo, sería interesante abordar una serie de estudios complementarios entre los que habría que destacar, por sus directas implicaciones con el transporte marítimo, el conocimiento preciso de la técnica de construcción de los modelos de barcos mercantes utilizados en ese tráfico y construídos en Guarnizo (sobre lo que hay un desconocimiento total, ya que hasta el momento todos los estudios se han dirigido a los barcos construídos para la Armada); el análisis y normalización de los planos de barcos mercantes, maquetización y despiece según indicaciones de sus constructores y el estudio del comportamiento de las diversas técnicas utilizadas a lo largo del siglo, en lo referente a estabilidad, velocidad y aguante a la vela sobre el canal de experiencias hidrodinámico.

Todos estos proyectos tendrían como fuentes a consultar archivos tales como el General de Simancas, el del Museo Naval de Madrid y el de Alvaro Bazán. También se considera de gran interés, por ser el País Vasco cuna de grandes constructores navales, como Gaztañeta o Donestebe,

la consulta de los Archivos Históricos de la Diputación Foral de Vizcaya, del General del Señorío de Vizcaya, de los Municipales de Bilbao y San Sebastián, y del General de Guipúzcoa, donde probablemente puedan obtenerse valiosos datos al respecto. 399