

RELACIONES ENTRE LA VILLA DE SANTOÑA Y LA ARMADA EN LOS SIGLOS XVII, XVIII Y XIX

Rafael PALACIO RAMOS

Historiador

Casa de Cultura de Santoña

1. Introducción

La configuración de la actual Comunidad Autónoma de Cantabria responde en buena parte a la articulación jurídica y a las diversas actividades que en torno a la mar se produjeron en el Antiguo Régimen: el dinamismo comercial y pesquero de las villas marineras, la creación en Santander de un gran puerto exportador de mercancías castellanas hacia América, la emigración de muchos de los habitantes de la región al Nuevo Mundo, la existencia de grandes astilleros de ribera, la contribución permanente a la defensa costera y a la Real Armada, etc.

Conocidas eran las excelentes aptitudes de los marineros del norte de España; hombres y barcos cantábricos llevaban a cabo ya en la Edad Media un activo comercio con Inglaterra, Francia y los Países Bajos; cantábricos eran los pescadores que viajaban hasta Terranova a la búsqueda del bacalao; cantábricas eran las naves preferidas para las primeras navegaciones transoceánicas y cantábricos, en fin, constituían la columna vertebral de los navíos del Rey desde el siglo XVI.

Paradójicamente, la Historia de época moderna no ha sido muy valorada en Cantabria. El tratamiento e investigación del ingente cuerpo documental existente es mínimo y sólo se ha centrado en aspectos concretos y locales, reconociéndose un gran vacío historiográfico en la materia.

Otro problema añadido es el papel que la ciudad de Santander ocupa en el ámbito de la investigación histórica dentro de la Comunidad Autónoma. Santander y su Bahía obtuvieron la primacía sólo en la segunda mitad del XVIII, cuando perdió opciones el eje formado por la Bahía de Santoña y el curso del río Asón. Su mayor peso actual en lo económico, en lo político y en lo cultural se trasluce en el práctico monopolio de publicaciones y trabajos de investigación, que se centran en lo que era en los siglos XV, XVI y XVII una villa más olvidando otras comunidades locales quizá más dinámicas.

2. Contribución del Corregimiento de las Cuatro Villas a la política naval durante el Antiguo Régimen

El hecho de que la costa cantábrica fuera considerada como zona fronteriza debido a su situación geográfica cercana a Francia e Inglaterra supuso una doble carga para los pobladores del *Corregimiento de las Cuatro Villas*

de la Costa de la Mar. De ahí, por ejemplo, que el cargo de Corregidor recayera habitualmente en un militar y lo simultaneara con el de Capitán a Guerra.

Como norma general, los vecinos de las zonas costeras debían sufragarse sus armas (escopetas, arcabuces, espadas y picas fundamentalmente), así como aportar las caballerías de que dispusieran. Es decir, aprovechando la necesidad ineludible de defender sus vidas y haciendas (no olvidemos que, en su inmensa mayoría, eran pequeños propietarios), estaban obligados a proteger el territorio que habitaban.

Organizados desde 1590 en *compañías de milicias*, que se actualizaban convenientemente mediante relaciones de vecinos, realizaban exhibiciones o ejercicios de armas (*alardes*) los días festivos en lugares predeterminados. Como encargado del adiestramiento en el manejo de las armas, cada concejo elegía un cabo y debía adquirir la pólvora, cuerda y balas precisas, no tanto para los alardes sino para distribuir en caso de alarma y asegurar la eficacia de la defensa.

Un servicio complementario era la atención de los puestos de vigilancia costeros. En general, estos puestos coincidían con los lugares de ubicación de las atalayas costeras, también llamadas garitas, que hacían posible un eficaz sistema de vigilancia de las ensenadas y fondeaderos de la costa. Los valles y juntas estaban obligados a realizar los trabajos de mantenimiento y reparo que fueran precisos, así como a destacar centinelas, si no permanentes, sí al menos en los momentos de mayor peligro potencial.

En Trasmiera se menciona en un documento de 1604 la existencia de varias "*atalayas e torres donde hacen centinela teniendo en cada una de noche tres hombres y de día dos...*" Están bien documentadas las de Pedreña y Galizano ("*Celadilla*"), con noticias en los años 1656, 1684, 1694 y 1713. En Ajo, tenemos la atalaya conocida popularmente como "*Casa de la Vela*", junto al actual faro, y también referencias a una "*vela de Cárcados*", que quizá no requiriera una estructura permanente.

De la de Quejo hay referencias en 1694, con una vida que se alargó hasta los primeros años del siglo XIX, y con el dato de que en 1782 varios corsarios ingleses tomaron tierra en Isla, llegando hasta su atalaya. Por supuesto, en Santoña estaba la situada en el monte, que controlaba la costa norte, y "*La Torrecilla*" en la boca de la Bahía... En Helechas, había una "*al norte de la iglesia de San Pedro de Ambojo, en sitio que aún hoy se llama la Torre*".

Al valle de Toranzo le había sido encomendada la guarda de la garita de Liencres, esto es, la vigilancia de ese sector de costa, que se hacía desde la "*torre de Escobedo*". Con anterioridad a 1656, esta guardia se llevaba a cabo desde la atalaya de San Juan de la Canal, emplazada en el sitio de Mirazonnes, lugar que se vio menos a propósito que el antedicho.

En 1740, se nombró a Sebastián de Salas Abarca, vecino de Liencres, visitador de las garitas de Liencres, Nuestra Señora del Mar, San Pedro del Mar, San Juan de la Canal y castillo de San Martín de Santander, nombramiento que le fue revalidado en 1764. Tras su muerte en 1770, su sobrino Juan Salas Salas solicitó a través de un memorial fechado en 1783 el cargo y las condiciones de su difunto tío, petición que le fue concedida.

En sesión de 19 de junio de 1794, la Junta General del Consulado del

Mar acordó el establecimiento en la costa de "*cinco vigías con señales de banderas desde la punta alta de Liencres hasta el Cabo de Quejo*"; estas vigías se localizaban en Suances (que se halla más al este de Liencres), Liencres, Cabo Quintres, Santander y Quejo. El 29 de enero de 1802 se suprimió la vigilancia por considerarse ya innecesaria, manteniéndose sólo la que se efectuaba desde el Cerro de San Sebastián de Santander, "*por ser de Real aprobación para el comercio*".

Podemos establecer claras diferencias entre la situación de las villas portuarias, económica o estratégicamente importantes (San Vicente de la Barquera, Santander, Santoña, Laredo y Castro Urdiales), y el resto de las comunidades, tanto costeras como situadas al interior. Las Cuatro Villas y Santoña se veían obligadas a vigilar y defender sus puertos y territorios. De esta manera, en 1653, y ante el temor del ataque de una escuadra francesa, se ordena a los vecinos de Castro, Laredo y Santoña que pongan cuerpo de guardia y centinela "*...con toda la gente natural de ellas con sus armas y municiones listas y corrientes para el manejo...*"

Asimismo, debido a la gran tradición y experiencia de sus moradores en los asuntos marítimos, proporcionaban numerosos marineros para las Reales Armadas. Por ejemplo, las levas de soldados para la Armada del Mar Océano se sucedieron a lo largo del XVII: 1606, 1617, 1620, 1623, 1651, 1658... Una muestra de la dimensión e impacto negativo de estas levas nos la da un Privilegio concedido por Felipe III a Castro Urdiales en 1641, en el que se glosan los servicios prestados por la villa a la Corona, reconociéndose que "*...con las continuas levas de soldados y Marineros ha venido vuestra vecindad a tal disminución, que no hay doscientos vecinos. Los cuales incesantemente están con las armas en las manos, haciendo centinelas, y guardas, por ser frontera, y plaza de tanta importancia, y tan de nuestro servicio su defensa*".

En épocas especialmente críticas, el Estado hubo de vulnerar los antiguos privilegios concedidos al Corregimiento por esta dura carga, privilegios renovados mediante Reales Cédulas de 1640, 1643 y 1649 y que eximían a los vecinos de proporcionar alojamiento y de aportar soldados (o su contravalor económico) "*por estar continuamente asistiendo a la defensa de sus puertos, y la gente marinera que sirve en la Real Armada*". Así, vemos que las Cuatro Villas hubieron de aportar infantería para el Ejército de Tortosa en 1640, y en 1654 hubo de sufragarse la estancia en el territorio de mil cien mercenarios irlandeses, trasladados a la comarca para defenderla de ataques piráticos.

Las comunidades locales protestaban con energía en cada ocasión en que se les pedía un nuevo sacrificio: apelaban las costeras al gran esfuerzo que ya realizaban para vigilar ante posibles incursiones de barcos enemigos, las situadas dos leguas alrededor exponían la obligación que tenían de defender su parte de costa correspondiente. En general, el lamento unánime hacía mención al empobrecimiento del territorio y de sus habitantes, poniendo de manifiesto la gran penuria que los asolaba, empeorada puntualmente con malas cosechas, desastres naturales, falta de vecinos por pasar largas temporadas estivales segando el cereal en Castilla como medio de obtener ingresos, etc.

No es por ello extraño que retrasaran el momento de acudir a los lugares en peligro, cuando no se negaban claramente a hacerlo, como la Junta de

Parayas en 1655, rehusando acudir a la fortificación de Laredo, o territorios tan extensos como Reinosa y el Marquesado de Argüeso, las Siete Merindades de Castilla La Vieja y toda la Merindad de Trasmiera también en 1655, negándose a poner en defensa y fortificar Santoña. Medidas tan extremas, que no olvidemos significaban en la práctica la oposición frontal a una orden del Rey, planteaban grandes conflictos legales, que se resolvían en primera instancia con el encarcelamiento de alcaldes y procuradores y la imposición de fortísimas multas por parte del Corregidor para gastos de guerra.

En 1674, y ante el repartimiento de doscientos veintiún hombres para la guarda del galeón *San Bernardo* en la ría de Treto, las Cuatro Villas solicitaron se les eximiera de aportar veinticuatro marineros y la Reina Regente Mariana de Austria ordenó al Corregidor rebajar los cincuenta hombres que había requerido a las Merindades de Castilla la Vieja, por estar éstas muy despobladas. En otra ocasión, el mismo Rey hubo de aconsejar a sus funcionarios que no se recurriera a métodos coercitivos para conseguir esta colaboración, intentando una política de diálogo basada en la idea del bien común, como en la construcción en 1689 de un reducto en la Canal de Salvé.

En el siglo XVIII se producirán importantes modificaciones, como sabemos, en el sistema de organización de la Armada. Por un lado, la carrera naval se reguló, y la mediana y alta nobleza de Cantabria vieron en ella un medio de servicio a la Corona con gran prestigio social, o cuando menos como una etapa de sólida formación personal y humana para sus jóvenes. Fue por ello frecuente el ingreso de muchos de estos hidalgos acomodados en la Real Compañía de Guardias Marinas.

Pero la necesidad imperiosa de marinos expertos siguió obligando a continuas levadas y reclutas, facilitadas por el control que de la población se ejercía mediante revistas periódicas. Su modesta economía no permitía a muchos hidalgos cántabros ingresar en una corporación que requería a los aspirantes “*tener asistencias para mantenerse con decencia*”, por lo que el resto de los habitantes de las localidades costeras hubo de continuar con una carga muy pesada al forzárseles a cambiar sus actividades pesqueras y de comercio marítimo por otra menos rentable y tremendamente dura.

Así vemos que a pesar de que las plazas fuertes ubicadas en las costas se volvieron a declarar en 1703 exentas de aportar soldados por la defensa permanente que hacían de las mismas, los gobiernos borbónicos, argumentando que los hidalgos montañeses ejercían oficios mecánicos, ordenaron incluir a los que no vivieran de sus patrimonios en los alistamientos forzosos decretados en los años 1733 y 1763, sin que sirvieran de nada las razones expuestas.

Incluso a lo largo del siglo muchos de ellos llegaron a perder su hidalguía a causa de que no pudieron aportar en los sucesivos censos las imprescindibles ejecutorias de nobleza debido a su elevado coste.

3. Santoña, villa marítima

Santoña es en la práctica una isla con un fondeadero extraordinario, una bahía amplia y muy escasa tierra cultivable, por lo que sus modos de vida han estado volcados hacia la mar.

El entorno de la bahía hace acopio de una serie de circunstancias que la

convierten en muy adecuada para las actividades marítimas, más aún en épocas medieval y moderna, en las que las grandes naves tenían como único medio de propulsión la vela, siendo muy limitadas sus prestaciones marineras. La barra no solía resultar un obstáculo insalvable gracias a sus 4,5 m de calado en las grandes bajamares; existe un fondeadero amplio y seguro al suroeste del monte, el del Fraile, uno de los pocos del Cantábrico capaz de proteger a muchos barcos de gran calado del temible viento del nordeste, y la canal es ancha y profunda, 15 m; en el interior de la ensenada se ubica otro gran fondeadero.

De esta manera, al amparo del poderoso monasterio de Santa María del Puerto y protegida por su imponente Monte, la villa creció a lo largo de los siglos IX, X, XI y XII.

Sin embargo, en los siglos posteriores esta pertenencia a la jurisdicción eclesiástica fue causa clara de su estancamiento y regresión. La política de Alfonso VIII se basó en la creación de villas con fuero real y una amplia serie de privilegios, como la jurisdicción marítima para la pesca y el comercio en anchas franjas costeras. De este modo Laredo, villa fundada por el santoñés Pelegrín, alcanza tal fuero en el 1200 y obtiene el monopolio de la comercialización de pesca y mercaderías desde el cabo Quintres hasta Oriñón, es decir, hasta el fin y el comienzo de las respectivas jurisdicciones de Santander y Castro Urdiales.

En la documentación, Santoña aparece durante la Baja Edad Media como una población de tamaño mediano, con una emprendedora clase media y claramente volcada hacia el comercio de cabotaje y con Flandes, las pesquerías de altura de ballena y bacalao, y más frecuentemente las de bajura: besugo, sardina...

La actividad constructora naval tenía también gran relevancia, construyéndose y reparándose naves de tamaño considerable, como refleja la leyenda que afirma que la nao *Santa María*, almiranta de la expedición descubridora de Colón y propiedad del santoñés afincado en El Puerto de Santa María Juan de la Cosa, fue botada en sus astilleros. Esta leyenda tiene mucha más base histórica en la parte que toca al nacimiento de De la Cosa, que pertenecía a una familia poderosa (como las de los Maeda, los Hoyo o los Camino) de honda relación comercial con los países atlánticos europeos y que (como veremos más adelante) aún en el siglo XVIII estaba fuertemente arraigado en Santoña y otras partes de España.

A pesar de que tradicionalmente se afirma que toda la costa cantábrica sufrió una recesión general en el siglo XVI, en Santoña se documentan la construcción del magífico crucero del templo parroquial y la donación de dos retablos traídos desde Flandes, y todo ello con una población no superior a las 550 almas en el último tercio del siglo, con tendencia posterior a la baja: mientras en 1579 tenía 140 vecinos, en 1656 su población había quedado reducida a 100 hogares, cifra que treinta años después había mermado aún más, a 76.

El hecho de encontrarse bajo la jurisdicción marítima del puerto de Laredo frenó su desarrollo; así, ni siquiera la liberación del dominio eclesiástico, conseguida en 1579, logró una recuperación poblacional, y la Corona la cedió a la Casa de Lerma en 1615.

Sin embargo, en el XVII se aprecia un empeño de los santoñeses por romper el monopolio laredano incumpliendo sistemáticamente las normas de

carga y descarga y haciendo frente a los numerosos pleitos que se entablan sobre este particular. La construcción de galeones para el Rey en Colindres implicó un relanzamiento de Santoña, pues los bajeles se bajaban a la villa para ser concluidos y aparejados antes de partir a su destino.

En 1705 la villa compró su independencia, pasando a ser de realengo, y este hecho coincidió con un aumento de su peso en el marco regional: se estableció en su suelo en 1717 un Real Astillero, se construyeron numerosas fortificaciones costeras y su población creció articulada en torno al comercio marítimo, con lo que en 1752 tenía ya 725 habitantes.

Según avanzó el siglo XVIII, se fue conformando la idea de la creación en su suelo de una plaza fuerte existiendo destacados proyectos en ese sentido. Es de esta centuria el apodo de "*el Gibraltar del norte*" con que fue conocida Santoña en los ambientes militares de la época.

Pero fueron los franceses quienes llevaron a la práctica esta aspiración durante la Guerra de la Independencia. Napoleón Bonaparte se reservó el mando directo sobre este enclave, fortificándose convenientemente la plaza y elaborándose proyectos para levantar un arsenal. Ratifica esta importancia estratégica y el interés del Gran Corso por ella el hecho de que fuese la última plaza del Cantábrico en ser abandonada por las tropas galas, ante la negativa de su comandante de entregarla al ejército inglés que operaba en la zona y aguardar la llegada de tropas regulares españolas.

Como base marítima importante que fue en esa contienda, se produjeron en aguas de su bahía varios hechos destacados, como la desgraciada expedición de Renovales, quien tras atacar Gijón se dirigió a Santoña para inquietar a los franceses, fondeando en su concha el 23-10-1810. Roló entonces un fuerte viento al noroeste, los buques mayores picaron los cables haciéndose a la vela, pero tres pequeños cañoneros se perdieron el día 26. Estos eran el *Corzo*, al mando del Teniente de Fragata Ramón Rato, el *Gorrión*, mandado por el Alférez de Navío Tomás Pando, y el *Sorpresa*, por el Teniente de Brulot Juan Velorado.

Por Real Orden de 1842, Santoña se convirtió en Plaza Fuerte de Segunda Categoría. El actual trazado urbano data de esa época, y se caracteriza por un tramado regular típicamente castrense. Varios regimientos y batallones de los cuerpos de Infantería, Artillería e Ingenieros pasaron a residir de manera permanente en sus cuarteles.

Ello implicó la construcción de grandes obras de ingeniería militar en todo su territorio, especialmente a partir de 1859 con los fondos del Crédito Extraordinario de Guerra destinado a la defensa del puerto y su canal.

El retraso (y de cualquier modo el menor impacto) que los fenómenos urbano y turístico han tenido en esta villa ha permitido la conservación de muchas de ellas. Santoña es por tanto un caso único en España de pervivencia de fortificaciones y edificios militares de los siglos XVIII y XIX: se conserva una batería de la segunda mitad del XVIII, un reducto y una batería de época napoleónica, dos complejos de fortificaciones acasamatadas de mediados del XIX, cuatro baterías a barbata de ese mismo siglo, un cuartel de fines del XIX íntegro, una puerta monumental de recinto amurallado, dos polvorines con edificios anexos, almacenes de víveres y repuestos y viviendas para oficiales y tropa.

No hemos de olvidar aquí las diversas iniciativas que se realizan para revalorizar este impresionante patrimonio histórico. En estos momentos

estamos llevando a cabo el Proyecto de Actuación Arqueológica *Arqueología del Mar en Santoña: Documentación de las estructuras y yacimientos de épocas Moderna y Contemporánea (DAM)*, que en principio se ha establecido en tres fases a desarrollar en los años 1997, 1998 y 1999 y que cuenta para su desarrollo con subvención de la Consejería de Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria.

En esta misma línea de actuación, el Ayuntamiento de Santoña lleva a cabo un Proyecto de *Parque Cultural para el Monte de Santoña*, que cuenta con el visto bueno de la Junta Rectora de la Reserva Natural de Santoña y Noja y que ha recibido una subvención de la Consejería de Cultura y Deporte para su redacción y publicación.

4. Santoña, primer Real Astillero de Cantabria

Al igual que otras villas costeras, en Santoña se venían realizando desde varios siglos atrás construcciones navales (en principio más numerosas las reparaciones y construcciones de pequeñas embarcaciones como chalupas y pinazas). El lugar elegido para los buques de mayor bordo era el playazo llamado "*del encinar*", que se extendía desde la punta de San Martín a lo largo de la ribera sur.

El escaso calado que presentaba la Ría de Limpias a su paso por Colindres fue una de las causas determinantes del abandono del astillero de Falgote situado en esta localidad, acelerado por los enormes problemas que presentó la botadura de los tres últimos galeones que salieron de sus gradas, todos ellos con un arqueo superior a las 1.300 toneladas.

Felipe V, necesitado de afianzar su trono y proteger los territorios de la Corona de las apetencias del resto de las potencias europeas, inició pronto una importante política de reforzamiento marítimo. Con este objetivo, se produjo una serie de rápidas actuaciones: la creación de la Secretaría de Marina en 1714 comenzó a dar frutos tangibles en 1717, con el nombramiento de José Patiño como Intendente General de Marina. Ese mismo año se decidió la creación de la Real Compañía de Guardia Marinas y su Academia correspondiente en Cádiz; la organización de los primeros batallones de la Infantería de Marina; la creación del Cuerpo de Artillería de la Armada, etc.

Punto fundamental en esta política naval habría de ser la realización de importantes construcciones navales, ya que la Armada se encontraba en estado de total postración. El personaje más destacado de este periodo inicial fue Antonio de Gaztañeta Iturrizalza, autor en 1712 de unas *Proposiciones de las Medidas Arregladas a la Construcción de un Bagel de Guerra de Sesenta Codos de Quilla*, primer "manual" que pretendía uniformizar y sistematizar la construcción naval española y con el que se construiría la mayor parte de los dieciséis navíos empleados por la Armada entre 1716 y 1719.

Historiográficamente hablando, es éste un período muy oscuro todavía puesto que en los archivos faltan grandes series de documentos correspondientes al primer cuarto del siglo. Por ello, cada autor difiere en la relación de astilleros en que se realizaron construcciones, y en los barcos botados en cada uno. Asimismo, existen divergencias a la hora de convenir si el astillero de Guarnizo participó en este entramado inicial: algunos afirman que entre 1716 y 1717 se botaron varios navíos de 60 cañones, mientras

otros señalan que Gaztañeta fue comisionado en 1717 como Superintendente de Fábricas y Plantíos de las Cuatro Villas para elegir un lugar donde centralizar las construcciones, pero que en Guarnizo no se comenzó a trabajar hasta 1721.

Lo cierto es que en Santoña se daban todas las características apuntadas para los Reales Astilleros: buenas condiciones naturales y geográficas, fácil defensa, tradición en construcción naval (con la consiguiente mano de obra especializada) y terrenos amplios propiedad del Estado. Este último extremo está atestiguado documentalmente, puesto que en 1756 se vendió a un particular un almacén situado en el complejo del astillero.

El Ministro del astillero de Santoña (Comisario Ordenador de Marina) era Juan Bautista de Eliza, y tenemos noticias acerca de diversos asientos secundarios. De este modo, Francisco de Ocampo, Gobemador Político y Militar del Corregimiento de las Cuatro Villas, expidió licencia con fecha 30 de diciembre de 1718 “...para que pudiese cortar en los montes mas remotos de la costa todos los Arboles nezesarios que havian de serbir para construir los toneles y Piperia de los tres Navios de S.M. que se fabricavan en el Puerto de Santoña...” Por lo que corresponde a los herrajes, se encargó de su fabricación a los maestros herreros santanderinos Juan Gómez de Helguera y Pedro de Echeverría.

Las obras no debían marchar muy adelantadas, por lo que el monarca comisionó en 1719 al Jefe de Escuadra Carlos Grillo para acelerar los trabajos. Junto a él se desplazó a Santoña una extensa nómina de cualificados Oficiales Mayores, sin duda para adquirir experiencia en este tipo de construcciones: la constituían un Capitán de Navío, cuatro Capitanes de Fragata, nueve Tenientes de Navío, dos Tenientes de Fragata y un Alférez de Navío. Respecto a los Oficiales de Mar, eran otros dieciocho: carpinteros, barrenadores, ensambladores, calafates, masteleros, herreros, etc.

Como maestros constructores (encargados de incorporar a España a las unidades navales en boga desde hacía cincuenta años en las grandes potencias marítimas europeas) figuraba una serie de importantísimos personajes, vitales para entender la historia de la construcción naval española de la primera mitad del siglo XVIII. Conocemos sus nombres gracias a una relación de 24 de junio de 1719: "*Maestro constructor Juan Pedro Boyer Subconstructor Luis Boyer Contra maestre Luis Olivier otro Bernardo Barrena otro Zipriano Hotran Barrenador Juan Laviña Maestro Anclero Bernardo Bensol*".

Es decir, un total de cinco constructores franceses, traídos por el nuevo rey desde su país natal y que ayudarían a definir las formas características de los buques españoles partiendo de las expresadas en 1712 por Gaztañeta. Indudablemente, en Santoña se estaba produciendo un interesantísimo intercambio de información en torno a estos tres navíos, uno de 70 cañones y dos de 60, que por esa fecha se hallaban aún en grada.

En julio de 1719 se produjo el nombramiento de Jerónimo Domínguez como nuevo Ministro del astillero de Santoña en sustitución de Eliza. El recién llegado se encontró con la deserción y la huida a Francia de Olivier y Bensol.

Pero esta actividad, comenzada tan prometedoramente, se truncó de manera brutal. El 12 de junio de 1719, tropas francesas embarcadas en fragatas británicas pusieron pie en la playa de Berria, y tras tomar el monte

se hicieron a la mañana siguiente con la población. Arrasaron el astillero y los tres navíos (uno de 70 y dos de 60 cañones) que se hallaban en avanzado estado de construcción, levantadas ya las segundas cubiertas. Al hilo de algunas afirmaciones recientes, faltas del mínimo rigor histórico, hemos de decir que es categóricamente falso que en esta acción se hundiera barco holandés alguno (**Anexo**).

El desastre sufrido en el Real Astillero de Santoña no hizo abandonar en el objetivo de recrear una gran marina de guerra. El Estado continuó entonces las botaduras en Guarnizo, adonde se trasladaron en 1721 los restos que se salvaron de la destrucción del astillero de Santoña, y se firmó en 1722 un asiento con el constructor Mateo Castaign para la fábrica de dos navíos de 80 cañones por el método desarrollado por Gaztañeta en las *Proporciones de las medidas mas essemptiales (...) para la fabrica de Nabios, y Fragatas de Guerra...* de 1720. Por lo tanto, los orígenes del astillero de Guarnizo en el siglo XVIII son claramente posteriores al inicio de la actividad de construcción naval en el de Santoña.

Pruebas de la intención de seguir contando con el astillero de Santoña son el mantenimiento de la figura del Comisario Ordenador para el astillero (trasladado Jerónimo Domínguez en junio de 1722 a Ferrol, fue sustituido por José del Llano) y la fortificación de Berria con dos baterías de campaña sobre las dunas, una de ellas llamada *de la Cantera*; por su parte, la zona de construcción naval se protegió con otras dos plataformas sobre la ribera, las de *San Miguel* y *Nuestra Señora*.

Así, y siendo aún Gaztañeta Superintendente de Fábricas y Plantíos de las Cuatro Villas, en Santoña se comenzó en 1724 a ejecutar el proyecto de levantar unas gradas o diques permanentes para la construcción y carenado de los buques (**Fig. 1**). Son las primeras estructuras de este tipo de las que

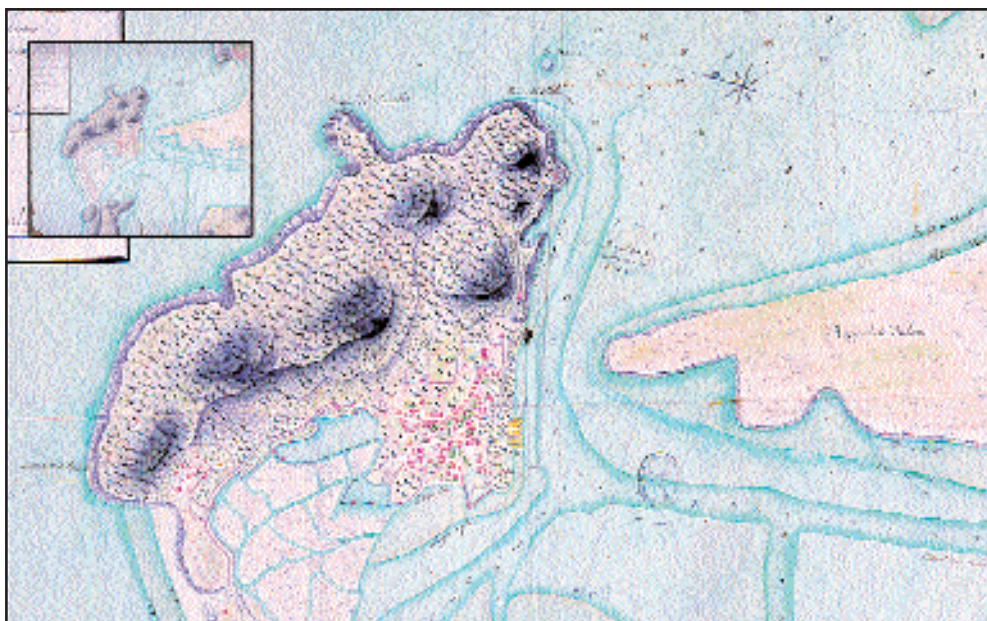


Fig. 1: Santoña. Proyecto de gradas de construcción naval (en amarillo). En el plano las gradas aparecen bajo la leyenda "Formas que se proyectan para el astillero" (Servicio Histórico Militar)

tenemos noticia en España.

Las gradas, en perfecta orientación norte-sur, se comenzaron más al oeste de la población, frente al fondeadero interior de la Bahía. Los calados aquí eran respetables y suficientes para la botadura de grandes vasos, puesto que alcanzaban en pleamar los 13,5 m, y su ubicación más al interior de la Bahía y tras el Puntal aseguraban una defensa más eficaz.

A falta de la documentación oficial emanada de la Intendencia General de Marina, tenemos que acudir a un documento que recoge, treinta años después, el testimonio de un vecino de Santoña: "*...en el año pasado de 1724 se dio principio en dicha Villa las diversas obras de diques para fabrica y carena de Reales Vajeles y consiguiente a la de un Almacen para deposito de sus desarmamentos, con el fin de hacer Departamento de Cantabria dicho Puerto*".

De la importancia de las obras comenzadas da fe el que en 1815 permanecieran todavía sus restos, afirmándose que los "*cimientos se ven lan solidamente trabajados que patentizan lo grandioso del proyecto*".

Las siguientes gradas de estas características se levantarían en el astillero de Guarnizo, gradas que aparecen en un plano de Luis Langots de 1726.

Entretanto, las construcciones navales habían vuelto a Santoña en 1725. José del Campillo Cosío, que pronto sustituiría a Gaztañeta como responsable máximo de los asuntos navales de Cantabria, fue el encargado de supervisar la ejecución de un asiento para botar ocho navíos de dos puentes. Según expresa un documento de ese mismo año, "*...tiene resuelto el Rey que en el Puerto de Santoña se establezca Astillero, y en el se fabriquen 8 Navios, los dos de a 80 cañanes y los 6 de a 70 para los cuales estan ya cortadas toda la mayor parte delas maderas y se van a conducir al Astillero para dar principio en el a la fabrica de tres Navios, y caminar a su conclusion con la brevedad que el Rey quiere y la necesita para ir restableciendo su Marina*".

El constructor era el Capitán de Fragata Lorenzo de Arzueta. Se ejecutaría el proyecto en varias fases, y contemplaba para 1726 la botadura y apresto de tres navíos. El vecino de Villaviciosa Pedro Antonio de la Llera se comprometió mediante escritura pública firmada en Santander el 8 de julio de 1725 a "*...aserrar labrar y conducir de mi quenta a Aquel Astillero y entregar al Guarda Parque o persona que corriere con su recivo cien curbas por mitad de primera y segunda cubierta, de las Medidas que le dieren aprecio cada una de seis pesos y dos reales de plata antigua...*" Por su parte, el también asturiano Rodrigo Arango, vecino del Concejo de Pravia, se comprometió en igual fecha a entregar "*...toda la mottoneria y Poleamen que sea necesario para (...) dichos ocho Navios dandosele por cada pieza desde la Maior a la mas pequeña quinze reales y medio de vellon poniendo las dichas piezas en uno de los puertos de Asturias en que puedan entrar embarcaciones...*" Las piezas se fabricarían con madera de nogal o álamo negro. Aún en 1742 se reclamaba a la Real Hacienda una deuda por la corta y acarreo de maderas al ribero de Escalante, y su posterior traslado al astillero.

No debían ir las obras conforme al plan previsto, ya que en carta al Intendente General de Marina José Patiño, de agosto de 1726, Campillo, por aquel entonces ya en Guarnizo, informa del estado de las obras: "*Los tres navios de Santoña y dos de aqui se haran como he ofrecido dandome V.M.*

contadurías porque como van no conviene al Rey, y yo incare muy presto el pico".

De cualquier modo, la ratificación de Campillo como Ministro de Marina en Guarnizo en enero de 1726 fue el anuncio del fin de las construcciones reales en Santoña. Campillo dismanteló lo ya ejecutado y trasladó a Guarnizo toda la infraestructura aquí existente; incluso más tarde, las construcciones ya iniciadas, por ejemplo el navío *Santa Isabel*, de 60 cañones, que ya estaba en Guarnizo en 1727. Pero, ¿qué sucedió con los otros dos navíos?. Al no mencionarse junto al *Santa Isabel* en Guarnizo, hemos de creer que llegaron a ser botados en Santoña. En efecto, conocemos, gracias a una relación conservada en el Archivo General de Simancas, el nombre de uno de ellos, el navío de 70 cañones *Reina*. Por desgracia, no hemos hallado rastro del tercero de la serie.

Un hecho que creemos apoya la teoría del abandono del astillero de Santoña debido sobre todo a cuestiones político-administrativas es la visita en 1726 de Isidoro Próspero Verboom, responsable máximo de los ingenieros militares españoles, con el fin de proyectar unas defensas más poderosas. Su informe rezaba: "*Sigue despues de esta bateria (San Martín) la playa en que esta el Astillero, para cuya seguridad è impedir el desembarco al Enemigo siendo muy aproposito construir un reducto en una Punta que forma quasi en su mediania llamada de Hernan Garzia que conteniendo 15 cañones de a 24 la defenderia por su izquierda cruzando sus fuegos con los del Castillo de San Martin y por su derecha visitaria los Muelles..."*

Verboom también creía necesario hacer una trinchera que cortara el istmo de Berria, con dos reductos en los extremos y una batería en el centro, al pie del monte y barrio de El Dueso. Por último, el sistema quedaría concluido con la reconstrucción de la batería del Puntal y su conversión en un gran complejo armado con veinticuatro cañones de a 24, "*...con lo que tendría S.M. un Astillero que nunca podria pensar ninguna potencia en destruirlo con la ventaja de poderlo guardar con corto numero de tropa contra la fuerza de un ejercito"*.

Por último, queremos hacer notar que posteriormente continuaron las botaduras, aunque fueran para particulares: así, en 1739 el Estado dio licencia al santoñés Antonio de la Piedra para construir un patache de 100 toneladas.

6. Marineros ilustres

El siglo XVII no es muy pródigo a la hora de desvelarnos nombres y hechos, aunque ya hemos visto cuán frecuente debía ser el empleo de pilotos y marineros en las diferentes Armadas. Poseemos varias referencias que apuntan a la especial cualificación de algunos santoñeses para las cosas náuticas; por ello no es de extrañar que cuando en septiembre de 1690 se disponía a partir de Santoña el galeón botado en Colindres *Nuestra Señora de la Concepción y de las Animas*, Capitana Real de la Armada del Mar Océano, se hiciera todo lo posible para que uno de los dos pilotos que llevara a bordo fuera el santoñés *Antonio de la Piedra*.

Merece destacarse a *Bartolomé de Castro*. Este noble santoñés nacido hacia 1585 fue el origen de una prolífica descendencia con multitud de marineros ilustres. Al parecer residió en Santoña hasta 1621, en que empezó a

servir en la Armada del Océano. En 1625 fue nombrado Capitán de la urca *Santiago*, y sucesivamente ocupó puestos de piloto, cabo de mar y jefe de otras unidades navales, llegando a ser Capitán de Mar y de Guerra. Falleció en 1649. Su hijo *Bartolomé de Castro* fue bautizado en la parroquial de Santa María del Puerto el 20 de febrero de 1619. Inició sus servicios en el Tercio de Galeones de la Carrera de Indias, y en 1658 pasó a América, donde desempeñó numerosos cargos civiles y militares falleciendo en los primeros años del siglo XVIII.

Otro vecino de Santoña, *Gregorio de la Villa y del Hoyo*, ocupó durante veintidós años el cargo de Tenedor de Bastimentos, Pertrechos de Armadas y Mayordomo de la Artillería del Señorío de Vizcaya, y al obtener merced para ser relevado en 1672 a causa de su avanzada edad y muchos achaques, propuso y obtuvo tal puesto para su hijo, el Capitán *Gabriel de la Villa Vigil de Quiñones*, también nacido en Santoña y que ya lo estaba desempeñando de hecho.

El siglo XVIII es mucho más generoso en cuanto a biografías. El Censo de Floridablanca, de 1787, muestra a las claras esta abrumadora actividad naval dentro del conjunto de la población: de un total de 492 varones censados sobre 1.063 habitantes, 142 estaban matriculados para el Servicio de Su Majestad en la Real Armada. Pálido reflejo de aquella gloriosa época son los escudos con atributos navales y marineros que aún se yerguen en un puñado de casonas de la localidad (**Fig. 2**).

Al tronco común del ya citado Bartolomé de Castro pertenecen *Juan de Valdés y Castro* (1691), Capitán de Fragata de la Real Armada, que ejecutorió su nobleza en la Real Chancillería de Valladolid en 1721 y 1727.



Escudo de un marino santoñés

Fueron bisnietos suyos *Felipe Diego de Casuso y Castro*, quien falleció sobre 1745 con el grado de Capitán de Fragata de la Real Armada; *Pablo de la Cosa y de Valdés* (Ferrol 1752), a quien se le formó asiento como guardia marina el 21-7-1766; *José de la Cosa y de Valdés*, quien en 1784 era Teniente de Navío; *Pedro de Assas y Valdés*, a quien se formó asiento en 1777; a *Juan Francisco Sarraoa y Valdés* (La Carraca, 1753) se le formó asiento el 22-12-1773: ingresó en la Orden de Calatrava en 1786, y tenemos noticia de su empleo de Capitán de Navío.

Tataranietos fueron *Carlos Antonio de Pumarejo y Cordero* (Cicero, 1759), a quien se formó asiento el 19-10-1774; *José Carlos de Camino y de la Cosa* y *Vicente Antonio de*

Camino y de la Cosa ingresaron como guardia marinas en 1785 y 1787, respectivamente; *José María Chacón y Sarraoa* ingresó en la Real Compañía en 1795, Caballero de Calatrava en 1806, Teniente General de la Real Armada y Secretario de Estado de Marina; a *José de Pumarejo y de la Serna* se le formó asiento en 1807; a *Juan de Sarraoa Benavente* se le formó asiento en 1811.

En la quinta generación figuran los guardia marinas *José Francisco de Rasines y de Cicero*, nacido en 1759 en San Bartolomé de Honda, Nueva Granada, y a quien se le formó asiento el 22-11-1775; *Tomás de Pando y del Hoyo*, a quien se le formó asiento en 1804; *Antonio de Barcáiztegui del Hoyo*, a quien se le formó asiento en 1811, y el Brigadier de la Real Armada *Guillermo Chacón Maldonado*.

Formaban parte de la sexta generación de esta ilustre familia santonesa los guardia marinas *Pío de Pazos Barcáiztegui* (1820) y *José Chacón y Antequera* (1854); *Marcial Sánchez Bazcáiztegui* (1848) y los hermanos *Ginés, José y Guillermo García de Paredes* (1850, 1856 y 1859), todos ellos aspirantes al Colegio Naval Militar, y el marino muerto en combate en 1875 *Victoriano Sánchez Bazcáiztegui*.

Pero tenemos asimismo noticias de otros santoneses que hicieron carrera en la Real Armada en la época: *Ignacio de Fonegra*, nacido en 1684, fue Capitán de Navío. *Manuel de Nesprales Haro* (1703), fue Teniente de Navío desde 1740 y Capitán del Puerto de Santoña; a su hijo *Ramón de Nesprales y Pumarejo*, nacido en 1756, se le formó asiento como guardia marina el 30-3-1774.

José González Pérez (1708) era Teniente de Navío, Regidor y Alcalde de los Hijosdalgo de Santoña en 1748; su hijo *Nicolás Ignacio González y Pérez* (1730) fue admitido en la Real Compañía de Guardias Marinas el 5 de enero de 1748. A *Valero González y de la Carrera* (1744) también se le formó asiento en ese cuerpo el 5-1-1758. *Juan de la Piedra y del Río* era natural de Santoña y Oficial de la Real Contaduría de Marina del Departamento del Puerto del Ferrol en 1761.

Manuel del Río Delgado otorgó poder en 8-2-1761 a *José de la Cosa* para que cobrara en su nombre los adeudos habidos con él "por la paga de sueldos de oficiales y demas ocupados en el Real Servizio de la Armada de Su Magd. del tiempo del reynado del rey y señor Don Phelipe Quinto (...) todos los sueldos que se me estan deviendo y venzi del tiempo que servi en la Real Armada asta el tiempo que vine de primer piloto en el navio nombrado San Phelipe en dicho reynado..." Por su parte, *José de la Villa Zuberu* era en 1775 Piloto de la Real Armada en la clase de Primero.

Carlos de la Villa Bádames era Caballero del Hábito de Santiago y Capitán de Navío de la Real Armada en 3-6-1762. Alcanzó el alto grado de Brigadier y falleció sin descendencia en 1787, conservándose un "Ymbentario Judicialmente formado de Vienes de Dn. Carlos de la Villa ya Difunto Caballero que fue del abito de Santiago y Brigadier dela Real Armada". Su padre, *Carlos de la Villa*, fue también marino, concretamente Teniente de Navío. Su sobrino *Francisco del Río* era el 3-6-1762 Teniente de Navío.

Mención aparte merced los miembros del linaje más preclaro de Santoña: el de la Cosa. *Pablo de la Cosa Camino*, nacido en la villa en 1689, fue Capitán de Fragata de la Real Armada. *José de la Cosa Barquín* era natural de Santoña y Oficial de la Real Contaduría de Marina del Departamento de

del Puerto del Ferrol en 1761. *Juan Matías de la Cosa Bádames* era en 1762 Capitán de Fragata de la Real Escuadra del Rey de Nápoles y Sicilia. A *José Antonio del Río Cossa* (nacido en 1755) se le formó asiento el 10-3-1773, mientras su hermano *Francisco del Río Cossa* era Piloto de la Real Armada en la clase de Segundo en 1775.

Por último, citaremos a marinos que sirvieron desde puestos más modestos: *José Pablo de la Brema*, nacido en 1736, estaba al Real Servicio en 1793 como artillero ordinario; un año después se le licenció por inútil en Ferrol. *Antonio de Helguero*, nacido en 1738, fue dado de alta en el Real Servicio en 1790, se presentó en 1791 en la Capitanía General del Ferrol sirviendo como marinero en el navío *San Pedro Apóstol*, muriendo en ese destino dos años después. *Simón de Ano*, nacido en 1743, estaba al Real Servicio en 1790, donde murió un año más tarde.

Antonio de las Caxigas Villasu estaba en 1760 matriculado en el Real Servicio de Marina y obtuvo licencia para embarcarse a Dublín en el bergantín de *Simón de la Cosa*. A su vuelta, y como aún no vencía la licencia volvió a embarcarse para Francia e Inglaterra, sufriendo un accidente que le dejó muy quebrantado de salud; en enero de 1762 volvió a Santoña y solicitó certificado de estar impedido para el Real Servicio. Otro miembro de la familia, *Juan de Villasu* (1754), estaba al Real Servicio en 1791.

A *Juan Antonio de la Carrera* y *Juan de Tocornal* se les quitó de la lista de gente de mar del Real Servicio en 1800 por “*viejos y cortos de vista*”. *Ignacio de las Caxigas*, nacido en 1771, pasó al Real Servicio en los Correos en 1788. *José Carlos de Tocornal*, nacido en 1775, fue alistado a la fuerza, y según declaración de su tío Mateo, desertó del Real Servicio en Palermo en 1792. El mismo *Mateo de Tocornal* hubo de embarcarse en 1792, y para evitarlo incorporó al Real Servicio a su hijo *Ramón de Tocornal*, de catorce años, situación que persistía en 1799.

Félix Gutiérrez, nacido en 1782, es buena muestra de la temprana edad a la que se enrolaban muchos de ellos: con sólo once años ya estaba incorporado al Real Servicio. *Carlos López* estaba en 1789 y con catorce años “*nabegando en expedición Patagónica*” (quizá se refiera a la de Alejandro Malaspina y José de Bustamante). Tres años después aparece avocindado en América dedicándose al comercio.

Otros hijos y nietos de santoñeses, nacidos bien en localidades cercanas bien allí donde los llevaron los destinos paternos y que sentaron plaza de guardia marinas, fueron *Pedro de Assas Venero* (nacido en Noja), a quien se formó asiento el 30-9-1741. *Juan de Salinas y del Camino* (El Puerto de Santa María, 1751), el 25-6-1766. A *Carlos Díez de Azas y Valdés* (Ferrol, 1756) se le formó asiento el 1-9-1774. Por su parte, *Ignacio José de Fonegra y de Camino* (Bilbao 1758) sentó plaza el 18-5-1775.

Reservamos un lugar aparte y más extenso para tres marinos santoñeses de especial relevancia: *Ortiz Otáñez*, *De la Colina* y *Serna Occina*. De *Felipe González Haedo* y su ascendencia y descendencia se ocupa monográfica y extraordinariamente D. Francisco Mellén Blanco en el artículo siguiente, por lo que aquí sólo mencionamos su nombre.

Ramón José Pablo de Ortiz Otáñez (1759-1843)

Pertenecía este marino a una de las más dignas familias de Santoña. Fue su padre *Antonio Ortiz de Santelices y Guevara*, Marqués de Chiloeches y

Señor de Albolleque y la Celada, y su abuelo *Francisco Antonio Ortiz del Hoyo*, un importante comerciante de la segunda mitad del siglo XVII que construyó capilla propia en la iglesia parroquial y que era propietario de un navío llamado *Santa María* que realizaba numerosos viajes por todo el arco atlántico europeo.

Ortiz Otáñez nació en Santoña el 15 de enero de 1759. A los 15 años (10-7-1774) sentó plaza de guardia marina, embarcándose al año siguiente y ascendiendo en 1776 a Alférez de Fragata. Participó en gran cantidad de acciones de guerra y comisiones militares y comerciales a bordo de varios navíos, alcanzando el grado de Alférez de Navío en 1779. En 1780 participó en la batalla del cabo de San Vicente, partiendo luego hacia la América Septentrional y participando en la toma de Pensacola.

Vuelto a España, ascendió a Teniente de Fragata en 1782, y tras diversas comisiones en el Caribe retornó a Europa, donde fue nombrado Teniente de Navío en 1788 y Capitán de Fragata en 1795.

Por Real Orden obtuvo en 1802 el mando de la marina corsaria de las Filipinas, posesionándose en 1804 y recibiendo además el mando de todas las fuerzas navales del Rey en los mares de Asia. La actividad desplegada en esta comisión fue infatigable y positiva, y al regresar a España en 1816 lo hizo ya con el grado de Capitán de Navío obtenido en 1815; el primer navío que comandó fue el *Velasco*.

Nombrado Vocal de la Junta de Asistencia de la Dirección General de la Armada en 1824 (de la que llegó a ser Decano), abandonó Ortiz Otáñez el servicio a bordo y pasó a Madrid, ascendiendo a Brigadier en 1825, a Jefe de Escuadra en 1829 y a Teniente General en 1839. Murió en esa ciudad en 1843. En orden a sus servicios se le concedió la Gran Cruz de San Hermenegildo y la pensionada de Carlos III. La calle que lleva su nombre es una de las más importantes de Santoña.

Luis Esteban de la Colina (1706-1771)

Murió en combate siendo Jefe de Escuadra y Comandante General del Apostadero de La Habana. Aunque nacido en la localidad trasmerana de Bárcena de Cicero, se casó con *María Camba y Torre* el 12-1-1727 en Santoña, villa donde había pasado a residir y donde en 1768 continuaba empadronado. Su hijo *Juan Francisco de la Colina y González de Quijano* (Bárcena de Cicero, 1761), también vecino de Santoña en 1768, sentó plaza de guardia marina el 31 de mayo de 1775.

José Ruperto Luis de la Serna y Occina (1785-1823)

Nacido un 27 de marzo de 1785, sus padres procedían del lugar de Entrambasaguas. Inclinado a la carrera naval, sentó plaza de guardia marina el 30 de septiembre de 1801. Nombrado Alférez de Fragata en 1804, participó a bordo del navío *Monarca* en la batalla de Trafalgar, donde fue herido dos veces y apresado. Tras su desembarco, prestó servicios en arsenales y como Ayudante de la Compañía de Guardias Marinas, y alcanzó el grado de Alférez de Navío en 1805.

La Guerra de la Independencia obligó al marino a combatir en tierra como Ayudante del Segundo Batallón de Marina, con el grado de Teniente de Fragata desde 1809, más tarde de Segundo Ayudante General de la Cuarta División del Ejército del Noroeste, resultando herido en varias ocasiones y siendo promovido a Teniente Coronel.

El 26 de marzo de 1810 fue nombrado Ayudante General de las tropas de Galicia y ascendido a Teniente de Navío, volviendo a embarcar en 1812 y desarrollando diferentes servicios en América hasta su retorno a Cádiz en 1817, ya con el grado de Capitán de Fragata obtenido en 1816.

Al llegar a Ferrol obtuvo el nombramiento de Teniente Coronel del Sexto Regimiento de Marina, y en 1821 se le confirió el mando interino de tal unidad, con la que salió al campo en septiembre de 1822. Murió De la Serna en combate el 15 de enero de 1823 en la acción militar de Armentia. La villa de Santoña honró su memoria dando su nombre a una calle, que aún existe.

6. Anexo. Relato del ataque al puerto de Santoña y de la destrucción de tres navíos en grada por parte de una fuerza anglo-francesa, el 13 de junio de 1719

(Manuscrito de recueil des lettres officielles du Maréchal de Berwick, Service Historique de l'Armée de Terre, París. Traducción propia)

"Tengo el honor de rendir cuenta a V.M. del destacamento que envié a bordo de barcos ingleses bajo las órdenes del caballero de Guiry. La navegación fue feliz. La flota había partido el día 11 y llegó al siguiente, tres horas después del mediodía, a la playa de Santoña.

Los enemigos tenían varias baterías sobre la costa y seis o setecientos milicianos que nuestros barcos cañearon el resto de la jornada.

Llegada la noche, desembarcaron un cuarto de legua más lejos sin otra dificultad que la de las olas. Los soldados se vieron obligados a saltar al agua llegándoles ésta hasta medio cuerpo.

El caballero de Guiry ocupó enseguida un monte vecino, hasta que al llegar la mañana descendió sobre la villa de Santoña. Los milicianos y los inválidos se estaban ya retirando y los habitantes salieron ante nuestras tropas prometiendo obediencia.

Se arrasaron los fuertes y baterías después de haber prendido fuego a tres bajeles de guerra que estaban sobre el astillero, uno de ellos de 70 piezas de cañón, y los otros dos de 60. Había también maderas para construir una docena de bajeles a las que arrimamos astillas y toda clase de materias combustibles.

Se produjo una gran destrucción. También había un almacén muy considerable de maderas recién venidas de Holanda que fueron enteramente quemadas.

Se destruyeron o clavaron cincuenta y una piezas de cañón de hierro que estaban en las baterías y fuertes.

Los ingleses aprehendieron también una gran cantidad de ferralla.

Se dice que lo que se ha destruido alcanza el valor de dos o tres millones.

(...) no hubo ni desorden ni pillaje (...)

(...) había en la ribera de Santoña varios bastimentos españoles, pero como pertenecían a comerciantes particulares, el caballero de Guiry no se vio obligado a tomarlos, atendiendo a que yo le había encargado de asegurar a las poblaciones que nosotros sólo castigábamos al ministerio de España.

Había también en el puerto dos bajeles holandeses que habían desembarcado pólvora y maderas, pero como ya estaban totalmente descargados los señores de Stanhope y de Guiry no creyeron oportuno destruirlos".

7. Fuentes documentales

Archivo General de Simancas, sección Guerra Antigua, legs. 2189, 3773, 3804, 3915.

Archivo General de Simancas, sección *Secretaría de Marina*, legs. 134, 231, 303, 305, 309, 311, 321, 326, 389.

Archivo Histórico Provincial de Cantabria, sección *Laredo*: legs. 16, 27, 63, 70, 80, 93, 98, 101.

Archivo Histórico Provincial de Cantabria, sección *Protocolos Notariales*, legs. 202, 4973, 5010, 5121, 5212.

Archivo Histórico Provincial de Cantabria, sección *Sautuola*: leg. 59.

Archivo Histórico Provincial de Cantabria, sección *Trasmiera*: leg. 1.

Biblioteca Municipal de Santander, sección *Manuscritos*: ms. 219, 1081, 1123.

Censo de Floridablanca, Instituto Nacional de Estadística, 1987, pp. 3495, 3532.

Museo Naval de Madrid, colección *Vargas Ponce*: tt. I, V, XV.

Servicio Histórico Militar, *Costas Cantábricas*, sección A, grupo III, subgrupo I, sigs. 3-4-7-15; 3-4-8-2.

8. Bibliografía

ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel, "El arte en Santoña en la Edad Moderna", *Monte Buciero* 1, Santander 1998, pp. 73-92.

BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, Fernando, *La Marina Cántabra*, vol. II, *Desde el Siglo XVII al Ocaso de la Navegación a Vela*, Santander 1968.

BRUNA, Ramiro de, *Santoña Militar*, Santoña 1894.

CARRERO, Camilo y CAGIGA, Marcial, *Memoria de Santoña*, Santoña 1902.

CASADO SOTO, José Luis, *La Provincia de Cantabria*, Santander 1989.

CHURIAQUE DE LA HERRERÍA, Facundo y CONDADO MADERA, Emilio, *Hacia la Historia de Santoña... esa villa aparte*, Santander 1992.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Nafragios de la Armada Española*, Madrid 1867.

FERNÁNDEZ GUERRA Y ORBE, Aureliano, *El Libro de Santoña*, Madrid 1872.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, María del Carmen, *Escudos de Cantabria*, t. I: *Trasmiera*, Vitoria 1969.

GUARDIA, Ramón de la, *Datos para un "Cronicón" de la Marina Militar de España*, Ferrol 1914.

LASAGA LARRETA, Gregorio, *Compilación histórica, biográfica y marítima de la Provincia de Santander*, Cádiz 1865.

MELLÉN BLANCO, Francisco, *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*, Madrid 1986.

PALACIO RAMOS, Rafael, "D. José de Bustamante y los marinos de Cantabria en la Expedición Malaspina", *Malaspina y Bustamante'94*, Madrid 1996, pp. 92-97.

PALACIO RAMOS, Rafael, "La construcción naval para la Corona en Santoña a lo largo del primer tercio del siglo XVIII", *I Simposio de Historia de las Técnicas: la construcción naval y la navegación*, Santander 1996, pp. 187-194.

PALACIO RAMOS, Rafael, "Arqueología del mar en Cantabria: las fortificaciones costeras del siglo XVIII", *Cuadernos de Arqueología Marítima* 4, Cartagena 1996, pp. 159-191.

PALACIO RAMOS, Rafael, "Las fortificaciones de Santoña: situación actual y proyectos de actuación", *Actas del XXIV Congreso Nacional de Arqueología*, Cartagena 1997 (en prensa).

PAVÍA, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los Generales de Marina*,

jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868, 3 vols.+1 Apéndice, Madrid 1873-1874.

RIBAS DE PINA, Manuel, "Irlandeses en las Cuatro Villas de la Costa", *Altamira* 1-2, Santander 1950, pp. 49-54.

RÍO SAINZ, José Antonio y Alfredo del, *Marinos Ilustres de la Provincia de Santander*, Santander 1881.

SERRANO REDONNET, J.A., "Un marino de Santoña, tronco de linajes argentinos", *Santander y el Nuevo Mundo*, Santander 1978, pp. 227-244.

SOJO Y LOMBA, Fermín de, *Ilustraciones a la Historia de la M.N. y S.L. Merindad de Trasmiera*, 2 tt., Madrid 1931.

VÁLGOMA, Dalmiro de la y FINESTRAT, Barón de, *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*, 7 tt., Madrid 1943-1956.