

SANTOÑA

POSA

Don Baldomero Villegas.



MADRID

Imp. de M. Romero, Ventura Rodríguez, 8 (E.^o Argüelles).

1880

Á LOS EXCMOS. SRES. DUQUES DE SANTOÑA

EXCMOS. SEÑORES:

Las leyes de la naturaleza son la manifestacion de la voluntad divina; contribuir al desarrollo de los gérmenes que hay en la creacion, facilitando el conocimiento de la obra de Dios, es la más digna ocupacion del hombre; realizarla, es su más buena obra.

Pocos lugares hay en España que reunan el conjunto de circunstancias útiles que existen en Santoña; mas hay pocos tan desatendidos. En el orden de nuestros deberes con la creacion, esto es una culpa que nos afrenta; en el de las consideraciones patrióticas, una falta que nos desacredita. En efecto; Santoña es el puerto comercial y de refugio más aprovechable en esta costa, y el puerto más estratégico en la nacion... Y, sin embargo, yace desatendido...

Como hombre que aspira á cumplir la ley de su destino; como español amante de la pátria, y como hijo de este importantísimo lugar, quiero libramme de la responsabilidad que por semejante absurdo sobre los que están en mi caso pesa: me he puesto á estudiar la cuestion, y tengo hoy el gusto de dedicar este trabajo á los Duques de Santoña, protectores de esta villa, por quienes tanto hay hecho, y que tanto pueden hacer; que el esfuerzo de un hombre, aunque sea tan insignificante como el mio, aunado á los de otros más poderosos, es útil concurso.

Sírvanse VV. EE. recibirlo con benevolencia; y si, cual deseo, demostrase que están en germen en Santoña, reunidos por la naturaleza, grandísimos elementos; y VV. EE., que dan pruebas de amor al pueblo, viesen con agrado este trabajo, yo les suplico, en recompensa, que mediten: nada es tan digno del sér humano como cumplir ó hacer que se cumpla la voluntad creadora en Santoña, perfectamente determinada.

I.

El puerto de Santoña, constantemente desierto cuando hace tiempo bueno, por la falta de comunicaciones en que se le tiene, es, por su orientacion y abrigo, el refugio y amparo de los barcos de comercio en esta costa durante los temporales; cuantas razones y argumentos hiciéramos, carecen de importancia al lado de los siguientes hechos, los cuales demuestran de una manera evidente que á la bondad de sus fondeaderos se debe la salvacion de muchos buques y de no pocas existencias.

Hé aquí los estados demostrativos:

ENERO DE 1878.

DIAS.	PROCEDENCIA.	DESTINO.	CLASE DE BARCO.	SU NOMBRE.	TONEL.S.	CARGA.
1	Cornua.....	S. Sebastian..	Patache español	Feliciano Gala.	47	Lastre.
2	Castro.....	Santander...	Vapor idem...	Cotolino.....	35	General.
5	New-York...	Bilbao.....	Corbt. Noruega.	Homozark... ..	339	Petróleo.
8	S. Sebastian..	Santander...	Vapor español.	Alvarado.....	461	General.
	Bilbao.....	New-York...	Idem inglés...	Jonhoir.....	463	Mineral.
9	San Nazaire..	Bilbao.....	Idem idem....	Dimas.....	449	Lastre.
	Idem.....	Idem.....	Idem idem....	Veardere.....	427	Idem.
10	Cardif.....	Idem.....	Idem idem....	Pance.....	200	Carbon.
	Suances.....	Idem.....	Idem idem....	Lastu.....	196	Lastre.
	Gijon.....	Idem.....	Idem español..	Ycaro.....	100	Carbon.
12	Olesna.....	Idem.....	Idem inglés..	Purciles.....	569	Idem.
	Cardif.....	Idem.....	Golota francesa	Maldon.....	297	Idem.
23	Gijon.....	Idem.....	Patache español	Jóven Octavio.	47	Idem.
29	New-Castell..	Idem.....	Vapor inglés..	Sorleus.....	401	Idem.
	Cardif.....	Idem.....	Idem idem....	Olaveaga.....	412	Idem.

Y además, otros que vinieron directamente con carga á Santoña y pueblos sobre el puerto.

DICIEMBRE DE 1878.

DIAS.	PROCEDENCIA.	DESTINO.	CLASE DE BARCO.	SU NOMBRE.	TONELS.	CARGA.
2	Burdeos.....	Bilbao.....	Vapor inglés..	Lander-ban....	474	Lastre.
	Santander...	Idem.....	Idem español..	Pelayo.....	80	General.
4	Rivadeo.....	Gijon.....	Goleta idem...	Jullo.....	86	Lastre.
	Gijon.....	Deva.....	Vapor idem...	Albertito.....	80	"
7	Santander...	Cuba.....	Bergantín idem	Manuela.....	383	"
	Bilbao.....	Sevilla.....	Vapor idem....	Nervion.....	270	"
8	Idem.....	Newport.....	Idem idem....	Lorenza.....	250	"
	Idem.....	Cardif.....	Idem idem....	Quemuch.....	427	"
11	Gijon.....	Zumaya.....	Patache idem..	Viavelez.....	54	"
	Bilbao.....	Burdeos.....	Vapor francés.	Asciron.....	267	Mineral.
11	Idem.....	Gijon.....	Idem español..	María Isasi....	181	Idem.
	Idem.....	Idem.....	Idem idem....	Ycaro.....	133	Idem.
12	Idem.....	Rivadeo.....	Idem idem....	María.....	19	General.
	Santander...	Bilbao.....	Idem idem....	Norte.....	146	Lastre.
19	Idem.....	Idem.....	Idem idem....	Sofía.....	150	Idem.
	Idem.....	Idem.....	Idem idem....	Pelayo.....	80	Idem.
20	Bilbao.....	Gijon.....	Idem idem....	Albertito.....	194	Mineral.
	Idem.....	New-Castell.	Idem inglés...	Ario.....	310	Idem.

DIAS.	PROCEDENCIA.	DESTINO.	CLASE DE BARCO.	SU NOMBRE.	TONELS.	CARGA.
21	Cristiansum..	Bilbao.....	Quech. Noruego	Frid-luk.....	84	Bacalao.
	Hustepoh....	Idem.....	Vapor inglés..	Luester.....	394	Carbon.
	Gijon.....	Idem.....	Patache español	N.....	77	Idem.

Y además, otros á los puertos de la ría de Santoña.

ENERO DE 1879.

1	Cardif.....	Bilbao.....	Vapor inglés..	Coltrof.....	318	Carbon.
3	New-York...	Idem.....	Goleta idem...	Wuillens.....	388	Petróleo.
6	Cardif.....	Idem.....	Vapor idem...	Olaveaga.....	418	Carbon.
7	Bilbao.....	Burdeos.....	Idem idem....	Fomento.....	220	Mineral.
	Idem.....	Cardif.....	Idem idem....	Fridejan.....	900	Idem.
11	Idem.....	Idem.....	Idem idem....	Merisa.....	750	Idem.
	Idem.....	Gijon.....	Idem español..	María Isasi....	131	General.
18	Gijon.....	Bilbao.....	"	"	96	Carbon.
19	Santander...	Idem.....	Corb. ^a española	Dofa Luisa....	271	Azúcar.
	Idem.....	Idem.....	Vapor idem...	Volador.....	40	Lastre.
22	Gijon.....	Idem.....	Patache idem..	Navia.....	40	Carbon.
29	Idem.....	Deva.....	Vapor idem....	Albertito.....	140	Idem.

FEBRERO DE 1879.

DIAS.	PROCEDENCIA.	DESTINO.	CLASE DE BARCO.	SU NOMBRE.	TONELS.	CARGA.
1	Avilés.....	Bilbao.....	Patache español	Pedro Negoiles.	40	Cristal.
2	Gijón.....	Idem.....	Pailebot idem..	Nuevo Rosario.	46	General.
	Bilbao.....	Burdeos.....	Vapor idem....	Progreso.....	180	Mineral.
	Gijón.....	Deva.....	Idem idem....	Ycaro.....	186	Carbon.
	Pasajes.....	Gijón.....	Idem idem....	Velasco.....	150	Lastre.
	Idem.....	Santander..	Idem idem....	San Miguel...	54	Idem.
14	Gijón.....	Bilbao.....	Idem idem....	Vivelez.....	48	Carbon.
	Idem.....	Idem.....	Patache idem..	José Cancio...	42	Idem.
	Idem.....	Idem.....	Idem idem....	Balbín Cancio.	48	Idem.
	La Rochelte..	Idem.....	Vapor inglés..	Runes.....	466	Lastre.
18	Cardif.....	Idem.....	Idem español..	Thomas.....	467	Hierro.
	Idem.....	Idem.....	Idem inglés...	Rondeur.....	253	Lastre.
	Noruega.....	Santander..	Idem español..	Franc.º Landin.	227	Bacalao.
20	Cardif.....	Idem.....	Idem inglés...	Celaste.....	453	Carbon.
21	Bilbao.....	Gijón.....	Idem español..	Albertito.....	194	Mineral.
	Idem.....	Burdeos.....	Idem francés..	Aveiron.....	257	Idem.

Son datos oficiales. Podríamos citar otros meses en que se demostrase más y más lo que vale Santoña para los marinos en los temporales; pero no haríamos más que alargar esta Memoria inconsideradamente, pues que con estos se demuestra que barcos que van destinados á Santander y Bilbao, tan inmediatos á Santoña y mejores que los puertos de Asturias, vienen á refugiarse, á pesar de los perjuicios que se les ocasionan, á Santoña; en los momentos críticos; hay días como el 14 de Febrero de 1879, de fuerte agitación en la costa, que son de tangibles enseñanzas, pues fueron siete las embarcaciones que hallaron su salvación en Santoña; y otros días, en que barcos como el vapor *Progreso*, que había salido de Bilbao con mineral para Burdeos, retrocede á Santoña á tomar puerto, ó que, como el *Francisco Landin*, que viene á Santander desde Noruega, ó como el bergantin *Manuela*, que había salido de Santander para Cuba, retroceden á refugiarse á Santoña. Y aquí hay que decir, como lo hemos observado los que en Santoña vivimos, que por falta de un remolcador, son muchos los barcos de vela que llegan á Santoña; y cuando hay huracanado Noroeste, único viento que impide tomar á estos barcos puerto, no pueden ganar el fondeadero y ¡oh inhumanidad! necesitan lanzarse desamparados, huyendo de las asperezas de esta costa, á correr los temporales á alta mar.

Tal es el puerto de Santoña como puerto de refugio en la naturaleza, por los españoles desgraciadamente desatendido, mas no así por los extranjeros. Ellos lo conocen mejor que nosotros; ellos saben la facilidad que hay para tomarlo y la seguridad que ofrece, y así las compañías aseguradoras garantizan los cargamentos al 9 por 100 para Bilbao, al 6 por 100 para Santander y tan sólo al 4 para Santoña.

Estos datos son concluyentes, con respecto á la bondad de este puerto.

Pero hé aquí otras circunstancias: en primer lugar, Santoña está en la línea del Meridiano de Búrgos, Segovia, y Madrid, y es el puerto del Cantábrico más próximo de las orillas del Ebro; en segundo lugar, los pasos de los Tornos y de Bercedo, por donde comunica Santoña con Castilla y Rioja, son de los que tienen mayor depresión en la cordillera Cántabro-Astúrica, y por tanto, los caminos sobre Santoña de esas regiones productoras, serian los más baratos y podría hacerse de Santoña una magnífica posición comercial. La historia del pasado así lo demuestra. En efecto; al descubrimiento de Colon, Laredo, villa real, sobre el puerto de Santoña, villa señorial, fué el único pueblo de esta costa que hacia el comercio de Castilla con las Américas, hasta que se decretó el monopolio de Cádiz por su famosa catedral. Después, cuando el célebre consulado de Búrgos, Laredo era su puerto; y cuando al fin las arenas cegaron á Laredo, á pesar de la protección que se daba á Santander, son tan ventajosas las condiciones de este puerto de Santoña, que Limpías, que está sobre su ría y participaba de las ventajas del camino que se había hecho á Laredo, comerciaba los géneros de Castilla un real en arroba más barato que Santander, hasta que se hizo el ferro-carril que puso fuera de competencia los antiguos trasportes é hizo prevalecer á Santander. Mas bien se vé, con lo dicho, que no sería, si hubiera sobre este puerto de Santoña caminos de hierro.

Hay otra circunstancia que favorece de una manera extraordinaria á Santoña: la ría de Bilbao, por su poco fondo, no admite en las mareas ordinarias más que embarcaciones de nueve piés de calado que cargan unas 400 toneladas, para las cuales son necesarias un capitán y diez tripulantes; de modo, que una Compañía que tenga ocho vapores destinados á la extracción de minerales de Vizcaya, necesita ocho capitanes y 80 hombres; ahora bien: con cinco hombres más se sirve un vapor de doble porte, y por tanto, podrían obtenerse los mismos resultados con cuatro capitanes y 60 hombres, sobre un puerto que, como Santoña, admite en cualquiera circunstancia toda clase de vapores en unos ú otros de sus diversos fondeaderos.

Al menor gasto que por esto diariamente resulta, hay que añadir el que proviene en el consumo de carbones. Y como Bilbao no es puerto que puedan tomar siempre los barcos, tal como se patentiza en los anteriores estados, sino que tienen que venir á esperar en Santoña mucho, ya mareas mayores, ya refugio durante los temporales, se originan otros gastos, en prácticos, sanidad y estancias, que tratándose de un comercio cuantioso, como el que por los minerales de Vizcaya se hace, llegan á ser muy considerables, y ocasionando retrasos á fundiciones que á veces necesitarán trabajar sin demora, son perjuicios aún mas grandes. Añádase á esto lo caros que son los seguros á Bilbao, donde, como hemos visto, se paga el doble que en Santoña, y la frecuencia con que se pierden barcos en aquella ría; y se comprende que las compañías extractoras hayan solicitado hacer los depósitos de los minerales en Santoña, y que una compañía inglesa pidiera gastar una multitud de millones en explotar su puerto. Desgraciadamente el gobierno dificultó lo primero, y temeroso de maniobras cartaginesas, se negó á lo segundo. Y la nación y la humanidad están privados de los beneficios con que favoreció Dios á nuestra patria, reuniendo en un sólo puerto tan valiosos elementos.

II.

Santoña es la base de operaciones del ejército romano, cuando avergonzado Augusto de la impotencia de sus legiones ante la bravura de nuestros antepasados, abrió el templo de Jano y vino personalmente á dirigir la guerra. Despues que Augusto sitúa sus reales en Seguisamun, Sasamon, cerca de Búrgos, uno de los cuatro ejércitos que destinaba contra los cántabros, desembarca en un puerto y elige á Santoña, y por Santoña lo abastece desde las Gálias; y sorprendiendo á los indomables cántabros por la espalda, los destroza, por lo que llamaron los romanos á Santoña *Portus Victoriae*.

No aparece despues importante bajo los godos, mas fué porque no necesitaron de la costa para apoderarse de España.

Tampoco en tiempo de los moros; consiste en que vinieron por el Mediterráneo, y en que Santoña está en aquella region que se llamó Astúrias de Cusellio, donde se conservó el fuego sagrado de la pátria. Santoña es entonces el confin oriental de la primera region que resistió á los feroces hijos del Profeta, ¡que en sólo tres meses habian desbaratado la intransigente monarquía fundada por Recaredo! Y por eso llamaron quizá los cristianos á Santoña puerto de Santa María, *Sancta María de Portu*, que ellos decian.

En el tiempo que sigue á estas épocas, desde que desapareció el imperio romano y la monarquía visigoda, hasta la toma de Granada y el advenimiento de la casa de Austria, las luchas intestinas y atencion principal contra el enemigo comun de los pequeños Estados en que estaba dividida la Península, absorbían la atencion de los gobiernos en el interior. Para defenderse de las incursiones de piratas, habia desde los primeros tiempos en la costa torres y castillos que servian de amparo á los habitantes y de ciudadela á los guerreros; de su valor no puede juzgarse más que por las ruinas, y de su importancia por la de sus señores; Santoña, en las mudanzas que ha sufrido las diferentes veces que posteriormente, como despues veremos, ha sido fortificada, no conserva esos inútiles restos, pero aún están sobre la bahía, derrumbándose con el peso de los años, torres en Laredo y Treto: su mayor magnitud que las que aún pocos años hace se veían en los puertos de Comillas, Suances, Calderon (Oreña) y la calidad de su dueño, el condestable de Castilla nada menos, prueban la mayor estima en que se tenia aquel puerto; y así era lógico, pues no admite con ellos comparacion.

La más importante de las guerras que tuvo lugar en aquellos tiempos sobre las costas, fué la invasion de los normandos, que ocuparon diversas posiciones en ellas.

Las que consideraron de mayor importancia y donde más fuertemente se establecieron, fueron sobre este puerto, donde dejaron tanto recuerdo, cual acredita *La Rochela* que decimos, en el punto culminante sobre Laredo y Santoña, que en mi opinion es como *La Rochela*, corrupcion de *Santonge* y *La Rochelle*, que decian ellos. Opinion que confirmo, porque no he visto, ni aun por D. Aureliano Fernandez Guerra, explicado el doble nombre Santa María de Puerto, y Santoña, con que de antiguo se denomina este puerto, hasta nuestros dias.

Llega despues el período batallador de la casa de Austria: la union de Aragon y Castilla, la conquista de Granada y el casamiento de Juana la Loca, habian hecho de España la más poderosa nacion de la época, y el descubrimiento de las Américas la más rica; España se lanza entonces en una política de aventuras, con la pretension ridícula y funesta de imponer al mundo por la fuerza de las armas sus creencias religiosas, y sus escuadras surcan los mares, que dominan con temerarias consignas; significan entonces poco nuestras fortalezas, que nadie osa inquietar. Sin embargo, hasta entonces se reconoce la superioridad de Santoña como punto militar: en efecto, en Santander y Portugalete se harán barcos de la *Invencible*, que vá á arrasar á Lóndres, en Santoña se construyó la *Capitana*, el más grande y mejor de aquellos barcos. Pero aquella política nos precipitó en una decadencia desastrosa, ¡y pocos años despues, la escuadras enemigas vinieron sobre nuestros puertos! Santoña es entonces el refugio de nuestros barcos, el arsenal de nuestra marina; así vemos á Santoña desempeñar principal papel en la guerra de Sucesion, cuando necesitamos defendernos de Stanop y Berwich, que á pesar de los fuertes de la plaza y guarnicion de catalanes, se apoderan de ella, ponen fuego á tres navíos ya terminados, y material para otros siete, y se llevaron, entre otras cosas, 50 cañones de botin. En Santoña, no en Santander ni Portugalete, que abandonan nuestros barcos, es tambien donde se refugió durante los primeros años de Felipe IV el general Judice, con los navíos fabricados sobre la ria de Bilbao; y en Santoña ardió la *Almiranta* y sucumbió la *Capitana* al general arzobispo de Burdeos, que saqueó é incendió además la villa, despues de haber entrado á saco en Laredo.

Felipe V y Cárlos III, para asegurarla contra los ingleses la fortifican con más esmero, como lo atestiguan los nombres de aquellos monarcas en los antiguos fuertes. En la campaña de 1793, alojados los franceses sobre la margen izquierda del Ebro y en Vizcaya, por estos puertos de Castilla fué por donde se abasteció y retiró el material de los ejércitos de Navarra y de Castilla. En la guerra de la Independencia, tambien fué por estos puertos desde donde se abasteció el ejército que tomó primero la ofensiva sobre los franceses.

En la primera guerra civil, este, Santoña, hizo un importante papel en las operaciones definitivas sobre Ramales y hasta Vergara. Y, en fin, en la que hemos terminado ahora, de que tan vivos están todavía los recuerdos, Santoña fué la base que eligieron los marinos para sus operaciones de bloqueo; en Santoña desembarcó el general Moriones cuando vino de Guipúzcoa á operar sobre Vizcaya ó La Guardia; en Santoña se refugiaban los barcos con hombres, material y víveres para Somorrostro, cuando por la fuerza del temporal no los podian conducir á Castro. Santoña fué necesaria para la bien concebida operacion de Algorta, seguro triunfo á Bilbao, si los rigores del tiempo no hicieran creer imposible el desembarco; y por estar

acantonadas en la ría de Santoña las tropas del general Concha, se entretuvo á los carlistas en una extensa línea, desde Somorrostro á Carranza, y estuvieron debilitados al momento del choque en las Muñecas. Consiste en que, con respecto á Vizcaya, Santoña es como el centro de un sector por donde se hallan todas las comunicaciones de la parte Occidental; comprende las diversas entradas que pueden hacerse ya desde Ramales, ya por Castro, y las que directamente se emprendan, como marcharon la mayor parte de las tropas del Marqués del Duero; y con respecto á Castilla, porque están mucho más fáciles y más breves en la naturaleza las comunicaciones desde la costa, con Miranda de Ebro y con Merindades de Castilla, llaves de los pasos al interior, á partir de Santoña, que de otro ningun puerto.

Así, pues, la importancia militar de Santoña es fundamental; considérese además las ventajas que ofrece por su hermoso puerto, el mejor desde Pasages a Ferrol, y la inexpugnabilidad de su magnífica posición, tan sólo con la de Gibraltar comparable, y mejor que ella por la extensión y productos de su monte.

Tal es la historia militar de Santoña, trazada á grandes rasgos, por no hacer con detalles más pesado este trabajo.

Vamos á probar que, como ha sido hasta ahora, tendrá que serlo siempre. Los Montes Pirineos ofrecen la particularidad de tener en su parte central las masas más elevadas y más ásperas, y por esta circunstancia mayor número de pasos, y más fáciles por Cataluña y Vascongadas que por Aragón. Portus en Cataluña y Roncesvalle, *carril usual del Pirineo*, fueron los más frecuentados. Mas dada la guerrera y abrupta Cataluña, y la dificultad que desde ella al interior ofrece el Ebro, cuyo caudal hace un formidable obstáculo, las líneas de operaciones por Cataluña al interior son muy difíciles, y puede asegurarse que son los Pirineos Occidentales los que mayores ventajas ofrecen á un ejército invasor.

Ahora bien; desde el Pico Gorriti, donde anudan los Pirineos con la cordillera Cántabro-Astúrica, y donde se considera terminan los Pirineos, hasta la costa, existen ramificaciones desprendidas del Gorriti que ofrecen relativamente á las montañas de la pirenaica mejores pasos, con lo que este espacio es la más fácil entrada en territorio de España. Pero avanzar por este entre la costa, y dominados desde la cordillera Cántabro-Astúrica, es tanto más peligroso, cuanto más se penetra, lo que exige que se la salve pronto; para esto, los más fáciles pasos están por Azpiroz, Arlaban, Altuve y Bercedo, y dada la dificultad de cruzar á Navarra, aunque se penetre por Roncesvalles; más aún que por la fortaleza de Pamplona, por aquella otra tan formidable que forman las Amézcuas y sierras de Andía y Urbasa, será obligada sobre nuestra izquierda la invasión. A las dificultades de avanzar por Navarra hay que añadir las que resultan por Soria, donde se anuda la cordillera Cetti-ibérica con la Carpeto-vetónica, lo que fuerza más esta dirección; y dada la carretera de Castilla por Irún á Bayona, esta, que ya lo fué en la guerra de la Independencia, será la comunicación principal, la línea principal de operaciones para un ejército invasor.

Esto dá á la región, de que es llave estratégica Búrgos, una importancia inmensa. Pero hay aún otra razón quizá más trascendental. El Ebro, que nace en la cordillera Cántabro-Astúrica, y desemboca en el Mediterráneo, es un río caudaloso que desde Logroño en adelante no se puede vadear; difícilísima barrera para un ejército.

La region de que es la llave estratégica Búrgos, es la que ofrece, por consiguiente, mejor acceso á un ejército invasor, no sólo en la estructura de las montañas, sino en las condiciones del rio.

Pero esta difícil valla natural del Ebro, puede hacerse más extensa, con poco trabajo de canalizacion, desde Trespaderne hasta Logroño; y hecho esto, la línea del Ebro sólo podría vadearse desde Trespaderne á su origen; con lo que si la línea del Ebro es una importante línea militar contra un enemigo que se aloje en su márgen izquierda, la parte más principal de ella, donde más elementos necesitamos acumular y con más arte defender, es en el espacio comprendido entre Trespaderne y la costa. Esta conclusion es nueva y quizá atrevida, pero muy importante, muy verdadera, y debemos repetirla.

La importancia militar de Búrgos es inmensa: está en la confluencia de los pasos que las circunstancias hacen más fáciles en las cordilleras pirenaica, Cántabro-Astúrica y en el rio Ebro; esto bien lo reconoció Napoleon, que dirige por Búrgos sus ejércitos, aunque tenia decidido penetrar en Portugal por el Tajo y bien lo reconocieron los árabes, cuyas fortificaciones aún se conservan; y hasta los romanos, que por Búrgos hicieron la vía militar que les conducia desde Tarragona al Duero, y sólo ciento cincuenta años despues de paz, por haber obligado Augusto á bajar á las llanuras á los feroces cántabros, fué cuando cruzaron para venir de Zaragoza al Duero, con otra vía, por territorio de Sória; pero en toda la region militar de Búrgos, la más importante de todas es, segun hemos visto, la línea de Trespaderne á la costa.

Ahora bien; el más corto espacio se mide desde Trespaderne á Colindres; son 84 kilómetros casi en un Meridiano, y por una carretera que ofrece tres ventajas: una, que con ser esa la más corta distancia á la costa, está reducida en 16 kilómetros, por la ria de Colindres y el rio Ason, fácilmente incomunicable desde Ramales; otra, que pasa por Medina de Pomar y Ramales, llaves de comunicacion entre las provincias de Alava y Vizcaya con las de Castilla, Asturias y Galicia; y por fin, que muere en Santoña, el mejor puerto que hasta Ferrol y Vigo hay en aquella costa; de modo, que no sólo es la más corta, sino la más estratégica que se puede trazar.

Ni en los diferentes libros militares que hemos estudiado, ni en las diferentes Memorias que hemos leído lo vemos así apreciado, ni en las contínuas guerras que han tenido lugar en el Norte de España utilizado: en esta última guerra el general Concha, como los que de este lugar vimos se ocuparon, daba importancia á Reinosa y á Miranda; en la anterior, el general Córdoba á Losa y Valmaseda; únicamente por su sola iniciativa se estableció en ella el general Villegas, y fuerza es convenir que justifican nuestra afirmacion los resultados; pues con sólo cuatro batallones, una batería y cien caballos, encerró la faccion en las Vascongadas, no la dejó acrecentarse, la impidió el paso á Liébana, y la batió siempre; á diferencia de lo que pasó en la guerra pasada, y cuando pujantes y atrevidos avanzaban los carlistas en esta sobre las vías férreas á Cuenca, Orihuela y Lorca, acreditando que no eran imposibles las expediciones, y extendiéndose por Valencia, Murcia y Almería, en cifras y correrías que no habian realizado en la otra guerra.

Pues bien; Santoña está en el flanco y á retaguardia de esta línea, y es útil en poder del ejército que la defiende, porque sirve para abastecerlo mientras la sostenga, y si fuera arrollado sobre Ramales, porque es el único punto

sobre que puede retirarse con seguridad y utilidad. Pero es más útil en poder del contrario, y más y más, á medida que sea más poderoso en el mar; porque no sólo podrá tambien abastecer por el puerto al ejército que ataca la línea, sinó coger de flanco ó por la espalda á sus defensores, circunstancias más trascendentales, por cuanto toda operacion que se emprende desde la plaza y puerta de Santoña, y esto es muy importante, puede llevar en sí la ventaja de tener asegurado uno de sus flancos en 16 kilómetros por la ría de Colindres y río Ason, que, segun queda dicho, muy fácilmente se ponen en estado de incomunicacion.

Santoña es, pues, no sólo importante por lo que vale como el mejor puerto de refugio de aquel espacio en la costa, sinó como la mejor posicion militar estratégica de la costa toda.

¿Quién, en efecto, puede desempeñar su papel? ¿Acaso Pasages? Está muy cerca de la frontera en una guerra defensiva; su importancia, como puerto militar, está limitada á la de la línea divisoria entre el Oyárzun y el Bidasoa, que aunque de muy buena defensa, porque sólo tiene dos pasos flanqueados desde los inaccesibles Aya y Jaizquível, no es seguramente donde ningun general entendido acumularia la defensa; porque el valle de los Alduides, que nos arrebataron los franceses, flanqueando y dominando el Baztan, neutraliza las buenas condiciones de esta línea. De Pasages se podrá hacer un puerto de refugio, pero no un punto militar, porque no es un lugar estratégico; en efecto, nada habria resuelto un ejército enemigo que desembarcara en Pasages, porque la linea militar de Guipúzcoa está sobre Tolosa.

¿Acaso Bilbao y Portugalete pueden desempeñar el papel de Santoña? Ni valen como puerto, ni tienen otra importancia militar que su relacion con Vitoria en una guerra contra las Provincias Vascongadas. ¿Acaso Santander? Está mucho mejor situado que los anteriores, con respecto al Ebro, pero dista 130 kilómetros de Trespaderne, y la línea militar que a partir de él se estableciese, so pena de llevar un desarrollo espantoso, tiene que dejar abandonado á Ramales, de gran importancia militar; su puerto, además, es mucho peor que el de Santoña.

Gijon, con ser el mejor puerto de Astúrias, no tiene para la guerra otra importancia que la de nuestros establecimientos militares; como punto estratégico para las operaciones es nulo, y no es puerto de refugio. Además, la escuadra que operase en apoyo de un ejército sobre este puerto, amenazada constantemente por los temporales en aquella bravísima costa, estaria en peligro de la nuestra, que aunque menos poderosa, saliendo unida del Ferrol ó Santoña, poco despues que el huracan diseminara la enemiga, podria repetir el caso de nuestra *Invencible*, desbaratada por operar sin puerto sobre país enemigo. La importancia militar de este puerto será tanto menor, cuantos más medios haya de comunicar las fábricas con el país; hecho los ferro-carriles del Noroeste, casi ninguna.

Pues bien; los otros puertos de la costa hasta el Ferrol, son sólo abordables para lanchas.

Puede afirmarse, por lo tanto, que Santoña es, desde Francia á Ferrol, el más útil de todos los puertos de aquella costa en una guerra marítima; y como Ferrol es completamente inútil para la línea del Ebro, y está más lejos que Santoña de Reinosa y Liébana, que constituyen despues de la línea del Ebro los baluartes que tenemos contra un ejército invasor, puede tambien

asegurarse que Santoña en el extremo de la línea de resistencia que enlaza el Ebro con Medina y Ramales, y por tanto sobre su flanco, facilitando las operaciones por la ría de Colindres y río Ason, y ofreciendo un puerto el más abrigado, el más seguro, el más profundo entre todos los que hay desde Pasajes á Ferrol, es una magnífica llave de comunicaciones y la mejor base de operaciones que tenemos en toda la costa Cantábrica.

Pero aún tiene más y es que, por su posición, es inexpugnable como Gibraltar, y mejor que ella por su monte de cuatro kilómetros de largo y dos de ancho, erizado de cuevas y cubierto de bosque, donde puede sostenerse ganado para una crecida guarnición. El contorno de Santoña por mar es completamente inaccesible: la roca caliza que recoda la bahía y abriga el puerto, en los tiempos primeros ciclópea isla, desgastada con el continuo roce de las olas, se ha hendido en cortes verticales sobre el mar, que forman tajos horribles por todas partes, menos donde se fueron depositando las arenas y sedimentos que arrastran las turbulentas olas y los ríos, con lo que se formó un estrechísimo istmo y el asiento del pueblo, únicos puntos accesibles. El que ataque á Santoña no puede, por tanto, hacerlo más que sobre el pueblo desde el puerto, obra difícilísima, porque es muy corto el espacio, ó desde tierra por el istmo, aún más difícil: primero, porque siempre tendrá las piezas dominadas por las de la plaza, que en las elevadas cumbres de su monte tiene mayores cotas que los lugares del contorno; segundo, porque el istmo, único frente de ataque, es tan estrecho cual se concibe, porque en los grandes temporales lo salvan las olas, y tan húmedo que no permite por brote de agua avanzar con trabajos de zapa; tercero, porque cuando se hubieran vencido en tan malas condiciones todos los inconvenientes del ataque, y se llegara á la plaza sin más que cortar las escasas subidas que desde el istmo hay al monte, obra facilísima, estaba imposibilitado absolutamente la prosecución del sitio por la fuerza, y no podría ser rendido Santoña ni ocupado su puerto más que por hambre.

Santoña es, pues, el puerto más bueno entre los inmediatos; un puerto estratégico de primer orden, y una plaza fuerte, inexpugnable. Y aún más: ya hemos visto que Santoña es el puerto natural para la mejor explotación de los minerales de Vizcaya: la única dificultad para ello es la falta de un camino; pues bien, si este se hiciera, Santoña sería mucho mejor punto que Trubia para establecer la industria militar que hoy tenemos malamente en Asturias. En efecto; lo acredita la antigua fundición de la Cabada, cerca de Santoña, cuyos hierros son los mejores que ha producido el Cuerpo de Artillería; lo demuestra primero, que por sí solos no pueden emplearse los hierros de Asturias más que para fundiciones bastas, y segundo, la mala situación de Asturias que, ó ha de estar siempre aislado, y entonces la relación de los puntos de donde se surte y que ha de abastecer será cara y tardía, ó si se le pone en comunicación con la costa y se hace el puerto en Gijón, estará en muy malas condiciones de defensa. Mas, ¿qué ventajas logrará la nación de los enormes gastos que necesita hacer para conseguir un buen puerto en Asturias? Bajo el punto de vista comercial ninguna, ni para Castilla, ni para Rioja; bajo el punto de vista militar ninguna, pues es Santoña la llave del golfo de Gascuña y del paso al interior; y con respecto á Trubia, porque le hace un favor y un desfavor, no son, pues, beneficios generales, sino particulares para la provincia de Asturias. Al contrario de lo que sucedería si se gastase sobre Santoña.

Si en Santoña estuvieran los establecimientos militares de Asturias, tendríamos como base de la producción los hierros que vienen á buscar Krupp y la fábrica de Trubia, y como salida los productos en el puerto más militar de la costa, en el flanco de la línea más estratégica de España, y á cubierto de la plaza más fuerte de la nación. ¿Dónde hay circunstancias análogas?

Vamos á concluir con un recuerdo que revela lo que significa Santoña: ya habían traspasado los franceses la frontera, mas conservaban á Santoña; el ejército anglo-español los había arrojado de toda España, menos de aquel formidable peñon en que nadie se atrevía á inquietarles: lo entregaron cuando se hubo firmado la paz, más no á los ingleses, que lo solicitaron á nombre de España, temerosos de que hicieran otro Gibraltar, por su situación sobre el Ebro, para la Península de más utilidad.

III.

La mente del hombre que estudia se llena de satisfacción al encontrar acumulados sobre un puerto tan multiplicados favores. ¡Mas, cuánta pena dá, verlos estériles por abandono ó torpeza de los hombres! De nada ha servido que los romanos nos enseñaran su importancia; los primeros castillos que tuvo Santoña despues de ellos, fueron obra de sus naturales víctimas de la piratería; Santoña era villa señorial, y los Gobiernos antiguos nunca concedieron á Santoña otros beneficios que distinguidísimos privilegios, como el de Alcaldía y Castellano á su alcalde, por los merecimientos del pueblo. Despues que los generales de Napoleon volvieron á demostrarnos las enseñanzas de los romanos, el general O'Donnell, único hombre de gobierno que se preocupó de Santoña, no ha sido secundado; y los que le han sucedido, ni dejan hacer á los extranjeros, temerosos de sus intenciones, ni hacen siquiera caminos sobre esta importantísima plaza y magnífico puerto. ¡Tan culpable abandono, sólo se concibe en un país desquiciado! Estos elogiados fundaderos, estos hermosos abrigos interesan tan poco, que ni aún es Santoña puerto de sanidad, ¡ni lo fué cuando lo era Castro! Y los tripulantes de los muchos barcos que aquí se refugian, ni aún pueden saltar á tierra. Este puerto natural, salida de la riqueza de Rioja y de Castilla y de los minerales de Vizcaya, para nada nos sirve. Esta inexpugnable posición militar, magnífico puerto y estratégico lugar, envidia de los extranjeros, no tiene caminos, ni sanidad, ni fortificaciones, ni guarnición suficiente, ni el armamento debido.

El absurdo es demasiado notable; y si á todos interesa que desaparezca, más que ninguno somos los hijos de Santoña los que tenemos el principal deber. Porque será en vano que nos disculpemos con la idiosincracia española: nuestra nación se reconoce en su atraso y pugna por constituirse en la escuela de los pueblos cultos, y nobles aspiraciones se manifiestan en medio de la indolencia que nos rodea, y se hacen puertos y se multiplica la industria y el comercio. Pero estos esfuerzos, sin un criterio acertado, serán contraproducentes; ¡ah! y se han hecho ferro-carriles y gastos en puertos como Santander y Bilbao, que no tienen comparación con Santoña; y se trata de hacer un puerto de refugio en Asturias, artificialmente, cuando la naturaleza lo ha hecho en Santoña. Así no es posible que se levante la nación, que si ha de ser algo, es necesario gaste los recursos del país en el desarrollo de los gérmenes que hay en la naturaleza.

¿Se ha pensado acaso alguna vez las ventajas que reportaria España, si Santoña fuera lo que pensamos en esta Memoria? No me parece posible; porque son tantas y tan grandes, que agitan el patriotismo y excitan á los espíritus más apocados al camino de las resoluciones. El comercio encontraría una

vía más corta y un puerto más bueno que los que existen. La industria del hierro, sin esas sucesivas dificultades que sobre Bilbao tropieza, tomaría el impulso de los grandes medios, y haría competencia desde luego á la de los extranjeros, que nos llevan baratos los minerales y devuelven recargadísimos los artefactos. Los marinos mercantes tendrían la asistencia que el sentimiento de humanidad exige, y los de guerra una magnífica base para operar contra Inglaterra y Francia. El ejército encontraría en magníficas condiciones los depósitos, por la situación estratégica del lugar y la inexpugnabilidad del puerto, y con medios de comunicación baratos, por lo breve en tierra y por lo segura en el mar. En fin, la nación, la patria, inmensa utilidad; el comercio, la industria y la fuerza, reunidos en un sólo punto, se prestarían mutuo apoyo y acrecentarían su importancia; el comercio y la industria tomarían el vuelo que por las condiciones enunciadas corresponde, y el de la seguridad al abrigo de una fortaleza inexpugnable y extensa, con lo que no habían de tener en guerras y disturbios ninguna pérdida; la posición militar, ya por sus condiciones naturales inexpugnable, y que por la extensión de su recinto puede contener grandísimos elementos, los vería en el momento de un sitio multiplicados, tanto por los depósitos de los comerciantes, cuanto por las aptitudes de los industriales, y este punto sería un pequeño Estado sobre la línea estratégica principal de la Península para operar con el ejército, y con uno de los mejores puertos donde encontrase base y refugio la marina; tanta ventaja no la tiene ninguna nación en el mundo.

Tal es el cuadro que se ha ofrecido á mi vista, y que todo el que estudia en bien de la patria puede contemplar.

Cuadro brillante y grandioso por sus colosales proporciones y bellezas, que únicamente en Santoña podemos los españoles realizar. En efecto, Ferrol y Vigo serán más grandes puertos que Santoña; pero militarmente considerados, ¿qué comparación tienen, ya con respecto al ejército en el paso á Castilla, ni para operar sobre el golfo de Gascuña ó el Canal de la Mancha? Ninguna; y considerado con respecto al comercio y la industria, si Vigo llega algún día á ser el puerto de Oporto, ¿acaso Santoña no es quien está en mejores condiciones para hacer el comercio de Vizcaya, Castilla y Rioja y todo lo que produce Galicia, que lo dá esta costa? Ni Cádiz, ni Cartagena, ¿tienen por sus condiciones militares, comerciales é industriales dichas, comparación con Santoña? ¡Ni el mismo Gibraltar puede comparársele! Pues sobre el Estrecho y el Mediterráneo tenemos otros puertos mejores que él, y sobre el Canal de la Mancha y este golfo no hay ninguno como Santoña; además, Gibraltar es una deshonra para España, pero no un peligro como lo sería Santoña en poder de los extranjeros, y hasta para el contrabando. ¡Cuánto mayor sería, si los ingleses tuvieran la salida á sus mismas puertas y en nuestra principal entrada!

Tantas y tantas y tan ciertas consideraciones, bien merecen que se llame la atención de los que gobiernan y de los hombres acaudalados sobre Santoña, y se trate de sacar provecho de las incomparables ventajas que en todos los fines de la vida humana se pueden conseguir utilizándolo.

Podrán retardar Santander y Bilbao estos resultados, que tan directamente afectan al bien del país; pero no es posible que se hayan de supeditar siempre á sus conveniencias las de la nación, y mucho menos si personas que tienen tanto abceso como VV. EE. á las regiones de la fortuna, se interesaran firmemente en esta solución de la naturaleza.

¡Ah! Quizá no existen en la provincia aquella fábrica de anclas, de Marrón; la de lona, de Espinosa de los Monteros; la de motones, cuadernales y trócu-

las, de la Requejada; la de járcia y cordelería, de Santander; la de fundicion, de la Cabada; la de barcos, de Guarnizo; y aquella multitud de ferrerías que esmaltaban de riqueza esta provincia, porque se ha procedido de absurdo en absurdo, luchando con la naturaleza, contrariándola en el desarrollo de sus gérmenes; porque la inteligencia y la voluntad de los hombres, en vez de apoyarse para sus especulaciones en los puntos principales, se fijaron en otros más secundarios; cosas del mundo... En la antigua division, era Santoña el extremo Oriental de las Astúrias de Cusellio, y es Santander centro de las de Sanct-Anderi, y donde se establece una Colegiata que tuvo por abades hijos de reyes, y que alcanzó grandisimos privilegios. Santoña fué posteriormente villa señorial, y esta, sin duda causa de que fuera Laredo por estar sobre su magnífico puerto, el elegido por los reyes para capital de todos los puertos que tenia Castilla sobre la costa. Pero las arenas que arroja el mar sobre Laredo, acabaron por cegar su muelle é imposibilitarlo para el comercio; Santoña era un feudo todavía, y el confesor del monarca habia conseguido que se hiciera el camino real á Santander, y que se elevase á Catedral su Colegiata... y llegó despues naturalmente un dia en que fué á Santander la capitalidad de Laredo.

En vano, cuando muchos años despues se hizo el camino de comunicacion de Castilla con este puerto, disputaba Limpias á Santander con ventaja los beneficios del comercio... los intereses creados en Santander por el Gobierno político militar, por el Obispado, y sobre todo por los comerciantes, consiguieron el ferro-carril y dejaron fuera de la competencia á este puerto... Las circunstancias le han sido contrarias, pero las circunstancias cambian, y lo que no cambia son las condiciones que en Santoña reunió la naturaleza. Desapareció la organizacion política y administrativa de España; la diferencia entre várdulos y cántabros fué sustituida por la de asturianos y vascos, y despues por la de castellanos y vascongados... Ya no existe hoy aquella diversidad de usos en que se encerraba cada region, cada pueblo, ni aquella multitud de ódios que los separaban; una es la ley que nos rige, como uno es el sol que nos alumbra; y uno, el mejor, es el fin á que habremos de encaminarnos: ahora bien; en el órden de consideraciones que vamos exponiendo, está perfectamente determinado en la naturaleza.

En efecto; no sólo es Santoña el mejor puerto que tenemos en las relaciones comerciales y para los fines de la guerra, como queda probado, sinó que por la direccion de las corrientes en su ria se van mejorando constantemente las canales, y ha desaparecido un banco de arena que habia á la entrada y formaba la isla del Pitorro, y la barra y los fondeaderos tienen el mismo calado que dicen las más antiguas tradiciones y los reconocimientos de Tofiño.

Lo que falta únicamente á Santoña es que se fije la atencion de las personas de grandes elementos sobre ella, que todo gasto que aquí se haga seguramente será reproductivo en bien de la provincia, de la nacion y de los que hagan el desembolso.

Aquí el Gobierno tiene grandes fines que realizar, y las empresas ó sociedades particulares grandes negocios que explotar. Mas como para que las ideas hagan su camino se necesita exponerlas y propagarlas, yo hago todo lo que puedo, trabajando constantemente en este sentido. Aquí, por las razones dichas, cualquier negocio que se emprenda puede seguramente contar con el apoyo del Gobierno. ¿Y qué ferro-carril puede ofrecer tanta ventaja como el que, partiendo de Madrid, el centro de España, pasa, segun la línea del Meridiano, por Búrgos y Segovia, próximo á Campos y á la Rioja, cruzando en el desarrollo natural de sus pendientes, desde las Merindades de Castilla

á la costa, por las minas de Vizcaya para desembocar en el mejor puerto de esta parte de la costa? ¿Ni qué tranvía (si esto parece mucha obra), puede establecer más beneficios que el que cruzara de Santoña á Bóo, uno de los caminos más concurridos de España, y que cruza por mercados semanales, por ferias de ganados mensuales de gran importancia, Ornavo, Gama, y por pueblos de baños acreditadísimos, como Solares, ó en sentido contrario, tranvía á Bilbao del mismo movimiento, y que sinó pasara por Ornavo y Solares tendria la más considerable ventaja de aportar á seguro embarcadero los minerales de Vizcaya? Ó si gustaran otra clase de negocios, ¿qué pueblo como Santoña, de todos los de esta costa, está en condiciones para establecer un cabildo de mareantes, de pobres pescadores, que en Laredo, Castro, Comillas y San Vicente tienen que trabajar tanto para librar sus embarcaciones de las olas, y que por estar más próximos á los centros de consumo desde Santoña, encontrarían en ella extraordinarias ventajas?

(Tan cierto es esto, que vienen aquí, durante las épocas de bonito y de besugo, hasta los vizcainos á pescar.)

Aquí hay elementos para todo, pues hasta como punto de baños, ¿qué playa hay en la costa ni más hermosa ni más agitada que Berria? ¿Ni cuál más tranquila y apacible que la de San Martín, ambas en Santoña?

Excmos. Sres.: Pruebas inequívocas tiene el pueblo del amor que le profesais: ahí está acreditando el Colegio, con el sacrificio de vuestros intereses en cifras enormes, el inmenso bien que nos dispensais en honor y provecho del pueblo. La última vez que estuvisteis entre nosotros, hace dos años, manifestásteis deseos de dar nuevos testimonios de vuestro cariño; y conforme las indicaciones que se os hicieron como más provechosas, hicisteis muy valioso donativo... Todos los progresos que se han verificado aquí, se realizaron por vuestra intercesión; la única calle buena que hay en el pueblo, la dársena, el juzgado... Sois de los buenos hijos que noblemente favorecen á su pueblo sin explotarlo; sois, entre los santoñeses de todos los tiempos, quien mejor ha pagado la deuda de gratitud al suelo donde nacimos... sois bien acreedores á nuestro reconocimiento.

Desgraciadamente todas estas obras son percederas; pero hay hacedero en Santoña, según aquí queda demostrado, mucho más digno de vuestras levantadas aspiraciones: desatar ó romper el nudo gordiano de las dificultades que entorpecen á Santoña, arrollar los obstáculos que se oponen á que Santoña ocupe el lugar que tiene señalado en la creación. No sólo seríais entonces grandes á los ojos de Santoña; no solo mereceríais nuestro agradecimiento, sinó también del comercio, de la industria, del Estado, de todos los que sientan arder en su pecho la llama sagrada del patriotismo, y hasta os tendría, siempre presente Dios, porque entre tantos hombres como han conocido esta tierra, durante los siglos, érais los únicos que cumplirían este designio de su voluntad.

Santoña 27 de Julio de 1880.

EXCMOS. SRES.

Baldomero Villegas.