

ENSENADA Y EL REAL ASTILLERO DE GUARNIZO

Ramón Maruri Villanueva¹

Finalizaba enero de 1770 cuando Manuel de Zubiría, último constructor de naves por asiento para la Corona en Guarnizo, hacía público que "Cualquier persona que quisiese comprar una partida de hierro, cavilla, redondo y cuadrado, lonas de toda suerte, lienzo, tablas de pino de todas clases, brea, plomo, azufre, velas, velas de sebo, aceite de linaza, barriles de negro humo, tierra roja, ocre y otros diferentes géneros, acuda al Real Astillero de Guarnizo, a Don Manuel Zubiría, con quien se deberá entender y pondrá todo de manifiesto". Este anuncio parecía presagiar un declive del que dos décadas después, Jovellanos, con su siempre inquisitiva mirada, dará cuenta en las anotaciones relativas a su viaje de 1791 a Cantabria: "Guarnizo era un lugar reducido a nada y [...] en Astillero había bastante población, pero que empezaba a decaer desde que no le cuadraba el nombre, aunque aún se construía algo para particulares". Este texto y la subasta de materiales del asentista Zubiría ilustran del ocaso de un astillero que, unas pocas décadas atrás, había conocido las mieles de una muy intensa actividad constructiva y las de un protagonismo de primer orden en la reactivación de la Marina borbónica.

Aunque, en realidad, los orígenes del Real Astillero de Guarnizo arrancaban, cuando menos, de 1581, de la mano de Cristóbal de Barros, responsable, en calidad de Superintendente de Fábricas, Montes y Plantíos de la Costa Cantábrica, de construcciones navales de Felipe II y el hombre que vio en Guarnizo, dadas sus favorables condiciones orográficas y la abundancia de recursos forestales, el lugar óptimo para la fabricación de barcos. Fue de aquí de donde salieron, con un arqueo medio de 650 toneladas y 30 cañones cada uno, nueve de los galeones integrantes de la Armada de 1588.

La historia del Real Astillero de Guarnizo, calificada de "brillante trayectoria naval", ha sido trazada desde los ensimismamientos propios de la histo-

1. Universidad de Cantabria

riografía local hasta, ineludiblemente, dada su trascendencia en el proceso de construcción –y reconstrucción– de la Marina española en los siglos modernos, los planteamientos de una historiografía de más ambiciosos horizontes, a la que, por cierto, no son ajenos autores locales. Actualmente, como es el caso de otros astilleros y arsenales, el de Guarnizo cuenta con una monografía en la que, sirviéndose su autor de fuentes tanto ya manejadas como inéditas, se sistematiza todo el conocimiento sobre él. Sin duda alguna, ha sido en la década de los 1990, en la que cronológicamente se inscribe dicha monografía, cuando los estudios han conocido un notable avance con la incorporación, en algunos casos, de nuevos autores y perspectivas, entre las que tiene cabida la arqueología de la arquitectura naval. Y, sin duda alguna también, el astillero de Guarnizo es el establecimiento más atendido, más incluso que el complejo metalúrgico de Liérganes y La Cavada, por la historiografía dedicada a las actividades industriales en la Cantabria Moderna.

Razones objetivas no faltan para esto último. Lo que comenzó en 1581 sobre la base de una secular carpintería de ribera tendrá su continuidad en el siglo XVII, durante cuya primera mitad se construirán seis galeones para la Corona destinados a la Carrera de Indias y otros buques con destino a particulares y se repararán los que fondeen en Santander. Mediado el Seiscientos, y favorecido por la cercanía del complejo Liérganes-La Cavada, Guarnizo conocerá un nuevo impulso en la construcción de galeones merced a la recomendación que de este astillero hizo el general Francisco Díaz Pimenta, a quien algunos autores consideran su auténtico fundador y bajo cuya responsabilidad habrían de construirse 13 galeones de 800 toneladas cada uno. No obstante la apreciable actividad constructiva y de tratarse de uno de los principales astilleros de la Monarquía hispánica, Guarnizo hubo de padecer en el siglo XVII la vigorosa competencia de otros dos centros de construcción naval de Cantabria: Colindres y Santoña, enclavados ambos en un ámbito especialmente generoso en maderas.

Suele admitirse como año de fundación del primero de estos dos astilleros, conforme a los datos más recientes aportados por M. Cisneros, el de 1618, coincidiendo con la creación, por parte de Felipe III, de la escuadra de las Cuatro Villas de la Costa. En él se botará durante el siglo XVII un buen número de buques construidos por asiento para la Corona, superando considerablemente a Guarnizo en volumen de actividad. Ocho décadas después, en 1698, se inicia su decadencia, tras construirse los tres últimos navíos para la Armada del Mar Océano. El final de Colindres como complejo constructivo naval –no así como astillero de reparación, e incluso de construcción de naves pequeñas, y apresto de otras– es indisoluble de un proceso de colmatación de las rías de Limpias y Treto, lo que obstaculizaba la botadura de bajeles de tan considerables arcos como 1.200, 1.550 o 1.665 toneladas.

El desplazamiento de parte de la actividad constructiva a Santoña, astillero al que llega hacia 1720 como director José del Campillo y en donde solían arbolarse las naves fabricadas en Colindres, no durará mucho, dada la vulnerabilidad, bélicamente hablando, de su bahía y astillero, como evidenció el

ataque francés de 1719. No obstante, hasta 1727 aproximadamente, Santoña mantendrá una cierta actividad constructiva.

Mas los planes de construcción naval para la Real Armada venían apuntando hacía un tiempo hacia otro astillero. En 1717, apagados ya los ecos de la Guerra de Sucesión española y una vez nombrado Intendente General de Marina José Patiño, el general Antonio de Gaztañeta será comisionado por Felipe V para localizar un astillero alternativo a los de Santoña y Colindres. No tardó mucho en hallarlo: Guarnizo, con una ría, la de Solía, de calado óptimo, de fácil acceso a la madera de amplias zonas de Cantabria, al hierro elaborado de los establecimientos de Liérganes y La Cavada, próximo a la primera villa de la región –Santander– y prácticamente inexpugnable. Guarnizo será durante el siglo XVIII, cierto que con disrupciones, pieza medular en el plan de relanzamiento de la Armada española gestado por algunos de los hombres del primer reformismo borbónico –léase Patiño, Campillo o Ensenada–, a quienes les cupo la ingrata tarea de hacerse cargo de los “restos” de la Marina del último de los Austrias, sin capacidad alguna ya de perturbar a otras potencias marítimas europeas.

De ahí que Patiño comenzara a intervenir en las infraestructuras administrativas y constructivas. En 1726, proponiendo al monarca la creación de los tres Departamentos en que quedará estructurada la jurisdicción marítima española: El Ferrol, Cádiz y Cartagena, a los que se irá dotando, en diferentes fechas, de otros tantos arsenales, cuya red se completará con el de La Habana. Es en este marco en el que hay que encuadrar la comisión dada a Gaztañeta para que propusiera un astillero, ciertamente que no de la envergadura de un arsenal, que supliera a Colindres y Santoña.

Partiendo de lo preexistente, Gaztañeta, de quien se dice era el hombre más cualificado en la España de ese momento en materia de arquitectura naval, inicia la adecuación de Guarnizo para poder abordar la construcción de buques de grandes dimensiones. Surgen así, merced a considerables inversiones públicas, diques, gradas, almacenes, oficinas, viviendas y cuartel, de tal modo que en 1722, tras el considerable esfuerzo realizado en la creación de tales infraestructuras, el Real Astillero de Guarnizo inicia una nueva andadura de construcciones para la Armada.

En esas fechas Guarnizo representa, en el ámbito español, lo más granado en construcción naval, además de ser centro redistribuidor, como otros puertos de Cantabria, de maderas para los arsenales peninsulares. De ahí que Patiño, al cesar Gaztañeta en la dirección de Guarnizo en 1726, llamase a ocupar ésta, con nombramiento de Comisario Ordenador de Marina, a su hombre de confianza José del Campillo, hasta ese año director del astillero de Santoña. Y a Guarnizo llega desde Madrid también en 1726, en calidad de ayudante de Campillo, otro hombre de Patiño: el riojano de Hervías Zenón de Somodevilla, futuro marqués de la Ensenada. Tomará éste contacto por primera vez con la riqueza maderera de Cantabria, con las fundiciones de Liérganes y La Cavada y con un astillero al que, a pesar de no retornar nunca más a él, iba a unir, hasta

el final, su trayectoria en la alta administración del Estado, sobre todo desde que en 1743, tras el fallecimiento de Campillo, pase a ocupar las Secretarías hasta entonces a cargo de éste: Hacienda, Guerra, Marina e Indias.

El tiempo del ministerio Ensenada (1743-1754) es el de mayor actividad en Guarnizo en términos relativos, aun teniendo en cuenta que será tan sólo en 1753 cuando se boten barcos. Unos datos numéricos al respecto –no ajenos a ciertas imprecisiones que se observan todavía hoy en la historiografía–, antes de pasar a otras consideraciones más atinadas a la cuestión Ensenada-Guarnizo. Entre 1720 y 1770 se construyeron en Guarnizo, cuando menos según N. Mercapide, 51 buques para la Marina Real y 26 para particulares. Este astillero, entre 1719 y 1795, acogiéndonos a los cálculos de J. Alcalá-Zamora, contribuyó con 33 navíos –19,3%– a los 171 construidos entre todos los de la Monarquía. Agregando el total del tonelaje destinado a la Armada y a la Marina mercante, M. Sobrón estima que también en torno al 20% de lo construido en el siglo XVIII salió de las gradas de Guarnizo. Y en cuanto a la evolución del propio astillero, los datos de que disponemos permiten establecer, según muestra el siguiente cuadro elaborado a partir de los cálculos de J.M. Castanedo, tres etapas:

Etapas	Buques	Cañones	Buques/año	Cañones/año
1722-1740	25	1.420	1,38	78,9
1753-1760	12	628	1,71	89,7
1766-1769	10	536	3,33	178,7

Al desconocer el tonelaje de cada buque –31 navíos, 15 fragatas y 1 paquebote– hemos recurrido al número de cañones que armaban como indicador de magnitudes de construcción, dada la correlación existente entre ambas variables. Puede observarse que hay un crecimiento progresivo en la construcción, fundamentalmente en la última etapa, en la que, tanto por media anual de buques construidos como de cañones montados, se alcanza, antes de entrar de manera irremisible en la decadencia, la máxima actividad. La etapa específica del ministerio Ensenada, 1743-1754, tiene un peculiaridad, cual es la de que durante el decenio 1743-1752 no se registra construcción alguna para la Armada. Y, sin embargo, en un solo año, el de 1753, se botan, y retomaremos más adelante esta cuestión, 4 buques que armaban un total de 272 cañones. En buena medida, la inactividad de Guarnizo durante ese tiempo tiene que ver con el plan de Ensenada, sobre lo que también volveremos, de modificar la técnica de construcción naval, lo que exigió una cierta paralización de los astilleros hasta incorporar el denominado “método inglés”.

Y, sin embargo, no sería lo cuantitativo sin más lo que definiese la significativa relación del riojano Ensenada con Guarnizo. Significativa porque este Real Astillero representa una estratégica atalaya desde la que mirar, si bien seg-

mentadamente, hacia la propia biografía política del marqués, su programa de reformas y los medios de que se sirvió para ponerlo en ejecución. Trascendiendo al hombre y el astillero, a través de la relación Ensenada-Guarnizo se atisban fragmentos de nuestra historia económica, social, política y hasta científico-técnica.

Ensenada, sabido es, sentía, como, entre otros, sus predecesores y protectores Patiño y Campillo, debilidad por la Marina, bien se tratara de la de guerra o de la mercante, ya que prestigio y economía de la Monarquía caminaban de la mano. En el caso de Ensenada, tal debilidad no sólo tenía un dimensión política y económica –agréguese al comercio las externalidades positivas de la demanda generada por la construcción naval–, sino también personal, pues no en vano fue en la Marina, de la mano de Patiño, en donde inició su carrera profesional y la que le proporcionó los primeros y notables ascensos. A él, como a sus citados mentores, se debe que durante la primera mitad del siglo XVIII España, según J.P. Merino, ejecutara un programa de construcciones navales, por lo que a navíos de línea se refiere, superior a los de Inglaterra y Francia. Del proyecto ensenadista de disponer de una Real Armada poderosa y capaz de competir con Inglaterra da buena cuenta un fragmento de la representación elevada en 1751 a Fernando VI –*Para el adelantamiento de la monarquía y el buen gobierno de ella*–:

“Proponer a V.M. tenga iguales fuerzas de tierra que la Francia y de mar que la Inglaterra, sería delirio, porque ni la población de España lo permite, ni el erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que no se aumente el ejército y que no se haga una decente marina sería querer que la España quedase subordinada a la Francia por tierra y a la Inglaterra por mar”.

Cuando Ensenada escribe esto se había producido ya lo que J.L. Gómez Urdáñez denomina su “gran giro político”. La mirada del riojano trasciende el interior peninsular y abarca otros horizontes, pues lo que había anhelado como uno de los requisitos esenciales para ese cambio de horizontes se hace realidad en 1748: la paz de Aquisgrán, liquidadora de la Guerra de Sucesión austríaca. Quedaba ahora esperar qué depararían sus planes de reforma fiscal puestos en marcha en 1749. Confluyentes paz, recursos fiscales, revitalización del comercio marítimo y vocación de protagonismo militar naval, Ensenada percibe a mediados del Setecientos ser el momento de poner en marcha su proyecto sobre la Marina. Un proyecto, pensando en una inevitable futura guerra con Inglaterra y Francia, al que venía dotándole ya desde hacía tiempo de recursos materiales y humanos.

Es entonces el momento de acudir a escena algunos de los integrantes de la amplia trama clientelar que Ensenada fue tejiendo desde su llegada, en 1743, a las Secretarías. Personajes, “criaturas” –pues así lo exige el lenguaje del patronazgo– que, por una u otra vía, Guarnizo se va a encargar de poner en contacto: Jorge Juan, el hombre de Ensenada en el campo de la ciencia y la técnica; Alonso Pérez Delgado y José Banfi, los más afines ensenadistas en la Contaduría de Marina; Juan Fernández de Isla, empresario y su hombre en Guarnizo; el padre Rávago, introductor de Isla, por montañés, en la Corte.

Paisanaje, iniciativa empresarial, administración de dineros públicos e ingeniería naval se remansaban en el Real Astillero de Guarnizo, ojo derecho de Ensenada desde que llegara a él en 1726, recuérdese, en calidad de ayudante de José del Campillo.

Porque, en principio, será también en Guarnizo, además de en los arsenales de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, en donde se aplique experimentalmente el método de arquitectura naval “a la inglesa”, que habría de arrinconar al hasta entonces vigente en España, el de Gaztañeta. Jorge Juan, en una astuta aleación de sustanciosas ofertas económicas a técnicos ingleses y espionaje industrial, lo había traído a la península del viaje que, por encargo de Ensenada, había realizado a Londres en 1749. El marqués tomaba Inglaterra como paradigma de la técnica constructiva capaz de producir naves de gran tonelaje, más robustas, estables, mejor artilladas y, al mismo tiempo, ligeras. De intentarlo en Guarnizo habría de encargarse, tras su llegada al astillero en 1751 contratado por Jorge Juan, el maestro constructor David Howell.

La oportunidad de ponerse pronto manos a la obra se la iba a proporcionar el empresario Juan Fernández de Isla. Hidalgo montañés, aunque menos en precario que Ensenada, fue aproximado hacia 1748, cuando contaba ya con una notable experiencia empresarial, a los círculos de decisión político-económica de la Corte por su paisano, también perteneciente al mismo grupo social, el jesuita y confesor regio Francisco de Rávago, irreductible ensenadista. Tal aproximación le supuso convertirse inicialmente en asentista de la corta, labra y conducción de ingentes cantidades de árboles desde los puertos montañeses hasta Guarnizo y hasta los arsenales de los tres Departamentos marítimos, a los que tendría que proveer también de ferretería. El salto a la construcción naval, en la que intervendrá como responsable técnico el citado Howell, lo dará en 1751, al firmar dos asientos, tras ser recibido en la Corte por Fernando VI, para la fábrica de ocho navíos de línea de 70 cañones cada uno por el sistema inglés.

Ese mismo año Isla se tralada a El Ferrol para, sobre el terreno, recoger información relacionada con la construcción naval “a la inglesa” y con otros diversos aspectos, como materiales empleados, tiempos, costes, etc. Afirma J. Maiso que lo que allí vio le causó horror. Estimó Isla que, racionalizando tanto la dirección como la ejecución de los trabajos, podría ganarse en rapidez y reducir los costes casi a la mitad. Con estos datos de primera mano inicia en Guarnizo, con cargo a la Corona, una serie de obras tendentes a adecuar viejas infraestructuras y a crear otras nuevas capaces de hacer frente a los retos que le planteaba esta nueva etapa en la historia del Real Astillero.

Haber afirmado párrafos atrás que la etapa de Ensenada fue la más fecunda en términos relativos se fundamenta, como ya adelantamos, en que tan sólo en un año, entre 1752 y 1753, se botaron 4 naves artilladas con 68 cañones cada uno –2 menos de los contratados inicialmente en el asiento de 1751–. Porque, si bien la permanencia de Ensenada al frente de la Secretaría de Marina se prolongó por espacio de once años, su plan de construcciones navales en

Guarnizo no empezó realmente hasta el año inmediatamente posterior a la firma de dicho asiento, ya en el contexto del “gran giro político”.

Guarnizo tuvo algo de excepcional en la acción de gobierno de Ensenada. Como buen sostenedor del absolutismo ilustrado, alentaba el permanente intervencionismo del Estado

en todos los ámbitos de la realidad social, cuánto más en materia de gasto público. De ahí que prefiriera la vía de la administración directa en lugar de la del asiento a la hora de contratar obras, bienes y servicios; sin embargo, si en El Ferrol y en otros arsenales se construía por administración, en Guarnizo dará el visto bueno a que Isla lo haga por asiento. Guarnizo se hallaba subordinado jurisdiccionalmente a El Ferrol; sin embargo, Ensenada nombrará a Isla Comisario Ordenador de Marina *ad honorem* –ya que no podía serlo de otra manera, al no pertenecer a la milicia– con el fin de dotarle de una cierta autonomía respecto de ese Departamento y del Comisario Ordenador de Marina de Santander, en ese tiempo Jacinto de Navarrete. Estas medidas de Ensenada derivan de que mantiene posiciones encontradas con los administradores militares de El Ferrol, donde no se construye ni al ritmo ni con la eficacia que exige su plan de rearme naval.

Aunque, ciertamente, en lo del comisariado honorífico de Isla latían otras cuestiones, además de la de dotarle de autonomía frente a las autoridades marítimas de El Ferrol, atentas a todo lo que fuera obstaculizar las tareas del empresario montañés en Guarnizo. Ser Comisario Ordenador de Marina, en este caso, resultaba imprescindible en una sociedad en la que, como ha interpretado J. Maiso, el acceso a los factores de producción no se hacía a través del mercado, sino del poder político. Y es que dicho comisariado, sinónimo de ejercicio de la jurisdicción de Marina, abría las puertas de los montes comunales para obtener madera a la vez que facilitaba forzar a la gente a trabajar, venciendo la oposición de las jurisdicciones y de los notables locales. Bien supo Isla de ser llamado “Nerón”, “hombre de duro corazón” o “faraón” por pretender implantar un nuevo y estricto orden laboral. Partidario, como Ensenada, de disciplinar la mano de obra, buscó romper las inercias y los tiempos reguladores de la jornada de trabajo de la sociedad tradicional, lo que generó más de una situación de amotinamiento. Téngase en cuenta que, en 1753, según los datos de J. Maiso, había en Guarnizo a las órdenes de Isla aproximadamente 1.250 trabajadores dedicados a la construcción de los cuatro primeros navíos del asiento de 1751; y que hacia 1750 ocupaba en la corta, labra y transporte de madera, tan sólo en los montes de Liébana, a 800 personas. Los problemas laborales que debió afrontar Isla no debieron de ser muy distintos de los que conocieron los responsables del arsenal de El Ferrol, cuya mano de obra estaba compuesta en buena medida, a instancias de Ensenada, por vagos y desocupados forzados a trabajar en él. En definitiva, Ensenada e Isla poseían lo que podemos considerar un concepto “burgués” del trabajo, radicalmente opuesto al paternalismo predicado y practicado por las élites de poder tradicionales, penetrado de comunitarismo y ajeno, por tanto, a las relaciones de producción capitalistas.

Ensenada, Isla y Guarnizo, trinomio pleno de vigor hasta que, parece ser que un día de julio de 1754, la reina Bárbara de Braganza retiró su sonrisa al marqués. Ya todo se desmoronaría. El día 20 del mismo mes Ensenada era apartado del gobierno y se le preparaba el destierro a Granada.

Caía un patrón y, con él, irremisiblemente, toda su clientela; eran las reglas del juego. Y caía, además, un patrón modélico, pues amparó siempre y en cualquier circunstancia a los suyos. En el caso de Isla, le dio cobertura –e inducidamente al astillero de Guarnizo– contra los airados vientos y mareas de las autoridades militares marítimas de El Ferrol. Llegó a llamar al orden con severidad al Intendente de esa jurisdicción por imputar malévolamente al montañés deficiencias en el suministro de madera desde Cantabria al arsenal gallego, cuando no eran achacables a él; a los pocos días el Intendente se excusaba ante Ensenada lo mejor que sabía.

Muy pronto iba a saber Isla lo que significaba quedarse sin valedor o, mejor dicho, sin valedores, pues ni siquiera le quedaba la sombra de su paisano Rávago, que en 1755 cesará como confesor del Rey. Ya de entrada comienzan a cancelársele algunos de los asientos acordados con la Corona. De los cuatro navíos que había comprometido para la segunda entrega del asiento de 1751, sólo llega a concluir dos. Acosado por sus poderosos opositores, camina también, como su patrón, hacia el exilio interior, aunque en condiciones más duras que el riojano, pues entre 1760 y 1766 habita la cárcel, paralelamente al embargo de sus bienes, acusado de fraude a la Hacienda regia.

Guarnizo, sin Ensenada y sin Isla, comienza a declinar. Los dos navíos que Isla no pudo construir los concluirá entre 1757 y 1759, con los materiales ya acopiados por el montañés, su antiguo socio en algunos asientos de madera para los arsenales Juan Bautista Donestevé.

Un nuevo, y ya último, asentista llega a Guarnizo en 1763: el bilbaíno Manuel de Zubiría, que contrató ese año la construcción, ahora conforme al sistema francés incorporado a Guarnizo en 1767 por Francisco Gautier, de seis navíos, botados en 1769. En adelante, la escasa actividad del en otro tiempo brioso Real Astillero será absolutamente ajena a las demandas de la Armada real, dedicándose tan sólo a atender encargos de particulares. Las necesidades de la Armada española cubiertas por Guarnizo serán, en el futuro, asunto del arsenal de El Ferrol, que llegó a absorber la práctica totalidad de la producción del primero. El Ferrol y Guarnizo constituyen dos metáforas, dos formas de concebir la Administración de la Monarquía y hasta dos maneras sociales de ser. El triunfo de El Ferrol frente a Guarnizo es, por un lado, el de la espada frente a la pluma, el del militarismo frente al civilismo o, si se quiere, el del judicialismo frente al administrativismo, tan modernizador este último. El triunfo de El Ferrol frente a Guarnizo es, por otro lado, el de las viejas élites frente a las que pugnaban, con su esfuerzo y dedicación, por modernizar el Estado; el triunfo de la nobleza tradicional, digamos barroca, frente a la nueva, digamos de servicio y neoclásica, representada paradigmáticamente por el riojano Zenón de Somodevilla, expresión de la meritocracia. Sin duda alguna, a éste,

distinguido con poco más de treinta años con un marquesado, la nobleza de sangre no le perdonó, entre otras cosas, sus humildes orígenes familiares. Y es que, además, Guarnizo, por sus ventajas comparativas y bajo la eficaz dirección de Isla, evidenciaba, por oposición, las deficiencias, insuficiencias e irregularidades en la gestión del arsenal gallego señaladas por J. Maiso.

Concluamos, en fin, subrayando que en Guarnizo pudo materializar Ensenada su interés por la ciencia y la técnica más evolucionadas de su tiempo, lo que, en asunto de arquitectura naval, significaba mirar hacia Inglaterra, cosa que hizo y de donde trajo su sistema constructivo. Guarnizo fue testigo de uno de los rasgos de la cultura política de las élites en la España Moderna: el patronazgo y el clientelismo, sinónimo de erradicación del oponente, del otro, por parte del patrón y clientela triunfantes, de lo que fue buen ejemplo lo sucedido a esa criatura de Ensenada llamada Juan Fernández de Isla. Como también fue éste ejemplo de la imposibilidad de ejercer su actividad empresarial al margen del poder político; para atender, entre otras, la demanda de hombres y materiales del Real Astillero de Guarnizo no acudió, en libre competencia con otros agentes económicos, al mercado, sino que lo hizo acogiendo al poder jurisdiccional de que le dotó Ensenada nombrándole Comisario Ordenador de Marina; el capitalismo circulante en la España de mediados del siglo XVIII no se construía desde la sociedad civil, sino desde el Estado. De algo más fue igualmente testigo Guarnizo: del enfrentamiento entre viejas y nuevas élites, entre viejas y nuevas concepciones del Estado y de la sociedad; si el astillero montañés, a través de la protección que a él y a Fernández de Isla proporcionó Ensenada, simboliza las nuevas, El Ferrol encarna las viejas, triunfadoras del combate.

Por todo esto, en consecuencia, que propusiéramos tomar la relación Ensenada-Guarnizo como punto confluyente de lo cultural, lo político, lo económico y lo social.

Bibliografía

- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*. Santander, 1974.
- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., "Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos", *Estudios*, (1975), pp. 177-224.
- ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SHAW, C., "Más barcos para el Rey", *La aventura de la Historia*, 43(2002), pp. 72-75.
- ASÚA Y CAMPOS, M. de, *El Real Astillero de Guarnizo. Apuntes para su historia y la de los pueblos de Guarnizo y Astillero*. Madrid, 1930.
- BALLESTEROS-BERETTA, A., BALLESTEROS-GAIBROIS, M. y FERRANDO PÉREZ, R., *La Marina Cantabra. I. De sus orígenes al siglo XVI*. Santander, 1968.
- BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, F., *La Marina Cantabra. II. Desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*. Santander, 1968.

- CASADO SOTO, J.L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, 1988.
- CASADO SOTO, J.L., "La construcción naval atlántica española del siglo XVI y la armada de 1588", *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 3(1989), pp. 51-85.
- CASADO SOTO, J.L., "Los primeros galeones de Guarnizo", *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajajes del Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, pp. 31-44
- CASADO SOTO, J.L. y otros, *Barcos y Astilleros. La Construcción Naval en Cantabria*. Santander, 1993.
- CASTANEDO GALÁN, J.M., *Guarnizo, un astillero de la Corona*. Madrid, 1993.
- CASTANEDO GALÁN, J.M., "Guarnizo en los siglos XVI y XVII", *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajajes del Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, pp. 149-161.
- CASTANEDO GALÁN, J.M., "Guarnizo en el siglo XVI y XVII", *El Real Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, s.p.
- CASTANEDO GALÁN, J.M., "La Superintendencia de fábricas y plantíos en Guarnizo, Santander", VV.AA., *Hierro al mar. Minas, bosques, ferrerías, astilleros y arsenales*, monográfico de Litoral Atlántico, 2(1999), pp. 130-135.
- CASTANEDO GALÁN, J.M. y BALLESTER MUÑOZ, F., "La construcción naval 'a la inglesa' en Guarnizo", *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Astillero (Cantabria)-Santander, 1992, pp. 18-20.
- CASTANEDO GALÁN, J.M. y otros, *Veleros y Vapores. Barcos emblemáticos en el Puerto de Santander. Siglos XVI-XIX*. Santander, 1995.
- CERVERA PERY, J., *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986.
- CISNEROS CUNCHILLOS, M., PALACIO RAMOS, R. y CASTANEDO GALÁN, J.M., *El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias menores. Arqueología y construcción naval*. Santander-Colindres (Cantabria), 1997.
- CUETO LÓPEZ, F., *El empresario cántabro Fernández de Isla*. Santander, 1990.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F. y otros, *Arte de Fabricar Reales. Edición comentada del Manuscrito original de don Antonio de Gaztañeta Yturribalzaga*. Barcelona, 1992, 2 vols. (el vol. 2 reproduce facsimilamente el manuscrito original).
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F., "Gaztañeta y los grandes galeones de la carrera de Indias", *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajajes del Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, pp. 45-91.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F., "Cantabria y la construcción naval del siglo XVII", *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1992, pp. 7-9.
- FERNÁNDEZ DE VELASCO, F., *Don Juan Fernández de Isla. Sus empresas y sus fábricas*. Madrid, 1928.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, J.L., *El proyecto reformista de Ensenada*. Lérida, 1996.

- GÓMEZ URDÁÑEZ, J.L., *Los Borbones. Fernando VI*. Madrid, 2001.
- GONZÁLEZ-CAMINO Y AGUIRRE, F., *Las Reales Fábricas de artillería de Liérganes y La Cavada*. Santander, 1972.
- GOODMAN, D., *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*. Barcelona, 2001.
- JADO CANALES, A., "Don Juan Fernández de Isla y Alvear, tronco de los Condes de Isla Fernández", *Aportación al estudio de la historia económica de La Montaña*. Santander, 1957, pp. 749-790.
- JOVELLANOS, G.M. de, "Diarios", *Obras*, Madrid, 1956, Vol. LXXXV (B.A.E.).
- M.M., P., "D. Juan Fernández de Isla. El drama de un montañés", *Perficit*, 188(1965).
- MAISO GONZÁLEZ, J., *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. de Isla y Alvear*. Santander, 1990.
- MAISO GONZÁLEZ, J., "La sociedad de Cantabria y el Astillero ante el problema de la modernización en el siglo XVIII", *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajeles del Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, pp. 93-108.
- MAISO GONZÁLEZ, J., "La postergación de las ventajas de Guarnizo", *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Astillero (Cantabria)-Santander, 1992, pp. 21-23.
- MARTÍNEZ GUITIÁN, L., *Naves y flotas de las Cuatro Villas de la Costa*. Santander, 1942.
- MARTÍNEZ GUITIÁN, L., "Aportación a la historia de Santander (construcción naval y navegación en corso durante el reinado de Felipe II)", *Altamira*, 3(1934), pp. 199-238.
- MARTÍNEZ SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M., *Los Borbones. Felipe V*. Madrid, 2001.
- MARTÍNEZ VARA, T., *Santander de villa a ciudad (Un siglo de esplendor y crisis)*. Santander, 1983.
- MARURI GREGORISCH, J.L., "Notas sobre arquitectura naval en los buques de vela del Mar Cantábrico -Santander-, 1760 a 1875", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, II(1978), 71-140.
- MAZA SOLANO, T., "Cartas de Felipe II a don Pedro Enríquez de Cisneros, referentes a Santander y a los astilleros de Guarnizo", *Altamira*, 1(1951), pp. 45-63.
- MAZA SOLANO, T., "Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XVIII", *Aportación al estudio de la historia económica de La Montaña*. Santander, 1957, pp. 83-477.
- MENDIOLA GIL, S., "La figura de D. Juan Fernández de Isla y Alvear en el relanzamiento de Guarnizo", *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajeles del Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, pp. 109-125.
- MENDIOLA GIL, S., "La figura de D. Juan F. de Isla y Alvear en el relanzamiento de Guarnizo", *El Real Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, s.p.

- MENDIOLA GIL, S., "Hombres significativos en la brillante trayectoria del astillero de Guarnizo en el siglo XVIII", *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Astillero (Cantabria)-Santander, 1992, pp. 15-17.
- MERCAPIDE COMPAINS, N., *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero (Desde los orígenes hasta el año 1800)*. Santander, 1974.
- MERCAPIDE COMPAINS, N., *Guarnizo y su Real Astillero*. Santander, 1980.
- MERCAPIDE COMPAINS, N., "Galeones y flotas del Cantábrico en el siglo XVII", *Población y sociedad en la España cántabrica durante el siglo XVII*. Santander, 1985, pp. 197-212.
- MERCAPIDE COMPAINS, N., "Explotación forestal del siglo XVIII en la provincia de Santander", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, II(1978), pp. 279-285.
- MERCAPIDE COMPAINS, N., "En torno a las gradas de construcción del Real Astillero de Guarnizo", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, III(1979-1980), pp. 229-237.
- MERCAPIDE COMPAINS, N., "Semblanza del general Don Francisco Díaz-Pimienta Rodríguez (1594-1652), fundador del Real Astillero de Guarnizo", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, IV(1981-1982), pp. 101-115.
- MERINO NAVARRO, J.P., *La armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L., *La construcción naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*. San Sebastián, 1997.
- PALACIO RAMOS, R., "La carpintería de ribera y la construcción naval", *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Astillero (Cantabria)-Santander, 1992, pp. 10-11.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M^o.T., *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid, 1992.
- PÉREZ VIDAL, J., "Díaz Pimienta y la construcción naval en el Astillero de Guarnizo", *XL Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*. Santander, 1976, T. I, pp. 361-366.
- QUINTERO GONZÁLEZ, J., *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*. Madrid, 2000.
- RAMÍREZ GABARRÚS, M., *La construcción naval militar española, 1730-1980*. Madrid, 1980.
- SOBRÓN IRURETAGOYENA, M., "D. Juan Bautista Donestebe", *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajajes del Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, pp. 127-137.
- SOBRÓN IRURETAGOYENA, M., "Don Juan Bautista Donestebe Lecuona", *El Real Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, s.p.
- SOBRÓN IRURETAGOYENA, M., "Breve semblanza sobre los inicios y evolución de la flota mercante santanderina del setecientos", *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Astillero (Cantabria)-Santander, 1992, pp. 24-25.
- VEGA RUIZ, A., "Don Manuel de Zubiría", *El Real Astillero de Guarnizo*. Astillero (Cantabria)-Santander-Madrid, 1991, s.p.

VELA, V., *Trayectoria histórica del Astillero de Guarnizo*. Santander, 1948

VV.AA., *Santander, el puerto y su historia. Bicentenario del Consulado del Mar (1785-1985)*. Santander, 1985.

VV.AA., *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. Madrid, 1991.

VV.AA., *Antonio de Gaztañeta. 1656-1728*. San Sebastián, 1992.

