

**EL ASTILLERO DE COLINDRES
(CANTABRIA)
EN LA ÉPOCA DE LOS AUSTRIAS MENORES
ARQUEOLOGÍA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL**

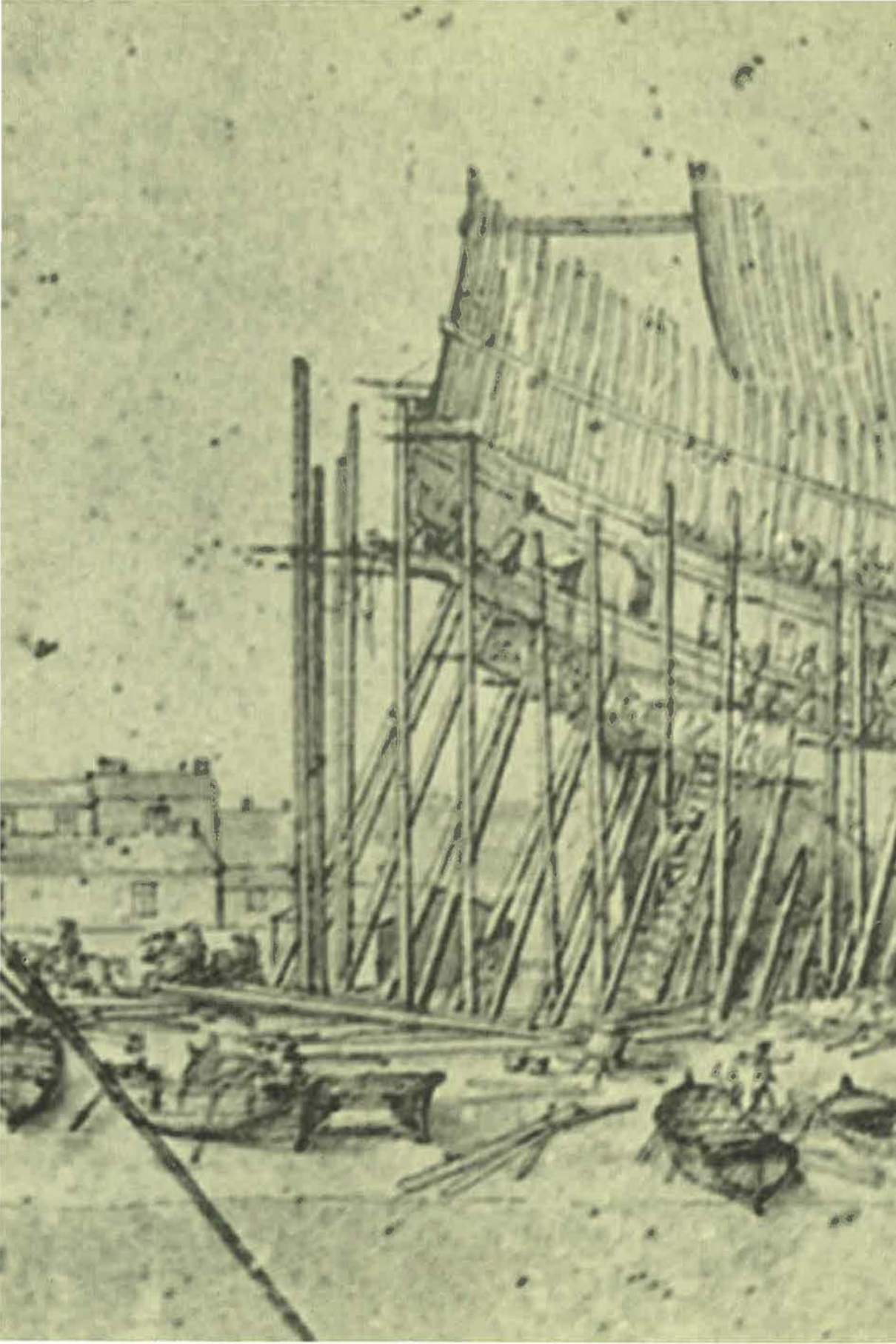
**Miguel CISNEROS CUNCHILLOS
Rafael PALACIO RAMOS
Juan M. CASTANEDO GALÁN**

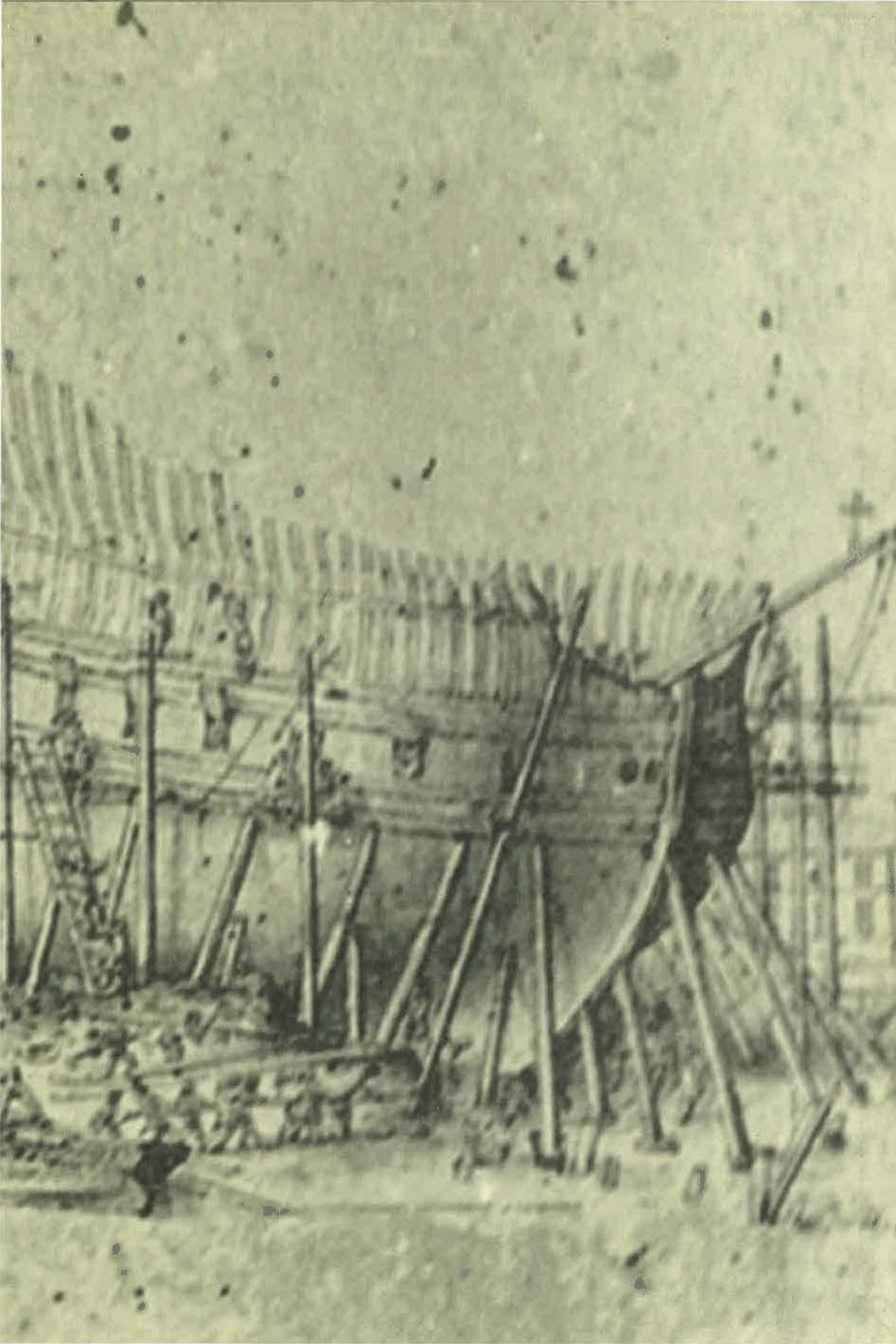
UC

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Excmo. Ayuntamiento de Colindres





**EL ASTILLERO DE COLINDRES (CANTABRIA)
EN LA ÉPOCA DE LOS AUSTRIAS MENORES**

Arqueología y construcción naval

**EL ASTILLERO DE COLINDRES
(CANTABRIA)
EN LA ÉPOCA DE LOS AUSTRIAS MENORES
ARQUEOLOGÍA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL**

Miguel CISNEROS CUNCHILLOS

Rafael PALACIO RAMOS

Juan M. CASTANEDO GALÁN



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COLINDRES

Cisneros Cunchillos, Miguel

El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias menores : arqueología y construcción naval / Miguel Cisneros Cunchillos, Rafael Palacio Ramos, Juan M. Castanedo Galán. -- Santander : Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria ; Colindres : Ayuntamiento, 1997

ISBN: 84-8102-169-5

1. Astilleros - España - Cantabria - S. XVII 2. Construcción Naval - España - Cantabria - S. XVII 3. Arqueología Submarina - España - Cantabria 4. Colindres (Cantabria, España) - Historia I. Palacio Ramos, Rafael II. Castanedo Galán, Juan M. III. TÍTULO

629.5(460.13) "16"

902.034(460.13)

Diseño, diagramación y maquetación: Belmar Gándara Sancho

Digitalización: Manuel Ángel Ortiz Velasco [emeaov]

ISNI: 0000 0005 0686 0180

ISBN (13): 978-84-8102-169-1

DOI: <https://doi.org/10.22429/Euc2022.024>

© Miguel Cisneros Cunchillos, Rafael Palacio Ramos, Juan M. Castanedo Galán

© SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Avda de los Castros s/n – 39005 Santander – Tel. (942) 20 12 91

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE COLINDRES

ISBN: 84-8102-169-5

D.L.: SA - 589 - 1997

Imprime: Gráficas Calima

Avda. Candina s/n

39011 Santander

AGRADECIMIENTOS

Hélène de Bellaigue, Conservateur de la Bibliothèque de Bordeaux; Danièle Neirink, Directeur des Archives Départementales de la Gironde; Isabel Aguirre, Jefa de Investigación del Archivo General de Simancas; Baldomero Brígido Gabiola, Director del Archivo Histórico Municipal de Laredo.

Fennelies Kiers, Painting Department Rijksmuseum de Amsterdam; Amélie Lefébure, Conservatrice du Musée Condé de Chantilly; Belén Díaz de Rábago Cabeza, Conservadora del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía de Madrid; Diane Perkins, Assistant Keeper British Collection Tate Gallery de Londres; Luisa González Pena, Restauradora del Museo de Zaragoza.

Francisco Fernández González, Catedrático de Construcciones Navales de la Universidad Politécnica de Madrid; Manuel Martín-Bueno, Catedrático de Arqueología, Epigrafía y Numismática de la Universidad de Zaragoza; Eloy Gómez Pellón, Profesor Titular de Antropología de la Universidad de Cantabria; Miguel Ángel Aramburu-Zabala, Profesor Titular de Historia del Arte de la Universidad de Cantabria; Jesús Setién Marquínez, Profesor Titular de Escuela Universitaria del Departamento de Ciencias e Ingeniería de la Tierra, el Terreno y los Materiales de la Universidad de Cantabria y M^a Luisa Ramos Sáinz, Profesora Ayudante de Arqueología de la Universidad de Cantabria.

Pilar López Noriega, M^a Jesús Pérez Cotta, Ramiro Madrazo Fernández y Pilar Chaves Castanedo, componentes del equipo que desarrolló las labores de campo y laboratorio.

Antonio Lomgarela Herrero por la interpretación de la cartografía antigua que permitió ubicar el Astillero de Colindres del siglo XVII.

Eduardo Brígido, Pilar Montolar, Francisco Montori, Miguel Ángel Cuenca, Maite Castanedo Herrería, Rufo de Francisco Marín, Oficial Mayor del Excmo. Ayto. de Laredo, Emilio Condado Madera, José Ramón Cornejo, José Luis Alonso del Prado, Bernardo Riego, Begoña del Rincón, Maximino Valle Garmendia, Alcalde del Excmo. Ayto. de Santona, y Tirso Hortigüela Yuste, Concejal de Cultura del mismo.

A las/os ciudadanas/os de Colindres, y en especial, a los componentes de las dos Corporaciones Municipales habidas durante el transcurso de este Proyecto, debiendo hacer una mención particular a Sabino Vadillo Amillategui, Alcalde, y a José Ángel Hierro Rebollar, Concejal de Cultura cuando empezó el Proyecto, y de Hacienda en la actualidad, porque siempre creyó en el Proyecto y en sus resultados; nuestro más profundo agradecimiento porque en todo este tiempo nos mantuvieron al margen de los calendarios políticos, lo que es indicio de su honradez.

SUMARIO

Presentación	10
<i>D. Jaime Vinuesa Tejedor, Excmo. Rector Magnífico de la Universidad de Cantabria</i>	
<i>D. Sabino Vadillo Amillategui, Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Colindres (Cantabria)</i>	
Prólogo	13
<i>Dr. Francisco Fernández González</i>	
Catedrático de Construcciones Navales de la Universidad Politécnica de Madrid	
<i>Dr. Manuel Martín-Bueno</i>	
Catedrático de Arqueología, Epigrafía y Numismática de la Universidad de Zaragoza	
Introducción	27
<i>M. Cisneros Cunchillos y R. Palacio Ramos</i>	
1. La historia de las investigaciones	28
1.1. La actividad constructora naval del astillero de Colindres	28
1.2. La Arqueología del Mar de época moderna en Cantabria	30
2. Metodología	33
CAPÍTULO 1: La Bahía de Santoña. Marcos geográfico e histórico	37
<i>R. Palacio Ramos y M. Cisneros Cunchillos</i>	
1. Cantabria en el siglo XVII	39
1.1. Las actividades económicas	41
2. La Bahía de Santoña	43
2.1. El marco físico	43
2.2. Los núcleos de población	45
CAPÍTULO 2: La actividad constructora naval del astillero	51
<i>Juan M. Castanedo Galán</i>	
1. La Marina Castellana en la transición del siglo XVI-XVII	53
2. Contribución naval de las Cuatro Villas de la Mar	58
3. Los primeros galeones de Jalgote en el Concejo de Colindres	63
4. Martín de Arana decide construir galeones en Colindres	70
5. Consolidación y estancamiento por las crisis financieras de la Corona de 1641	75
6. Los últimos asientos de galeones en el astillero de Colindres	80

CAPÍTULO 3: La recuperación arqueológica del astillero de Colindres	95
<i>M. Cisneros Cunchillos</i>	
1. Consideraciones generales sobre un astillero del siglo XVII	97
2. La localización del astillero	115
3. La prospección y la excavación arqueológica	124
4. Los materiales arqueológicos y su interpretación	138
5. Las estructuras del astillero: hipótesis de reconstrucción	145
CAPÍTULO 4: El sistema defensivo	151
<i>R. Palacio Ramos</i>	
1. Las primeras acciones de fortificación en la Bahía de Santoña	155
2. El comienzo de la actividad en el astillero	157
3. El asalto francés de 1639 y la tarea de reconstrucción	158
4. La protección del asiento de Iriarte	167
5. Epílogo. La defensa del astillero de Santoña	171
CAPÍTULO 5: Consideraciones finales	173
<i>M. Cisneros Cunchillos y R. Palacio Ramos</i>	
ANEXOS	179
1. Información sobre el estado de la fábrica de los galeones asentados con Pedro González de Agüero. Laredo, mayo de 1671	181
2. Relación de los navíos construidos en el astillero de Colindres para la Armada del Mar Océano	182
3. Materiales arqueológicos hallados en la campaña de excavación en el paraje de La Quinta (1994)	184
4. Listado de los Corregidores de las Cuatro Villas durante el siglo XVII	188
5. Repartimiento para la construcción de una batería en el Puntal de Salvé, 1689	189
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES	191
ÍNDICES	199
Índice onomástico	201
Índice toponímico	203

PRESENTACIÓN

El mar y todas las actividades que tienen lugar en torno a él es un referente de la vida, la tradición y la historia de esta Región cántabra. La Universidad de Cantabria que no quiere ser ajena a ninguna de las manifestaciones de la identidad de la sociedad en la que se inserta, incide reiteradamente en los temas marineros desde todos los puntos de vista. En este contexto de la vocación marítima de Cantabria y en un afán, compartido con el Ayuntamiento de Colindres, de recuperar la memoria de lo que fue en el siglo XVII el Astillero de dicha localidad, donde tuvo lugar la construcción de importantes galeones para la Armada de la Mar Océana, en especial la Capitana Real Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas, se firmó en febrero de 1992 un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y la Universidad para realizar el proyecto *El Astillero de Colindres: recuperación arqueológica y documental de su actividad*. Desde aquel momento, se ha ido desarrollando un amplio trabajo tanto en el área de Arqueología del Departamento de Ciencias Históricas como en la de Ingeniería de la Construcción del Departamento de Transportes y Tecnología de Procesos y Proyectos, del que se han responsabilizado los Profesores Miguel Cisneros Cunchillos y José M. Castanedo Galán en estrecha colaboración con el Director de la Casa de Cultura de Santoña R. Palacio Ramos. Se ha efectuado un vaciado sistemático de archivos que ha permitido obtener la documentación de la época, así como un importante trabajo arqueológico de campo para conseguir la documentación material. Con ello se ha logrado progresar cuantitativamente y cualitativamente en los conocimientos científicos de este Astillero, cuya importancia era innegable, pero del que solo se conocían simples notas de su construcción, siendo una incógnita incluso su localización.

Ese es el trabajo que se recoge en este libro cuyos contenidos básicos son el conocimiento de la fechas en las que se realizó la actividad constructora, los barcos que de allí salieron para la carrera de Indias y la Armada de la Mar Océana y la localización de diversas dependencias relacionadas con el Astillero, que permiten ubicarlo dentro del término municipal de Colindres, en el paraje de La Quinta, así como su infraestructura defensiva que abarcaba emplazamientos en Treto, Laredo y Santoña.

Es de señalar el carácter interdisciplinar de la investigación aquí recogida, en la que han participado arqueólogos y especialistas en construcción naval, lo que se plasma en las conclusiones obtenidas. Confiamos en que esta publicación permita difundir entre la colectividad científica la importancia que Colindres y su astillero tuvieron en la construcción naval del siglo XVII y que esta experiencia tenga su continuidad en trabajos de este tipo y sobre este tema en Cantabria y en su Universidad.

Jaime Vinuesa Tejedor
Rector de la Universidad de Cantabria

PRESENTACIÓN

La Villa marinera de Colindres, la cuarta en el orden anverso dentro de los 102 municipios de Cantabria con sus 660 ha, está situada geográficamente en la zona oriental de nuestra región, dentro de las coordenadas 43° 24' de latitud norte y 3° 27' de longitud oeste, Meridiano de Greenwich.

Según consta en el Diccionario de Pascual Madoz, de 1850 y en su página 521, tomó nombre la villa en época de la conquista romana, cuando divisando el lugar desde su campamento en Angustina diéronle en llamar a la ladera que divisaban "Collado lindo".

Del largo e importante pasado de la zona del "Colindres de Arriba" son testimonio sus casonas fatigadas con el peso de la historia, la riqueza de su heráldica y el palacio del Infantado.

El "Colindres de Abajo", inexistente en los tiempos de Augusto, aparece por vez primera en la documentación en el siglo XI, citándose en él varias posesiones del Reino de Navarra; otro hito histórico sobresaliente será la Carta-Fuero concedida por Enrique III a Colindres y Limpias en 1399, carta foral conformada por todos los monarcas españoles hasta Fernando VII.

Entre los siglos XVI y XVII eclosiona en Colindres una intensa y prolífica actividad industrial con la construcción, en los astilleros reales llamados de *Falgote*, de gran cantidad de galeones de alto bordo para las distintas formaciones navales del Estado: la Armada del Mar Océano y la Carrera de Indias. Fue el guipuzcoano Antonio de Gaztañeta, gran navegante y Capitán de la Armada, el comisionado por el rey Carlos II para controlar la actividad allí desarrollada en la última década del siglo XVII.

El Convenio Marco firmado con fecha 15 de diciembre de 1989 entre este Ayuntamiento y la Universidad de Cantabria marcó el comienzo de una serie de acciones tendentes a la recuperación y la difusión de la gran actividad de construcción naval en nuestro suelo.

Plasmación práctica de estas acciones y de la labor de los investigadores M. Cisneros, R. Palacio y J. Castanedo es el presente libro, que nos da a conocer de manera amena y al tiempo rigurosa aspectos tales como el emplazamiento de este Astillero Real, su relación con los territorios comarcanos, las fortificaciones levantadas para su defensa y su actividad hasta los albores del siglo XVIII.

El navío ha hecho feliz singladura y atracado está en buen puerto; mas los tripulantes nos aprestamos a hacernos de nuevo a la vela en busca de nuevos datos que enriquezcan nuestra memoria histórica.

Sabino Vadillo Amillategui
Alcalde de Colindres

PRÓLOGO

La Construcción Naval española tiene en el siglo XVII una época de referencia inexcusable. Este período, que resultará clave para explicar los problemas que se resolverán a continuación –con el desarrollo de la Arquitectura Naval del siglo XVIII– coincide en su totalidad con la actividad constructora del astillero de Colindres, en Cantabria.

Para comprender mejor lo que significa el siglo XVII para la Construcción Naval española debemos detenernos un momento en su comienzo. La construcción artesanal de naos del siglo XVI culmina, a fines del siglo, con un avance cualitativo: la fábrica de los primeros galeones del Rey, con las series de 1582 y de 1589. A pesar de algunos reveses en agresiones francesas e inglesas, se conserva el método y el diseño español del navío fuerte y velero, basado en la experiencia de los constructores del Cantábrico. De manera que se fabrican los barcos más adecuados para resolver las navegaciones y los problemas que se le plantean a la Corona, sin apenas alterar el diseño por influjos extranjeros.

Desde el punto de vista del estudio de la evolución del conocimiento, se trata de un período particularmente atrayente y significativo¹. Las Juntas de Sevilla y de Santander, que se forman al llamado real y actúan durante 1581, constituyen el primer verdadero Congreso de Construcción Naval moderno conocido, en Europa. En ellas participan los más experimentados marinos y constructores de naos², para determinar cómo deben ser los galeones que doten a la Corona de la capacidad defensiva que le exige el proteger el comercio con las Indias, después de la experiencia particular de P. Menéndez de Avilés. Las discusiones se conducen con altura técnica, con eficacia y con presteza, salvando los problemas de comunicación de entonces, al modo de los comités de hoy seleccionan un tipo de fragatas o de destructor para la OTAN.

¹ Fernández González, F. *Arqueología de la Arquitectura Naval*, en Cátedra "Jorge Juan", Memoria del Curso 1994-1995. pp. 179-227. Universidad de la Coruña y Zona Marítima del Cantábrico. Ferrol.

² Casado Soto, J. L. *Los barcos españoles del s. XVI y la Gran Armada de 1588*. Ed. San Martín. Madrid. 1988.

España se adelanta, con estas actuaciones técnicas, un siglo a Europa. Es en el 1681 de Luis XIV cuando se convoca una conferencia en París para definir la Arquitectura Naval sobre la base de la Ciencia. Participan en ella y contribuyen a sus discusiones personajes como Dassic, Renaud, Huygens, Bernoulli y Hoste.

También es española la primera definición de la Arquitectura Naval como Ciencia, en los primeros años del s. XVII. Se debe al P. João Baptista Lavanha, quien fuera preceptor de Felipe III, y la define como una rama de la Arquitectura Universal, como lo son, dice, la Militar y la Civil. "Enseña con reglas ciertas fabricar navíos, en los cuales se pueda navegar bien y con comodidad". Desglosa la Arquitectura Naval en seis partes: ordenación, disposición, correspondencia, ornato, decoro y distribución. Para Lavanha, el Arquitecto Naval debe tener una preparación científica, que lo distinga de los maestros de carpintería, "fabricantes de navíos que aprenden de la práctica grosera de sus maestros", por lo que "debe ser muy versado en aritmética, geometría y mecánica, tener también nociones de astronomía y ser buen dibujante, y conocer lenguas para estar a la par del progreso de su profesión", y "tener el conocimiento de las letras humanas, para manifestar con Arte sus conceptos y perpetuarse en la memoria de los hombres con sus escritos".

Estas ideas estarán presentes en los autores que contribuyeron a la Construcción Naval del s. XVII español. Porque a falta de datos gráficos técnicos y planos, disponemos de una amplia literatura de construcción naval que arroja alguna luz sobre cómo eran las fábricas de nuestro Siglo de Oro.

Las Ordenanzas de 1607, 1613 y 1618 nos proporcionan los datos que nos permiten entender cómo eran los navíos que se fabricaron en el Cantábrico para la Corona. Podemos, así, valorar en su justo alcance la importancia de los trabajos que se realizaron en las playas de Colindres, y en otros astilleros de la zona.

Estos textos legales, que nos definen las partes del navío, y las dimensionan, se complementan con manuscritos críticos y didácticos de enorme valor técnico. Tal es el caso de los "Diálogos de un Vizcaíno y un Montañés" sobre la construcción naval española (anónimo de ca. 1632, Bibl. Univ. Salamanca), que constituye un tratadito de Arquitectura Naval razonada, en el que se explican conceptos relativos a las formas, las proporciones, la resistencia estructural, el gobierno y el comportamiento en la mar de nuestros navíos.

En Colindres se botan al agua algunos de los galeones que marcan el progreso de la construcción naval española en el s. XVII. Sus vecinos contemplan cómo en sus arenas se produce la evolución y el crecimiento de los vasos, desde las 400 a las 1.500 toneladas de porte; y también son testigos de las diferencias entre los galeones reales y los de particulares, primero, y de la distinción entre los bajeles de guerra y los mercantes, al final del siglo.

Por el manuscrito de Gaztañeta³ conocemos que a finales del siglo XVII se utilizaba en España el mismo sistema de construcción, que estuvo vigente desde el siglo anterior, basado en el diseño con pujas y grúas; y nos confirma que se cumplían las Ordenanzas de 1618, sólo modificadas y ampliadas para barcos mayores de 1666 y 1679. También sabemos que las formas no se alteran esencialmente, al menos en las fábricas reales, hasta 1685, cuando se ordena que la Almiranta que se construye en Colindres se trace con el óvalo de dos círculos, como venían haciendo los holandeses⁴.

Los últimos navíos reales del siglo se construyen en Colindres cuando Francisco Antonio Garrote escribe en Sevilla su “Recopilación para la Nueva Fábrica de Bajelos”⁵. Por este manuscrito conocemos los escantillones de las piezas de los barcos de entonces.

La obra de Garrote pretende resolver el gran problema en el que se halla la construcción naval española de finales del XVII: conseguir navíos fuertes para montar artillería, resistentes para aguantar vela, estables y veloces, con buque suficiente para transportar carga, y que pasen las barras de San Lúcar y otras peninsulares y de Indias. Las barras y aguas someras que también causan el abandono de los astilleros cántabros.

Conocemos, pues, lo que la fábrica de un galeón del s. XVII del porte de los bajelos “reales” construidos en Colindres requería, tanto en términos de materiales, como en mano de obra, así como la amplitud de las instalaciones de un astillero no permanente que serían necesarias para construirlos.

Por otra parte, algo importante ha cambiado en un siglo, en el XVII, en la construcción naval española. Mientras que en 1580 se construían seis galeones en seis meses en un mismo astillero cántabro, la Capitana Real del Mar Océano que se proyecta en 1680 no se bota hasta 1687 ni se arbola hasta 1690. Se detecta una problemática distinta, que no se justifica sólo por el mayor tamaño del bajel. A finales del s. XVII estos navíos reales cobran un significado y una importancia muy superiores, cuyas causas debemos pensar que son tanto estratégicas (necesidades de la Corona) como económicas (coste y disponibilidad), que se suman a la fuerte reducción del número de barcos en España. Es indudable que al final del XVII el desarrollo tecnológico de la construcción naval en España había despertado la conciencia de su importancia, del valor de sus

³ Gaztañeta Iturrizbáizaga, A. de. *Arte de Fabricar Reales*. Manuscrito fechado en 1688.

– Transcripción y estudio técnico y crítico por Fernández González, F.; Apestegui Cardenal, C., y Miguélez García, F. Lunwerg Editores. Madrid. 1992.

⁴ Carta de G. Bernardo de Quirós, fechada el 29. Marzo. 1685, en el Museo Naval de San Sebastián.

⁵ MnM, Ms. 1690.

obras. Las doctrinas de Martolosi, F. Díaz Pimienta, Massebradi y Roque Centeno, se hacen realidad en las construcciones de Colindres. De ellas se obtiene la experiencia que recogen Brochero y Echeverri y que constituyen referencias esenciales para el desarrollo de nuestra arquitectura naval como ciencia.

Decimos que en España se mantiene hasta el siglo XVIII el mismo sistema para la construcción de los vasos, sin planos y, en la mayoría de los casos, sin modelos previos a escala. Pero la proporciones de los bajeles se modifican: los cascos se alargan y se “afragatan”, reduciendo sus obras muertas siempre que es posible. La solución de los problemas estructurales es sólo una parte de la nueva complejidad que adquiere el arte de la arquitectura naval, a lo largo del siglo XVII. La experiencia en la navegación y en el combate recomienda una diferente solución de las formas; cada vez se sabe mejor cómo actúan cada una de las partes de la carena, y cuanto más se le exige al vaso más se complica su solución.

Las naos españolas se fabrican sin planos hasta las Ordenanzas de Gaztañeta, en 1712, lo cual no impide que salgan unas naves fuertes y marineras, capaces de competir con ventaja con las de las demás naciones. Es indudable que los constructores conocen las formas que quieren y saben cómo lograrlas, colocando maderos labrados con la “cuenta y razón” que conviene. Para ello el maestro y carpintero que las hace, desde que pone la quilla en el astillero, debe tener resuelta la geometría que necesitan para un cierto porte o grandor, como el arquitecto que arma un edificio. El método funciona a la perfección y produce naos de la mejor calidad en la parte de Vizcaya y sus comarcas, cuando son para navegar sus propios dueños; pero no ocurre igual cuando son para venderlas, y entonces salen malas porque se encargan a carpinteros a destajo que las hacen por dinero⁶.

Los planos se hacen necesarios por dos razones fundamentales: la primera, cuando las formas y los elementos del barco los crea alguien que no está en el astillero, o alguien que no lo construye; la segunda, cuando la representación a escala se debe tomar como referencia a escala para las medidas exactas, por ejemplo para repetir la misma construcción en una serie, en uno o varios astilleros, incluso en años distantes. Así se explican los trazados que se proponen en Inglaterra, ca. 1625⁷, y los que años más tarde justifica A. Deane⁸. Podemos decir que con el uso de los planos de los barcos nace la

⁶ Escalante de Mendoza, J. *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales* (manuscrito de 1575). Museo naval. Madrid. 1985.

⁷ Anónimo. *Abhndlung übr den Schiffbau um 1620*, en: Kirsch, P. *Die Galeonen*. Bernard & Graefte Verlag. Koblenz. 1988.

Ingeniería Naval, si admitimos que el ingeniero nace como un técnico que no construye la obra que crea. Esto explicaría por qué en España no se establecen los planos de navíos hasta muy tarde, mucho después que en Inglaterra y Francia: mientras los barcos los diseñan y los fabrican en los astilleros, mientras cada constructor mantiene su estilo y sus “métodos”, no le hacen falta planos.

La definición del vaso se hace a partir de su misión y de su porte. Y por eso se encargan con sólo las medidas principales: sólo la quilla, cuando la forma es “as-dos-tres”, y la quilla, la manga y el puntal cuando se alargan los cascos y las proporciones cambian. Por esta misma razón se especifica la eslora, cuando cambian las formas de los extremos.

Todavía en 1575 la base de la cuenta y razón para un porte dado es la quilla, que se corresponde con la manga en la proporción de 5 a 2,2. El puntal se corresponde con el rasel o delgados, en la proporción de 5 a 2,5 en popa. Finalmente, la eslora está con la quilla en la razón 7 a 5.

Los galeones reales de 1582 reciben otras proporciones, se hacen más alargados y bajos, por su condición de Armada, pero también se especifican con sólo unas pocas dimensiones: la quilla (Q); la manga ($M = Q/2-2\text{ c}$); el puntal ($0,4\text{ a }0,5\text{ M}$); la jareta ($3,5\text{ c}$) y la esloría ($Q + M + 2\text{ ó }3\text{ c}$).

Sólo unos años más tarde, en 1587, se mantiene como dimensiones esenciales la quilla, la manga y el puntal, pero se dan también otras medidas que ayudan a definir la compleja figura del vaso. Así, para una nao de 400 toneladas se piden: la quilla (34 c); la manga ($Q/2$) y el puntal ($Q/3$); esencialmente el as-dos-tres.

Como explica el montañés D. García de Palacio⁹, con estas mismas medidas pueden conseguirse diversas formas y adecuarlas a los mares donde naveguen, por lo que, dice, “no bastan estas dimensiones, y hay que dar reglas más claras para su proporción, pues de abrir o cerrar más de lo necesario cualquier nave, o de no tener el lanzante, delgados, y maderos de cuenta, raseles, y escora en su punto, salen de mal gobierno, y con otras malas condiciones”. Y pues “una de las cosas más necesarias que las naos han de tener es gobierno, costado y delgados, para bolinear”, se proponen para la nao de 400 toneladas: el rasel de popa ($Q/5$); el lanzamiento de proa ($Q/3$), y el de popa ($Q/6$); yugo ($M/2$); plan ($M/3$). La sección maestra es semicircular; se fija el número de maderos de cuenta (entre almogamas), y se dan las astillas en ambas almogamas.

⁸ Deane, A. *Doctrine of Naval Architecture* (1670). Edición de Bryan Lavery. Conway Maritime Press. London. 1981.

⁹ García de Palacio, D. *Instrucción Náutica para Navegar* Facsímil de la de 1587. Ed. Cultura Hispánica. Madrid. 1944.

Se añaden las formas de dos secciones además de la maestra: una en la amura y la otra en la cuadra; sobre las tres costillas fundamentales se tiran, del branque al codaste, las bagaras (vagas) que sirven para colocar luego las demás costillas.

Aunque en Guarnizo se construyen, generalmente, galeones para la Carrera de Indias, debemos suponer que se usan los mismos métodos de construcción que en Colindres, especializada en vasos para la Armada del Mar Océano. Los doce galeones del asiento de 1589¹⁰ también se definen por su quilla limpia, manga, esloría, puntal a cada cubierta y jareta. No cabe duda de que las formas del vaso, semicirculares, y los levantamientos de las varengas no son un problema y los constructores saben cómo conseguirlas, con el uso de grúas y pujas.

La construcción naval para las navegaciones de la Corona, que incluyen a mercantes y galeones "para de armada", se regula en 1607 con las primeras Ordenanzas de Europa en su género. Las formas se hacen más complejas, y la fortaleza de las fábricas se aumenta. Sin embargo, aún bastan cuatro medidas para definir los vasos hasta los 22 codos de manga, con 1350 toneladas de porte: la quilla (de 3 M a 2,5 M); la esloría (3,5 M); el puntal ($M/2 + 1$) y el rasel de popa ($1/3 M$).

La experiencia de constructores y marinos en la navegación con los nuevos bajeles obliga a la Corona a modificar las trazas, y para ello las reglamenta de nuevo en 1613, con unas exigencias que resultan más ajustadas a los conceptos que llevan a la mayor complejidad de la Arquitectura Naval. El número de medidas para definir las naves comienza con la manga, la quilla (3,5 - 2,4 M) y el puntal ($M/2$). Pero son novedades el plan ($M/2$) y el yugo ($M/2$). Se añaden los lanzamientos de popa ($M/4$) y de proa ($M/2$) y la astilla; se fija el número de cuadernas de cuenta y se determinan las arrufaduras de la cubierta y la cinta. Pero la novedad principal, la que dota al gálibo semicircular de la flexibilidad de una geometría variable, basada en criterios de estabilidad y calado, es la introducción de la joba, que permite conservar las grúas y formas de los constructores. Se trata de un nuevo método de fabricar naos: es la fábrica de Juan de Veas que refiere Tomé Cano¹¹. Con estas modificaciones, el galeón de 22 codos de manga reduce su porte a 1073 toneladas, y la quilla se alarga desde 3 M hasta 3,5 M en los vasos menores.

El último retoque a la arquitectura de las naves españolas se produce en 1618, con unas Ordenanzas que estarán vigentes hasta que Felipe V adopte las proporciones de Gaztañeta de 1712 y 1721. Mantienen los criterios que inspi-

¹⁰ Castanedo Galán, J. M. *Guarnizo, un Astillero para la Corona*. Ed. Naval. Madrid. 1993.

¹¹ Cano, T. *Arte para Fabricar y Aparejar Naos* (1611). Inst. Est. Canarios. La Laguna. 1964.

raron las de 1613, pero introducen el término “navíos” en lugar de “galeones” para designar los portes de los bajeles. La fábrica del vaso queda totalmente regulada con detalle de las piezas, su labra y su trabazón, así como todos los aspectos necesarios para construir los navíos. Las adiciones de 1666 para galeones de 700 y 500 toneladas no alteran las formas, pero la de 1679 alarga la quilla hasta $(3B - 1)$ y reduce los lanzamientos a sólo $2/3 M$ entre los dos extremos para los de 800 toneladas. Sin embargo, la novedad más importante en este año es la adición de las medidas de las cuadras y los redeles, un claro signo de que las formas se han ido apartando en la práctica de la sencillez del gálibo semicircular y de las grúas levantadas con las pujas. Probablemente a través del uso de medios modelos, tallados con la experiencia de los marinos, ya que no tenemos constancia de planos. Es la última reforma antes de adoptar oficialmente el gálibo del óvalo del doble círculo, en 1685.

Sin embargo, al igual que mantiene básicamente el método de construcción, los galeones reales continúan su fábrica por asiento. La Corona, en España, no posee astilleros. La monarquía de los Habsburgo mantiene, respetuosa, la autonomía de los reinos y de las villas del país; también en lo que concierne a la construcción naval. Los concejos administran sus terrenos de propios y vecinales, y en ellos tiene lugar la fábrica de naves desde siglos. Hay que esperar a la crecida autoridad borbónica para construir unos arsenales que en Francia e Inglaterra tenían ya un siglo.

En las arenas de Colindres se construyen vasos como en las de tantos otros pueblos de la costa española. Todavía a finales del x. XIX y en la primera mitad del s. XX se fabrican grandes veleros en las arenas de las playas del Masnou, y de las salinas de Torrevieja, como en Santa Cruz de La Palma. Son los “astilleros de ribera”.

El astillero cuyas construcciones describe Gaztañeta [3] no puede compararse con el arsenal de Toulon que recoge el Álbum de Colbert¹²; aunque en éste tampoco se reflejan gradas permanentes, sino tan sólo arena sobre la que colocar los picaderos de la quilla, ya cuenta con edificaciones importantes. Y aún recuerda menos Colindres a las instalaciones inglesas del Támesis, que visitara B. Ollivier sesenta años más tarde¹³, o las que usara la Compañía de las Indias Orientales en los Países Bajos¹⁴. Tenemos que suponer que el astillero

¹² Álbum de Colbert (ca. 1670). Editions Omega. Nice. 1988.

¹³ Ollivier, B. *Remarks on the Navies of the English & the Dutch from observations made at their Dockyards in 1737*. Ed. D. H. Roberts. Jean Boudriot Pub1. Ashley Lodge, England, 1992.

¹⁴ Unger, R. W. *Dutch Shipbuilding before 1800*. Van Gorcum. Assen/Amsterdam. 1978.

(más bien los sucesivos astilleros) de Colindres nunca contó con la infraestructura que conoció el de Guarnizo de Gaztañeta¹⁵.

Los vasos adquirirían forma y ajustaban sus proporciones a partir de medios modelos, como se hiciera antes y se haría tantos años después, y sólo en casos muy especiales merecieron algunos navíos la construcción de “modelos de astillero”, como era práctica habitual en otros países¹⁶.

Relaciona Gaztañeta [3] las medidas y todos los elementos del casco de la Capitana Real, y menciona que se usaron 184 parejas de bueyes para darle el bote al agua el 24. Sep. 1687, tras otro intento fallido tres meses antes. Sólo este último dato permite estimar un espacio libre del orden de media hectárea a cada lado del vaso, el cual ocupaba unos 50 x 13 m en planta. El bote al agua de aquella Capitana, como ocurriera otras veces años antes, fue más difícil y arriesgado que el que se hacía, a mano, en Toulon [12]; en este arsenal la cuna era más sencilla y se ocupaban unas 60 parejas de hombres a las tiras y otras veinte a los cabrestantes. Cabría esperar, por tanto, que el terreno que ocupara el astillero en Colindres fuera mayor que el que sugieren las láminas de Colbert para Toulon. Pero la disposición del astillero, su extensión, sus cobertizos y talleres, sus paños y las operaciones que en ellos se hacían, sólo pueden estimarse.

Debían acarrear, almacenarse, curarse, desbastarse y labrarse todos los troncos de roble necesarios para los bajeles que compartían la arena del astillero. Sólo un vaso como el de la Capitana de 1687, requería la labra de: más de 450 curvas; más de 13.000 m de tablas para forros, unos 350 m³ de roble terminado, que harían unos 250 árboles apeados¹⁷; 66 cintas y palmejares y 276 baos; más de 1.200 piezas curvas para 80 costillas, armadas con 13 piezas cada una, y sus refuerzos.

Otra circunstancia digna de estudio es la repercusión que la construcción naval en Colindres tuviera en su organización social. Tratándose de una villa con unos 160 vecinos en 1667¹⁸, es fácil imaginar qué impacto debió tener la estancia esporádica, durante meses, y a veces años, de más de 400 constructores de todos los gremios, a los que habría que sumar el trasiego del acarreo de

¹⁵ Castanedo Galán, J. M. *Guarnizo, un astillero de la Corona*. Editorial naval. Madrid. 1993.

¹⁶ Franklin, J. *Navy Board Ship Models (1650-1750)*. Conway Maritime Press. London. 1989.

¹⁷ Aranda y Antón, G. de. *Los Bosques Flotantes: Historia de un roble del siglo XVIII*. Colección Técnica, ICONA (MAPA). Madrid. 1990.

¹⁸ González Echegaray, M. C. *Colindres: Un enclave sobre el mar*. Ayuntamiento de Colindres. 1990.

la madera, la llegada de las piezas de hierro y las idas y venidas de los inspectores y otros personajes de la Corona.

Los autores de este libro reconocen la ausencia de datos y el desfase de los que manejan para poder elaborar un edificio sólido. Sin embargo, su obra aporta al conocimiento de la construcción naval española datos de verdadera importancia para entender la evolución de los “constructores” a los “arquitectos” navales, que se produce entre los s. XVII y XVIII. Generalmente conocemos los nombres y las dimensiones de los barcos, pero falta saber cómo eran realmente; las Ordenanzas marcan las normas que hay que seguir, pero las fábricas se acomodan a las exigencias de los problemas reales, en una época en la que, en España., no se busca la velocidad sino la fortaleza para la Carrera de las Indias. Aún mayor es el vacío de conocimiento de cómo eran nuestros astilleros de ribera, antes de los arsenales.

Esperamos que el trabajo de investigación que M. Cisneros, R. Palacio y J. M. Castanedo han comenzado, y cuyos primeros resultados presentan con esta publicación, constituya el primer paso de otros necesarios para esclarecer cómo llegó a ser el astillero de Colindres, y cómo y quiénes trabajaban en el astillero que produjo los vasos más importantes para la Armada del Mar Océano y, por tanto, el que debió utilizar la tecnología de construcción más avanzada en su tiempo.

Una de las características más relevantes de la investigación actual es el establecimiento de compromisos permanentes entre los estudios y su tema de investigación así como con otros investigadores en lo que ya es de forma generalizada, por fortuna, una permeabilización continuada de conocimientos en todas direcciones.

La multidisciplinariedad ha sido, todavía tiene mucho camino por recorrer en ese sentido, una de las bazas primordiales para hacer progresar inúmeros campos de estudio. Esa actitud, alcanzada no sin reticencias de muchos, acostumbrados a la investigación aislada o en grupos reducidos, está permitiendo una continua entrada de aire fresco a los planteamientos más tradicionales, facilidades al contraste de opiniones y datos y al general enriquecimiento intelectual de la misma investigación y de los equipos individualmente considerados.

Ya va para medio siglo desde que R. Dumas publicó sus *Epaves Antiques* y se daba el pistoletazo de salida, tímido todavía, a una nueva modalidad científica, poco definida entonces, que tenía por delante un gran futuro pero que contaba también desde el momento de partida con serios problemas de base. Estamos hablando de la Arqueología Submarina, como se la denominó inmediatamente de forma limitativa, que con gran entusiasmo ponía ante los ojos de

la ciencia un nuevo mundo de posibilidades científicas, pareciendo compaginar la investigación tradicional, todavía de carácter muy erudito y la actividad deportiva de recuperación de objetos del fondo del mar, vinculada a los nuevos avances de la técnica de la inmersión.

Hacía poco que F. Taillez y J. Cousteau habían diseñado un artilugio útil, fundamentado en aplicaciones militares sobre todo, para llevar a cabo inmersiones seguras que permitían alcanzar los fondos marinos con eficacia. Se habían abierto de buenas a primeras grandes posibilidades que entonces no se llegaban a imaginar, pero que inmediatamente se vincularon a varios campos de actuación, uno de ellos la investigación y recuperación de barcos hundidos. No se preveía de momento conectar la arqueología terrestre, ya bastante desarrollada, con esta nueva actividad arqueológica en ciernes e incluso se desconfiaba bastante de ella y de sus practicantes, seguramente porque los planteamientos metodológicos estaban, en efecto, muy alejados de los principios tenidos por habituales, que circulaban entonces en los medios científicos vinculados con esta ciencia del pasado.

De una actitud de desconfianza y recelo se pasó de inmediato a una clara separación entre ambos grupos. Los arqueólogos se distanciaron, salvo raras excepciones de los investigadores marinos, por regla general buceadores que tomaron a su cargo la recuperación de restos de forma un tanto indiscriminada, sin grandes precauciones por la metodología arqueológica, en esta aplicación todavía sin definir, derivando en la mayoría de las ocasiones hacia lo que vulgarmente se denominó la caza del tesoro aún cuando se trataba en su mayor parte de recuperaciones en hundimientos mediterráneos de época clásica en los que la posibilidad de hallar algo más que cargamentos anfóricos o similares era bien remota y desde luego nada comparable a los tesoros valiosos a que pueda hacer referencia tal denominación.

Desde aquellos primeros momentos hasta la actualidad ha transcurrido por fortuna mucho tiempo en lo puramente cronológico, en la evolución de las técnicas de aproximación al problema y sobre todo en la mentalidad de los investigadores que han tomado el problema en sus manos. Casi medio siglo ha sido desde luego suficiente para dar un vuelco completo a este campo de la investigación particularmente dinámico y activo.

La evolución ha sido en algunos aspectos más rápida que en otros campos próximos de la investigación. En ocasiones ha ido a la par pero en ningún momento por detrás. Esta modalidad de investigación histórica ha sabido en todo momento estar a la altura de las circunstancias y ha hecho virtud de la necesidad, tomando la iniciativa en la búsqueda de la interdisciplinariedad para acometer con otros colegas; ocupados también del estudio de los fondos marinos, la tarea de completar unos aspectos en la recogida de información que

antes no eran considerados como útiles para estas ciencias. No cabe duda que también la evolución en la tecnología aplicada a las ciencias marinas más tradicionales, ha supuesto una mayor facilidad de aproximación a nuestros objetivos o a los objetivos comunes.

Si en ciertas fases de esta colaboración, singularmente a comienzos de los años ochenta, se llegó a pensar que las nuevas tecnologías aplicadas iban a ser la panacea universal para los arqueólogos subacuáticos, pronto se rompió ese espejismo con la fuerza de los acontecimientos al verificar que las magnitudes, las escalas de trabajo con que nos movíamos los arqueólogos eran muy diferentes a las de oceanógrafos y geólogos marinos sobre todo y que si bien algunas de las técnicas y aparatos utilizados por ellos, suponían un gran avance en nuestras posibilidades de detección de restos sumergidos, a menudo los lugares en los que se realiza esa búsqueda eran muy poco propicios para la forma habitual de operar de aquellos especialistas. El viejo adagio marinero de “los barcos se hunden en tierra” era más real de lo que se suponía.

El descubrimiento de los magnetómetros, sonares de barrido lateral, penetradores de lodos, sondas acústicas y en suma, toda la pléyade de instrumental aplicable a la geología marina, junto con los sistemas de posicionamiento, significó un hito para la investigación. Se esperaba que también en el campo de la investigación histórica y arqueológica rindieran los mismos frutos. Las cosas no fueron exactamente así, pero como en otras ocasiones la puerta ya estaba abierta y sólo era necesario entrar con decisión y avanzar poco a poco. Los frutos fueron menudeando. Muchos de los grandes descubrimientos se realizaron por estos medios, otros no, pero se aceptó con decisión la posibilidad que se abría, la necesidad de aplicarlos en su justa dimensión y la de colaborar con los técnicos para asimilar la metodología adecuada y verificar sus ventajas e inconvenientes. Estábamos en el camino correcto.

La Arqueología Submarina dió paso a la Arqueología Subacuática, a la Arqueología Naval, etc., todas denominaciones más o menos afortunadas si pensamos en la unicidad de la Arqueología, pero prácticas a la hora de precisar con exactitud el campo de actuación.

Lo que en principio fue una actividad muy centrada en el mundo antiguo, evolucionó con rapidez hacia otras épocas cronológicas más recientes y a otros mares fuera del corsé del Mediterráneo o los mares europeos que parecían centrar entonces la atención. Al mismo tiempo, las aguas interiores continentales, fundamentalmente los lagos alpinos, empezaron a dar sus frutos, permitiendo extender la nueva especialidad hacia la Protohistoria por un lado y hacia la Historia medieval y moderna por otro, en el caso de los hallazgos nórdicos o británicos.

La generalización de la especialidad vino dada con la incorporación de los hallazgos y estudios en aguas americanas, en las que con cierto recelo, no

infundado, se veía como unas nuevas figuras, los cazadores de tesoros veían en el señuelo del rápido enriquecimiento la posibilidad de hacerse un hueco en la búsqueda. La controversia fue inmediata y algunos investigadores de renombre prefirieron mantenerse al margen de otras épocas que no fueran las antiguas, menos comprometidas con estos problemas, mientras que otra parte sustancial de investigadores aprendió a convivir con la realidad y a aislar con el trabajo concienzudo, con la evolución positiva de la metodología y con la denuncia sin paliativos de las actitudes indeseables, a aquellos trabajos de simple recuperación sin más objeto o fundamento que el lucro o el coleccionismo, amparados en legislaciones permisivas o en errores de las administraciones competentes.

De aquellas etapas iniciales se avanzó hacia la madurez metodológica, a la necesidad de documentar y a la deseable planificación de los trabajos en búsqueda de objetivos específicos, de aquello que realmente aportase novedades trascendentes a la ciencia. Al mismo tiempo se avanzó, a veces con pasos de gigante, en la protección de este frágil patrimonio por medio de nuevas leyes y disposiciones de carácter nacional o internacional.

Se puede afirmar con relativa tranquilidad que en la actualidad en muchos países de nuestro entorno las cosas ya están bien encaminadas. No existe o tiene menos relevancia el carácter de cosa extraña y singular que se daba a la Arqueología Subacuática y finalmente la planificación de la tarea investigadora ha dado lugar a la entrada desde el inicio de los proyectos a la siempre deseable colaboración entre especialistas de materias afines y a la previa documentación en archivo como antecedente de la actuación de campo. Los archivos, esos grandes protagonistas de nuestra investigación, alcanzan por fin el lugar que les corresponde y suponen cada vez más, no la meta, sino el punto de partida de buena parte de las investigaciones.

En los proyectos como el que sigue a este prólogo, la doble condición de investigación de campo y archivo es patente a primera vista. No parece ser necesario argumentar más sobre ello. Se trata de un período relativamente reciente del que se encuentran abundantes fuentes en la documentación histórica habitual, así como información cartográfica, toponímica, etc. Podemos decir que no se ha llegado a perder la memoria histórica del Astillero de Colindres, que está presente con fuerza.

Al mismo tiempo se evidencia la realidad de la necesidad de completar esa información, muy rica de por sí, pero con las lagunas lógicas de toda la información de archivo, con todos aquellos datos y elementos que nos puedan instruir sobre los aspectos materiales de las obras de referencia, con el rastreo adecuado de su evolución y con la recuperación de hasta el más mínimo vestigio que nos pueda documentar sobre todo aquello que las fuentes escritas callan

siempre. Ahí es donde entra de lleno la labor arqueológica para rellenar huecos o para construir esquemas e hipótesis que poder luego verificar.

No se le escapará al lector que la realidad arqueológica de yacimientos de este tipo, vinculados a la Arqueología Naval, mejor que Subacuática, por razones obvias de ubicación, puede ser escasamente brillante por las vicisitudes que sufrieron al ser abandonados o destruidos, amortizados y finalmente olvidados. Muchas veces encontramos en verdad pocos elementos y de escasa relevancia, pero siempre tienen el valor de lo absoluto, de ser el último testimonio material de un pasado irrepetible.

Por otra parte los problemas metodológicos, sobre todo los vinculados a la conservación de los restos, ya sean estructuras arquitectónicas, restos navales o simples objetos, suelen compartir unas dificultades, como en este caso, que no conviene minimizar.

En el texto de Cisneros, Palacio y Castanedo, se abordan, por especialistas de diferente formación, tanto los temas históricos, los arqueológicos como, finalmente, los relacionados con los aspectos puramente navales del Astillero de Colindres. El resultado no podía ser otro que el lograr, en adecuada armonía, llegar a la solución de algunos puntos oscuros que habían sido poco o nada tratados en las historias al uso. Una zona tan significativa para la construcción naval española del siglo XVII, coincidente con la actividad del astillero, como la cántabra, tiene a partir de esta obra un nuevo punto de apoyo para valorar mejor la dinámica de los acontecimientos relacionados con la historia, con la mar y con la actividad de la ingeniería naval del momento.

El planteamiento es correcto así como la inteligente manera de abordar las vías para obtener resultados positivos. Una vez más se demuestra que la conjunción de voluntades y la suma de saberes producen frutos que la comunidad científica y la sociedad sabrán valorar de manera adecuada. En este caso, el esfuerzo realizado ha sido fructífero. Se trabajó con éxito para abrir una nueva línea de investigación sobre este importante astillero que produjo tan excelentes e importantes navíos con que nutrir la flota española del Océano en momentos en que se dependía de ella para mantener una supremacía política internacional aunque no siempre se conseguía.

Francisco FERNÁNDEZ GONZÁLEZ

Dr. Ing. Naval.

Catedrático de Construcciones Navales

UP Madrid

Manuel MARTÍN-BUENO

Catedrático de Arqueología

Universidad de Zaragoza

INTRODUCCIÓN

M. Cisneros Cunchillos y R. Palacio Ramos

En febrero de 1993 se procedió a la firma de un Convenio de Colaboración entre la Universidad de Cantabria y el Excmo. Ayuntamiento de Colindres (Cantabria) para el desarrollo del Proyecto de Investigación "El Astillero de Colindres: recuperación arqueológica y documental de su actividad", que se debía realizar en el Área de Conocimiento de Arqueología del Departamento de Ciencias Históricas y en la de Ingeniería de la Construcción del Departamento de Transportes y Tecnología de Proyectos y Procesos.

El objetivo principal era la consecución de datos globales acerca del impacto de la actividad de construcción naval para el Estado en el astillero de Colindres y la Bahía de Santoña a lo largo del siglo XVII. Se pretendía para ello llevar a cabo un vaciado de diversos archivos y un sistemático trabajo de campo, con el fin de conseguir la documentación de época y material, respectivamente, dado que los conocimientos sobre este astillero de Colindres eran escasos, su localización una incógnita y su actividad constructora naval y su impacto en la comarca unas líneas en la bibliografía especializada y en la erudita, que se repetían desde la década de los años treinta.

Este hecho motivó que el Proyecto se encuadrara por un lado en la investigación de construcción naval y por otro, en la arqueología del mundo moderno, dada la vigencia del astillero. No obstante, paulatinamente, fue desarrollándose como un ensayo de Arqueología del Mar, entendida esta arqueología en un sentido amplio de reconstrucción integral de las actividades humanas relacionadas con el mar. Este concepto, de reciente aparición, engloba así otras acepciones tales como Arqueología Subacuática –informaciones proporcionadas por el estudio de los restos materiales sumergidos– o Arqueología Naval –estudio de las técnicas de construcción naval antigua–.

La Arqueología del Mar atiende aspectos tan variados como los asentamientos humanos, las rutas comerciales, las estructuras portuarias y su incidencia en el urbanismo, las actividades pesqueras, los faros y comunicaciones marítimas, las defensas costeras, los astilleros y sus industrias auxiliares, etc.¹.

¹ Cisneros Cunchillos, M. y Palacio Ramos, R., 1996.

El concepto y la trascendencia que en todas las épocas ha tenido el mar sobre el ser humano dotan a aquel elemento de una gran importancia. Prácticamente, todos los hombres que hayan vivido a sus orillas se han visto influidos por él en algún aspecto y momento de su existencia: personalidad y carácter, visión del mundo, actividad profesional o de ocio, etc. La excelente y directa vía de comunicación natural que representa el mar ha empujado a los hombres a adentrarse en él, propiciando los intercambios culturales entre territorios, en ocasiones, muy alejados. Por regla general, el habitante de un puerto posee una mentalidad más extrovertida que el de “espaldas al mar”, más abierta a los cambios precisamente por el hábito de conocer de manera directa otras latitudes, otras mentalidades y otras ideologías; también, tiene la gente de mar su otra cara, “alborotada y peligrosa”².

Quizá podamos asumir para Cantabria las siguientes palabras de A. Navajero, diplomático veneciano que visitó el País Vasco sobre 1525: “Los vascos salen mucho al mar por tener muchos puertos y muchas naves construidas con poquísimo gasto, por la gran cantidad de robles y de hierro que poseen; por otra parte, la poca extensión de la región y el gran número de gente que la habita les obliga a salir fuera para ganarse la vida”³.

El estudio de un astillero de grandes vasos, como fue el de Colindres, en un marco tan privilegiado para las actividades marítimas como lo es la Bahía de Santoña, hacía posible por primera vez en nuestra Comunidad Autónoma una aproximación a la reconstrucción de toda la actividad ligada a la mar en un período concreto. La plasmación de tal intento es la presente obra.

1. La historia de las investigaciones

1.1. La actividad constructora naval del astillero de Colindres

Los investigadores que, de forma directa, han realizado estudios sobre el astillero de Colindres son M. Basoa Ojeda⁴, M. Bustamante Callejo⁵ y M^a. C. González Echegaray⁶. Sus trabajos han hecho posible que el astillero de Colindres, uno de los más importantes en el siglo XVII español, esté unido a una serie de personajes –asentistas y constructores navales– y galeones, cuyos nombres están en mayor o menor medida documentados a lo largo de dicha centuria.

² Caro Baroja, J., 1985, 78.

³ Caro Baroja, J., 1985, 82.

⁴ Basoa Ojeda, M., 1968. Esta obra, publicada originariamente en Laredo, en 1932, incluye numerosas referencias procedentes del Archivo del Corregimiento de las Cuatro Villas, que, todavía en la actualidad, está catalogado sólo en una mínima parte; sin embargo, no siempre asigna procedencia a sus noticias y las suministra de forma desorganizada. Esta obra y las opiniones que en ella se vierten han influido en los autores posteriores, que han aceptado la mayoría de los comentarios, aunque en algunas ocasiones la hayan omitido como fuente bibliográfica.

⁵ Bustamante Callejo, M., 1953. Es la primera y única investigación monográfica sobre el astillero de Colindres, basándose en el estudio citado con anterioridad y en los fondos del Archivo Histórico Provincial de Cantabria, estableciendo las fechas clave y la enumeración de los barcos construidos; estos datos tampoco han sido modificados desde entonces.

⁶ González Echegaray, M^a. C., 1990. Constituye la primera monografía sobre el municipio de Colindres, en la que dedica un capítulo importante a sus astilleros, ofreciendo un buen estado de la cuestión bibliográfico, pero sus informaciones no están siempre contrastadas, aceptando las opiniones de los autores anteriores en lo referente a dicho tema.

Se ha venido aceptando que su nacimiento está en la creación de la Escuadra de las Cuatro Villas, el 10 de abril de 1618, por parte de Felipe III⁷, y su decadencia entre 1717 y 1726, momento en el que se produce el traslado de la construcción de navíos al astillero de Guarnizo (Cantabria), si bien las causas atribuidas para este cambio de emplazamiento de las instalaciones son diferentes según los autores. Así, M. Bustamante Callejo considera que el traslado se produjo en 1726 por discrepancias entre los jefes de tierra y mar, aunque se argumentase un mayor fondo en la ría de Santander⁸. F. E. Pecharromán comenta que los motivos fueron la progresiva especialización en la construcción de barcos, bien fuesen para la guerra bien para el comercio, y el aumento de su tonelaje, ya que la barra de Santoña era infranqueable para navíos de gran porte; ello llevó a la decadencia del astillero de Colindres, en el que se siguieron construyendo barcos pequeños, en beneficio de Guarnizo, donde se fabricaron los de mayor envergadura⁹. Sin embargo, C. Apestegui, aun considerando la inexistencia de un calado suficiente para los grandes buques, motivo por el que se le encomendó a Gaztañeta en 1717 la búsqueda de un lugar apropiado para las nuevas instalaciones, expone que, tras los acontecimientos ocurridos entre el 26 de diciembre de 1718 y el 2 de abril de 1720, que desembocaron en sendos acuerdos, uno con Francia, el 27 de marzo de 1721, y otro con Inglaterra, el 13 de junio del mismo año, se quiso reiniciar la construcción naval en unos astilleros que fuesen seguros y estuviesen, por tanto, protegidos¹⁰; este nuevo emplazamiento, donde se iniciarán las actividades en 1722, estará en la Bahía de Santander, en el lugar llamado "La Playuca" y recibirá el nombre de Astillero de Guarnizo.

A lo largo de ese siglo XVII, Hernando de Escalante y Hernando de Santander mandaron construir dos galeones, que se iniciarán en 1619 y se terminarán en 1620; Martín de Arana, en 1631, pidió permiso al Concejo de Colindres para fabricar nueve galeones, si bien antes inició la construcción de los llamados cuatro evangelistas: el San Mateo, el San Marcos, el San Lucas y el San Juan Evangelista, construyendo, a continuación, las nueve naves de la Escuadra de las Cuatro Villas: una Capitana, una Almiranta, la Santa Catalina, el patache San Salvador, el galeón San Francisco, el Nuestra Señora del Remedio, el galeón San Bernardo, el patache San José y el San Juan de la Cruz. Una vez concluido el asiento, Juan de Hoyos Castillo debió de construir varios galeones y, posteriormente, tenemos noticias de que Diego de Noja Castillo tenía puestas las quillas de cuatro galeones en 1640. En 1651, Francisco de Quincoces había botado el San José y al

⁷ Bustamante Callejo, M., 1953, 93.

⁸ Bustamante Callejo, M., 1953, 123.

⁹ Pecharromán, F. E., 1985, 178.

¹⁰ Apestegui Cardenal, C., 1992, 80-83.

año siguiente se hizo lo propio con el Santa Teresa. En 1653 se botó la fragata San Pedro.

En 1662, Pedro González de Agüero firmó un asiento para la construcción de cuatro galeones de 500 toneladas; dos de ellos, el Nuestra Señora de Covadonga y el Santo Cristo de Burgos, se botaron en 1665, mientras que en 1671 el San Bernardo todavía estaba a falta de echarle la segunda cubierta y el cuarto galeón, más retrasado aún, no tenía nombre y de hecho no se llegó a construir, firmándose en 1675 un nuevo asiento para aprovechar las maderas ya cortadas y construir en Guarnizo el Santa Rosa, de 750 toneladas de arqueo. (Anexo 1).

En 1675, José de Iriarte firmó un asiento de cuatro navíos y un patache para la Armada del Mar Océano, que, a su muerte en 1678, continuó su hijo Millán Ignacio, si bien parece que la construcción había avanzado poco. En ese mismo año, José Gabriel del Valle se compromete a fabricar dos navíos para la guarda de la Carrera de Indias. El 24 de septiembre de 1687 se bota la Capitana Real Nuestra Señora de la Concepción y de las Animas, cuyo primer proyecto se había redactado en 1680; a continuación fue trasladada a Santoña donde se terminó su construcción y arboladura el 22 de julio de 1690. El 15 de abril de 1695 se bota el San Francisco y en 1697 todavía estaba en la grada la Almiranta Real Santísima Trinidad¹¹.

Este estado de la cuestión sobre la construcción naval del astillero de Colindres no puede ocultar la mayor importancia que tiene para su historia la Capitana Real Nuestra Señora de la Concepción y de las Animas y su vinculación a Antonio de Gaztañeta, quien escribió a pie del astillero el Arte de Fabricar Reales en el que se narra, a modo de cuaderno de notas, lo que aconteció en torno a la construcción del barco, que se llevó a efecto entre 1682 y 1690¹².

Se deduce, por consiguiente, una impresión de conocimiento profundo que, como se verá a lo largo del presente estudio, está lejos de ser real.

1.2. La Arqueología del Mar de la época moderna en Cantabria

Similares problemas y procesos se plantean y desarrollan respecto a la Arqueología del Mar.

En Cantabria, la mayor cantidad de referencias se centran en época moderna, aun siendo escasos los trabajos arqueológicos relacionados con la mar; sin embargo, la desigualdad existente entre las

¹¹ Bustamante Callejo, M., 1953, 93-123; Mercapide Compains, N., 1985, 207-208 y Apestegui Cardenal, C., 1992, 69-73.

¹² Fernández González, F., 1991, 81-83 y Apestegui Cardenal, C., 1992, 69-74. Sobre todo debe consultarse Fernández González, F. y otros, 1992, donde se comenta la obra de A. Gaztañeta.

noticias que se tienen, las intervenciones efectuadas al amparo de proyectos de investigación, y las publicaciones realizadas es notoria¹³, puesto que el inventario provisional de la Carta Arqueológica de Cantabria señala la existencia de ciento sesenta y nueve naufragios, quince estructuras portuarias, once astilleros y treinta y cuatro fortificaciones¹⁴.

Todos estos yacimientos se fechan con anterioridad al siglo XX, sabiendo que de los ciento sesenta y nueve naufragios, sesenta y siete se centran entre principios del siglo XVI y mediados del XIX y ciento dos en la segunda mitad de dicha centuria, frente a ciento setenta y cinco hundimientos documentados entre 1901 y 1975¹⁵.

Refiriéndonos más en concreto a la Bahía de Santoña, la Carta Arqueológica recoge diecinueve naufragios, un puerto, dos astilleros y siete fortificaciones en Santoña, mientras para Laredo se citan diez naufragios, dos puertos, dos astilleros y cinco fortificaciones¹⁶.

Está constatado por la documentación de época que un navío flamenco dio fondo en la canal, en el Brazo del Ahorcado, el hundimiento del Santa Brigida en la ría de Treto, cerca del Astillero de Colindres, en 1698 y que en 1762, un navío inglés naufragó en el arenal de Laredo. Asimismo, se conoce la existencia de un pecio frente al fuerte de San Carlos en Santoña y de tres naufragios en la línea imaginaria que une el extremo de El Puntal y el bajío de El Pitorro con La Atalaya de Laredo¹⁷. Por último, M. Basoa Ojeda afirma que en El Fraile hay un pecio, en el centro del abra tres navíos, otro entre La Peña y Santoña y La Atalaya y en la Poza de Laredo dice que se hundieron varios barcos que formaban parte del séquito de Carlos V¹⁸.

Además de estas actuaciones, se han recuperado objetos del mar como anclas de piedra y de metal, piezas de artillería, armamento diverso, munición, cerámica, maquinaria o herramientas¹⁹.

Esta aparente exhaustiva documentación contrasta con las intervenciones llevadas a cabo y, sobre todo, publicadas. Así, desde 1983 el Laboratorio de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas –L.I.A.S.–, dependiente del Museo Marítimo del Cantábrico, organismo que ha confeccionado esta Carta Arqueológica Subacuática de Cantabria, intervino en el fondeadero de San Vicente de la Barquera en 1986, junto al Área de Conocimiento de Arqueología de la Universidad de Zaragoza, y en 1987, recuperando, fundamentalmente, elementos cerámicos, que se fechan entre el siglo XIII y el XIX, aunque el grueso de dichos objetos se data entre el XV y el XVII; en la Bahía de San-

¹³ VV.AA., 1992. Un primer estado de la cuestión está realizado en Cisneros Cunchillos, M. y Palacio Ramos, R., 1996.

¹⁴ VV.AA., 1992, 69 y Casado Soto, J. L., 1991, 126.

¹⁵ Casado Soto, J. L., 1991, 126.

¹⁶ Casado Soto, J. L., 1991, 126.

¹⁷ Cisneros Cunchillos, M. y Palacio Ramos, R., 1996.

¹⁸ Basoa Ojeda, M., 1968, 354-510.

¹⁹ VV.AA., 1992, 27.

tander en 1990, participando, junto a la Universidad de Cantabria y la Sociedad Estatal Quinto Centenario, en un proyecto de rastreo electrónico de dicha Bahía en el que “no se detectó estructura arqueológica significativa”; en la de Santoña, en el mismo año 1990, J. L. Casado Soto y el propio L.I.A.S. llevaron a cabo otra actuación y, por último, dicho Laboratorio estaba efectuando unas campañas de prospección, todavía en curso en el año 1992, en un pecio localizado en el Peñón del Castro en Santa Cruz de Bezana²⁰.

De las estructuras portuarias de esta época sólo se han realizado estudios pormenorizados del puerto de Santander²¹, existiendo abundante documentación, gran parte de ella inédita, sobre las dársenas de las restantes villas costeras en centros como el Servicio Histórico Militar y el Archivo General de Simancas.

Por lo que respecta a los astilleros, su tratamiento ha sido desigual, ya que, mientras que en San Vicente de la Barquera, Comillas, Suances, Cortiguera, Santoña, Cicero, Laredo y Castro-Urdiales la referencia procede de la documentación escrita, en Santander se ha efectuado un estudio más detallado de las Reales Atarazanas de Galeras, donde se construyeron y aprestaron barcos entre finales del siglo XIV y mediados del XVI, en Guarnizo se desarrolló un Proyecto de Investigación entre 1989 y 1993 que ha permitido conocer la actividad constructiva de este Real Astillero entre el siglo XVI y el XVIII, así como la ubicación del astillero de los navíos y del de las fragatas²²; caso aparte es el de Colindres, que es objeto del presente estudio.

Respecto a las fortificaciones, pocos estudios existen y los que hay son parciales, salvo un trabajo de investigación sobre la costa de Cantabria que se encuentra inédito, y que ha permitido ampliar el número de las conocidas en los siglos XVII y XVIII a más de cincuenta²³.

Estas cifras se muestran alejadas de las recogidas en la Carta Arqueológica de Cantabria, ya que en ésta en la Bahía de Santoña se citan veintinueve naufragios, cuando sólo se tienen noticias documentadas de trece, y doce fortificaciones, cuando se han constatado dieciocho. Sólo existe coincidencia respecto a los astilleros, cuyo número es de cuatro.

Como se puede observar, existe un gran desfase entre los datos enumerados y documentados, a partir de los archivos o de encuestas etnográficas, y los yacimientos estudiados y publicados, dándose una sensación ficticia de conocimiento.

²⁰ VV.AA., 1992, 27-28, 33, 36 y 39-45.

²¹ Martín-Bueno, M. y otros, 1985, 44-45; Aramburu-Zabala, M. A. y Alonso Ruíz, B., 1994 y VV.AA., 1985.

²² Casado Soto, J. L., 1983-1986, 57-84; Casado Soto, J. L. y otros, 1993, 34-38 y Castanedo Galán, J. M., 1993.

²³ Palacio Ramos, R., inédito.

2. Metodología

Al aspecto metodológico se le prestó especial atención desde un primer momento, ya que de él dependía el desarrollo del Proyecto y la obtención adecuada de una información que debía permitir profundizar más de lo que se había hecho sobre la construcción naval, la localización y el impacto en la comarca que tuvo el astillero de Colindres. Además, un estudio de estas características y con estas finalidades era abordado por primera vez por diferentes especialistas y desde diversos campos de la investigación, por lo que, en cierta manera, debía sentar las bases metodológicas para futuros trabajos o ampliaciones del presente. Con estos antecedentes, la metodología planteada ha consistido en seis etapas, no cronológicas, puesto que todas ellas se han ido enlazando y solapando, que son:

a) Recogida de la bibliografía contemporánea sobre Colindres, su astillero, la construcción naval y la Arqueología del Mar en Cantabria, cuyo resultado ha quedado, básicamente, expuesto.

b) Recogida de la cartografía de época, que se localizó en el Servicio Histórico Militar, en el Servicio Geográfico del Ejército y en el Archivo General de Simancas (Valladolid). Asimismo, se incluyó la cartografía contemporánea del Servicio Geográfico del Ejército y del Servicio Geográfico Nacional, con los correspondientes vuelos aéreos.

c) Recogida de la información sobre Colindres y su astillero en el Archivo General de Simancas (Valladolid), en el Archivo Histórico Provincial de Cantabria y en la Biblioteca Municipal de Santander.

d) Estudio de la toponimia y encuesta etnográfica, realizada esta última en el mes de mayo de 1994, procediéndose a la obtención de la información conducente a los fines que se perseguían, esto es, la localización de los antiguos astilleros de Colindres. Considerando que éstos habían perdido su función hacía varios siglos, la hipótesis de trabajo consistió en atribuir a los habitantes del municipio el conocimiento de la ubicación de los citados astilleros, simplemente como resultado de la tradición oral.

Al objeto de desentrañar esta tradición oral se recurrió a una metodología consistente en la realización de un serie de entrevistas. Estas no tuvieron un carácter aleatorio, y por tanto la muestra no fue obtenida al azar, sino mediante una selección previa, que atribuyó mayor verosimilitud a los testimonios de personas nacidas en el lugar y mayores de 65 años, que en gran parte de los casos respondían a descendientes de familias asentadas durante varias generaciones en la localidad. Estas particularidades determinaron una muestra próxima a

la treintena de informantes, que fueron previamente citados a horas diferentes, al objeto de evitar cualquier contacto previo, tanto mayor considerando que cada uno de ellos desconocía la cualificación como informantes del resto de la muestra.

La entrevista tuvo dos partes diferenciadas; en la primera los convocados habían de responder a los ítems de una encuesta configurada con anterioridad, a través de los cuales se pretendía obtener una información determinada, concreta y contrastada. En la segunda parte de la entrevista, el informante se expresaba libremente, con natural espontaneidad, a través del hilo conductor del tema, mediante algunas breves sugerencias del entrevistador, aprovechando los largos silencios de éste, de manera que podía extenderse en su discurso cuanto considerara oportuno. Esta última parte permitió incrementar considerablemente el acúmulo de información por cuanto en el excursus del ciudadano se contenían numerosas vivencias de extraordinaria importancia, especialmente por su contenido orientador.

Considerando que se pudo contar con la información procedente de más de tres cuartas partes de los seleccionados previamente, y que las incomparecencias fueron más bien escasas, la muestra fue considerada como significativa, y el contenido de los datos obtenidos como susceptible de valoración para los fines del Proyecto, quedando confirmada la idoneidad en la elección de la hipótesis de trabajo²⁴.

e) Prospección arqueológica del término municipal de Colindres, con objeto de obtener una completa información de campo antes de emprender otras intervenciones, alguna de ellas de mayor envergadura. Para ello se empleó un sistema intensivo, basado en la inspección directa y exhaustiva de la superficie del terreno, distribuyendo a los miembros del equipo investigador a espacios regulares y utilizando un sistema de cuadrícula artificial que permitió controlar la totalidad del terreno de interés. Este trabajo de campo permitió que con posterioridad se realizasen otros que consolidaron sus resultados²⁵:

e1) prospección geofísica en el paraje de La Quinta (Colindres, Cantabria), en noviembre de 1993, donde confluyeron una serie de datos que indicaban la posible ubicación del astillero o de parte de él. Para ello se utilizó una exploración eléctrica, mediante un resistímetro digital IGM-43700 portátil, con una alimentación del circuito eléctrico en disposición Schlumberger, realizado mediante convertidores estáticos que proporcionaron tensiones de corriente alterna entre 100 y 450 voltios. Paralelamente se empleó un equipo de adquisición automática de datos de magnitudes eléctricas, diseñado por Math Arqueofísica Consultores, que permitió la utilización de varios

²⁴ La encuesta etnográfica y su aspecto metodológico fueron desarrollados por Eloy Gómez Pellón, Profesor Titular de Antropología de la Universidad de Cantabria.

²⁵ La "Prospección arqueológica del término municipal de Colindres" se desarrolló en el año 1993 por un equipo de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cantabria, dirigido por Miguel Cisneros Cunchillos y compuesto por María Luisa Ramos –Profesora Ayudante de Arqueología de la Universidad de Cantabria–, Rafael Palacio Ramos, Pilar López Noriega, Lorena Alguero, M^a Jesús Gómez, Diana Guillén, Ramiro Madrazo, Asunción Martínez, Cristina Mena y María Jesús Pérez Cotta, alumnas/os de Segundo y Tercer Ciclo de la misma Universidad.

dispositivos interelectrónicos al mismo tiempo y la observación en tiempo real de los resultados brutos de resistividad.

Este método basado en calicatas eléctricas se desarrolló a lo largo de perfiles de longitud constante de 20 m, paralelos entre sí, dando lugar a una malla de 1x1 m, cuyas ventajas fueron: alta densidad de los puntos investigados, perfecta simetría y posibilidad de adaptación para pasadas espaciadas a intervalos regulares de un metro hasta cualquier dimensión. Se efectuaron 3.400 medidas distribuidas en un área de unos 3.400 m² ²⁶.

e2) "Prospección y documentación de estructuras hidráulicas y defensivas del Astillero de Colindres (Cantabria)", durante el año 1994, y "Prospección y documentación de estructuras hidráulicas y defensivas del Astillero de Colindres. Segunda campaña", durante el año 1995, en las que se realizaron diversos trabajos de campo y planimetrías en molinos de marea de los términos municipales de Colindres y de Limpias y en los fuertes y baterías de Santoña, de Laredo y de Treto ²⁷.

f) Excavación arqueológica en el paraje de La Quinta (Colindres, Cantabria), en julio de 1994, ya que en dicho lugar confluían una serie de informaciones que hacían posible pensar que en él se ubicó el Astillero, siendo necesario, además, conocer las diversas anomalías que en la zona se habían detectado con la prospección geofísica ²⁸.

El sistema empleado fue el de catas rectangulares, de tamaño variable, que debían cubrir las diferentes anomalías positivas y negativas halladas, lo que originó unos sondeos en forma de trinchera, poco ortodoxos, pero prácticos respecto a la finalidad que se pretendía. Una vez terminada la excavación se procedió al relleno de las catas, con objeto de proteger los restos encontrados, evitar desgracias personales y favorecer las labores agropecuarias que en dicho terreno se realizan.

f1) Datación por Termoluminiscencia de muestras de tejas procedentes de la excavación arqueológica, con objeto de determinar el período de cocción de dichos materiales ²⁹.

f2) Conservación del material arqueológico hallado en la excavación: cerámicas, tejas y hierros. Para ello, se contó con personal especializado en Conservación y Restauración de materiales arqueológicos que fue el encargado de la conservación del material hallado, tanto en la excavación como en laboratorio ³⁰.

Cuando los materiales eran extraídos, se depositaban individualmente en bolsas de polietileno perforadas para proceder a su desecación de una manera paulatina. La información de su contenido era realizada sobre depresores y colocados entre la doblez de la bolsa de

²⁶ La "Prospección geofísica en la zona de Colindres (Cantabria)" se incluyó dentro de la prospección arqueológica citada en la nota anterior y fue realizada por Math Arqueofísica Consultores de Bilbao con el siguiente equipo: F. J. Reina González (dirección técnica), L. G. Valdés (arqueología), J. C. Fernández Fernández (informática) y R. Muñoz Robles (logística). El informe fue emitido en enero de 1994 y de él se han extraído las informaciones metodológicas mencionadas.

²⁷ Ambas prospecciones fueron dirigidas por M. Cisneros Cunchillos y R. Palacio Ramos. En la primera de ellas el equipo investigador estuvo formado por: P. López Noriega, M^a. J. Pérez Cotta, R. Madrazo Fernández y P. Chaves Castanedo.

²⁸ La "Excavación arqueológica del paraje de La Quinta (Colindres, Cantabria)" fue dirigida por M. Cisneros Cunchillos y el equipo investigador estuvo integrado por: R. Palacio Ramos, P. López Noriega, M^a. J. Pérez Cotta y R. Madrazo Fernández, como arqueólogos, y P. Chaves Castanedo, como restauradora. Como obreros contratados por el INEM-Ayuntamiento de Colindres trabajaron: Ramón Hernández Hernández, Jesús Pérez Portillo, Diamantino Souto Palmeiro y José Julián Viñas Rocillo.

²⁹ El análisis de termoluminiscencia fue realizado por P. Beneitez y T. Calderón, del Laboratorio de Datación y Radioquímica de la Universidad Autónoma de Madrid, en junio de 1995.

³⁰ Chaves Castanedo, P., 1996.

polietileno, de tal manera que los datos no tuvieran la posibilidad de perderse ni alterarse. Cada bolsa era depositada, a su vez, en una caja de cartón provista de tapa también del mismo material.

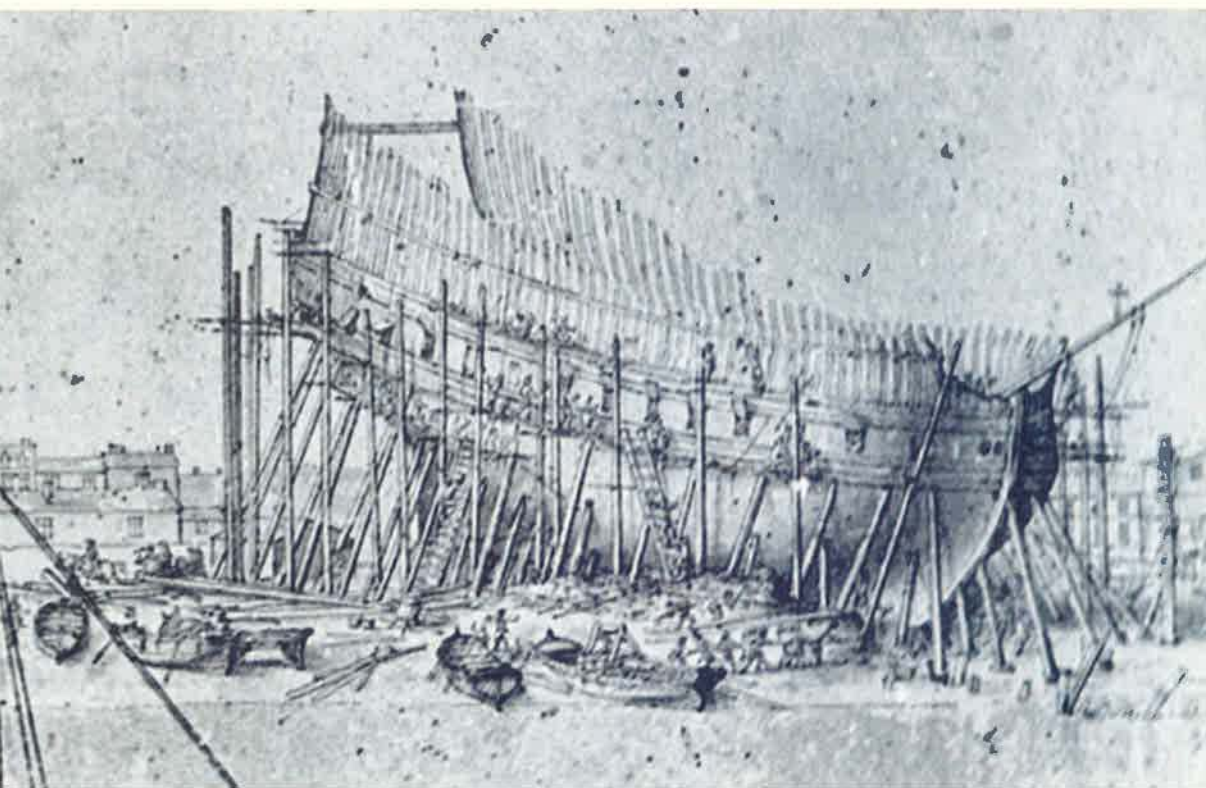
Los materiales metálicos, hierros fundamentalmente, eran introducidos de igual manera que los cerámicos, en cuanto a bolsa, pero en cajas de polietileno, contando en ellas con la presencia de gel de sílice, para que el grado de humedad se mantuviera el mayor tiempo posible y la desecación no se produjera de una manera tan drástica.

Una vez en el laboratorio se procedió a su restauración, es decir, a su lavado, desmineralización, secado y pegado del material. La ayuda de cepillos de cerda suave permitió desencrustar los restos de excavación con mayor facilidad. El secado se realizó al aire y para su posterior pegado se utilizó resina epoxi (Araldit standard).

CAPÍTULO 1

LA BAHÍA DE SANTOÑA. MARCOS GEOGRÁFICO E HISTÓRICO

R. Palacio-Ramos y M. Cisneros Cunchillos



1. CANTABRIA EN EL SIGLO XVII

Las dificultades que el historiador encuentra a la hora de acercarse con éxito a la situación general de Cantabria en el siglo XVII son elevadas por la escasez de trabajos de conjunto. Como manifiesta J. L. Casado Soto, uno de los autores que más han incidido en este tema, el estado de los conocimientos es “muy precario”¹. Por ello han de atenderse los, por otra parte, numerosos trabajos publicados sobre aspectos concretos de cada villa o comarca: demográficos, defensivos, de actividades comerciales o pesqueras, etc.

Por lo que respecta a la situación jurisdiccional de la actual región de Cantabria, en el siglo XVII continúa la fragmentación de la centuria anterior, que tuvo su origen en la fragosidad de la geografía y en el hecho de que cerca del 90% de sus habitantes pertenecía al estamento nobiliario –al igual que la mayoría del Norte peninsular–². Era ésta una nobleza un tanto peculiar, ya que por lo general gozaba de economía muy precaria y realizaba actividades manuales como medio de subsistencia –agricultura y ganadería, pesca, artesanía, etc.–; por ello, el trabajo no constituía motivo alguno de desdoro.

Un territorio podía ser de realengo o de señorío –señorial o eclesiástico–. El Rey ostentaba, lógicamente, el poder sobre la totalidad del Imperio, pero podía conceder o delegar éste con el fin de asegurar su mejor control –en el caso de las comunidades de realengo– o de obtener ingresos o premiar actitudes favorables de las clases dominantes –alta nobleza y clero–.

En los umbrales del siglo XVII, Cantabria contaba con dominios señoriales en casi el 50% de su superficie, aunque la Corona controlaba las villas portuarias de San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales, de gran importancia estratégica y económica; en concreto, eran de realengo las Cuatro Villas antedichas y sus jurisdicciones, la Merindad de Trasmiera, los Nueve Valles de la Asturias de Santillana, la Junta de Parayas, el Valle de Valdáliga, las villas de Escalante y Argoños, el concejo de Colindres y la Merindad de Campoo. Los señoríos se extendían por la Provincia de Liébana, las villas de Torrelavega y Santillana, los valles de Soba, Ruesga, Buelna, Toranzo, Iguña, Rionansa, etc.³ (Fig. 1).

Junto a esto, hemos de tener en cuenta que ha sido tradicional en la historia de Cantabria la existencia de un alto grado de autonomía

¹ Casado Soto, J. L., 1985b, 173.

² Casado Soto, J. L., 1986, 12-26.

³ Rodríguez Fernández, A., 1986, 12-13.

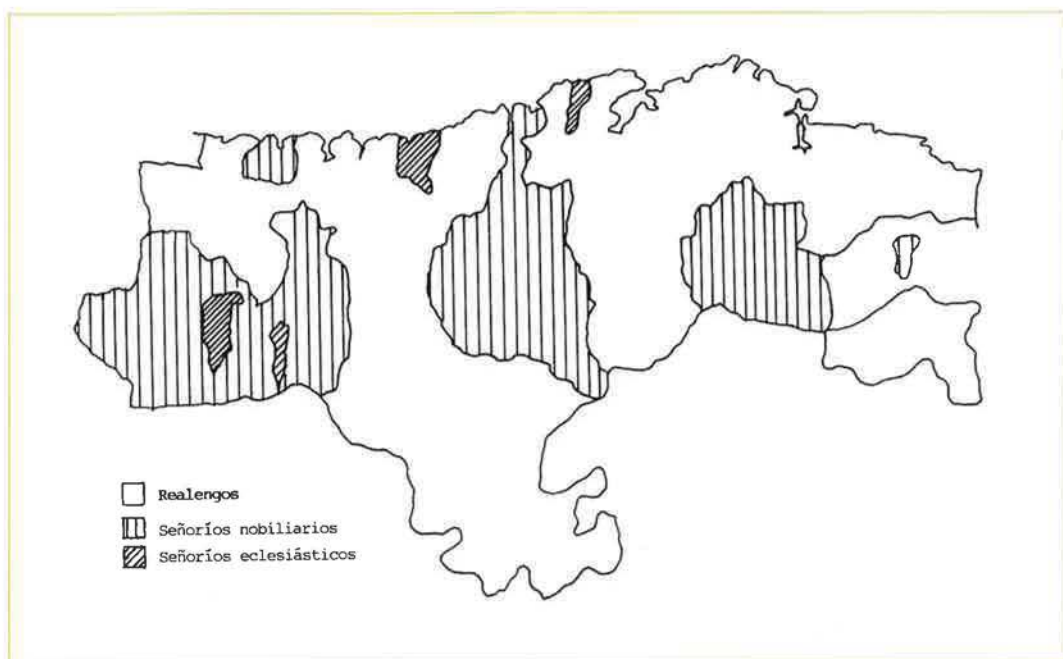


Fig. 1: Mapa jurisdiccional de Cantabria a comienzos del siglo XVIII, según A. Rodríguez Fernández, 1986.

local; así, entidades jurídicas menores como los Concejos poseen un peso determinante en la vida de la época. Estos se organizaban en Lugares, con un régimen de gestión al frente del cual se hallaban alcaldes y regidores, pero que dejaba gran importancia al conjunto de los vecinos reunido en concejo abierto. Las Ordenanzas conformaban la normativa legal por la que se regulaban las estructuras de gobierno y funcionamiento administrativo, social y económico del concejo.

Por todo ello, y en el marco de las peculiaridades antes apuntadas, las competencias que el señor ejercía nunca fueron más allá de sancionar o proponer el nombramiento de los representantes de la comunidad y dar el visto bueno a las ordenanzas concejiles⁴.

Como entidades que agrupaban a Concejos de una misma unidad geográfica, se constituyeron los Valles y Juntas, cuyos dirigentes eran elegidos por los diputados –representantes de cada concejo–; Valles y Juntas, a su vez, se agrupaban en Merindades y Provincias, cuyas autoridades se elegían por idéntico procedimiento⁵. Por fin, la estructura de poder quedaba culminada por los Corregimientos.

⁴ Vaquerizo Gil, M., 1989, 291-295.

⁵ VV.AA., 1978, 31-32.

Al Corregidor lo nombraba el Consejo de Estado, quien, en palabras de A.Domínguez Ortiz, "mezclaba en un principio las atribuciones que hoy tienen el Alcalde, el Gobernador Civil de la Provincia y el juez del partido, más algunas otras del Gobernador Militar y del Delegado de Hacienda"⁶. El más importante fue el de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, que abarcaba buena parte del territorio de la hoy Comunidad Autónoma de Cantabria. Su corregidor era además el Capitán a Guerra de un amplio territorio.

1.1. Las actividades económicas

En el siglo XVII, Cantabria se enfrenta a una importante recesión económica, que se intentará paliar con la utilización intensiva de los recursos agrarios, mediante la reorganización del espacio agrícola y ganadero. Se introduce el maíz y su expansión será tal que llegará a convertirse en el cultivo dominante de un sistema de roturación bienal. A manera de ejemplo, se puede comentar que la cosecha de cereales en Colindres y Limpias fue ocho veces mayor a mediados del siglo XVIII que lo que había sido a comienzos del siglo XVII ⁷.

La necesidad de moler el grano trajo consigo el auge de los molinos desde el siglo XVII, dado que resultaba imprescindible para un sistema agrario basado en una producción cerealística que no se podía consumir sin previa elaboración.

Otro elemento interesante a tener en cuenta en este proceso es la red viaria. La especial configuración orográfica de Cantabria dificultaba enormemente las comunicaciones entre los valles, y entre la franja costera y el interior. De este modo, podemos apreciar claras diferencias entre una costa de gran dinamismo social y económico, en permanente contacto con toda la fachada cantábrica, y el resto de la región. Las Cuatro Villas lucharán durante toda la Edad Moderna por abrir, mantener y mejorar sus accesos con Castilla. Destacan en este sentido los esfuerzos realizados por Santander y Laredo con el fin de asegurarse unas correctas comunicaciones con Burgos y Palencia.

A principios del siglo XVII, Santander sustituye a Laredo como puerto de importancia, debido a que éste se ciega por los depósitos de arena; ello determina el auge del camino de Santander a la Meseta, en detrimento del de Laredo y del de San Vicente de la Barquera. Asimismo, se potencia el camino costero.

El Camino de Castilla, que está documentado desde 1504, iba desde Santander por el puente de Solía –reparado hacia 1590–, el de

⁶ Domínguez Ortiz, A., 1955, 37.

⁷ Lanza, R., 1993, 158-167.

Puente Arce –construido entre 1585 y 1595–, el de Santiago de Cartes –construido entre 1585 y 1596, en mal estado entre 1626 y 1627 y reparado entre 1630 y 1649–, el de Arenas de Iguña –reconstruido en 1590– y el de Reinosa –reparado hacia 1620 y de nuevo entre 1630 y 1635–, desde donde se podía ir hacia el Norte de la provincia de Burgos por el puente de Renedo de Bricia –cuya ampliación se fecha tras el 1590–; desde Reinosa por Matamorosa- el puente sobre el Izarilla se construye en 1590 y en 1650 son necesarias reparaciones en los situados sobre el Izarilla y Marlantes–. De ahí, el camino se bifurcaba bien hacia Palencia, por Aguilar de Campoo y Herrera de Pisuerga, bien hacia Burgos, por Reocín de los Molinos –donde se reparan dos puentes entre 1640 y 1647–, Polientes –el puente de Rocamundo está en obras en 1590 y en 1630, dañado entre 1636 y 1642 y reparado en 1648– y San Martín de Elines –cuyo puente se encuentra en obras en 1590 y está arruinado en 1648–⁸ (Fig. 2).

⁸ Aramburu-Zabala, M. A., inédita y Aramburu-Zabala, M. A. y Alonso Ruíz, B., 1994, 129.

Otro camino de Santander a Burgos, en dirección a Espinosa de los Monteros, iba por Santa María de Cayón –cuyo puente se reconstruye entre 1590 y 1606, está arruinado entre 1626 y 1627 y se repara

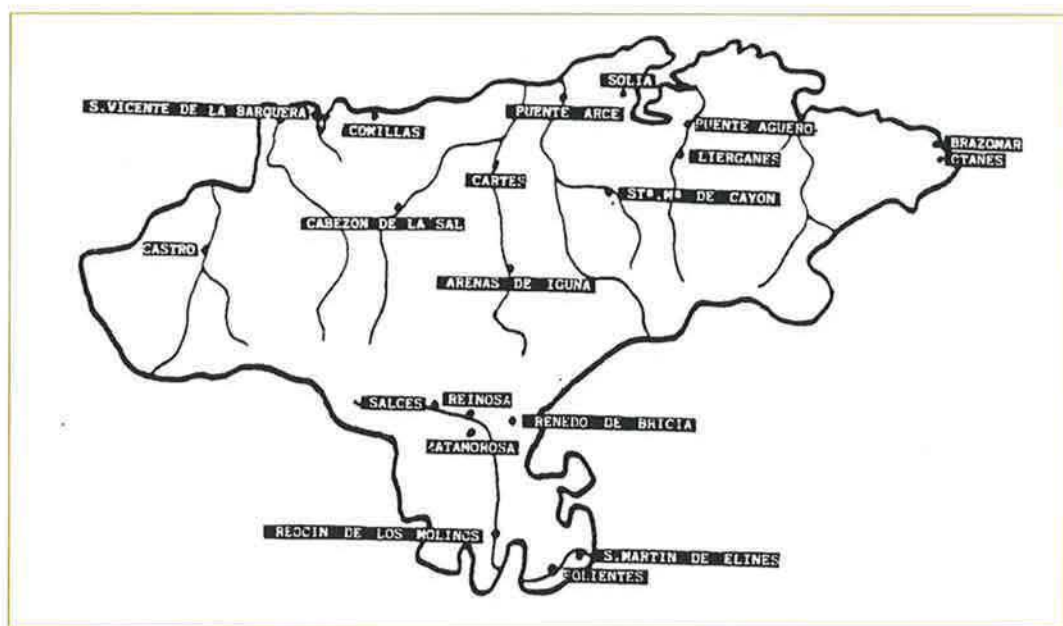


Fig. 2: Red viaria en la Cantabria de época moderna, según M. A. Aramburu-Zabala, inédita.

entre 1630 y 1649– y Castañeda –cuyo puente necesitaba reparación en 1620–. Otro camino iba por Liérganes –construido hacia 1598– en dirección al puerto de La Lunada.

El camino de San Vicente de la Barquera a la Meseta estaba comenzado en 1592, en reparación hacia 1620, arruinado en 1643 y reparado en 1647. Este camino iba por Cabezón de la Sal –el puente de Santa Lucía se construyó hacia 1640– hacia el Valle de Cabuérniga, Salces –cuyo puente está en obras en 1590– y Reinosa⁹.

Por su parte, el camino de Laredo –Camino Real o Camino Viejo en la toponimia– pasaba por las localidades de Limpias, Ampuero, Rasines, Ramales y el Valle de Soba, que en 1590 necesitaba reparar sus puentes, en dirección a Medina de Pomar; al mismo tiempo, un ramal conducía a Castro Urdiales y Vizcaya por Valmaseda. Era el trazado más corto entre Burgos y la mar¹⁰.

El camino costero iba por Otañes –donde estaban en 1583 arruinados varios puentes de madera, que se reparan hacia 1586–, Brazomar –cerca de Castro Urdiales, cuyo puente está arruinado en 1592, reconstruido poco después y, nuevamente, dañado en 1600–, Laredo, Puente Agüero –en obras en 1590–, Santander, Comillas –el puente del Portillo está reparado entre 1590 y 1620– y San Vicente de la Barquera.

El Valle de Liébana salía hacia la costa por Cillorigo-Castro –cuyo puente está en obras en 1610 y, de nuevo, en 1640– y el desfiladero de La Hermida¹¹.

En definitiva, a partir del siglo XVI y a lo largo del XVII, la región tuvo una tupida trama viaria que permitía, si bien con grandes dificultades, el transporte en todas direcciones, de la que son testigos los numerosos puentes y restos de caminos y a la que no fue ajena la importante industria de fundición¹².

2. LA BAHÍA DE SANTOÑA

2.1. El marco físico

La Bahía de Santoña es una ensenada producida por la presencia de materiales erosionables de la facies Keuper¹³, originándose como consecuencia de la invasión por el mar del curso bajo del río Asón, que junto al Clarín desemboca en ella. Tiene una extensión cercana a los 28 km², presentando un desarrollo asimétrico, y gran parte de su super-

⁹ Aramburu-Zabala, M. A., inédita.

¹⁰ Aramburu-Zabala, M. A., inédita y Casado Soto, J.L., 1986, 50-52.

¹¹ Aramburu-Zabala, M. A., inédita.

¹² Aramburu-Zabala, M. A. y Alonso Ruiz, B., 1994, 133 y Cisneros Cunchillos, M. y López Noriega, P., 1996.

¹³ Martínez Cedrón, P., 1987, 50.

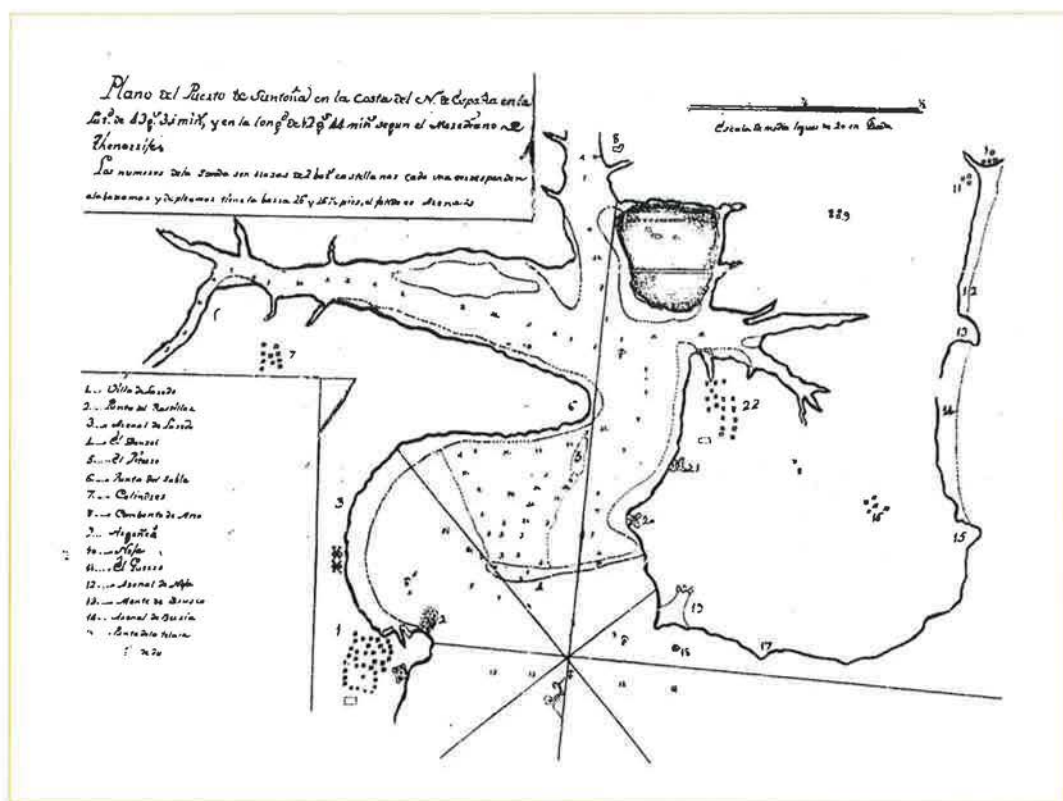


Fig. 3: La Bahía de Santoña según un plano del siglo XVIII, Servicio Histórico Militar, Madrid.

ficie está formada por zonas marismas y sedimentos limosos, extendiéndose hacia el Oeste y el Norte por zonas fangosas, atravesadas por canales de marea¹⁴. La ensenada queda cerrada en gran parte por la flecha arenosa de "El Puntal" o "La Salvé", que surge en dirección Sur-Norte. La Bahía queda claramente delimitada al Norte con la península de Santoña, prácticamente una isla unida por el Oeste con tierra firme mediante una lengua de arena que, hasta la construcción de una carretera a principios de este siglo, se inundaba en las grandes pleamares, constituyendo el denominado "tómbolo de Berria"¹⁵.

En la parte oeste de la ensenada existe una plataforma de fangos de color negro y olor fétido, originados por la descomposición de la materia orgánica; en algunos laterales, y por exposición intermitente al aire, presentan color rojizo por oxidación. En los bordes de los canales el sedimento está formado por arcillas, limos y arenas¹⁶.

¹⁴ Martínez Cedrún, P., 1987, 50.

¹⁵ Cendrero, O., 1921, 273-274.

¹⁶ Martínez Cedrún, P., 1987, 51.

En la parte interior, desde Colindres hasta Limpias, el sedimento es fangoso cambiando a gravas y cantos en este último municipio, debido a una mayor influencia fluvial. La vegetación es, básicamente, de juncos y matorrales¹⁷.

Con una canal profunda, la Bahía presenta unas excepcionales condiciones de abrigo a vientos y temporales y el fondeadero de Santoña es uno de los más seguros del Cantábrico. Tanto es así, que hasta el siglo XVIII la localidad de Santoña era conocida simplemente por "Puerto" (Fig. 3).

Las actividades económicas desarrolladas en la comarca que configura eran muy variadas: mientras que la agricultura y ganadería dominaban en el interior, la pesca, el comercio marítimo y, a menudo, el corso ocupaban a gran parte del vecindario de Santoña, Laredo, Colindres, Escalante, etc. Localidades como Carasa, Limpias, Ampuero y Cereceda destacaban por sus ferreerías y martinetes. Multitud de molinos diseminados a lo largo y ancho de las Rías aprovechaban a la perfección los flujos intermareales (Fig. 4). Localidades ribereñas como Argoños, Treto, Cicero, Voto, etc., poseían una economía basada en la agricultura, aunque también era destacable el aprovechamiento de los recursos marinos –pesca en rías interiores, marisqueo, etc.–. En Trasmiera, junto al sector agrario está presente una importante actividad artística mediante la existencia de numerosos canteros y arquitectos, campaneros, etc.

2.2. Los núcleos de población

La villa de Laredo surgió en los albores del milenio como un núcleo de población en torno al monasterio de San Martín. En el 1200, Alfonso VIII la dotó de Fuero y le concedió importantes exenciones y privilegios, que potenciaron su desarrollo. Ello hizo posible en la Baja Edad Media una gran expansión poblacional y económica basada en la pesca y el comercio con la fachada atlántica europea, a pesar de que su puerto no reunía muy buenas condiciones y sufría continuos problemas de encenagamiento y reducción de calado.

Bajo los Reyes Católicos alcanzó su apogeo, sufriendo en el siglo XVI una reducción drástica de su población a causa de las epidemias que sacudieron Cantabria en esa centuria (Fig. 5). Su posición dentro de las Cuatro Villas de la Costa siguió siendo de todos modos preeminente, desembarcando en ella el emperador Carlos V cuando llegó a España para ocupar el trono. A lo largo del siglo XVII aumentó su importancia; no es de extrañar que se quisiera abrogar el título de

¹⁷ Martínez Cedrún, P., 1987, 52.

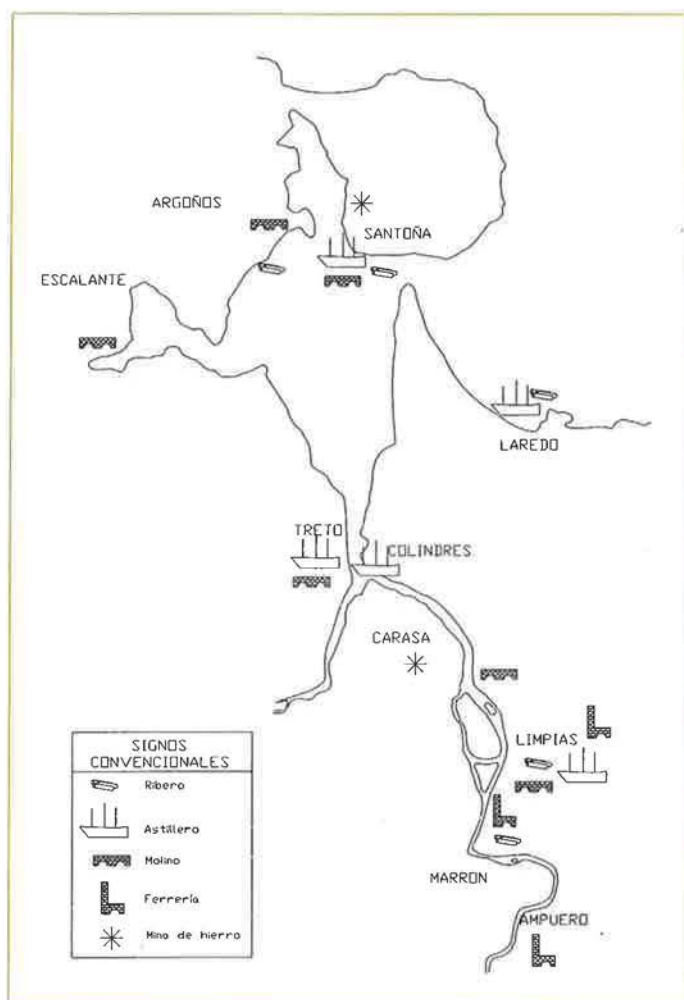


Fig. 4: Plano de las actividades económicas ligadas a la construcción naval en la Bahía de Santoña y curso bajo del Asón, según R. Palacio Ramos.

Capital del Corregimiento, pretensión que no vio satisfecha por la total oposición del resto de las Villas¹⁸. En el siglo XVIII fue cediendo terreno a favor de Santander, que iba concentrando progresivamente el poder económico, político y religioso.

Pero en el siglo XVII, Laredo se configuraba como el más potente foco económico y demográfico del Corregimiento de las Cuatro Villas, siendo la residencia permanente del Corregidor desde 1629, y experimentando un apreciable crecimiento poblacional: de 371 vecinos en 1599, pasó a 525 en 1649 y a 643 en 1692¹⁹, constituyendo

¹⁸ Casado Soto, J. L., 1989, 47-52.

¹⁹ Casado Soto, J. L., 1985a, 70-77. En general, todo el trabajo constituye un excelente estudio de obligada consulta.

una excepción notable en la general recesión demográfica que a lo largo de esta centuria sufrieron las villas cantábricas. Cerca de las dos terceras partes de su población residía en la villa, bien en la zona amurallada, bien en los arrabales, mientras que el tercio restante lo hacía en los diversos núcleos rurales de su jurisdicción –Seña, Tarrueza, Mellante, etc.–.

En Laredo, con casi un 92% de hidalgos en su población, asistimos en esta época a un trasiego continuo de personas de diferentes regiones y países, motivado por razones administrativas –sede del Corregimiento, radicación de las recaudaciones de los impuestos reales–, comerciales –intercambios marítimos, actividad corsaria no sólo de laredanos– y pesqueras. Fruto de esta coyuntura será la existencia



Fig. 5: Reconstrucción ideal de Laredo en 1556, según dibujo de F. Hierro y asesoramiento de B. Brígido. Ayto. de Laredo.

de una élite constituída por las grandes familias locales y los personajes importantes venidos de fuera –funcionarios, clérigos, licenciados, militares, comerciantes en productos pesqueros, etc.–, que tratará de privar al Cabildo de Mareantes de San Martín, constituido por hidalgos y que representaba a más de la mitad de la población, de participar en los órganos decisorios²⁰.

Santoña, por su parte, había alcanzado su apogeo poblacional en la Edad Media, cuando el monasterio de Santa María del Puerto poseía a comienzos del siglo XII unos dominios que abarcaban gran parte de Trasmiera y seguían el curso del río Asón²¹. Sus naturales, como en el resto de las villas costeras, se dedicaban a la pesca de la ballena y bacalao, alternada con especies de bajura, existiendo también una actividad comercial destacada. Liberada del señorío eclesiástico en 1579, en 1615 pasó al nobiliario, quedando bajo el dominio de la Casa de Lerma. El hecho de encontrarse bajo la jurisdicción del puerto de Laredo frenó su desarrollo, así 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. En 1705 compró su independencia, pasando a ser de realengo²².

Al fondo de la Bahía, en el lugar donde las rías de Treto y Limpias unen sus aguas, se encuentra la villa de Colindres. Las primeras referencias a ella aparecen a comienzos del siglo XI, donde se la cita entre las tierras pertenecientes al reino de Navarra y a finales de la misma centuria se conoce la existencia del Monasterio de San Juan y San Jorge. En el siglo XIII, Colindres pertenecía al Monasterio de Santa María del Puerto de Santoña (Cantabria) y a Nájera (Burgos), en la jurisdicción religiosa y a Laredo, en la civil²³. El núcleo de población actual se encuentra muy desplazado respecto al del siglo XVII, sobre terrenos ganados a la mar en las últimas décadas. La población histórica, sembrada de casonas blasonadas y articulada en torno a la parroquia de San Juan, se ubica en una zona montuosa, el Gurugú –toponimia de origen moderno, que alude a la Guerra de África, y de relativa frecuencia en otras partes de España–.

Colindres se constituía en el siglo XVII como un Concejo de realengo, con una economía basada en los bosques de robles, encinas, castaños y nogales, que se beneficiaban para madera y aprovechamiento de frutos: bellotas, castañas y nueces, muy abundantes en las partes altas. En las zonas medias había frutales –higueras, perales y manzanos– y cítricos –limoneros y naranjos– y en las partes bajas, hasta la marisma, se cultivaban las mieses. Asimismo, en Colindres de

²⁰ Rodríguez Fernández, A., 1988, 107-108.

²¹ García Guinea, M. A., 1985, 368-371.

²² Churruarín de la Herrería F. y Condado Madera, E., 1992, 123-153.

²³ González Echegaray, M^a. C., 1990, 16-34.

Arriba había viñedos y huertas alrededor de las casas. La ganadería se reducía a las vacas y a los cerdos, principalmente²⁴.

Además, tuvieron importancia los molinos, en especial, los de marea, dedicados a la molienda de grano, que generaron una incesante actividad económica. Su auge se centra en los siglos XVII y XVIII, aprovechando el intenso comercio de productos agrícolas, y su declive surgirá a lo largo del XIX, entre otros motivos por la instalación de molinos harineros en Castilla y la transformación de los medios de transporte, como la aparición del ferrocarril. Su documentación se constata desde principios del siglo XVI, quedando, en la actualidad, dos en avanzado estado de destrucción: el molino de la antigua calle del mar y el molino viejo de Los Nuevos²⁵. Igualmente, debemos destacar el tráfico portuario, que originó en algunos momentos pleitos con Laredo²⁶. Para facilitar la actividad de agrios se pretendió a mediados del XVI construir un muelle de cal y canto al que pudieran amarrar las naos y pinazas que allí acudían²⁷.

El Padrón de Hildaguía realizado en 1667 nos permite realizar una aproximación al Colindres de la época²⁸: los hijosdalgo censados ascendían a 417, más 15 personas a las que no se da estado por no haber aportado los pertinentes documentos justificativos; teniendo en cuenta ese baremo del 90% de nobles en el conjunto de la población, Colindres tendría en esa época, aproximadamente 460 habitantes.

El barrio más poblado era el de Santaolaja, con 75 vecinos hidalgos; le seguían en importancia los de Puerta con 55, Cortinas con 44, Santibáñez con 38, Rotas con 37, Merino con 34, La Magdalena con 33, Villar con 29 y Rocillo con 22. El resto de los lugares no llegaba a la quincena, así La Portilla y Nadal tenían 13 cada uno, Villanueva 7, Mory 6, Redonda 5, Ganzada 4 y Portamio 2.

Un hecho que destaca es que, a pesar de su reducida población, Colindres cuenta con un gran número de personajes importantes, con más de veinte vecinos ausentes por residir en Indias, Flandes, Nápoles y otras ciudades de la Península como Burgos o Sevilla. Destacan en este apartado Joseph de Bolívar y de la Torre, Contador Mayor del Tribunal de la Ciudad de Lima y Caballero de Santiago, Pedro de Bolívar y de la Torre, Consultor del Santo Oficio, Deán de la Santa Iglesia de Cartagena de Indias y Comisario General de la Santa Cruzada de la Provincia de Tierra Firme, y Juan de la Serna Alvarado y Haro, Secretario del Secreto y Requesto del Tribunal de la Santa Inquisición de la ciudad de Méjico.

²⁴ González Echegaray, M^a. C., 1990, 83-91.

²⁵ Cisneros Cunchillos, M., López Noriega, P. y Palacio Ramos, R., en prensa.

²⁶ González Echegaray, M^a. C., 1990, 95-99.

²⁷ Aramburu-Zabala, M. A., inédita.

²⁸ AHPC, CEM, leg. 9, doc. 2.

Otro dato común al resto de las localidades vecinas es la elevada cantidad de hijos naturales existentes, incluso de clérigos, que gozan del estado de hidalguía²⁹; aquí sobresale el Alférez Mayor de la villa de Laredo y constructor naval José Gabriel del Valle Rozadilla, residente en el barrio de Puerta, que a sus tres hijos legítimos unía otros cinco, habidos con otras tantas mujeres.

La construcción naval era una ocupación habitual de los naturales de la comarca. Ya desde la época medieval se botaban barcos en Santoña, Escalante, Laredo, Colindres, Bárcena de Cicero, Limpías. Además de las excelentes condiciones geográficas y geológicas, el roble de buena calidad abundaba en los montes concejiles de los valles de Aras, Soba, Ruesga, Voto, Merindad de Trasmiera, etc. Esta actividad alcanzó su culmen a lo largo del siglo XVII con la ejecución de importantes asientos para la Corona en Colindres, estando atestiguados, además de éste, los astilleros de Laredo, Cicero y Santoña, si bien se debe aceptar que en todas las poblaciones ribereñas se construirían embarcaciones menores. Estas acciones, que se prolongaron en el siglo XVIII en Guarnizo, propiciaron la deforestación masiva de gran parte de la superficie arbolada de Cantabria³⁰, sin olvidar la gigantesca demanda de carbón de madera para atender las fábricas de artillería de Liérganes y La Cavada³¹.

²⁹ Por ejemplo, Laredo: Casado Soto, J. L., 1985a.

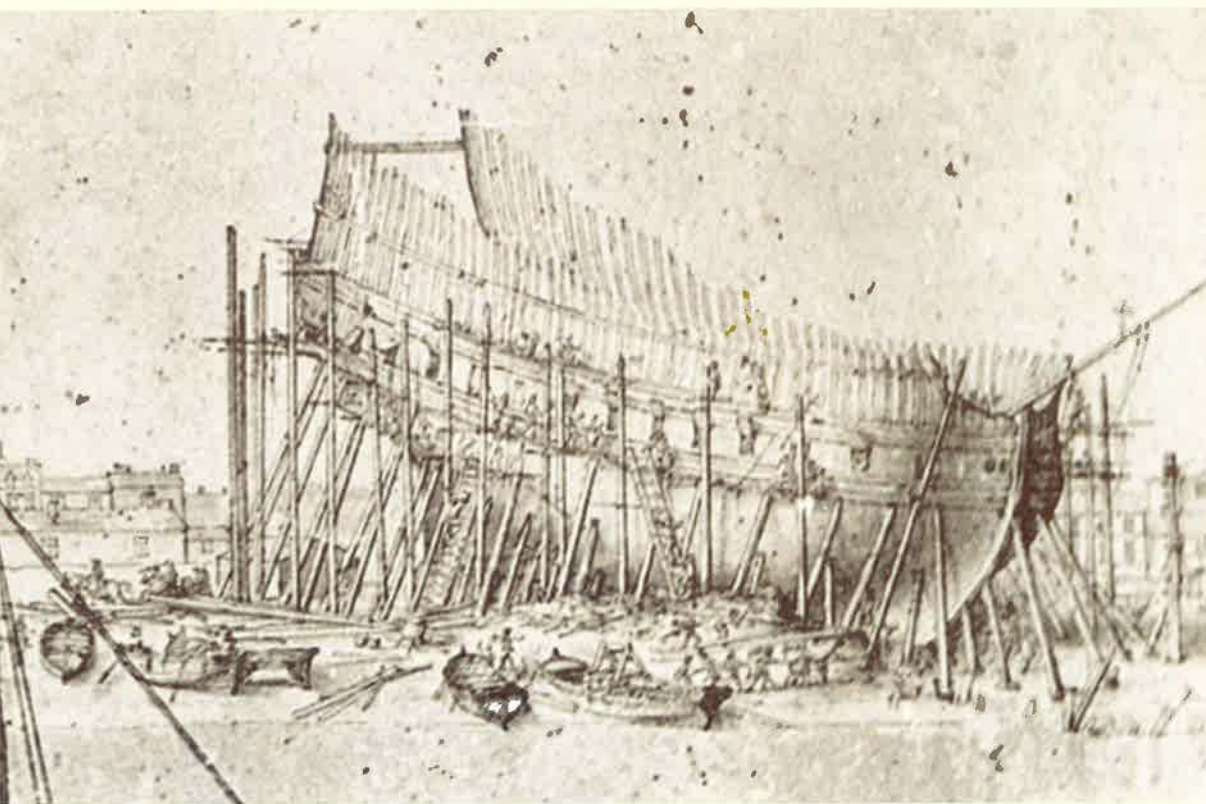
³⁰ Como ejemplo, citemos que, en agosto de 1688, Diego de Zaldívar afirma que sólo quedan árboles apropiados para emplear en la Capitana Real en Monte Corona, a 16 leguas de Colindres: AGS, GA, leg. 3773.

³¹ Un documento presentado en 1797 por la Junta de Siete Villas afirma que para un carro de carbón eran necesarios seis de "leña viva", y que la Merindad de Trasmiera estaba obligada a "...dar en cada un año mas de 2000 carros, sobre corta diferencia, para dichos Reales Yngenios"; véase Vitoria, M^a L. de, 1993, 81.

CAPÍTULO 2

ORIGEN DE LA ACTIVIDAD Y DURACIÓN TEMPORAL

J. M. Castanedo Galán



1. LA MARINA CASTELLANA EN LA TRANSICIÓN DEL SIGLO XVI-XVII

En el reinado de Felipe II se produce la unión de la península ibérica bajo una única Corona en 1581, que durará hasta 1668, año en que España reconoce la independencia de Portugal por el tratado de Lisboa. La nueva monarquía hispánica que nace de esta unión, se convertirá en una potencia naval de primer orden, al sumar las marinas de los dos reinos, esta nueva situación permite disponer al Rey, de una poderosa fuerza naval. Aunque esta sea la primera lectura, también se puede puntualizar que los barcos portugueses y españoles son muy distintos en funciones y cometidos, mientras los primeros están destinados a la carrera de las Indias Orientales los segundos van a la carrera de las Indias Occidentales (América) realizando navegaciones que en nada se parecen unas a otras; además, Felipe II tiene posesiones en el Norte de Europa que requieren una presencia naval y militar constante, distinta a la que también se precisa en el Mediterráneo contra la agresión turca que se clarificará en la batalla de Lepanto.

El complejo mundo de intereses marítimos que se concitan en el reinado de Felipe II obliga a la Corona a desarrollar flotas y buques muy diversos:

- El galeón armado para las Armadas de la Carrera de Indias y los galeones mercantes de sus flotas, que partiendo de Sevilla y Cádiz cruzan el Atlántico hasta rendir viaje en Tierra Firme (Cartagena y Portobello) y Nueva España (Veracruz y San Juan de Ullua), para retornar después a España. Esta ruta comercial se comenzará a proteger en el siglo XVI porque las expediciones indianas comienzan a sufrir numerosos asaltos de buques enemigos.

- Los galeones portugueses de la carrera de la Indias Orientales que sale de Lisboa y bordeando África llega a la India e Indonesia para luego volver con las especias orientales.

- Las flotas de galeras y naves en el Mediterráneo para luchar contra el infiel, asegurar la presencia española en Italia y mantener libre al comercio mediterráneo de los continuos asaltos que protagoniza del mundo árabe y turco.

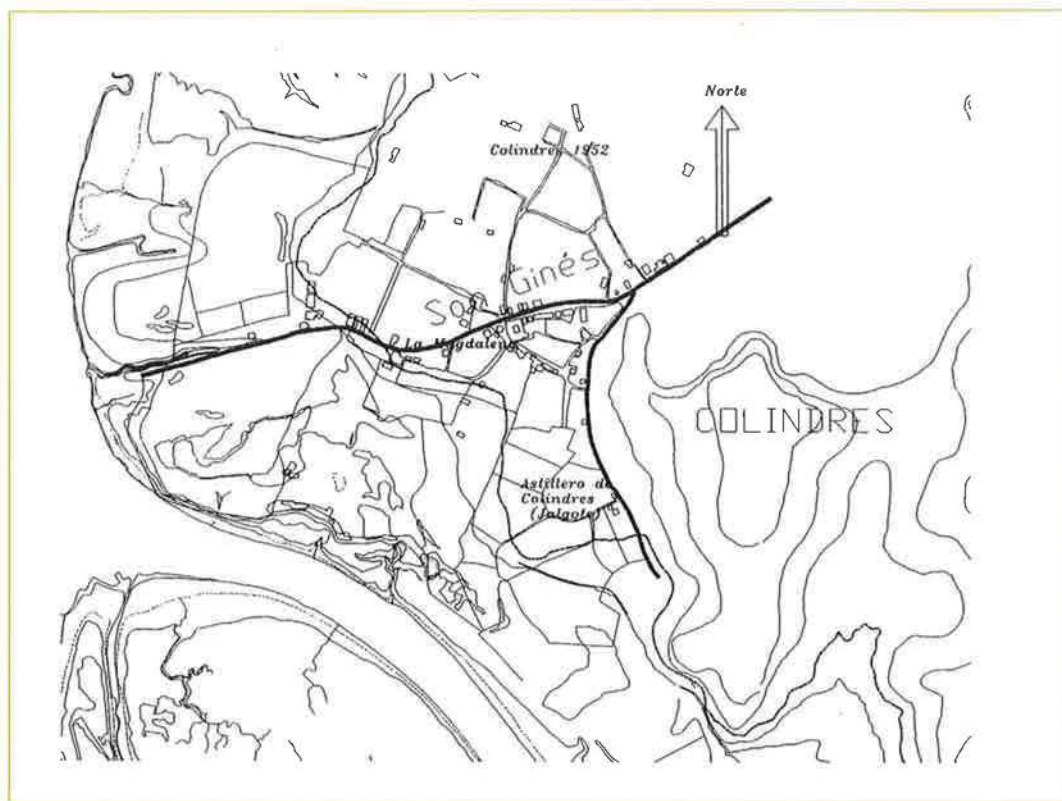


Fig. 6: Colindres en 1952, según J. M. Castanedo.

– Las naos y galeones del comercio con Flandes en la tradicional ruta Santander-Amsterdam y con las posesiones Norte-europeas heredadas del Emperador Carlos V, periódicamente asaltadas por ingleses, franceses y que a mediados de siglo los holandeses protagonizaron los primeros intentos emancipadores.

– Aunque de menor coste para la Corona, pero con gran importancia estratégica hay que mencionar el galeón de Manila con una ruta y tipo de buque característico, así como las Armada de Barlovento que se organizaba intermitentemente en el Caribe para limpiarlo de piratas.

Este complejo entramado de flotas y armadas necesarias para conectar y controlar el vasto imperio español, desgastaba los recursos de la monarquía hispánica. En palabras de Hugo O'Donnell y Duque de Estrada *La propia esencia de la Monarquía obliga a mantener diversas escuadras que ni se complementan ni se pueden auxiliar, con*

*galeras para aguas tranquilas y galeones que cumplen intereses privativos portugueses o indianos*¹.

Las necesidades navales de la Corona Castellana en sus asuntos Norte-europeos se intensificará a partir de los primeros disturbios en los Países Bajos, que comenzaron en 1565 y se agravaron a medida que avanza el siglo, radicalizándose en 1568 contra la monarquía hispánica que encarna Felipe II, acabando por desembocar en la guerra de independencia holandesa que terminó con el reconocimiento de España, la independencia de Holanda en 1648; este conflicto bélico de ochenta años, produjo un constante desgaste de hombres, caudales y lo que es peor, el estrangulamiento de las rutas marítimas comerciales entre el Cantábrico y Flandes; para reponerlo, fue necesario la construcción de numerosos buques cantábricos que suministraran desde la Península todo lo necesario, máxime cuando la ruta terrestre de Milán a Bruselas (bordeando la frontera francesa) se cerraba.

La costosa Jornada de Inglaterra de 1588 o Gran Armada, donde no se alcanzaron los objetivos previstos y se perdieron numerosos barcos de distintas escuadras, seguido de los asaltos de Drake a las ciudades y rutas castellanas, puso de manifiesto la vulnerabilidad del tráfico comercial Norte-europeo, la respuesta naval española no se hizo esperar, con la formación de una armada permanente para el Atlántico Norte europeo llamada del Mar Océano y para reforzar su acción se activó el corso de Flandes y del Cantábrico.

Fruto de esa vocación norte-europea, que se potencia en el reinado de Felipe III y se continúa a partir de 1621 en el reinado de Felipe IV, se producirá un recuperación de las posiciones españolas en Flandes, alcanzando un máximo en el período del valido de Felipe IV, el Conde Duque de Olivares, que llega al poder en el otoño de 1622. Entre los primeros triunfos cosechados en los primeros años de este reinado podemos destacar la rendición de Breda y las derrota naval holandesa en Brasil e inglesa en Cádiz donde participaron galeones contruidos en Colindres. Todas estas intensas acciones navales en el escenario Norte europeo requirió abundantes barcos sin mermar la capacidad marítima de España en su carrera indiana de las Indias Occidentales, por lo que fue necesario reactivar nuevos astilleros en el Cantábrico, para producir las nuevas naves atlánticas, sin detener la producción de barcos indianos en los astilleros que trabajaban de épocas anteriores.

Todos los esfuerzos navales realizados por el Conde Duque se difuminarán en 1639, cuando el almirante holandés Tromp destruye la

¹ O'Donnell y Duque de Estrada, H., 1996.

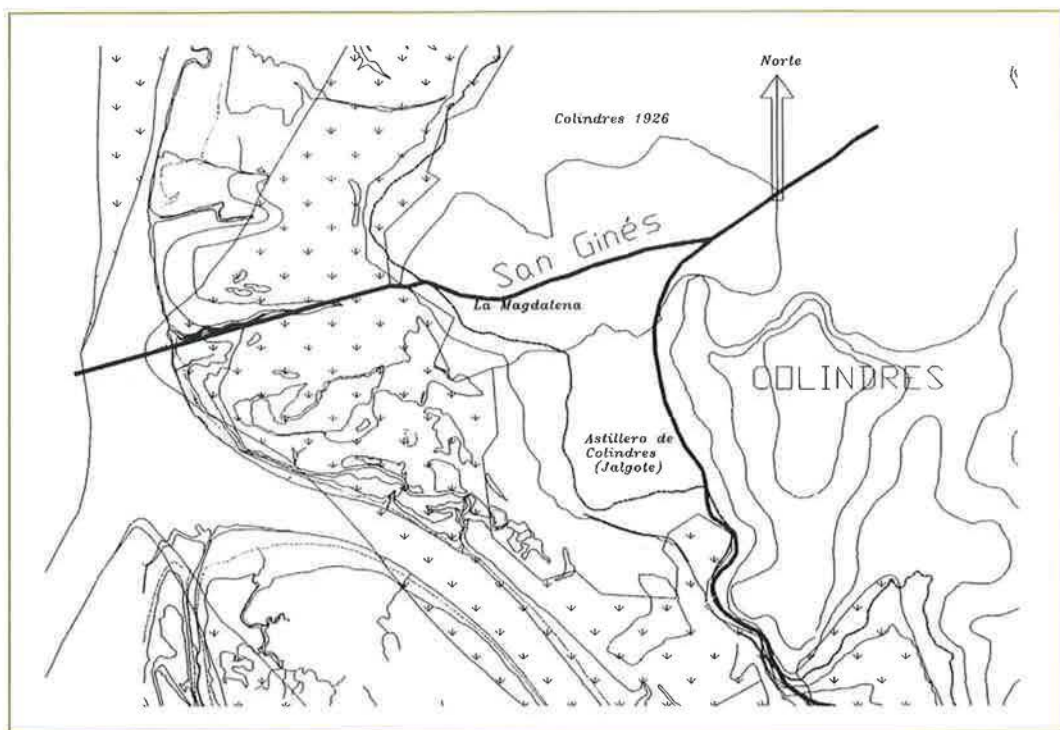


Fig. 7: Colindres en 1926, según J. M. Castanedo.

escuadra española de Oquendo en el Canal de la Mancha, organizada en torno a la Armada del Mar Océano, que zarpó hacia el Norte con órdenes precisas de restablecer la ruta del Canal, batiendo a las escuadras de Francia y de Holanda que se le opusiesen. Pero si la recién organizada Marina francesa, construida por Richelieu prefirió refugiarse en sus bases, los holandeses lograron primero contener y luego bloquear a la Real Armada española en la ensenada de las Dunas, al sureste de Inglaterra, donde finalmente la aniquilaron casi por completo el 21 de octubre de 1639. La catástrofe, mucho más decisiva que cuando la Gran Armada de 1588, se procuró ocultar en la Corte y después de este desastre no se pudo mantener la proyección al Báltico y una mayor presencia en Flandes.

A este desastre naval le siguió la sublevación de Cataluña y Portugal en 1640 y una grave crisis económica de la monarquía en 1641 que amenazó las bases del Estado y la quiebra de los proyectos de rearme naval, como el del Secretario Francisco Quincoces en los astilleros de las Cuatro Villas de la Mar (Cantabria). Las consecuencias

de esta situación no se hicieron esperar, en 1643 es destituido el Conde Duque de Olivares de sus cargos y años más tarde España reconoce la independencia de Holanda por el tratado de Westfalia de 1648. Mientras, en la Península, los conflictos internos de Cataluña y Portugal son un foco continuo de desgaste económico que se cerrará con la redición de Barcelona en 1652 y el reconocimiento de independencia de Portugal en 1668, en el reinado de Carlos II, último Rey de la dinastía de los Austrias. Para todos estos conflictos Atlántico europeos y mediterráneos se solicitó la intervención de la Armada del Mar Océano.

La otra gran formación naval española, la Armada para la Defensa y Guarda de la Carrera de Indias, conocida como Armada de los Galeones, se empleó para defender los intereses indianos en la Carrera de las Indias Occidentales, que a medida que avanza el siglo se potenciará por la mayor protección que necesitan las flotas con buques armados o galeones. El incremento de actos de piratería y ataques por las potencias europeas rivales a España en la Carrera de Indias, buscaba un debilitamiento de la Corona hispánica en Europa, con la merma de los caudales americanos que sustentan a los ejércitos y armadas. En los primeros años del reinado de Felipe IV, ocurrió una de las mayores pérdidas materiales, de reputación y de crédito financiero en la Carrera de Indias, al ser capturada sobre Matanzas (Cuba), en septiembre de 1628, una reducida pero riquísima flota mandada por Benavides Bazán a manos de la escuadra holandesa; a partir de ese momento el dinero de la monarquía se vio reducido repercutiendo desfavorablemente en la organización y sustento de los ejércitos y escuadras, que se paralizaban o deshacían.

De las flotas y armadas que desarrollaron su actividad en el siglo XVII en el marco de la Armada del Mar Océano y organizadas como una contribución regional a la Corona, hay que destacar por su permanente aportación:

Escuadra de Cantabria, que más tarde se desdobló en escuadras regionales de Cuatro Villas, Vizcaya y Guipúzcoa.

Escuadra de Galicia.

Escuadra de las Cuatro Villas.

Escuadra del Señorío de Vizcaya.

Escuadra de la Provincia de Guipúzcoa.

Armada de Flandes.

La organización de la Armada del Mar Océano y sus escuadras regionales dependía de la Junta de Armadas, que delegaba en nobles

y/o marinos de reconocido prestigio y de confianza real para su formación; los corregimientos de la Costa Cantábrica debían contribuir a la formación de la escuadra, como un servicio que se prestaban a la Corona y siguiendo las indicaciones del delegado de la Junta de Armadas. De esta forma, en las Cuatro Villas de la Costa de la Mar (Cantabria) se comienza a formar la primera en los albores del siglo XVII, a las órdenes de Francisco Acevedo, al igual que el Señorío de Vizcaya lo hizo anteriormente por las indicaciones del encargado de la Junta de Armadas a Martín Bertendona. Hasta este momento, Guarnizo ha sido el astillero donde se construyen los galeones para la Carrera de Indias pero el nacimiento de estas nuevas armadas destinadas al Atlántico Norte europeo, sujetas a otra administración y con un tipo de galeón distinto demandará nuevos lugares de construcción, uno de los cuales será el astillero de Colindres próximo a Laredo donde está el Corregidor de Laredo y fuera de su Villa y astillero, donde no es posible realizar galeones artillados tan grandes como los que se precisan en las agitadas aguas del Norte.

2. CONTRIBUCIÓN NAVAL DE LAS CUATRO VILLAS DE LA MAR

La Jornada de Inglaterra de 1588 y los sucesos que se sucedieron, como el desembarco de Sir Francis Drake en las costas gallegas en 1589 y los merodeos que realiza por toda la costa española incluida la Cantábrica², desata el temor de la Corona castellana a estas incursiones y la necesidad de reorganizar el sistema de defensa de las flotas y costas ibéricas; en lo que respecta a los barcos para la defensa del comercio marítimo de Norte de Europa y Flandes, se crea la Junta de Armadas para su regulación y administración en 1594, que no se desarrollará plenamente hasta 1625³; aunque, entre las consecuencias más inmediatas es la creación de una nueva Armada, denominada Armada del Mar Océano, encargando a Pedro Zubiaur reunir una escuadra de “filibotes” nórdicos y “galeoncetes” españoles (germen de la futura Armada), con base en Lisboa y Cádiz⁴; y la misión de patrullar el Atlántico ibérico y Norte europeo en defensa de los intereses españoles, aunque alguna vez acompañase a las flotas americanas o las diese escolta desde Azores hasta Cádiz.

Paralelamente a estas medidas; en la Carrera de Indias, se intensifica la vigilancia de las flotas con la incorporación de doce nuevos galeones que se construyen en el Cantábrico, seis en Deusto y seis en

² A. G. S., Sección G. A., Leg. 248, Fol. 27, y Leg. 250, Fol. 21.

³ Rahn Phillips, C. 1991, 41, afirma esta creación según Thompson, I. A. A. 1976, 40.

⁴ Stradling, R. A. 1992, 32-33.

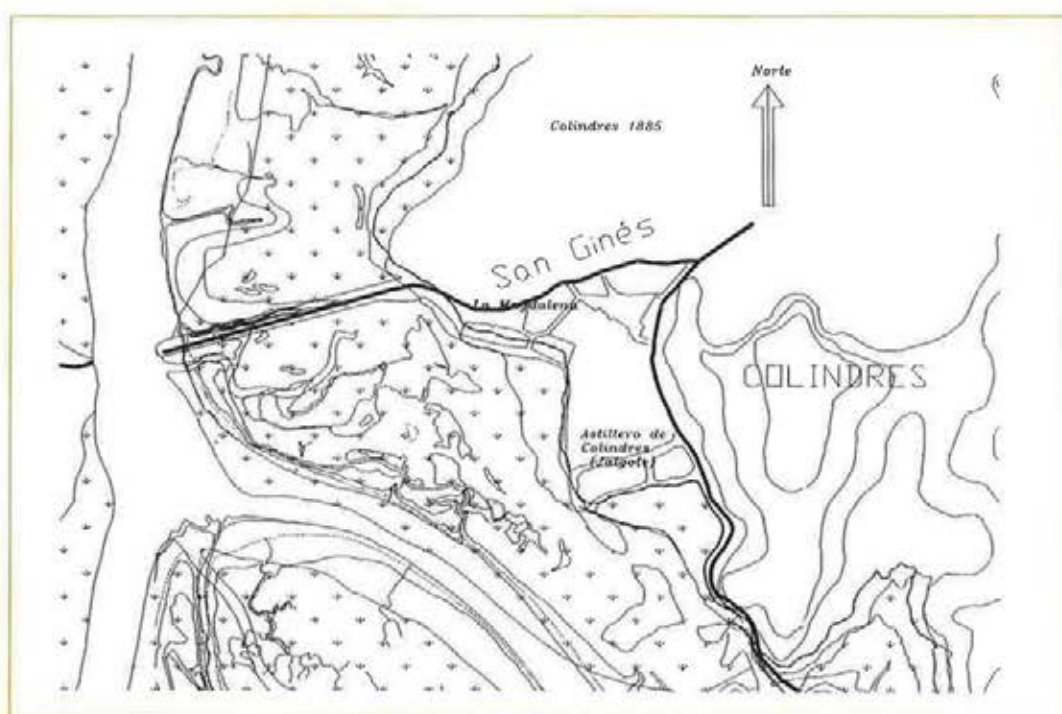


Fig. 8. Colindres en 1885, según J. M. Castanedo.

Guarnizo⁵, manteniéndose la contribución naval de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar (Cantabria) a la Carrera indiana.

La primera Escuadra de Cantabria del siglo XVII, que se encarga para servir en la Armada del Mar Oceano, desde la recién creada Junta de Armadas, cuyo Capitán General de Armada es Luis Fajardo, se encomienda al General Martín Bertendona por asiento que firma con S. M. el 28 de diciembre de 1602 en Valladolid, comprometiéndose a contratar constructores y a pagarles con los 33.200 ducados que se libran para este asiento y que se depositan en la Villa de Bilbao en un arca con tres llaves a disposición de Martín Bertendona. El encargo es de dos galeones de 500 tm, dos de 400 tm, dos de 300 tm y dos pataches de 50 tm y 12 remos por banda, debiéndoles entregar a finales de mayo de 1603 y con el compromiso de que sirviesen a S. M. durante cuatro años por cuenta de la Real Hacienda. De los diez galeones previstos en el asiento se realizaron nueve y Martín Bertendona el 3 de julio de 1603 recibió el encargo para realizar un galeón de 600 tm con el dinero que recibiese para servir igualmente en la Escuadra de Cantabria. Aunque se denominó Escuadra de Cantabria⁶ por la Junta

⁵ Castanedo Galán, J. M., 1993, 46-50.

⁶ A. G. S., Sección C. M. C. 3ª Época, Leg. 2214, Nº 7. Se detalla las condiciones del asiento de Martín Bertendona, sus incidencias, arcos y cantidades libradas por su uso al servicio de la Armada del mar Oceano. En el leg. 3046, Nº 32 se detallan las cantidades libradas en el mantenimiento y apresto de los galeones de Bertendona.

de Armadas, en realidad es la Escuadra de Vizcaya y en el asiento se recomendaba que estos galeones se fabricasen por el modelo de las fragatas de Dunkerque que tan buenos resultados habían dado en los mares del Norte, apartándose del diseño de galeón indiano. Los galeones realizados por Bertendona en la ría de Bilbao fueron arqueados en Lisboa en enero de 1605 en presencia del Capitán General de la Real Armada del Mar Océano con el codo acostumbrado quitando el 5% de los raseles y añadiendo el 20% de aumento para la Armada, tuvieron las siguientes medidas en codos:

	PUNTAL	MANGA	ESLORA
<i>San Pedro y Santa Ana</i>	10 11/12	18 3/4	60 1/2
<i>Santa Beatriz</i>	8 3/4	16 7/12	53 1/3
<i>Bella Estefanía</i>	8 5/6	17 5/12	55 1/4
<i>San Esteban</i>	9	16 1/3	52 1/2
<i>Nuestra Señora de la Merced</i>	8 1/2	16 1/6	53 2/3
<i>Santa Catalina</i>	8 1/4	15 7/12	48 1/2
<i>Santa Clara</i>	8	15 1/3	47 1/3
<i>San Martín</i>	5 1/3	10 1/6	36 1/3
<i>San Jorge</i>	4 3/4	10 1/8	37 1/6

El arqueo y el período activo fue:

– *San Pedro y Santa Ana*, Capitana de 889 toneladas y 5/8 de otra, sirvió 34 meses a S. M., desde marzo de 1604 hasta enero de 1607, que se perdió en una tormenta en la costa de Francia.

– *Nuestra Señora de la Merced*, galeón de 535 toneladas y 3/4 de otra, sirvió 45 meses y 17 días a S. M., desde marzo de 1604 hasta diciembre de 1607, que se le excluyó en Cádiz donde encalló.

– *Bella Estefanía*, galeón de 605 toneladas y 2/3 de otra, sirvió 34 meses a S. M., desde marzo de 1604 hasta enero de 1607, que se perdió en una tormenta en la costa de Francia.

– *Santa Beatriz*, galeón de 551 toneladas y 1/2 de otra, sirvió 70 meses y 8 días a S. M., desde marzo de 1604 hasta enero de 1610, fecha en que se le excluyó por orden de Luis Fajardo. En 1608 concluían los 4 años de servicio por asiento, pero por decisión de Fajardo el Santa Beatriz pasó a servir como Almiranta de la Armada del Mar Océano.

– *San Esteban*, galeón de 549 toneladas y 6/7 de otra, sirvió 34 meses a S. M., desde marzo de 1604 hasta enero de 1607, que se perdió en una tormenta en la costa de Francia.

– *Santa Catalina*, galeón de 444 toneladas y 1/3 de otra, sirvió 23 meses y nueve días a S. M., de marzo de 1604 hasta febrero de 1606, que se perdió en Indias peleando contra una escuadra de Londres.

– *Santa Clara*, galeón de 413 toneladas y 3/4 de otra, sirvió 23 meses y 6 días a S. M., desde marzo de 1604 hasta febrero de 1606, que se perdió en Indias peleando contra una escuadra de Londres al estallar la Capitana inglesa que había abordado.

– *San Martín*, galeoncete de 140 toneladas y 1/2 de otra, sirvió 46 meses a S. M., desde marzo de 1604 hasta diciembre de 1607, que se le excluyó en Vizcaya por orden de Luis Fajardo.

– *San Jorge*, galeoncete de 127 toneladas y 2/5 de otra, sirvió 46 meses a S. M., desde marzo de 1604 hasta diciembre de 1607, excluyéndose por orden de Luis Fajardo.

Este asiento de Martín Bertendona, marcará la pauta de cuantos se firmaron con posterioridad para la construcción de galeones, destinados a formar las Escuadras regionales del Cantábrico que prestaron sus servicios en la Armada del Mar Océano, diferentes a los galeones que se realizaban para la Carrera de las Indias Occidentales.

El corto período activo que tuvieron los galeones de Martín Bertendona y la gran necesidad de barcos para la Armada del Mar Océano, por el impulso que se le da, obliga a la Corona a firmar nuevos asientos de construcción naval en otras regiones, como las Cuatro Villas, para que contribuyan con galeones al igual que lo ha hecho Vizcaya con el asiento de Bertendona. El Capitán Martín de Hoyo Setién vecino de Laredo firma asiento con S. M. el 19 de agosto de 1603 en Valladolid en presencia de Gaspar de Pereda y con el Veedor Diego de Noja Castillo, para construir dos galeones que se unirán a la Escuadra de Cantabria⁷ por un período de cuatro años al igual que los de Bertendona. Los dos galeones contruidos se llamaron *Santa Clara la Mayor* y *Santa Úrsula*, y tuvieron una corta vida porque el primero se perdió viniendo de las "Salinas de Araya" y el segundo se dio al través con temporal en la costa de "Areajona" en 1606 con otros tres galeones de la Escuadra de Cantabria. Basoa también cita que hay actividad en el astillero de la Villa de Laredo, concretamente estos dos galeones, pero a cargo de Martín Villota del Hoyo, fechando su construcción en el año de 1603 y en otro momento menciona que los vecinos vieron fabricar el galeón *Santa Clara la Mayor* en donde sirvió el laredano Juan de Escata y su hijo, a parte de los que se hicieron en el astillero de la Villa para la Carrera de Indias⁸.

⁷ A. G. S., Sección C. M. C., 3ª Época, Leg. 2214, Nº 7, también se recogen pagos en Leg. 2066, Nº 3.

⁸ Basoa Ojeda, M. 1968, 221, 249, 313 y 314.

El astillero de Laredo: Juan de Arenas Aloizaga, vecino de Laredo, bizo una información ante el Corregidor, para demostrar, como lo verificó en el año 1626 que sirvió a su Majestad en su real armada, en la escuadra que se hizo en estas Cuatro Villas de la Costa de la Mar, de que fue por general de ella, don Francisco de Acevedo, caballero de Alcántara, y sirvió como piloto mayor, de cinco años a esta parte; y en la conquista y restauración del Brasil, cuya escuadra salió de Santander. El dicho Juan de Arenas fabricó y asistió a la fábrica de dos naos que se hicieron en el astillero de la villa de Laredo, y que después se llevaron al río de Sevilla, yendo como marinero uno de los testigos de la información, llamado Martín de San Juan. Una de las naos se llamaba "Nuestra Señora del Rosario", y la otra, "San Nicolás" –nombres bien conocidos, por la Cofradía, y por la ermita de la Atalaya, sitio de la Goleta–, llevando el propio Juan de Arenas ambas naos a Sevilla, y las dos sirvieron a su Majestad. La nao "San Nicolás", fue capitana de la flota de Nueva España, siendo general don Carlos de Ibarra, en el año 1617. La "Nuestra Señora del Rosario", sirvió de galeón de plata en el carrero de Indias, y después sirvió de Almiranta en la Armada, de que fue general don Juan Fajardo, y sirve hoy en 1626 por cuenta de su Majestad, ya que la compró el rey, por ser tan buena y a propósito, para su real servicio. El padre de Juan de Arenas Aloizaga, llamado También Juan, sirvió a su Majestad, como piloto, en muchas ocasiones con sus navíos, y en las guerras de Inglaterra, Francia e Islas rebeldes de Holanda y Zelanda, pasó y llevó en diferentes veces dinero, armas, municiones y otros pertrechos de guerra y bastimentos al puerto de Blaguet, en Francia, para los soldados y gente del presidio –guarnición de soldados– que allí estaba en Bretaña, poniendo en riesgo su persona, y bacienda, navegando con él, el testigo que pone Juan de Alvarado Pámanes. El capitán Juan de Escata; tío del Juan de Arenas, sirvió mucho tiempo a su Majestad con su persona y navíos en muchas ocasiones y últimamente vio el testigo –declara Martín de San Juan, y otros testigos–, en el astillero de esta villa de Laredo, un galeón nombrado "Santa Clara la Mayor", sirvió a su Majestad con el dicho galeón en la jornada de la Raya –Brasil– de que fue por general don Luis Fajardo, y es público y notorio que se perdió en la dicha jornada con el dicho galeón, y que en él se abogó un hijo suyo que tenía sólo varón; y el dicho capitán Pedro de Escata se murió; todos eran naturales de Laredo, así como también sus ascendientes.

Los enormes esfuerzos navales por mantener la hegemonía en el mar con barcos bien dotados y escuadras permanentes, no acompañaron a los resultados reales, como demuestra el desenlace de 1607, donde una flota holandesa derrotaba a la mayor escuadra de guerra que España mantenía en sus propias aguas⁹. No obstante, a medida que avanza el siglo los efectivos de la Armada del Mar Océano irán en aumento; por ejemplo, para el viaje de Flandes a Santander que realizó una escuadra en 1619 se juntaron doce barcos, que conocemos por la relación firmada de Diego de Hernani, Contador de gente de Mar y Guerra que vinieron de Flandes para servir a S. M. en la Armada del Mar Océano y de Rodrigo Iñigo Velasco de las Cuatro Villas, de los que tenemos constancia¹⁰:

⁹ Stradling, R., 1992, 46.

¹⁰ A. G. S., Sección C. M. C., 3ª Época, leg. 2066, Nº 3.

– *San Salvador*, Almiranta de la Escuadra de las Cuatro Villas que entró en Santander

– *San Bartolomé*, navío de la Escuadra de Flandes que entró en Santander

– *Santa Ana*, navío que entró en Santander

– *Santa Margarita*, navío que entró en Laredo

Todos estos esfuerzos de potenciación de la Armada del Mar Océano, se intensificarán hacia 1617 con una recuperación del programa de construcción naval en el Cantábrico, que llegará a dotar la Armada del Mar Océano con más de cuarenta galeones en 1623¹¹.

3. LOS PRIMEROS GALEONES DE JALGOTE EN EL CONCEJO DE COLINDRES

Desde la Junta de Armadas se promueve la formación de nuevas escuadras cantábricas y esta decisión obligará al fomento de la construcción naval en el Cantábrico, hacia 1617, para dotar con nuevos barcos a la Armada del Mar Océano, que incluirá una activa participación de las Cuatro Villas, porque se deberán formar la Escuadra de Cantabria al igual que lo hizo la Provincia de Guipúzcoa. De esta contribución naval se encarga Francisco Acevedo; el proyecto se plantea en la reunión de Bárcena de Cicero¹².

En 10 de octubre de 1618 se juntaron en Bárcena de Cicero los señores siguientes: Licenciado don Juan López de Gamara, teniente general de las Cuatro Villas; don Francisco de Acevedo, señor de las casas de Aceveda, Caballero del Hábito de Alcántara, Capitán de caballos lanzas en el Estado de Milán, y por Su Majestad, Alcalde perpetuo del castillo de Santander; el Licenciado don Francisco de la Riva-Herrera, Caballero del Hábito de Santiago; el Licenciado don Francisco Vélez de Ontavilla, Procurador general de la Villa de Laredo; don Juan Oreña Barreda, regidor de la Villa de Santander; el Licenciado don Francisco Padial regidor de la Villa de San Vicente de la Barquera; y don Antonio Hurtado de Mendoza, Procurador general de la Villa de Castro-Urdiales personas nombradas por dichas villas, para esta Junta, testimoniada por el Escribano don Diego de Cueto; el día 10 trataron de servir a Su Majestad con una escuadra de siete galeones se barán en Santander, tres galeones en Laredo, y la Almiranta y uno de los pataches en Castro-Urdiales. Jurando don Francisco de Acevedo por tener más de veinte años y menos de veinticinco, por Dios y por la cruz del Hábito de Alcántara que lleva en el pecho, siendo testigos Francisco de la Hoceja Alvarado, Francisco de la Colina y Diego Naveda, vecinos y naturales de Bárcena de Cicero.

¹¹ Stradling, R., 1992, 74.

¹² Basoa Ojeda, M., 1968, 246.

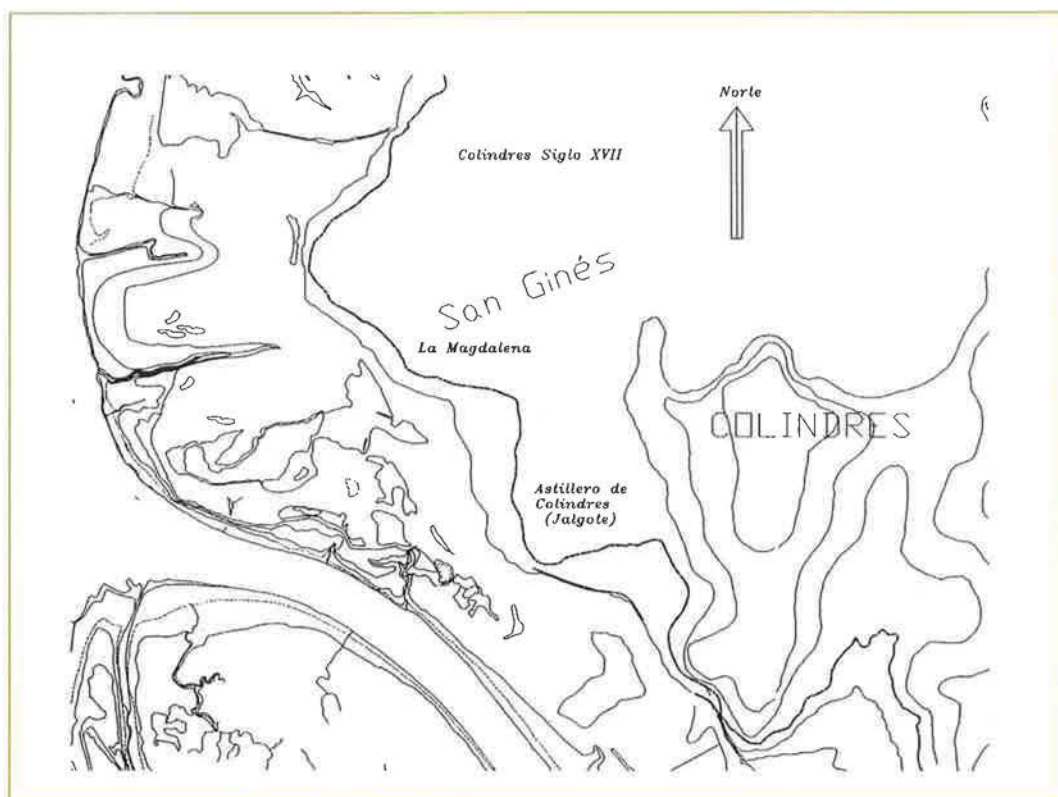


Fig. 9: Colindres en el siglo XVII, según J. M. Castanedo.

La Escuadra de las Cuatro Villas que se proyectaba iba a tener una organización característica¹³:

En la Escuadra de las Cuatro Villas, no podía ser alférez, sargentos, ni oficiales, los que no fueren naturales de su costa, así lo mandó la real cédula de 11 de marzo de 1621 dirigida a don Francisco Acebo, Capitán General de dicha escuadra. En 10 de abril de 1618 firma el Rey asiento con su capitán general don Francisco de Acevedo, teniendo obligación las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, de servir en la Armada Real con su Escuadra de las Cuatro Villas. El día 10 de octubre de 1618, el mentado almirante reunió a los representantes de las Cuatro Villas, en Bárcena de Cicero y acordaron servir al Rey con una escuadra de siete galeones y navíos, más dos pataches, que tuvieran en conjunto unas tres mil toneladas, fabricados conforme a las nuevas ordenanzas, con almirante, capitanes y demás oficiales, naturales de dicha costa, sirviendo con ellos por asiento en la armada real del océano, y donde las ocasiones obligaren, con el nombre de Escuadra de las Cuatro

¹³ Basoa Ojeda, M., 1968, 234 (22).

Villas, por tiempo de cinco años, en la misma forma que lo hace El mi Señorío de Vizcaya.

Finalmente la distribución de la construcción de los siete galeones por las villas de Santander, Laredo y Castro Urdiales, se encargó Francisco Acevedo y la estructura administrativa fue la siguiente:

- Capitán General de la Escuadra de las Cuatro Villas: Francisco Acevedo.
- Veedor de la Junta de Armadas en las Cuatro Villas: Rodrigo Íñigo de Velasco.
- Pagador de las Cuatro Villas: Juan del Castillo Alvarado.
- Actuando de escribano el de Santander: Juan Oreña Barreda.
- Proveedor de Armadas en las Cuatro Villas: Fernando de la Riva Herrera.

Los constructores de los galeones se comprometieron ante Francisco Acevedo a terminarles a finales de marzo de 1620 y éste libró tres partidas de dinero para su construcción, la primera en julio de 1619, la segunda en febrero de 1620 y la última una vez entregados; los constructores asignados fueron:

- Gabriel de la Riva Herrera, vecino de Gajano, construyó el galeón capitana de 500 toneladas, con toda probabilidad fue el *Santa Ana*.
- Almirante José de Mena, vecino de Castro Urdiales, construyó el galeón *Almiranta San Salvador* de 450 toneladas.
- Capitán Diego del Río, vecino de Santander, construyó un galeón de 350 toneladas.
- Capitán Hernando de Santander, vecino de Laredo, construyó el *San Francisco* de 350 toneladas¹⁴ en Jalgote (Colindres).
- Capitán Bartolomé Cachupín Palacio, vecino de Laredo, construyó el galeón *San Juan de la Vera Cruz* de 350 toneladas en Lonja (Cicero).
- Capitán Hernando de Escalante Pacheco de Laredo, construyó el *Nuestra Señora de los Remedios* de 350 toneladas en Jalgote (Colindres). Entre otros viajes, salió del puerto de Santander con el galeón *San Nicolás de Tolentino* del asiento de Juan de Almansa, el 13 de julio de 1622 después de haber pasado el invierno.
- Capitán Gaspar de Carasa, vecino de Castro, construyó un galeón de 400 toneladas y un patache de 100 toneladas.
- Capitán Pedro de Solórzano, vecino de Solórzano, construyó un patache de 100 toneladas.

¹⁴ A. H. P. C., Sección Laredo, Leg. 92, Doc. 28.

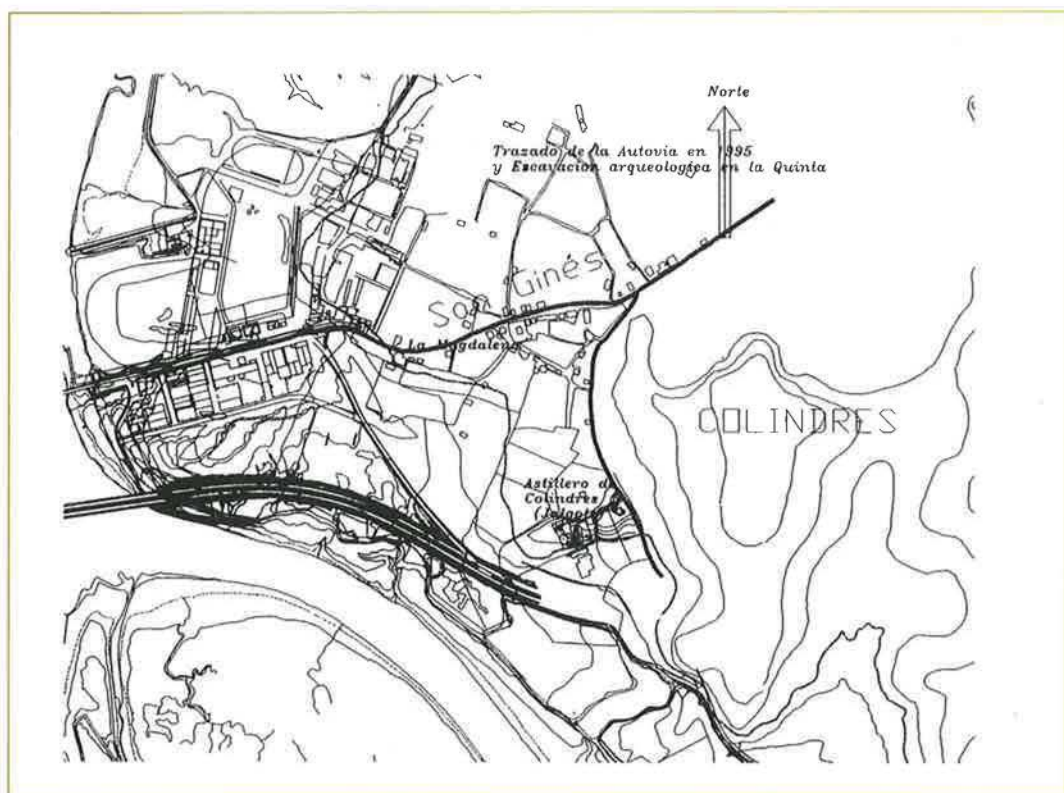


Fig. 10: Colindres en 1995, con el trazado de la autovía y la ubicación de la excavación arqueológica; según J. M. Castañedo.

¹⁵ Basoa Ojeda, M., 1968, 258 dice: *En el astillero de Laredo, en todos los siglos, hasta el XVIII, se construyeron en el mismo, cascos, çabras, naos, carabelas y galeones; pero nunca pasó su tonelaje de 350 tm y deduce que los Capitanes de Mar Hernando de Escalante y Hernando de Santander eligen el lugar de Jalgote en el Concejo de Colindres para la construcción de los dos galeones.*

¹⁶ A. H. P. C., Sección Laredo, Leg. 63, Doc.12.

Los tres galeones que Acevedo encargó a los capitanes de mar Bartolomé Cachupín, Hernando de Santander y Hernando de Escalante, eran de 350 tm de arqueo, y como el astillero de la Villa de Laredo era pequeño para tanta obra al mismo tiempo, éstos debieron de buscar un lugar más apropiado, esta afirmación la comparto con Basoa¹⁵. El lugar elegido por Hernando de Escalante y Hernando de Santander es el lugar de Jalgote en el Concejo de Colindres y Bartolomé Cachupín Lonja en el Concejo de Cicero según se recoge en un protocolo notarial de Laredo¹⁶.

Posiblemente todos ellos se realizaron siguiendo las Ordenanzas de construcción naval que aprobaron por cédula real dada en Madrid

el 16 de junio de 1618 y refrendada de Martín de Aróstegui, encuadernada en 20 hojas impresas¹⁷.

Las medidas de un galeón de 309 tm y 1/4 de otra, por las ordenanzas de 1618, según criterio de Rubio Serrano¹⁸ se puede corresponder a las medidas de los galeones de Hernando de Escalante y Hernando de Santander que arquearon 350 tm, incluido el 20 por cien de aumento para la Armada.

Considerando 1codo = 0,576 m

¹⁷ Veitia y Linaje, J., 1672, Libro II, Capítulo XIV: De los fabricantes y fábrica de navíos.

¹⁸ Rubio Serrano, J., 1991, II, 146.

Según Rubio Serrano para 14 codos de manga

<i>Arqueo de 309 1/4 toneladas.</i>	<i>m</i>
Manga en la cuaderna maestra	8,064
Manga en el redel de proa	7,488
Manga en el redel de popa	6,912
Plan en la cuaderna maestra	4,032
Puntal hasta la primera cubierta	4,032
Quilla	21,888
Lanzamiento de popa	1,728
Lanzamiento de proa	4,032
Eslora	27,648
Eslora de la cuadra de popa	8,064
Eslora entre redeles	13,248
Eslora de dos tercios de proa	6,336
Rasel a popa	2,688
Rasel a proa	0,896
Yugo	4,176
Astilla en los redeles	0,468
Astilla en la Maestra	0,312
Joba en el redel de proa	0,468
Joba en el redel de popa	0,234
Arrufo de las cubiertas a proa	0,288
Arrufo en las cubiertas a popa	0,576
Arrufo de las cintas a proa	1,008
Arrufo de las cintas a popa	1,296
33 Cuadernas de Cuenta, incluida la maestra	

Ordenanzas de 1618 Para navío de catorce codos de manga

- De plan, siete codos.
- De puntal, seis codos y medio en lo más ancho, y siete codos en la cubierta.
- De quilla, treinta y ocho codos.
- De esloría, cuarenta y ocho codos.
- De lanzamiento a proa, siete codos.
- De lanzamiento a popa, tres codos.
- De rase en popa, cuatro codos, y dos tercios, y en proa al tercio de estos raseles.
- De yugo, siete codos, y un cuarto.
- Ha de llevar treinta y tres orengas de cuenta, con la Maestra.
- De astilla muerta, seis ochavos y medio de codo, repartidos en tres partes iguales, las dos de muerta, en la orenga de enmedio; y la otra tercia parte repartida en tantas partes iguales, cuantas fueren las orengas, que llevare de cuenta desde la segunda orenga de enmedio a popa y proa.
- De joba, seis ochavos y medio, repartidos en partes iguales, en las orengas que hubiere desde la segunda de enmedio a proa; y la mitad de esta joba, repartida en las orengas que hubiere desde la octava a popa.
- De arrufadura en la cubierta, medio codo a proa, y uno a popa.
- De arrufadura en las cintas, codo y tres cuartos a proa, y dos codos y un cuarto a popa.
- Ha de llevar puente corrida en tres codos de altor, de la Cubierta principal, con sus dos quebrados a proa, y popa de codo y medio cada uno, y otro en el Alcázar, y el molinete en este quebrado.
- La bita, fuera del quebrado para popa, ha de tener un codo de hueco, de la cubierta al travesaño.
- Los escobenes, debajo del castillo, lo más alto que se pueda.
- El castillo, alcázar han de ser de tres codos de altor, desde los mismos quebrados, y la caña del timón ha de jugar a raíz de las latas, en el quebrado de el alcázar.
- El contracodaste de la parte del zapato, ha de tener de ancho medio codo, y disminuyendo por sus tercias, a morir a la lemera. Las aletas redondas, como el pie de genol.

Años más tarde, para aclarar la situación del astillero de Colindres, se puntualiza¹⁹:

Don Miguel Antonio de Puerta Riquelme, procurador general del lugar de Colindres, fue requerido en virtud de auto de 12 de octubre de 1640 y contestó: Que el lugar que llaman de Jalgote, donde se fabrican los navíos, fue siempre propiedad del pueblo de Colindres, como de propios de su concejil, aplicándose el junco y beno que allí bay y se coge, para estercoleros; y allí nunca se fabricaron navíos, ni se hizo astillero; tampoco fue de mandato real, ni por causa perteneciente a Su Majestad, si bien todo este lugar es suyo y no ser de particular, sino porque habiendo hecho asiento con Su Majestad los capitanes Hernando de Escalante y Hernando de Santander, vecinos de la villa de Laredo, el año pasado de 1619, uno antes o después de fabricar dos galeones para componer la Escuadra de Cuatro Villas, de que fue general don Francisco de Acevedo, eligieron entre los puestos de dichas junqueras, el Jalgote que era y es público, común y concejil, y pidieron a los vecinos de Colindres licencia, para fabricarlos, los cuales se la dieron con calidad que la leña que se sacara fuese para aprovechamiento de los vecinos, y ellos fabricaron dos galeones, el uno nombrado "Nuestra Señora de los Remedios", y el otro "San Francisco".

De esta forma, comienza la construcción de galeones en el Concejo de Colindres para la Armada del Mar Océano según la declaración de los Capitanes Bartolomé Cachupín Palacio, Hernando de Escalante Pacheco y Hernando de Santander que hacen el 11 de junio 1620 ante el escribano de Laredo Sebastián de la Puerta. Las buenas características del lugar elegido acabarán por convertirlo en un importante astillero de la Armada del Mar Océano durante el siglo XVII.

La experiencia de los constructores que descubren el nuevo lugar para asentar un astillero, viene avalada por su trayectoria, Hernando de Escalante Pacheco realizó anteriormente varias naos como las dos que hizo en 1612 en el astillero de Laredo y después siguió realizado otros para la Carrera de Indias²⁰:

En el año 1612 se construyeron en Laredo las naos "Nuestra Señora del Rosario" y "San Nicolás". La "San Nicolás"—nombre también de un castillo de la Atalaya—, fue Capitana de la flota de Nueva España, siendo general don Carlos Ibarra en el año 1617; la "Nuestra Señora del Rosario", sirvió de galeón de plata en la Carrera de Indias, y más tarde fue Almiranta de la Armada, de que fue general don Juan de Fajardo y servía en 1626, por cuenta de su majestad, pues la compró el Rey, por ser tan buena y a propósito para su real servicio. Declaraciones de testigos dicen: que vieron fabricar el galeón nombrado "Santa Clara la Mayor", y en dicho galeón sirvió el laredano Juan

¹⁹ Basoa Ojeda, M., 1968, 234 (18).

²⁰ Basoa Ojeda, M., 1968, 221.

de Escata, y un hijo suyo, y ambos perecieron abogados en la batalla naval de la Raya del Brasil -1625-, de que fue por general don Luis Fajardo.

Una vez concluidos los galeones de la Escuadra de las Cuatro Villas, entraron al servicio de la Corona en la Armada del Mar Océano, entre sus actuaciones destaca la intervención de una parte en el combate naval de la ciudad de San Salvador, en Bahía de Todos los Santos (Brasil), en 1626, para expulsar a los holandeses. En la Escuadra de las Cuatro Villas participaron el *Santa Ana*, *San Francisco*, *Santa Catalina*, *Nuestra Señora de Atocha*, *San Agustín* y *San Juan de Veracruz*; en aquella ocasión la Almiranta *Santa Ana* montaba 26 piezas de artillería y llevaba 320 hombres de tripulación, de ellos 250 eran soldados y los 70 restantes marineros.

4. MARTÍN DE ARANA DECIDE CONSTRUIR GALEONES EN COLINDRES

El nuevo astillero que se crea de Jalgote ocupa un suelo que es propiedad del Concejo de Colindres, y por tanto, los que construyen los galeones han de pagar por esa ocupación temporal, hasta que cesan las obras y se bota el barco. A partir de este momento, el astillero y la actividad desaparece hasta que haya nuevas necesidades de barcos como ocurre cuando Martín de Arana, Caballero de la Orden de Alcántara, Corregidor y Capitán de Guerra de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, firma asiento con S. M. el 30 de agosto de 1632, para la fábrica de nueve galeones que se obligó a hacer en los astilleros de Guarnizo o Colindres, destinados a reforzar la Armada del Mar Océano, por su cuenta y de acuerdo a las medidas, galibos y formas que se declaran en el memorial firmado por Pedro Coloma, Secretario de S. M., perteneciente al Consejo de Guerra²¹.

Este afamado asentista de confianza real ya había construido galeones para la Corona anteriormente, por un asiento firmado el 14 de marzo de 1625, por el que se comprometió a realizar seis galeones, dos de 500 toneladas, dos de 400 y 2 de 300 en Bilbao²².

Para el nuevo asiento de construcción, Arana se decide por el astillero de Jalgote, donde Hernando de Escalante y Hernando de Santander construyeron sus galeones para la Armada del Mar Océano y

²¹ A.G.S., Sección C.M.C., 3ª Época, Leg. 1791, Nº1.

²² Rahn Phillips, C., 1991, 41-42.

tiene que pedir permiso al Concejo de Colindres, como lo confirma el procurador general de Colindres, Miguel Antonio de Puerta Riquelme, que fue requerido en virtud de auto de 12 de octubre de 1640 y contestó: "Que el lugar que llaman de Jalgote, era lugar público, común y concejil y le pidieron a los vecinos de Colindres para la fábrica de galeones los constructores y asentistas que contrataron con S. M.. Primero lo hicieron los capitanes de mar Hernando de Escalante y Hernando de Santander, y fabricaron los galeones *Nuestra Señora de los Remedios* y el *San Francisco*, a cambio de la leña que sobrase de la construcción".

En el año 1631 pidió licencia Martín de Arana, Corregidor y Capitán de Guerra de las Cuatro Villas de la Mar para hacer cuatro galeones de un asiento de nueve, que había contratado con S. M. Con este régimen de funcionamiento, Arana comienza los preparativos para construir en Jalgote (Colindres), cuatro galeones de los nueve previstos, con el siguiente arqueó.

- Tres galeones de 800 toneladas.
- Tres galeones de 700 toneladas.
- Tres galeones de 600 toneladas.

Estableciéndose en el asiento que los nueve galeones se harían en dos series, la primera de cuatro galeones (tres de 800 tm y uno de 700 tm), y la segunda de cinco galeones (dos de 700 tm y tres de 600 tm); la primera serie se realizaría en diez meses contados a partir de la primera entrega de dinero, correspondiente al tercio del coste total de los cuatro galeones y la segunda en un año, levantando gente para la tripulación de las Cuatro Villas de la Mar y Señorío de Vizcaya, a razón de 16 marineros por cada cien toneladas de arqueó, por lo que se necesitaban para los cuatro galeones de Colindres 496 marineros y 25 más "de respeto", haciendo un total de 591.

En el asiento se especificó que si Martín de Arana *ballase comodidad de fabricar alguno de los dichos navíos en la Provincia de Guipúzcoa o Señorío de Vizcaya lo pudiese hacer pero que los había de poner por su cuenta y riesgo en el puerto de Santoña juntos con los demás*. Comenzada la construcción de los cuatro primeros galeones en el astillero de Colindres se concluyeron en 1634, realizándose la última entrega de dinero el 28 de agosto de 1634, siendo tesorero general Pedro Baca de Herrera.

Las medidas que se establecieron en el asiento para los tres galeones de 800 tm y los tres de 700 tm fueron:

GALEÓN DE 804 TONELADAS

Manga máxima 1codo más arriba que la cubierta	18 codos y $\frac{2}{3}$
Ancho en $\frac{1}{2}$ codo más arriba que la cubierta	18 codos y $\frac{1}{3}$
Quilla	56 codos (3 mangas)
Puntal	9 codos y $\frac{1}{3}$
Plan	9 codos y $\frac{1}{3}$
Astilla muerta	1 codo
Redel de proa o cuaderna última	6 codos (mitad de su plan)
Redel de popa o cuaderna última	5 codos y $\frac{2}{5}$ (mitad de su plan)
Lanzamiento de proa o branque	11codos y $\frac{1}{2}$
Lanzamiento de popa	2 codos y $\frac{1}{4}$
Esloría	69 codos y $\frac{3}{4}$
Amura	17 codos y $\frac{2}{3}$
Cuadra de popa	16 codos y $\frac{1}{2}$
Yugo de popa	9 codos $\frac{1}{3}$
Rasel de proa	la mitad del de popa
Rasel de popa	6 codos y $\frac{1}{4}$ (tercera parte de la manga)
Grueso de la quilla	3 codos y $\frac{1}{8}$

El resto de las medidas por las Ordenanzas de 1618.

Estos galeones de 800 tm llevarán dos andanadas de cañones sumando en total 42 piezas, en la primera 18 cañones de 27 libras de bala y en la segunda 22 medios cañones de a 16 libras de bala y en proa dos medias culebrinas de 14 libras de bala.

GALEÓN DE 700 TONELADAS

Manga	17 codos y $\frac{2}{3}$
Puntal	8 codos y $\frac{3}{4}$
Plan	8 codos y $\frac{3}{4}$
Quilla	53 codos
Cuaderna de proa	5 codos $\frac{3}{4}$
Cuaderna de popa	5 codos y $\frac{1}{3}$
Cuaderna de proa en la eslora	16 codos y $\frac{3}{4}$
Cuaderna de popa en la eslora	15 codos y $\frac{1}{2}$
Lanzamiento de proa	11 codos
Lanzamiento de popa	2 codos
Yugo	9 codos
Rasel de proa	2 codos y $\frac{1}{2}$
Astilla muerta	1 codo
Eslora	76 codos

Con dos cubierta para llevar dos andanadas de cañones

Construidos los cuatro primeros galeones se bautizaron con los nombres de *San Lucas*, *San Marcos*, *San Mateo* y *San Juan Evangelista*, todos ellos conocidos por los cuatro evangelistas, entregados en el puerto y ría de Santoña, después de ser inspeccionados por el Capitán Vicente Martolosi, Superintendente de Fábricas y de la Maestranza de la Armada del Mar Océano, Juan Arredondo Alvarado, Proveedor de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar y Superintendente de Montes Fábricas y Plantíos y demás oficiales reales del Partido de las Cuatro Villas. Se realizaron las inspecciones entre enero de 1633 y diciembre de 1634 encontrándoles muy a propósito para el servicio de la Corona y fueron:

- *San Lucas* destinado a Capitana, arqueó 851 tm, se entregó a Andrés Martínez de Lansagarreta y pasó el año 1634 a Cádiz.

- *San Marcos* destinado a Almiranta, arqueó 851 tm, se entregó al almirante Roque Ibáñez y pasó el año de 1634 a Cádiz.

- *San Mateo*, arqueó 863 tm, se entregó a Juan de Mendieta y pasó el año de 1635 a Lisboa.

– *San Juan Evangelista*, arqueo 724 tm, se entregó a Pedro de Hoz y pasó el año de 1635 a Lisboa.

Martín de Arana reclamó más dinero por el aumento de arqueo que habían sufrido los galeones en la construcción, por las mejores que había realizado y los gastos que tuvo en la leva de marineros y para sacar los galeones del puerto de Santoña; por lo que se abrió un pleito para aclarar y cuantificar las partidas reclamadas, que se prolongó hasta 1640.

Como el tiempo pasaba y no se veía el momento de iniciar la construcción de los cinco galeones restantes, por una cédula de S. M. despachada por la Junta de Armadas el 5 de junio de 1636 y refrendada por el Secretario de S. M. Pedro Coloma, se da libertad a Martín de Arana para elegir otro astillero y lugar de entrega en Portugalete, pese a que inicialmente se debían entregar los nueve galeones en Santoña; también se autoriza a Vicente Martolosi que pueda introducir cuantas modificaciones de obra en los galeones como considere, aunque Martín de Arana no deberá detener la construcción en espera de las modificaciones, para poder concluirlos en un año. Recibida la primera entrega de dinero comenzó la fábrica en el astillero de Zorroza en la ría de Bilbao y les entregó en Portugalete en 1639; todos ellos fueron armados mayoritariamente con artillería de las fábricas de Liérganes y La Cavada y conocemos sus nombres y arqueo por la certificación de Domingo de Ochoa Yratagorriá Veedor de los Partidos de Cantabria y S. M. que firmó el 8 de junio de 1638.

– *Santo Tomás de Aquino*, arqueo 671 tm y 6/8.

– *San Agustín*, arqueo 683 tm y 3/8.

– *San Ambrosio*, arqueo 669 tm y 4/8.

– *San Jerónimo*, arqueo 675 tm y 2/8.

– *Santo Cristo de Burgos*, arqueo 601 tm y 2/8.

El arqueo incluye el cuarto y medio por ciento a los codos de su valor por tener lo más ancho tres cuartos de codo por debajo de la cubierta principal.

Tampoco debemos descartar la función estratégica que tiene el puerto de Santoña y el propio astillero de Colindres como lugar de recalada, reparación y aprovisionamiento de la Armada del Mar Océano, según las dos noticias de Basoa hacia 1635:

– En septiembre, se refugió en el surgidero del Fraile de Santoña el navío Unido, siendo socorrido con 65 quintales de bizcocho, de los

cien que había en los almacenes de Colindres, para la Armada del Océano, que al mando del Marqués de Santa Cruz se hallaba en la ría de Burdeos²³.

– El 15 de noviembre la chalupas del cabildo de San Martín de Laredo sacaron y remolcaron a los navíos de la Armada Real del Mar Océano, que estaban bajo el mando del Marqués de Santa Cruz, en la ría y canal del puerto²⁴.

5. CONSOLIDACIÓN Y ESTANCAMIENTO POR LA CRISIS FINANCIERA DE LA CORONA DE 1641

Concluidos los cuatro primeros galeones que construyó Martín de Arana en Colindres, Basoa afirma que el General Juan del Hoyos Castillo firmó asiento con S. M. para fabricar galeones y pidió licencia al Concejo de Colindres que se lo arrendó en 200 ducados ante el escribano Juan de la Serna. Finalmente, el Veedor Diego de Noja Castillo pidió permiso al Concejo de Colindres para fabricar galeones siendo procurador general del Concejo de Colindres, Pedro del Castillo Alvarado, que puso varias quillas hacia el año 1640²⁵. No obstante, documentalmente constatamos que la construcción naval para la Armada del Mar Océano seguirá en Colindres de la mano de Juan Bravo de Hoyos, que pedirá el astillero de Colindres para realizar el asiento que tiene ajustado con S. M., desplazando a Arana al señorío de Vizcaya. Como no le pudo concluir, retomó Diego de Noja Castillo firmando, el 23 de enero de 1637, un nuevo asiento con S. M. sobre el anterior y previo inventario de todo lo existente en el astillero de Colindres, a fin de poder concluir y entregar los tres galeones iniciados por Juan Bravo de Hoyos²⁶, donde dice:

Por el asiento que se tomó en 23 de enero de 1637 por mandado de S. M. con Don Diego de Noja Castillo, Veedor y Contador de Armadas y Fronteras de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar sobre la continuación de la fábrica de tres galeones que tenía comenzados a hacer Don Juan Bravo de Hoyos que los había de dar acabados y puestos de vergas en alto en fin de mayo del dicho año (1637) a satisfacción del Capitán Vicente Martolosi con todas las fortificaciones aparejos pertrechos y demás cosas de la calidad y bondad a que se obligó Don Martín de Arana por el asiento que con él se tomó en 30 de agosto del año pasado de 1632 sobre la fábrica de nueve galeones que se habían

²³ Basoa Ojeda, M., 1968, 234 (24-5).

²⁴ Basoa Ojeda, M., 1968, 234 (25).

²⁵ Basoa Ojeda, M., 1968, 234 (18). Texto al que he corregido nombres y fechas con los datos del Archivo General de Simancas.

²⁶ A.G.S., Sección C.M.C., 3ª Epoca, Leg. 2.283, Nº7.

encargado de hacer en conformidad de lo referido en el dicho asiento y de las medidas y calidades que se declaran en ellos y que hubiesen de llevar cada uno, los árboles vergas mástiles necesarios de pino de Prusia o Riga y que por ningún caso hubiese de ser pinozapó y que los hubiese de entregar estancos de quilla costado y cubierta con sus obras acabadas de toda carpintería y sus mascarones y las cadenas y candados y demás cosas necesarias en conformidad del dicho asiento, de toda satisfacción del superintendente de fábricas o de la persona que S. M. nombrase para la asistencia de la dicha fábrica y habiendo S. M. por su cédula de 30 de octubre de 1637 refrendada de Pedro Coloma su Secretario cometido el arqueamiento de los dichos tres galeones a Domingo Ochoa de Yratagorria Veedor por S. M. de los Partidos de Cantabria, a cuyo cargo estaban los aprestos y despachos de Armadas los arqueos haciendo tomar las medidas de los dichos tres galeones para que nombre a Maestre Francisco Aspe con el codo ordinario de 2/3 de vara castellana y 1/32 (1 Vara castellana = 0,8359m) con asistencia de Vicente Martolosi Capitán de la Maestranza y Superintendente de Fábricas en la Armada del Mar Océano que asistió a la fábrica de los dichos tres galeones de que dio satisfacción el dicho veedor Domingo Ochoa de Yratagorria en el lugar de Colindres en 18 de diciembre de 1637 de que dio traslado firmado Juan de Mazón escribano de S. M. por el cual parece se arquearon los dichos galeones en conformidad de lo que S. M. mandaba por la dicha su cédula y de la obligación que en conformidad, de dicho asiento tuvo, obligación a fabricarlos el dicho Don Diego de Noja y por testimonio firmado de Tomás de Llona Escribano de S. M. fechó en 4 de agosto de 1638 en los astilleros del lugar de Colindres se hizo inventario y entregó de los dichos tres galeones por el dicho Domingo Ochoa de Yratagorria en conformidad de la orden que tenía de S. M. para intervenir y hacer entregar los dichos tres galeones a Francisco Quincoces Secretario de S. M. como estaba obligado el dicho Don Diego de Noja.

De donde se recoge que el asiento de Marín de Arana en Colindres supuso un patrón a seguir para la serie de tres galeones que inició Juan Bravo de Hoyos y después Diego de Noja concluyó en el astillero de Colindres para la Armada del Mar Océano, se llamaron *Nuestra Señora de Fresnedo*, *Nuestra Señora de Covadonga* y *Santiago* y se entregaron en 1638 a Francisco Quincoces.

Esta actividad construcción naval en Cuatro Villas para la Armada del Mar Océano es coincidente con la desarrollada en otras regiones para el mismo fin, como lo demuestra el asiento que firma S. M. con Martín Ladrón de Guevara y Diego Cardoso en la ciudad de Cádiz, el 30 de marzo de 1638, para el sustento, apresto y despacho de trece

galeones que había fabricado por asiento para la Armada del Mar Océano el Marqués de Valparaíso y Martín de Arana²⁷.

La actividad constructora naval en el astillero de Colindres se intensificará por el fomento e impulso que se da a la Armada del Mar Océano tras el desastre de Oquendo en las Dunas donde se perdió la mayor parte de los barcos al servicio de la Corona en esta formación naval Norte europea, prueba de este intento de reconstrucción naval que beneficia la continuación y consolidación de la actividad de Colindres es el asiento que firmó el Secretario Francisco de Quincoces con S. M., el 14 de febrero de 1638, por el que se obligaba a fabricar doce galeones en los astilleros de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar que él eligiese, destinados a reforzar la Armada del Mar Océano²⁸. El arqueo de estos doce galeones debía ser de 800 tm a 900 tm conforme a las ordenanzas de 1618 y siguiendo las recomendaciones y directrices que hiciese el Superintendente de la fábrica de galeones que enviase la Corona, al igual que ocurrió con los galeones que fabricó Arana en Colindres, denominados los "Cuatro Evangelistas", que fueron inspeccionados por el Superintendente Martín Vicente Martolosi.

En los plazos de entrega ajustados en el asiento del Secretario Quincoces, se estableció que los cuatro primeros se entregasen a finales de mayo de 1639, los cuatro siguientes a finales de mayo de 1640 y los cuatro últimos a finales de mayo de 1641, entregándose todos ellos en el puerto de Santoña y pagando la construcción de los mismos en la Villa de Laredo. Si Quincoces, decidía fabricarlos en el Señorío de Vizcaya o Provincia de Guipúzcoa debía conducirlos por su cuenta y riesgo al puerto de Santoña para hacer su entrega. La tripulación de marinería se debía de levantar en las Cuatro Villas y Señorío de Vizcaya a razón de 16 personas por cada cien toneladas.

Es de señalar que para estos galeones no se especifica con exactitud las toneladas de arqueo y medidas como con los de Arana, porque a medida que avanza el siglo se respetan menos las ordenanzas de 1618 y los galeones se hacen de mayor proporción y arqueo para cobrar más dinero a S. M., llegando a hacer fraude con subir la cubierta por encima de lo estipulado en relación a la máxima manga²⁹, estos sucesos unidos al retraso de los pagos desencadenaron una serie de revisiones y pleitos de los asientos; por lo que para esta ocasión, se especifica que han de ser entre 800-900 tm, según las ordenanzas, siguiendo las instrucciones que dicte el Superintendente asignado por la Corona y si *las medidas de dichos navíos habían de ser procurando que pudiesen pero si por no poder ajustarse o por el peso de las*

²⁷ A.G.S., Sección C.M.C., 3ª Epoca, Leg. 1301.

²⁸ A.G.S., Sección C.M.C., 3ª Epoca, Leg. 2748, Nº2.

²⁹ Serrano Mangas, F., 1985, 63-73.

maderas aflojasen las escoras que abriese la manga y creciesen las toneladas fue condición que se le había de hacer bueno en lo que tuviese de crecimiento 25 toneladas por cada galeón y no más.

El desembarco francés mandado por el arzobispo de Burdeos, Henry d'Escombleau de Sourdis, en 1639 devastó la zona³⁰ y las dificultades económicas y de crédito que tiene la Corona en 1641, obligará a retrasar la realización de los doce galeones ajustados en el asiento de 14 de febrero de 1638 con el Secretario Quincoces, porque no se libró ninguna partida económica para su ejecución por parte de la Real Hacienda. Suavizada la profunda crisis económica de la monarquía hispánica, se firmó un nuevo asiento entre Francisco Quincoces y S. M. el 20 de mayo de 1645 para hacer dos galeones de los doce que estaban previstos en 1638 y concretando el lugar en el astillero de Colindres. Los galeones fabricados se bautizaron con los nombres de San Salvador y el Nuestra Señora de la Concepción y el 26 de noviembre de 1646 se ordenó a Diego de Noja Castillo que los inspeccionase para su entrega a la Armada del Mar Océano, aunque no estuvieron listos para efectuar el reconocimiento hasta mayo de 1647 en el Puerto de Santoña, donde se arqueo al San Salvador el 3 de junio de 1647 con la asistencia del Proveedor de Armadas y Superintendente de Fábricas y Plantíos Fernando de la Riva Herrera Acevedo, el Veedor de Armadas y Fábricas Diego de Noja Castillo ante el Escribano de S. M. Pedro de Camargo Velasco, arqueando 1.113 y 1 codo 1/13 de otro (incluidas las 25 tm de crecimiento que se reconocen por el asiento), la Corona para el pago del asiento solo se le reconocieron 1.050 tm y 1/8 de otra. El 25 de septiembre de 1647 se hizo el reconocimiento del Nuestra Señora de la Concepción arqueando 1.108 tm y 4 codos 1/4 de otro (incluidas las 25 tm de crecimiento que se reconocen por el asiento), solo se le reconocieron 1.050 tm para pago del asiento.

El Superintendente de fábrica de los galeones enviado por la Corona para seguir de cerca su construcción fue el Almirante Pedro Oronsolo, los dos galeones necesitaron una tripulación de 400 plazas de mar que incluía oficiales y artilleros levantados del Señorío de Guipúzcoa y Cuatro Villas; los dos galeones, estaban dotados con 40 piezas de artillería cada uno, que se les embarcó en el puerto de Santoña de la que se trajo de Castropol (Asturias) de un navío de la Armada de Flandes y de la Fábrica de Liérganes. En 1647 partieron para Cádiz formando escuadra con el galeón del asiento de Gregorio Musa Urueta que se encontraba en Pasajes y llevaba una dotación de 200 plazas de mar levantadas de la Provincia de Guipúzcoa y partiendo todos ellos para Cádiz.

³⁰ Ver Capítulo 4.

En este período las Cuatro Villas de la Costa de la Mar se viven una intensa actividad para reforzar la Armada del Mar Océano y el Secretario Francisco Quincoces participará activamente en la formación de escuadras para la Armada del Mar Océano, aportando buques, tripulaciones, pertrechos y artillería. A comienzos de 1645, recibe el encargo de enviar a Cádiz 450 plazas de mar para servir en la Armada del Mar Océano, en la fragata de 350 tm, San Felipe, que Quincoces tiene en Pasajes, después de pertrecharla convenientemente en Laredo para hacer la travesía, o sino con la fragata del mismo porte de su propiedad *Santa Bárbara* que tiene en Santoña³¹.

Con el fin de continuar el asiento de 1638 entre Quincoces y S. M. y una vez entregados los dos primeros, se vuelve a firmar sobre el anterior un nuevo asiento el 24 de septiembre de 1648 para hacer dos galeones más en el astillero de Colindres del total de doce que se había comprometido en un principio. Se estableció su entrega de los dos nuevos galeones a finales de noviembre de 1649 y su realización debía ser igual que los dos anteriores, entregándole 90.790 ducados de vellón, que era lo que se le había entregado para los dos galeones que había realizado anteriormente, siempre que no pasasen de las 950 tm cada uno y se realizasen conforme a lo establecido en el primer asiento de 14 de febrero de 1638.

Nuevamente los retrasos en el libramiento del dinero necesario para construir los dos galeones de Quincoces por parte de la Real Hacienda y Junta de Armadas retrasarán la construcción del *San José* y *Santa Teresa* que estaba realizando en el astillero de Colindres, impidiendo que se concluyesen y entregasen en las fechas previstas y retrasándose su terminación hasta diciembre de 1650 y su entrega a la Armada del Mar Océano hasta 1651. El primer galeón *San José* se reconoció el 22 de noviembre de 1651 en el surgidero de Santoña con la asistencia de Toribio Pérez Bustamante, Proveedor de Armadas y gente de Guerra en las Cuatro Villas, Juez del Comercio y Contrabando y Superintendente de Fábricas y Plantíos y Alonso de Montoya y Múgica Veedor y Contado de Armadas y artillería en las Cuatro Villas ante el escribano Diego Ibáñez Concha, arqueando 1.106 tm y 2 codos y 6/8 de otro (incluidas las 25 tm de crecimiento que se reconocen por el asiento), la Corona para el pago del asiento solo se le reconocieron 1.050 tm.

Partieron de Santoña en 1652, el *San José* pasó a Santander y el *Santa Teresa* cuando se disponía a salir tocó la barra y se hundió, pues según Basoa³² *La barra de Santoña, tenía de fondo en 1651, en grandes mareas, y en las partes más altas, 12 1/2 codos de agua;*

³¹ A.G.S., Sección C.M.C., 3ª Epoca, Leg. 1786, Nº 1 y Leg. 904.

³² Basoa Ojeda, M., 1968, 300.

debiéndole reflotar dos navíos que vinieron de Pasajes de la Escuadra que mandaba Jerónimo de Masebradi para subirlo hasta Treto donde se le varó para su reparación que le retuvo todo el año de 1652 y el riesgo de perderse por un temporal que azotó la zona en octubre de ese año. Finalmente el 26 de julio de 1653, con la asistencia de Toribio Pérez Bustamante, Proveedor de Armadas y gente de Guerra en las Cuatro Villas, Juez del Comercio y Contrabando y Superintendente de Fábricas y Plantíos y Juan de la Puente por asistencia de Alonso de Montoya y Múgica Veedor y Contado de Armadas y artillería en las Cuatro Villas ante el escribano Esteban de la Puerta Serna, se arqueo el *Santa Teresa* con 1.103 tm y 7 codos y 5/8 de otro (incluidas las 25 tm de crecimiento que se reconocen por el asiento), la Corona para el pago del asiento solo se le reconocieron 1.050 tm.

Los cuatro galeones que fabricó el Secretario Francisco de Quincoces en el astillero de Colindres, por las condiciones del asiento que firmo con S. M. el 14 de febrero de 1638, iban a ser de 800-900 tm; una vez realizados el *San Francisco*, *La Concepción*, *San Joseph* y *Santa Teresa* con la asistencia del Superintendente puesto por la Corona Almirante Pedro Oronsolo sumaron más, esta diferencia de toneladas entre lo contratado y lo realizado, llevó a reclamar a Francisco Quincoces primero y a su viuda María de Mendoza después, una importante suma de dinero a la Real Hacienda que desencadenó un prolongado pleito hasta reconocer el 10 de mayo de 1671, ambas partes, como toneladas totales de pago 4.200 tm a razón de 1.050 tm de arqueo cada galeón de los construidos por Quincoces en Colindres.

Es de destacar que el astillero de Colindres por estas fechas, poco se parece a cuando Hernando de Escalante y Hernando de Santander construyeron los primeros galeones, ahora dispone de instalaciones permanentes como fraguas para hacer la obra de hierro y almacenes para manufacturar el polamen y la tonelería entre otras servicios.

6. LOS ÚLTIMOS ASIENTOS DE GALEONES EN EL ASTILLERO DE COLINDRES

A partir de la segunda mitad del siglo XVII, en Colindres se continuarán realizando galeones para la Armada del Mar Océano; aunque Basoa cita que en 1656 se construían en Colindres tres navíos de guerra sin mencionar asiento, constructor y destino³³, tenemos constancia que Pedro González Agüero había firmado

³³ Basoa Ojeda, M., 1968, 234 (24).

asiento con S. M. para construir galeones destinados a la Armada del Mar Océano y en 1661 estaba trabajando en dos de ellos con grandes apuros económicos, en el lugar del astillero de Colindres llamado Magdalena, teniendo al San Bernardo muy adelantado según consta en una declaración jurada con testigos de 12 de mayo de 1661³⁴, donde se afirma que tiene corrida la primera cubierta y abiertas las portas de babor y estribor de un lado y otro de dicha primera cubierta con todas sus maderas ya forrado hasta dicha cubierta y con estado de poder hechar la segunda y tan adelantado que en pocos meses pudiera botarse al agua e incorporarse con los demás navíos de S. M. y para el otro navío tiene prevenciones de quilla zapata y branque y otras maderas.

Pedro González de Agüero siguió construyendo los galeones que tenía ajustados por un nuevo asiento que firmó el 27 de septiembre de 1662 con S. M., comprometiéndose a realizar cuatro galeones de 500tm de arqueó, para servir en la Armada del Mar Océano y a entregarlos en el Puerto de Santoña, los dos primeros en 1663 y los dos siguientes en 1664. En el astillero de Colindres solo hizo tres galeones el San Bernardo, Santo Cristo de Burgos y Nuestra Señora de Covadonga, que entregó en 1665³⁵. A partir de este momento no recibió más dinero hasta 1667, retrasando la conclusión de su compromiso de entregar cuatro galeones para la Armada del Mar Océano y la consiguiente pérdida de materiales que tenía almacenados en el astillero y los lugares limítrofes.

Para concluir el cuarto galeón, Pedro González de Agüero firmó el 12 de agosto de 1677 un nuevo asiento con S. M., comprometiéndose a realizarlo de 800 tm en el astillero de Guarnizo, destinado como Almiranta en la Carrera de Indias, se llamó Santa Rosa, este traslado a otro astillero era para dejar libre el astillero de Colindres a José de Iriarte que iba a construir una Escuadra para la Armada del Mar Océano.

El 12 de abril de 1677, el Capitán Ignacio Soroa pasó a Guarnizo para tomar medidas al Santa Rosa y después de realizarlo varios reconocimientos para comprobar si servía de Almiranta para la Carrera de Indias. Arqueó 841 tm y 5/8 de otra³⁶. Finalmente se pudo comprobar que Pedro González de Agüero no le fabricó con la fortificación suficiente para su empleo en la Carrera de Indias y tuvo problemas económicos según cita Basoa³⁷.

El 11 de diciembre de 1676, se presentó el Corregidor Pando, en casa de don Pedro González de Agüero en Colindres –casa con escudo grande y dos

³⁴ A.H.P.C., Sección Laredo, Leg. 68, Doc.1 y A.G.S., Sección C. M. C., 3ª Epoca, Leg. 3460, Nº 25.

³⁵ A.G.S., Sección C.M.C., 3ª Epoca, Leg. 2310, Nº6, Leg 2529, Nº9. Basoa Ojeda, M., 1968, 69.

³⁶ A.H.P.C., Sección Laredo, Leg. 99, Doc. 10, M.N.M., Ms. 393, fol. 243 a 245.

³⁷ Basoa Ojeda, M., 1968, 228-229.

anclas— para prenderle y embargarle sus bienes por orden del Rey y por una suma de 1.000 doblones de a dos escudos y 13.200 pesos de plata más el galeón que está haciendo en el astillero de Guarnizo, para la Carrera de Indias, Capitana de 800 toneladas, la cual no tiene condiciones para hacer esas navegaciones y, por haberselas adelantado esas sumas y no haber respondido al asiento que hizo con el Rey; por lo que se le manda prender.

Por último, se le embargó al don Pedro, el bajel que construye en Guarnizo con todos los enseres que en dicho astillero existen, más varios bosques, uno de ellos con 1.000 robles.

Cuando Pedro González de Agüero aún no ha concluido el asiento con S. M. de cuatro galeones en el astillero de Colindres, el Almirante José de Iriarte firmó asiento con S. M. para construir una escuadra formada por cuatro galeones y un patache hacia 1675 y decide construirles en el astillero de Colindres, esta decisión le enfrenta a Pedro González de Agüero según Bustamante Callejo³⁸:

Pretendía que por real cédula y entre otros capítulos por el quinto de su contrata se le concediera la corta de maderas en los montes del distrito y que don Pedro de Agüero cesara en la que estaba haciendo y le entregara la que tenía cortada "pues era voluntad real que durante la fábrica de su escuadra don Pedro no podía hacer otra en esta costa y sus astilleros, y de cesar una de las dos debe ser la suya, por ser su escuadra de mayor importancia que los navíos que construye don Pedro". Replica éste ante el Corregidor de Laredo y dice "estar fabricando con diferentes cédulas y órdenes de S. M. dos navíos para la Armada y capituló que mientras se ejecutaba no podía haber otra en los astilleros de las Cuatro Villas, que son Guarnizo y Colindres".

Los dos alegaban su derecho y el Corregidor don Juan Pando y Estrada, ante la gravedad del asunto, y viendo que las reales cédulas eran incompatibles, mandó remitir la causa a S. M. y señores de su Supremo Consejo de Guerra y Junta de Armadas. El Consejo acordó "que por ahora se dejen sacar a don Pedro de Agüero todas las maderas que tuviera cortadas y prevenidas sin ponerle embarazo ninguno al conducir las al astillero (de Guarnizo) donde fabrica un bajel para la Carrera de Indias, de orden de S. M., y que en lo demás asista a don José de Iriarte como está mandado en el despacho que se le dió.

Resuelto el contencioso entre Pedro González de Agüero y José López de Iriarte, este último comienza los trámites para la corta de árboles en los montes de la Junta de Siete Villas para la Armada que va a construir en el astillero de Colindres³⁹ y el 2 de junio de 1676 están elaboradas las medidas de la Capitana y Almirante de la Escuadra que va a construir⁴⁰, después de cosensuar las opiniones, el Marqués de Ontiveros, el Almirante Castaños, el Almirante Iriarte y el

³⁸ Bustamante Callejo, M. 1953, 110-111.

³⁹ A.H.P.C., Sección Laredo, Leg. 72, doc. 2.

⁴⁰ Todo lo relacionado a la actividad constructora del Capitán de Maestranza de Cantabria Ignacio Soroa en la Provincia de Guipúzcoa para la Armada del Mar Océano y Carrera de Indias, anterior al asiento de Iriarte en de Colindres y su relación con el asiento de Iriarte y Pedro González Agüero se detalla en el Anexo 2.

Capitán de Maestranza de Cantabria Ignacio de Soroa por diversas consultas que pide el Rey en abril de 1676.

La construcción de los grandes galeones como una Capitana Real para la Armada del Mar Océano, es muy compleja a finales del siglo XVII y su fábrica dura muchos años pese a que en la regencia de Mariana de Austria, madre del Rey Carlos II, se tratará de impulsar una reconstrucción naval para dotar de suficiente número de bajeles a las Armada del Mar Océano, ordenando a la Provincia de Guipúzcoa, entre otras medidas, por una real cédula el 10 de febrero de 1677, que para restituir las fuerzas marítimas de España y poder mantener los reinos de Italia y mayor seguridad de la Provincia se forme una escuadra de seis bajeles que sobrepasen las 800tm Las sucesivas reuniones de las Juntas de General de la Provincia de Guipúzcoa rebaja el número de bajeles a cuatro y un patache, encargando su fábrica a Ignacio de Soroa. Finalmente el Rey en carta de 23 de marzo de 1679 envía carta a la Provincia de Guipúzcoa avisando que ha decidido suspender la fábrica de la Escuadra de la Provincia por haber resuelto que se fabricasen navíos para la Armada de la Carrera de Indias.

En el caso de la Escuadra que Iriarte se propone construir de Colindres, con Capitana, Almiranta, dos galeones y un patache, no va a tener la misma desventura que la programada para la provincia de Guipúzcoa que nunca se hizo, pero va a sufrir numerosos contratiempos. Primero, según cita Bustamante Callejo⁴¹, la muerte de José de Iriarte en 1678 y en virtud de testamento:

Al morir, otorgó el Almirante (Iriarte), ante escribano de Madrid Pablo Ibáñez, en 3 de enero de 1678, un codicilo en el que suplicaba al Rey que en atención a los servicios que había prestado su hijo, desde el comienzo de la fábrica, le biciese merced de nombrarlo gobernador de la Escuadra. Visto por la Junta de Armadas acordó, en cédula expedida en Aranjuez el 5 de mayo de 1678, "que dada la capacidad e inteligencia de don Millán y lo adelantada que estaban la Capitana y Almiranta de los navíos que se hacían, se le nombraba gobernador con las mismas condiciones que estaba capitulado su padre el Almirante". Don Millán respondió de los compromisos que adquiría mediante una fianza de 311.220 maravedís de renta situados en los Millones de la Ciudad de Toledo.

Muerto José de Iriarte y sustituido por su hijo Millán Ignacio Iriarte para construir la escuadra de cuatro galeones y un patache en el astillero de Colindres, vuelve a sufrir un nuevo contratiempo porque José Gabriel del Valle Rozadillo deseaba servir a S. M. construyendo

⁴¹ Bustamante Callejo, M., 1953, 114-115.

galeones para la Carrera de Indias, que tanto necesitaba la Corona ese momento, como lo demuestra el hecho que S. M. ordene en diciembre de ese mismo año a Ignacio de Soroa cumplir con el compromiso de fabricar dos galeones del conde de Medellín paralizando el encargo.

En Colindres Millán debe litigar con José Gabriel del Valle Rozadillo para poder seguir su fábrica:

En 1678, en pliego remitido a la Junta de Armadas, pretende los astilleros (de Colindres) don José Gabriel del Valle Rozadillo y Hoyo, sargento mayor del Bastón y alférez mayor; asimismo, de la villa de Laredo. Don José Gabriel del Valle se compromete a hacer dos navíos para la guarda de los demás de la Carrera de Indias. Don Millán (hijo de José Iriarte) se opone a ello. Y no sólo en cuanto a la corta de las maderas necesarias para esos navíos, sino también en lo que se refiere a la puesta de quillas en los astilleros donde él está construyendo sus naves para la escuadra de Guipúzcoa. Por real despacho, dado en Madrid el 1 de noviembre de 1678, el monarca dirime la cuestión manifestando que "bajo ningún pretexto se impida a don José del Valle la fábrica de los dos bajeles referidos, pues en la ría de Colindres hay partes dispuestas donde hacer astilleros y poner quillas, sin que esto pueda servir de embarazo a la del cargo de don Millán".

Una vez conseguido por Millán Ignacio Iriarte la continuación del asiento de su padre y la jurisdicción sobre el astillero de Colindres, recibe las medidas por las que deberá fabricar la Capitana y Almiranta:

Medidas de la Capitana del cargo del gobernador don Millán Ignacio de Iriarte

- Quilla cincuenta y tres codos y medio menos untreceavo.
- Esloría sesenta y seis codos un tercio y un dieciochoavo.
- Manga veinte codos, un cuarto y un veinticuatroavo.
- Cuadra de proa lo mismo que la manga.
- Cuadra de popa diecisiete codos.
- Puntal nueve codos y un tercio y un octavo del codo.
- Yugo catorce codos menos un veinticuatroavo.
- Rasel de popa siete codos y un cincoavo.
- Rasel de proa dos y medio.

- Lo más ancho de la manga un codo y un tercio más abajo de la cubierta.
- Plan diez codos.
- Redel de popa seis codos.
- Redel de proa siete codos.
- El Bajel de estas medidas tendrá novecientas toneladas y cincuenta y siete y sesenta y cuatroavos de otra.

Medidas de la Almiranta del Cargo de Don Millán de Iriarte

- Quilla cincuenta y un codos y dos tercios.
- Esloría sesenta y cuatro codos y un cuarto.
- Manga diecinueve codos y un tercio menos un diezavo.
- Cuadra de popa dieciséis codos y dos tercios menos un veinticuatroavo.
- Puntal nueve codos y un diezavo.
- Yugo trece codos.
- Lo más ancho de la manga debajo de la cubierta un codo menos un catorceavo.
- Rasel de popa siete codos.
- Rasel de proa dos y medio.
- Redel de popa seis codos menos un diezavo.
- Redel de proa siete menos un cuarto.
- El bajel de estas medidas tendrá setecientas y noventa y cuatro toneladas y treinta y un ciento veintiochoavos de otra.

Basoa cita que el año 1680 se bota en el astillero de Colindres el navío *San Carlos*⁴², sin mencionar constructor o asentista.

El 2 de septiembre de 1681 se modifica las medidas que se dio anteriormente y se le ordena a Millán Ignacio de Iriarte que haga la Capitán Real de mayor tamaño, dándole nuevas medidas.

Habiendo considerado lo que la Junta de Armadas me representó en consulta suya de 22 de julio de este año; acompañando las medidas para la Capitana Real que ha de fabricar Don Millán Ignacio de Iriarte, he resuelto que

⁴² Basoa Ojeda, M., 1968, 280.

corra esta fábrica en la forma que contiene la memoria inclusa, y mando que por la Junta se den las órdenes necesarias para su cumplimiento.

En Madrid a 2 de septiembre de 1681

D. Gabriel Bernardo de Quirós

Esta es la memoria de las medidas que S. M. manda se ejecuten en la fábrica de la Capitana Real

Medidas para la fábrica de un bajel de porte 1300 tm poco más o menos. Capaz del manejo de noventa cañones y del empleo de Capitana Real del Mar Oceáno que son como siguen

Manga veintidós codos

Puntal once codos

Quilla sesenta y seis codos

Esloría setenta y siete codos

Cuadra de proa veintidós codos

Cuadra de popa diecinueve y medio

Yugo quince codos

Lanzamiento a proa nueve codos y dos tercios

Lanzamiento a popa un codo y un tercio que le toca por su octava parte

Redel de proa ocho codos

Redel de popa siete codos

Rasel a proa tres codos

Rasel a popa ocho codos y cuarto

Astilla muerta un codo y un cuarto

Lo más ancho de la manga un codo por debajo de la cubierta que ha de mantener en este punto, el espacio de un tercio, o medio codo desde donde ha de ir recogiendo circular, a codo y tercio por banda, hasta la portería de la segunda batería, y de allí a la clava en astas derechas; y si el mareaje puede derramar algo para fuera quedará más primoroso.

Arrufadura de cintas, un codo a proa y dos a popa.

Arrufadura de cubierta dos tercios de codo a popa y uno a proa.

Mareaje de galeón a galeón codo y medio con su regala.

Puntal en el Alojamiento tres codos y medio de tabla a tabla.

Puntal en la segunda cubierta, a la puente tres codos y dos tercios de tabla a tabla.

De batiporte en la batería del alojamiento, un codo de cubierta a la reja de la porta.

En la segunda cubierta dos tercios de batiporte en la misma conformidad.

Las cintas han de ser amelongadas, refinados los cantos sin que les quede diente que salga; y la principal, empernada con el trancañil.

La portería ha de ir bien rasgada y repartida con atención del manejo de la artillería, que a su retirada ninguna pieza se embarace; con bita, bomba, cabrestante, mesana ni pinzote.

La cubierta que se hechare sobre cubierta entre pieza y pieza no ha de tener entremiche atendiendo a que la lata sobre que se asienta tan curva de alto a bajo.

Los huecos de las cámaras han de tener correspondencia con los de las cubiertas, siendo vicioso, cualquiera que exceda, a la mayor estatura de un hombre.

En la fortificación y reclavado y empernado de este bajel, no hay nada que añadir, a lo que trajo la Capitana que está en Vigo.

Y siendo estas medidas las que me parecen tienen proporción aunque sujetas a la censura de mayor inteligencia, pondré algunas razones fundadas en las doctrinas del General Martolosi el Señor Francisco Díaz Pimienta y los Generales Masebradi y Roque Centeno a quien se debe gran parte de haber puesto en reglamento lo que antes estaba sin él, mas como sólo a la infinita sabiduría es dado sacar a luz fábrica que desde el principio, al fin no tengan nada que enmendar la limitada ciencia de los hombres, vive sujeta a la autoridad de las experiencias que siendo tan continuadas las que se han hecho en la navegación y reconocido en ellas defectos de los bajeles, las más veces los aplican a su fábrica no atendiendo a que puede ser por fatales a el compás en las estibas, poniendo lo grave donde había de ir lo ligero, dándole nombre de vicio, lo que es naturaleza pues con lo que suele engrosar demasíadamente la mar es preciso que el bajel tenga violencia en sus movimientos habiendo con el arte ... pasado, los de la cabezada, con el aumento del yugo y ... del balance, con crecer de astilla muerta, sin que estos dos ataques tengan otro reparo; y pasando a las medidas puesta de la manga, se queda sin grave armonía la novedad porque el puntal debe tener la mitad de esta, y la otra ... debe dar el puntal, más como en la Carrera de Indias ... no usará la batería baja, la llenan de grandes embarazos obligando la prolija navegación, a que vaya casi macizo el alojamiento de los bajeles que se fabrican para este empleo, llevan lo más ancho de la manga medio codo, o dos tercios, sobre cubierta, para lo cual se confirió crecimiento de Plan en que asintió el General Roque Centeno precisando que plan y puntal no excediese de la manga, y lo disponible sería quitar del puntal un cuarto de codo, que añadido al plan quedaría con medio codo más que puntal siendo lo bastante para quedar más lleno sin detrimento de su redondo, por que si creciese más podría acodillar por la escora, y la estamerana no sacaría caja con que acodillar por la escoa, y la estamera no sacaría caja, con que poder mantener su redondo, aunque opinó el General Masebradi que el puntal no era preciso se tomase en la cubierta sino que su medida fuese partiendo desde el granel, hasta donde encontrase lo más ancho de la manga, fuese encima o debajo de cubierta, mas esto tiraba a los arqueos que no es de otro propósito, y lo que hace más a él es ser bastante plan, la mitad de la manga para los navíos que tienen en su más ancho un codo debajo de cubierta, con que tiene en su más ancho un codo debajo de cubierta, con que pasando, a la quilla con sus tres largos de

manga se tiene lo que es debido, y aunque el Señor General Francisco Díaz Pimienta trató con tanta veneración las doctrinas del General Martolosi, en los lanzamientos hizo su poco de modernización que ballándolos en dos tercios de manga los puso en tres quintos y haberlos reducido hoy a la mitad, se han ponderado sobre esta reforma tantas razones que yo no tengo que añadir, y siendo lanzamientos y quilla las partes que componen la esloría en los setenta y siete codos está puesta en justicia, tanto como que la cuadra de proa, tenga igualdad con la manga siendo la distancia que hay desde la escotilla a la mura el sitio donde se reciben los golpes de mar y estando con igualdad tiene más reparo su violencia y la cuadra de popa se medía en los diecinueve codos y medio tocándole por regla la cuarta parte de la esloría donde aunque parece se le añade un cuarto de codo como se hizo el repartimiento cuando los lanzamientos eran crecidos, parece está en razón, porque tenga el lleno bastante, para el vuelo de las mesas de guarnición.

Los redeles en navíos de ochocientas toca al de proa los dos tercios de plan y al de popa se da parte menos, más en bajeles de este porte se le debe largamente los tres cuartos, y al de popa codo menos.

Los raseles tiene el de popa tercia parte de manga y el de proa el tercio de este, más pasando los navíos de seiscientas se le añade medio codo más, en el de popa y al de proa su correspondencia del tercio, más creciendo tanto el porte de este bajel se le debe aumentar en la forma que ha dado la medida, tanto para su mejor gobierno como porque pareciendo la aleta de más alto puede mantener su círculo hasta el soler del farol.

El yugo parece que excede de los dos tercios que están puestos en regla, más como de su aumento se recibe beneficio del reparo de las cabezada y es parte de este cuerpo, sobre el agua, téngalo por más conveniente cuanto más lleno.

El recoger codo y tercio por banda desde el punto de manga hasta la portería alta es siguiendo su reglamento que los bajeles de la Carrera, recojan la sexta parte de manga, y los del Océano la octava con que basta lo arrufado y arrufadas siendo preciso que las haya, van recetas más con la moderación que convine por el mejor ruedo de la artillería quien las cubiertas con lo apuntalado, arquea lo necesario, para que el agua corra al imbornal y donde no lo bubiere a la amurada, no quedando al arbitrio del Maestro, más que el repartimiento de la astilla muerta, en la joba sin que mi inteligencia balle que añadir a lo referido dejando la enmienda a los que con mayor comprensión discurren en esta materia, en que deseo el acierto por el mayor servicio de S. M.

Don Jerónimo de Eguía

De donde se desprende que la Capitana Real encargada a Millán Ignacio de Iriarte tenía un nuevo diseño, resultado de un amplio debate y consenso en el seno de la Junta de Armadas. Además, su construcción en Colindres se produce en un momento en que se había paralizado la formación de la Escuadras de Guipúzcoa para la Armada del Mar Océano encargada a Ignacio Soroa, por carta del rey firmada el 23 de marzo de 1679, para que pudiese construir en su

lugar dos galeones para la Carrera de Indias. El maestro constructor de la Capitana Real del asiento de Millán de Iriarte es Antonio Amas y el responsable de su construcción puesto por la Corona el Almirante Nicolás de Gregorio, siendo Pagador de Armadas, fábricas y Artillería en las Cuatro Villas, Pedro Pontejos Salmón.

El primer intento de botadura de la Capitana Real bautizada con el nombre de *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*, realizado con la asistencia del Capitán Ignacio de Soroa se efectuó el 25 de junio de 1687 y después de dos tentativas, la botadura se concluyó el día 24 de septiembre y Soroa recibió como premio el Hábito de la Orden de Santiago; una vez botada permanece a flote para acabar-la toda la "obra muerta", porque de las tres cubiertas más alcázar a popa y castillo a proa, tenía acabado⁴³.

La Capitana Real se botó con segunda cubierta puesta sin trancaniles las curvas de llaves de primera cubierta ajustadas y sin clavar las llevó en la

⁴³ Fernández González, F. y otros, 1992, I, 237.

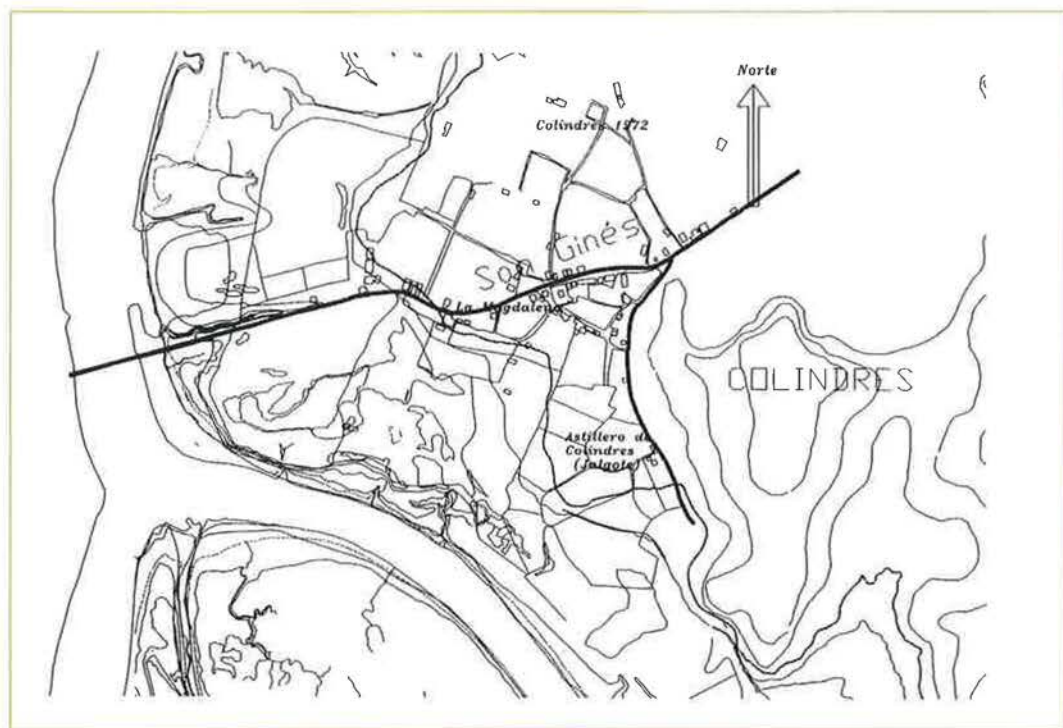


Fig. 11: Colindres en 1972, según J. M. Costanedo.

bodega por lastre, y la dicha segunda cubierta con medias tablas no mas. Y en los costados entablado hasta las cintas de segunda cubierta.

Se botó el día de San Bartolomé 24 de septiembre de 1687.

Por lo que se puede decir que la Capitana Real después de botada, esta aún a medio construir, como lo confirma el informe que realizó el General Diego Zaldivar, Conde de Saucedilla, por orden de S. M.

Memoria de las obras que tiene acabadas en toda forma el galeón Capitana Real hasta hoy tres de julio de 1688.

Primeramente por la banda de afuera entablada y puestas sus cintas hasta la portería de la segunda cubierta y por la de adentro de primera cubierta para bajo todas las obras de la bodega concluidas menos los pañoles y cajas.

La primera cubierta acabada de entablar con tabla de roble hecha la portería de ella sus dos andanas de puntales y una columna en Santa Bárbara para habitar los cables, y calabrotes, las escotillas acabadas, las curvas de arriba para abajo y de llaves ajustadas y puestas como han de estar y abiertas las lumbreras de dicha primera cubierta.

La segunda cubierta corrida de baos y latas con sus medias tablas postizas y formadas sus bocas de escotilla y escotillones, la portería de ella abierta y forrados los costados con sus palmejares hasta la tercera cubierta. Las vistas en su lugar para los cables y abiertos los escobenes y formados los corredores de la cámara de estado.

La tercera cubierta corrida de baos hasta junto a la fogonadura del trinquete y en la popa hasta el corredor de la cámara principal formada la boca de escotilla y corridas las medias tablas caladas las ligazones hasta donde se ha de subir el alcázar y castillo.

El beque puesto en forma con su tajamar madre, brazales y león. El timón acabado con su descanso y caña. Dos cabrestantes mayores acabados con sus barras y seis bombas de aya caladas.

Lo que falta de hacer:

Primeramente por la banda de afuera falta de dar las cintas y entablar los costados de sobre la portería de la segunda cubierta para arriba con tablas de roble y asimismo la mesas de guarnición.

Y también falta de acabar la proa de bulárcamas y sus brazos con palmejares, durmientes y trancañiles, el calar las ligazones y correr los baos que faltan en la tercera cubierta y el abrir y acabar la portería de ella.

Y también asimismo falta el formar el alcázar castillo y camarote.

Y también la cubierta de arriba, abajo y llaves en la segunda cubierta y tercera y alcázar.

Y también falta tabla de puza para entablar la segunda cubierta y tercera cubierta como asimismo el alcázar y castillo y forros de dentro para lo cual se dio memoria de la cantidad necesaria.

Y también falta que bacer la jaretería de segunda y tercera cubierta y alcázar y el concluir las bocas de escotilla y escotillones en ellas como asimismo las escalas para subir y bajar la gente.

Y también los guindates escotines serviolas, pinzotes, fogonaduras, pañoles y cajas para las bombas y se entiende que la madera considerada ser necesaria para la conclusión y fenecimiento de todo lo referido está cortada en los montes para labrar en bruto distante a tres y cuatro leguas sin que en estos astilleros se halle hoy más que diferentes baos ligazones curvas algunas a propósito y una partida de tablazón, que podrá servir para entablar el costado de afuera.

El año 1687, Millán Ignacio de Iriarte se fugó a San Juan de Luz, permaneciendo en el astillero de Colindres como responsable el Almirante Nicolás de Gregorio y en ese mismo año se envía al astillero, por orden del rey Carlos II, a Antonio de Gaztañeta para que asista al acabado de la Capitana que se encuentra a flote y la Almiranta en grada. Este cualificado marino al servicio de S. M. inició en 1688 un cuaderno de notas con estructura de libro que tituló "Arte de Fabricar Reales" que permite tener un detallado conocimiento de como eran estos grandes galeones y la técnica constructiva naval empleada en el astillero de Colindres.

El 9 de octubre de 1688 se bajó la Capitana Real al surgidero de la torre de Treto y por mal tiempo no se bajó hasta el día 11 al puerto de Santoña dirigiendo la operación el General Diego Zaldívar Conde de Saucedilla nombrado Superintendente General de la fábrica y conclusión de la Capitana Real en el puerto de Santoña, donde fue reparada, concluida la obra muerta y arbolada, concluyendo las obras de arboladura con la puesta del palo mayor el 20 de mayo de 1690 y quedando lista para sacarla al surgidero del Fraile donde se la debía embarcar la artillería, recibir los bastimentos y la gente de mar y tierra, porque si se hacía en el puerto de Santoña no tendría suficiente calado para salir por la barra, como lo demuestra las sondas que tomaron los pilotos de la barra de Santoña en el mismo mes de mayo que en las máximas pleamares resultó una sonda de 10 codos y medio que hacen 21 pies, insuficientes para sacar la Capitana Real sin artillería y bastimentos.

Los problemas de calado en la barra santonésa no fueron los únicos para retrasar la salida de este gran bajel al surgidero del Fraile, los

merodeos de una escuadra francesa por la costa promovió una junta celebrada el 11 de agosto de 1690 donde participaron:

El Conde de Saucedilla del Consejo de S. M. en el Supremo de Guerra.

El Maestre de Campo Gonzalo de Salazar, Corregidor y Capitán de Guerra de las Cuatro Villas.

El Proveedor General Lorenzo de Camus y Pacheco.

El Veedor y Contador de las Cuatro Villas Francisco Montoya y Múgica.

Los Capitanes de Infantería de la Capitana Real Manuel del Castillo y José Monje.

Donde se decidió no sacar a la Capitana Real del Puerto de Santoña al surgidero del Fraile hasta que los galeones *San Carlos* y *San Juan* de la Escuadra del Almirante Pedro Aramburu, que se encontraban en Pasajes, no llegasen al surgidero para dar protección; además, se acordó fortificar el antiguo fuerte de la Torrecilla que se conoce como San Carlos para la defensa de la entrada del Puerto.

Como los dos galeones de Pasajes no llegaban, se dejaron pasar las máximas pleamares de julio y agosto temiendo que ese año no pudiese ir a Cádiz la Capitán Real; finalmente, el Capitán de Mar Vicente del Campo que había bajado la Capitana Real del astillero de Colindres al Puerto de Santoña la sacó al surgidero del Fraile a primeros de septiembre, cuando faltaban pocos días para que llegasen los galeones de las escolta, comenzando rápidamente a embarcar 94 cañones (28 de a 18 libras, 26 de a 12 libras, 24 de a 8 libras, 12 de a 6 libras y 4 de a 4 libras) con su balería, pólvora y armas de la tropa, completando sus plazas de mar y tierra hasta un total de 396 que se consideraban insuficientes y todos los bastimentos y materiales que debía transportar a Cádiz. En el surgidero del Fraile la Capitana Real se entregó a Nicolás de Gregorio, recientemente ascendido a Almirante General de la Real Armada del Mar Océano, para que la llevase a Cádiz.

El 15 de octubre de 1690 en compañía de los galeones *San Juan* y *San Carlos*, dos pingües de armas de S. M. y tres pataches mercantes partió para Cádiz, donde se la arqueó resultando de 1.550 tm, mayor de lo estipulado.

Los dos galeones *San Carlos* y *San Juan* encargados de acompañar a la Capitana Real hasta Cádiz, pertenecían a la escuadra del Almirante Pedro Aramburu y en 1688, estaban en el puerto de Santoña pendientes de arbolar y reparar su obra muerta.

Al partir el Almirante General Nicolás de Gregorio a Cádiz con la Capitana Real, fue sustituido en el astillero de Colindres, donde se seguía con la construcción del segundo galeón del asiento, la Almiranta Real *Santísima Trinidad*, comenzada a construirse en 1685 y botada en 1690; y el tercero bautizado *San Francisco*, acabado en 1695 y que al ser botado encalló en la otra orilla del Asón.

Las medidas de la Capitana Real y Almiranta Real, figuran en el “Arte de Fabricar Reales” de Gaztañeta, también afirma:

Medidas de la Almiranta Real que se fabrica en Colindres, cuya quilla y forma lo puso Antonio de Amas estando superintendente Don Nicolás de Gregorio el año de...

La Almiranta *Santísima Trinidad* y el *San Francisco* contruidos en Colindres, junto al *Begoña* del asiento de Juan Salmón (construido en Zorroza) y el *Santa María de Tezanos* del asiento de Pedro de la Riva Castañeda (construido en Guarnizo), salieron de Santoña el 9 de septiembre de 1699 para Cádiz, formando escuadra a cargo del Almirante Real, Mateo de Laya. Llegados a Cádiz se les aprestó con la Capitana Real de Colindres y otros bajeles para una expedición a Cartagena de Indias en 1700⁴⁴.

Antes de la salida de Santoña a los tres galeones se le realizó un detallado inventario en agosto de 1699, de todas sus partes y pertrechos embarcados, de lo que destaco:

El *Santísima Trinidad* fabricado como Almiranta Real de la Armada del Mar Océano arqueo 1.665 tm, partió con 475 plazas de mar y tierra, fue el galeón más grande de todos los contruidos en el astillero de Colindres.

El galeón *San Francisco* para servir en la Armada del Mar Océano arqueo 1.200 tm, partió con 357 plazas de mar y tierra.

El galeón *Santa María de Tezaños y las Ánimas* construido en el astillero de Guarnizo para la Armada del Mar Océano, arqueo 917 tm, partió con 278 plazas de mar y tierra.

En cambio, el apresto del *Begoña* corrió a cargo de Vizcaya aunque desde Santoña partiese para Cádiz con los tres anteriores.

Con la conclusión de los tres navíos del asiento de Iriarte se cierra la actividad del astillero de Colindres para la Armada del Mar Océano, pasando a realizarse los nuevos navíos de la Corona en el astillero de Santoña a comienzos del siglo XVIII⁴⁵; aunque en las instalaciones que permanecen en Colindres, tienen actividad como ocurrió

⁴⁴ Palacio Ramos, R. y Castanedo Galán, J. M., 1995, 40.

⁴⁵ Palacio Ramos, R. *Las fortificaciones costeras de los siglos XVII y XVIII en Cantabria: la defensa de la Bahía de Santoña*. Santander, 1995, pág. 104-105.

para el apresto y la carena que se da a la fragata *Santo Tomás de Aquino* en 1692⁴⁶.

Varios pueden ser los motivos del cese de actividad en el astillero de Colindres, los más evidentes son la falta de calado en el astillero y la barra de Santoña para sacar a estos grandes bajeles como la Capitana Real de 1.550 tm, la Almiranta Real de 1.665 tm y el *San Francisco* de 1.200 tm. La falta de calado en el astillero de Colindres, bien pudo ser debido a los progresivos rellenos de arenas y fangos, que se producen entorno a los pantalanos realizados para acceder a los galeones semi-construidos a flote, que permanecen largos años en espera de verse concluidos y quedan medio enterrados en el fango, como lo demuestra las obras de levantar la quilla a la Capitana Real en el puerto de Santoña, cuando estaba medio preparada para partir a Cádiz, por carta de 18 de junio de 1690, del Conde de Saucedilla.

Esta semana se continuará en la obra para el descubrimiento de la segunda quilla de la banda de babor si el tiempo lo permite pues como he acusado lo ha hecho muy desigual, tengo por cierto saldrá de igual correspondiente la bondad por ser el costado en que se ha trabajado el que más cuidado nos daba respecto de ballarse en el pozo de Colindres, de la parte de tierra del astillero donde dicen hay broma y con el remanso que allí hace la agua entre el costado y ella se pudiera prometer conocido mal tratamiento...

Los pantalanos y riberos para guardar la madera sumergida en el agua de mar fueron pequeñas presas que favorecieron los rellenos y a finales del siglo XVII, Basoa afirma que el astillero de Colindres presentaba el siguiente aspecto⁴⁷:

Para llegar al Astillero de Colindres, llamado de Jalgote, había que pasar en 1693 un puente muy largo, cuyos tablones y pies derechos eran de roble, en número de unos doscientos cincuenta, y tenían sus puertas que se cerraban, estando todo él rodeado de agua, y en las grandes crecidas sufrían los navíos en construcción sus efectos.

También hay que destacar los graves incidentes que se protagonizaban en la barra de Santoña como el hundimiento del galeón *Santa Teresa* de la fábrica del Secretario Quincoces que retrasó su salida de Santoña, por las operaciones de reflotamiento y reparación que se le debieron realizar, o los numerosos retrasos en la salida de la Capitana Real *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas* en 1690, o de la escuadra de los tres galeones formada por la Almiranta *Santísima Trinidad*, el *San Francisco* y el *Santa María* de Tezanos (construido en Guarnizo), para los que fue preciso aligerar su carga con pinazas traídas desde Santander, Laredo y los alrededores, para que pudieran salir a alta mar⁴⁸.

⁴⁶ A.G.S., Sección C.M.C. 3ª Epoca, Leg. 3219, Nº 11. Basoa Ojeda, M. 1968, 295.

⁴⁷ Basoa Ojeda, M. 1968, 226.

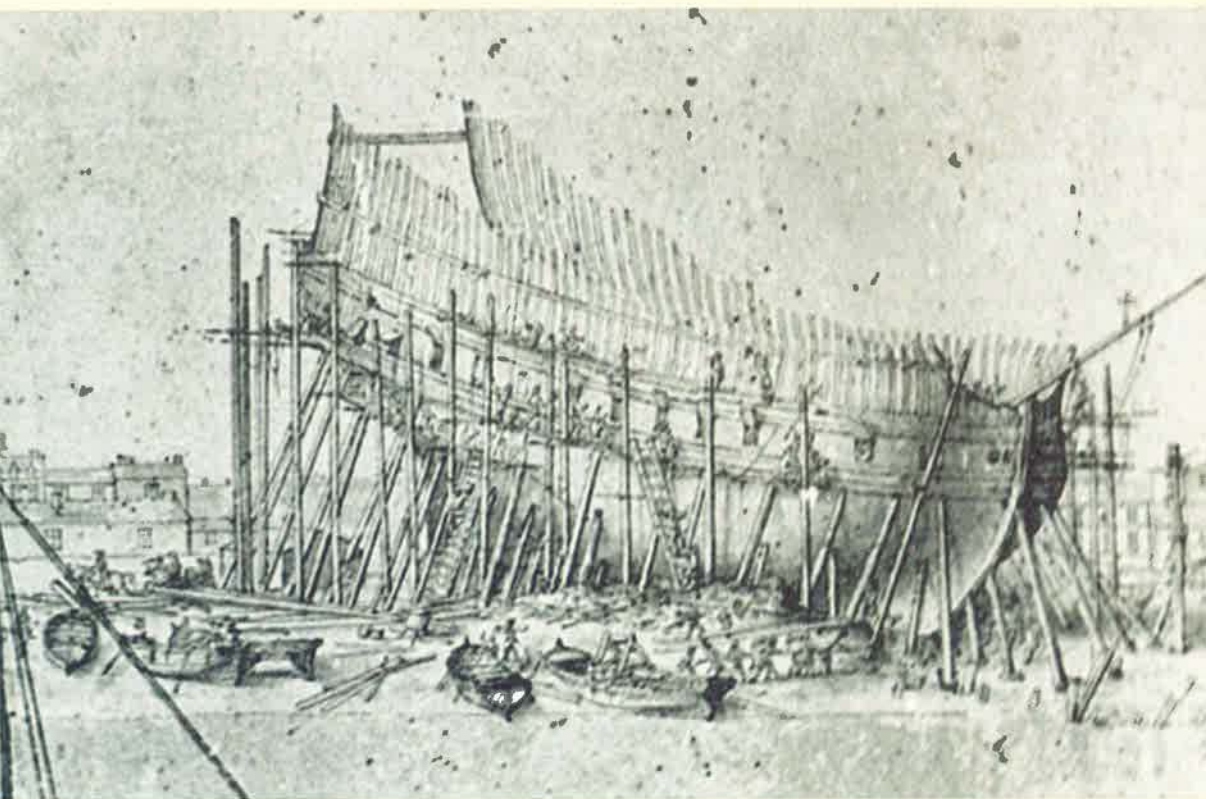
⁴⁸ Castanedo Galán, J. M., 1991, 159, A.G.S., Sección C.M.C., 3ª Epoca, Leg. 1768, Nº 3.

* Este capítulo se completa con la relación de los barcos construidos en el Astillero de Colindres para la Armada del Mar Océano que figura en el Anexo nº 2.

CAPÍTULO 3

LA RECUPERACIÓN ARQUEOLÓGICA DEL ASTILLERO DE COLINDRES

M. Cisneros Cunchillos



1. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE UN ASTILLERO DEL SIGLO XVII

La construcción naval, al menos hasta finales del siglo XVI, era una técnica experimental y artesanal, que avanzaba a partir de la práctica, siendo en ella fundamentales la habilidad y la precisión del trabajador¹. Un ejemplo de ello lo proporciona un texto de Baldissera Dracchio, maestro constructor de fines del siglo XVI en el arsenal de Venecia, en el que se indica el proceso de construcción de una galera de 25 pasos, unos 43'46 m, detallando la distancia a la que deben ir los puntales, unos 4 m, la medida en la que deben hundirse, un metro, y el número de ellos que hay que colocar, 14, puesto que la galera se fabricaba encima², en un esquema muy similar al reflejado en un manuscrito veneciano, que se fecha en la segunda mitad del siglo XV, en el que se representa una gran galera en construcción, sostenida por 19 puntales³ (Fig. 12).

Esta representación coincide, grosso modo, con otras que poseemos incluidas en los planos del siglo XVI de algunas ciudades. Aun manteniendo las reservas propias ante este tipo de ilustraciones⁴, en las que, aunque se pretenda mostrar las diversas actividades de una ciudad en un mapa de época, no es el objetivo principal la documentación del astillero, debiendo considerarse que los autores realizaron algunas licencias en las imágenes, es preciso resaltar la coincidencia al mostrar un astillero como un gran complejo naval, con dependencias propias permanentes, en una importante extensión del terreno, con barcos en construcción sobre tierra firme o suspendidos, pero cuyo casco está apoyado en puntales clavados al suelo, con empalizadas que los separan de las ciudades, caso de Amsterdam⁵—el mapa de Amsterdam de 1572, basado en el grabado en madera de Cornelis Anthoniszoon de 1544, presenta un astillero con dos barcos en proceso de construcción con una técnica como la descrita con anterioridad, es decir, sostenidos por puntales, aunque es difícil apreciar si las embarcaciones están suspendidas o apoyadas en la tierra; un tercer barco, tumbado, estaría siendo objeto de tareas de calafateado. Además hay cinco barracones de pequeño tamaño y dos grandes dependencias. El espacio entre los barcos y las construcciones está ocupado por grupos de maderas, plasmadas con un cierto orden—(Fig. 13), Venecia⁶—de 1572 es el mapa de Venecia, realizado según el de Bolognino Zaltieri en 1565, en el que se representa el arsenal

¹ Concina, E., 1990, 108.

² Concina, E., 1990, 106, donde se recoge una parte del texto que dice: Cuando se quiera fabricar una galera común de 25 pasos se deberá, en primer lugar, considerar que la largura de la obra cubierta debe ser de 30 pasos y su anchura de 10 pasos, aproximadamente...Primeramente, se plantarán dos puntales bajo la obra, uno a proa y otro a popa, de tal forma que estén alejados 12 pies de los pilares de la obra y deberán hundirse 3 pies en tierra; estos dos puntales estarán alejados entre sí 20 pasos y medio. A esta distancia, de la proa a la popa, es decir, de un poste a otro, se deberán plantar de la misma manera uno tras otro, otros doce postes, lo que hará un total de catorce puntales sólidamente plantados en tierra, para la seguridad de la galera que se fabricará encima...Sobre la longitud prevista, se tirará una cuerda, del primer puntal de la proa al último puntal de la popa, enganchándola firmemente a los dos puntales de los extremos y tendiéndola perfectamente por el medio... y por fin los unirán (se refleje a los puntales) con una vigaeta.

³ Concina, E., 1990, 101.

⁴ Sobre la finalidad de las representaciones de estos mapas, véase Goss, J., 1992, 5-6 y Casado Soto, J. L., 1992, 47 y sobre los problemas que plantean las representaciones de barcos en pintura y en escultura, véase Pimentel Barata, J. da G., 1989, 17-87, algunas de cuyas opiniones pueden ser extrapolables a astilleros y otras actividades relacionadas con el mar.

⁵ Goss, J., 1992, 10-11, lámina 2.

⁶ Goss, J., 1992, 116-117, lámina 55,

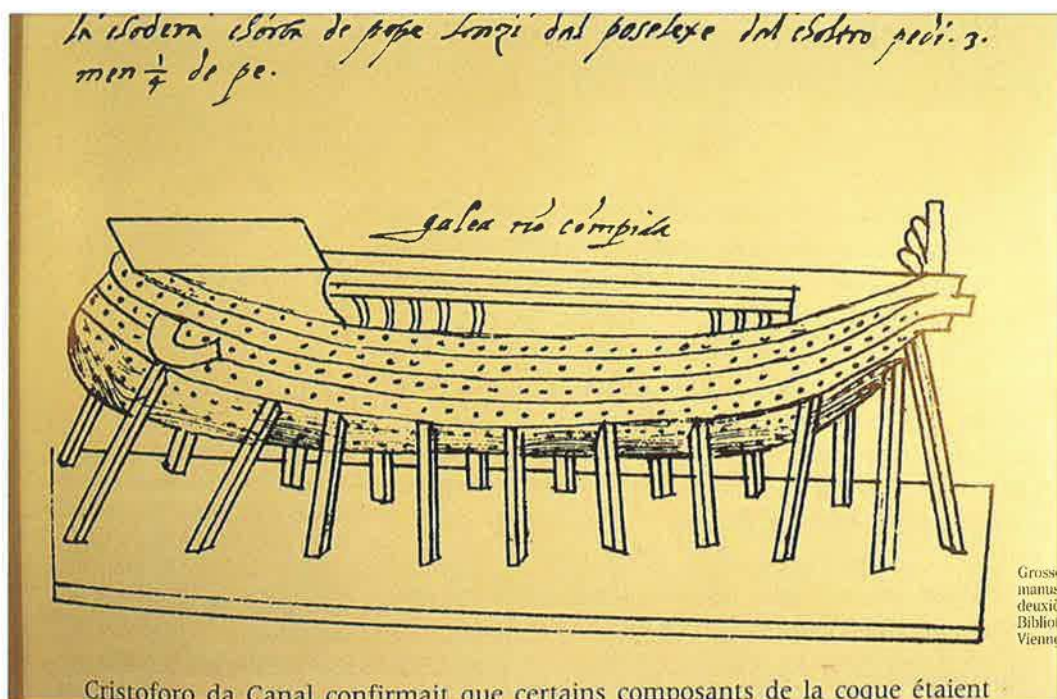


Fig. 12: Dibujo de una galera en construcción en un manuscrito del siglo XV de la Biblioteca Nacional Austriaca, según E. Concina, 1990. Foto: Montolar-Montori Fotografía.

nuevo y el viejo. Este con un solo barco en construcción, apoyado en tierra con puntales sujetando el casco, que está rodeado de maderas y un solo trabajador en tareas de corte. En las proximidades algunas pequeñas dependencias. Frente a él, contrasta el arsenal nuevo, en el que se detalla la puerta de acceso, junto a la cual se presenta el canal del arsenal que permitiría la entrada y la salida de naves. En el interior se representan diversas dependencias agrupadas en torno a tres zonas de agua, en dos de las cuales existen estructuras cubiertas, a modo de varaderos, para la construcción y reparación de barcos. En una de estas zonas, la más alejada de la puerta principal, que, además, presenta salida propia, se observan dos barcos en construcción, con las peculiaridades ya descritas, dándose la circunstancia de que en este caso hay una persona en actitud de manejo de una pequeña grúa ubicada en las proximidades de la obra y a su lado maderas en el suelo, indicando la función primordial del artilugio- (Fig. 14) o Lisboa⁷ -de 1598 es el mapa de Lisboa en el que se representa un gran

⁷ Goss, J., 1992, 66-67, lámina 30.

complejo sobre el río Tajo, con dos zonas de construcción naval, separadas de la ciudad por sendas empalizadas y entre ellas por una estructura de siete barracones, que podrían ser dependencias de los astilleros. En ambos casos aparecen dos barcos, rodeados por puntales que los sustentan y apoyados en tierra, con maderas colocadas a su alrededor y dos gruas que facilitarían la elevación, el traslado y la colocación de las maderas; este complejo naval está cerrado en uno de sus laterales por tres dependencias, claramente, vinculadas a él- (Fig. 15). Asimismo, puede mostrarse el astillero como un pequeño complejo, similar a un astillero de ribera, donde se construyen barcos con parecidas características técnicas y proceso, pero que, salvo en Bergen⁸ –de 1588 data el mapa de Bergen, según Hieronymus Schol, en el que se representa un pequeño astillero cerca de la casa de los mercaderes alemanes; en él se observan dos embarcaciones apoyadas en tierra, sin ningún tipo de ayuda, con dos trabajadores efectuando reparaciones o tareas constructivas en una de ellas. Además, se ven

⁸ Goss, I., 1992, 22-23, lámina 8.

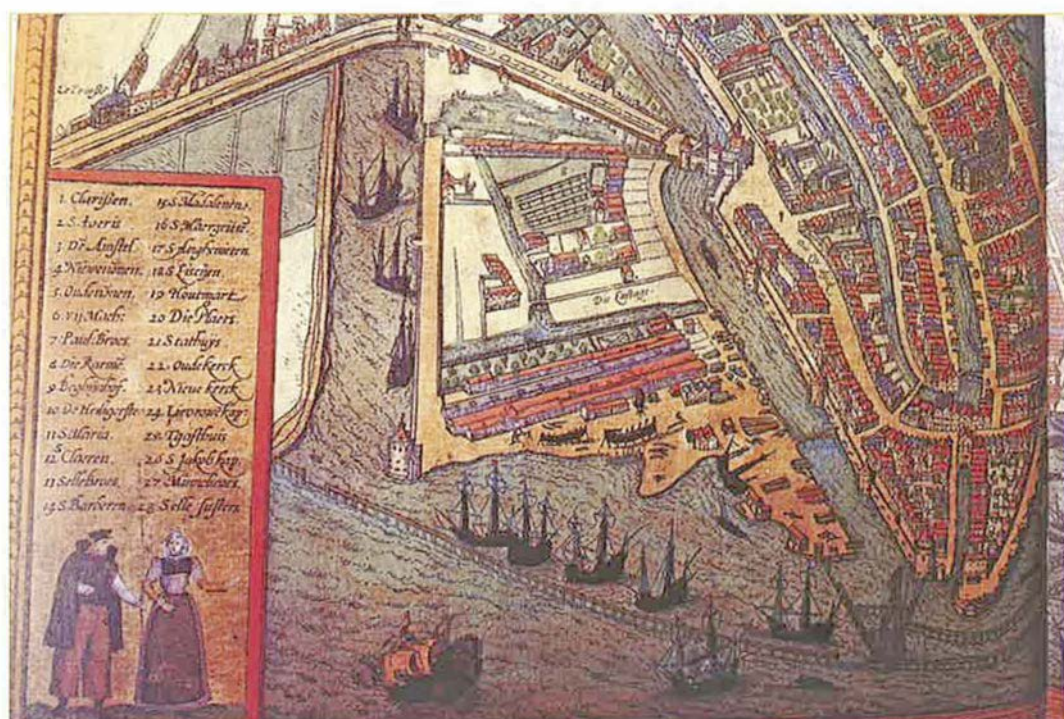




Fig. 14: Detalle del mapa de Venecia de 1572, según J.Goss, 1992. Foto: Montolar-Montori Fotografía.

tres grupos de maderas distribuidas alrededor de los barcos y un pequeño barracón ubicado a la orilla del mar. Este pequeño complejo está separado de la ciudad por una empalizada— (Fig. 16), no son independientes de la ciudad, carecen de estructuras y anexos, ocupando una mínima parte de terreno, como en Rostock⁹ —de 1588, o quizá anterior, es el mapa de esta ciudad, atribuido a Heinrich von Rantzau, en el que, en un extremo del puerto, se representa un pequeño astillero con tres embarcaciones en construcción, apoyadas directamente en el suelo y con el casco sostenido por puntales clavados en tierra. Asimismo, se observa a tres trabajadores realizando labores de traslado de material y a un carpintero cortando maderas— y San Sebastián¹⁰ —en el mapa de 1567 hecho por Georg Hoefnagel, podemos observar en las afueras de la muralla de la ciudad y en las proximidades de La Concha que se alza un barco, que parece suspendido por unos puntales. No hay actividad a su alrededor, ni empalizadas, ni barracones o dependencias. Además, sabemos que la ciudad, en el siglo XVI, poseía un puerto pequeño, a pesar de haber estado en obras de ampliación, que terminaron durante el reinado de Felipe II— (Fig. 17), donde incluso sólo aparece la imagen de un barco en construcción, quizá indicando el artista que en la ciudad se construían naves, es decir usando el símbolo a modo de signo convencional.

Existe una distinción clara en función del tipo de astillero, que estaba integrado en instalaciones portuarias, surgidas en esta época, que comprendían lo necesario para la construcción, el aprovisionamiento y el mantenimiento del buque¹¹, por lo que no se debe generalizar. Sin embargo, si extrapolamos estas referencias a España, se puede pensar en un astillero que apenas requería infraestructura permanente, con estructuras provisionales, protegido y con una ligera pendiente, que facilitase la botadura de los barcos y que, además, la materia prima procediese de las proximidades¹²; sin olvidar que el sistema de asientos utilizado en la construcción naval española es el motivo por el que definimos un astillero más próximo al de ribera que al gran complejo naval y que el retraso histórico de España, que se acuciará a lo largo del siglo XVII, también se reflejará en estos astilleros. A ello hay que añadir que la organización de la Carrera de Indias tenía el monopolio del comercio americano, siendo este sistema incompatible con el de las compañías de navegación y de comercio, como las holandesas, ya que, en este caso, posiblemente, se hubieran desarrollado, además de Sevilla, otros lugares portuarios, contribuyendo, asimismo, a la evolución de las industrias marítimas, si bien es cierto que se produjo una incipiente liberalización con los denominados “navíos de registro”¹³. Sin embargo, la industria de la construcción

⁹ Goss, J., 1992, 100-101, lámina 47.

¹⁰ Goss, J., 1992, 134-135, lámina 63 y VV.AA., 1994, 244-245.

¹¹ Rodríguez-Villasante Prieto, J. A., 1994, 63.

¹² Castaneda Galán, J. M., 1993, 41-42. Véase también Fernández Izquierdo, F., 1989, 42-44.

¹³ Rodríguez-Villasante Prieto, J. A., 1994, 64-66.

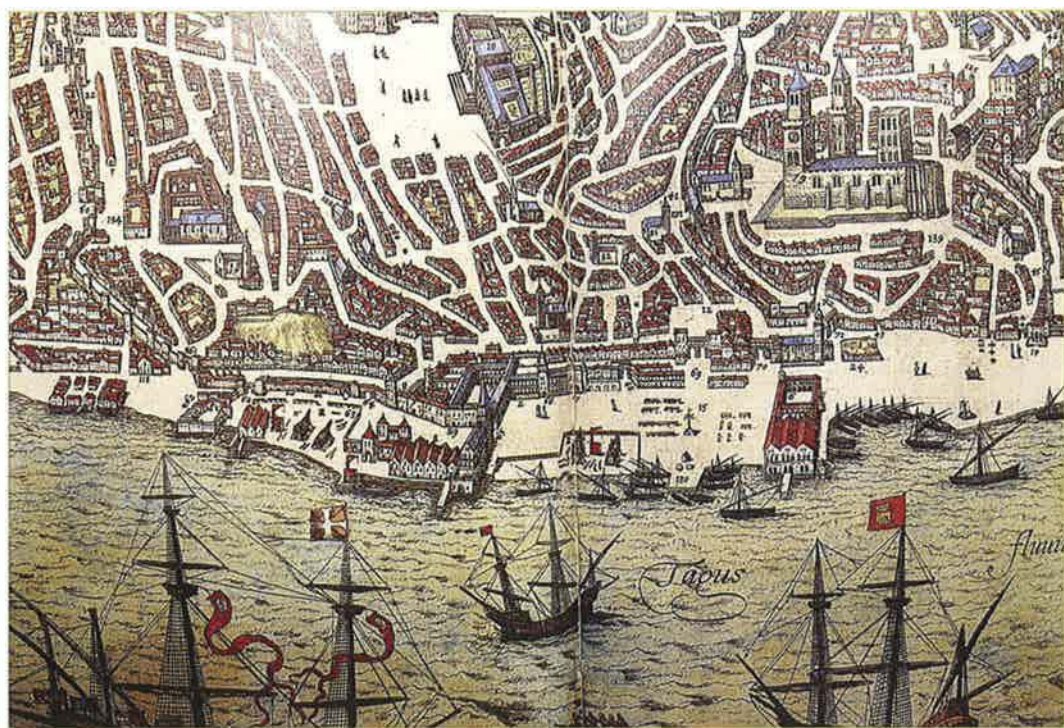


Fig. 15: Detalle del mapa de Lisboa de 1598, según J. Goss, 1992. Foto: Montolar-Montori Fotografía.

naval era importante en este siglo en nuestro país, como demuestra el hecho de que existieran privilegios para protegerla, por ejemplo en Vizcaya, donde se tenían maderas adecuadas de forma abundante, industrias auxiliares, hierro, personal especializado, comercio, etc., sirviendo de ejemplo la cifra de 800 fabricantes de armas y clavos en Durango en 1600¹⁴.

El panorama no cambia durante el siglo XVII, ya que los estudios sobre la construcción naval y los astilleros holandeses¹⁵, así como los referidos al arsenal de Marsella¹⁶, junto a los dibujos y pinturas marítimas de época¹⁷ nos indican la existencia de grandes complejos navales, en aquellos países en los que los astilleros son administrados, sobre todo, por Compañías, caso de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, en convivencia con astilleros pequeños, propiedad de particulares, que trabajaban continua o esporádicamente para dichas Compañías.

¹⁴ Acedo, J. A., 1978, 32.

¹⁵ Unger, R. W., 1985; Hoving, A. J., 1991; Gawronsky, J., Kist, B. y Stokvis-Van Boetzelaer, O., 1992, 34-46 y Probst, N. M., 1994.

¹⁶ Burlet, R., 1990, 230-231.

¹⁷ Gaunt, W., 1975, 58; Calvocoressi, R., 1978, 19; Martínez-Hidalgo, J. M., 1986, 91-104 y Probst, N. M., 1994, 144.

La Compañía Holandesa de las Indias Orientales, en 1599, tomó posesión, a través de su Cámara de Amsterdam, de los de su predecesora la Compañía de las Indias Orientales. Este sistema fue continuado por otras Cámaras de la Compañía durante el siglo XVII, además de los barcos que se adquirieron a astilleros privados, hasta que se construyó el gran complejo naval de nueva planta en un archipiélago artificial en la parte oriental de Amsterdam en 1660, debido a la necesidad que la Compañía tenía de construir barcos y la insuficiencia, que los astilleros ubicados en la ciudad, presentaban sobre todo en cuando a sus posibilidades de ampliación¹⁸, en especial el de Rapenburg. Oostenbug estaba formado por cinco islotes en donde se ubicaban los astilleros, los depósitos, el arsenal, los edificios industriales y las casas, pero hasta 1680 no se puede considerar que este complejo esté en construcción activa. Este recinto permitía equipar tres flotas al año, a la vez que el cargamento de Oriente era procesado y los barcos, que lo habían traído, reparados. En sus astilleros se construyeron durante el siglo XVII 150 grandes barcos y 217 peque-

¹⁸ Gawronsky, J., Kist, B. y Stokvis-Van Boetzelaer, O., 1992, 35 y Kist, J. B. y otros, 1986, 221.



Fig. 16: Detalle del mapa de Bergen de 1588, según J. Goss, 1992. Foto: Mantolar-Montori Fotografía.

ños. Asimismo, a finales de siglo se reglaron los tipos y tamaños de los barcos que se construían para la Compañía, estableciéndose una especialización en los astilleros dependientes de ella; los de Middleburg y Amsterdam fabricaron los de mayor tamaño y los de Rotterdam, Delfshaven, Enkhuizen y Hoorn los de menor. Esta organización, que afectó a una producción basada en una división del trabajo y para la que colaboraron subcontratistas, permitió construir barcos de gran ejecución a bajo coste y además, la Compañía tenía todos los que necesitaba, ocupando tan sólo cinco o seis meses al año sus astilleros; éste era el tiempo requerido para construirlos y equiparlos¹⁹. Este complejo, instalado en la isla de Oostenburg, formó junto a Kattenburg, donde estaba ubicado el Almirantazgo, y Wittenburg un área portuaria que se acondicionó entre 1653 y 1663 y que contó con la ayuda del gobierno de la ciudad, quien incentivó la instalación en él de constructores navales, comerciantes, etc.²⁰

Ahora bien, no todos los astilleros holandeses eran iguales, según se desprende de las descripciones de dos constructores navales de la época, Witsen y Van Yk, que aunque no describieron un astillero, sí que permiten, a través de sus informaciones, conocer las diferencias que debían presentar a partir de los sistemas de construcción naval utilizados. Ambos distinguen entre el método del Norte y el del Sur; el primero reflejado, además, en un dibujo, de aproximadamente el 1700, del artista holandés Sievert van Meulen (Fig. 18). En él se representa la primera cubierta del barco, sólo con la quilla y planes del fondo, antes de colocar las cuadernas. Los tablones están sustentados por puntales clavados en tierra y, además, sujetos aquéllos por abrazaderas y zapatas de madera de pequeño tamaño; es evidente que esta unión era temporal. Este sistema del Norte, usado en los astilleros de Zaankant, utilizaba el encorvado natural de la madera y se basaba en medidas calculadas para controlar la forma del barco durante la construcción, no siendo necesaria la existencia de un espacio bajo su fondo²¹. Frente a éste, un astillero del Sur, como el de Maaskant, tenía un maderamen sobre el que se colocaba un bloque de quilla de un metro de alto y distanciados, unos de otros, metro y medio; los tablones prevenían del posible hundimiento de la tierra. Este método descrito por Van Yk en 1697 es contrario al anterior, ya que el uso de puntales excluye la tablazón; estando el del Norte, atribuido por Witsen a la Península Ibérica²².

Características similares, aunque no tan industrializado, parece tener el arsenal de Marsella, que se muestra en dos pinturas de Jean Baptiste de La Rose, pintor integrado en el grupo de artistas del arse-

¹⁹ Gawronsky, J., Kist, B. y Stokvis-Van Boetzelaer, O., 1992, 35-36 y Kist, J. B. y otros, 1986, 222 y 224.

²⁰ Kist, J. B. y otros, 1986, 222-224 y Gawronsky, J., Kist, B. y Stokvis-Van Boetzelaer, O., 1992, 18, donde se puede apreciar parte de este complejo en una maqueta del Rijksmuseum, en la que existe un espacio para los barcos en construcción sobre gradas de madera o para su calafateado, junto a tablazones perfectamente agrupados; asimismo, almacenes y anexos rodean los muelles de atraque y significan el nexo entre la zona de astillero y las grandes dependencias del recinto. Igualmente en Kist, J. B. y otros, 1986, 18, se proporciona un grabado de 1765, en el que se representa con gran detalle la construcción de un barco y las dependencias del complejo, entre ellas, el gran almacén de productos orientales. Otro ejemplo de un astillero de grandes proporciones nos lo ofrece Rochefort-sur-Mer, siendo fundamental para su conocimiento VV.AA., 1988.

²¹ Unger, R. W., 1985, 157; Hoving, A. J., 1991, 78 y Probst, N. M., 1994, 144.

²² Hoving, A. J., 1991, 77-78 y Probst, N. M., 1994, 143. Un método similar es descrito por Fernández Izquierdo, F., 1989, 47, en el astillero de Zorroza en el siglo XVII.

nal de Tolón²³. En especial, la titulada "Visita de Seignelay y Vivonne al arsenal de las galeras de Marsella en 1679", que no tiene fecha y se conserva en el Museo de Versalles (Fig. 19). En ella se ve el proceso de construcción de una galera, ubicada en el interior de un varadero, en el momento en el que se está procediendo a la colocación de su decoración. El cuadro está relacionado con una hazaña, que indica la maestría y rapidez ejecutiva alcanzada por el arsenal en la construcción naval. En el año de 1679, Luis XIV manifestó su intención de realizar un viaje a Marsella. El ministro de la Marina, Seignelay, escribió al intendente de las galeras, Brodard, que tenía intención de que el rey subiese a una y de que en su presencia se construyese otra. La galera fue comenzada a las cinco de la mañana y el ministro navegó en ella por la tarde. La demostración fue concluyente, pero el rey no visitó el arsenal. El caballero Dabenat describe el proceso, que en realidad oculta un engaño llevado a cabo por el constructor Jean Baptiste Chabert: se efectuó una operación de prefabricación con seis meses

²³ Martínez-Hidalgo, J. M., 1986, 104. La primera, atribuida a él, que se conserva en el Musée de la Marine de la Chambre de Commerce de Marsella, muestra la construcción de cuatro galeras y de dos embarcaciones de pequeño tamaño, que se encuentran en diferentes fases de fabricación; todas ellas ubicadas en un recinto cerrado por un muro, en el que se abre una puerta de acceso para personas. En su interior se desarrollan diferentes labores, sobre las propias embarcaciones o a su lado, pero todos los barcos están sustentados por puntales clavados en tierra; en uno de aquéllos se nos muestra el esqueleto, pues sólo posee las cuadernas. Esta obra se fecha entre 1667 y 1668, véase VV.AA., 1990, 200-201.



Fig. 17: Detalle del mapa de San Sebastián del siglo XVI, según J.Goss, 1992. Foto: Montolar-Montori Fotografía.

de anticipación a la visita, en los que la galera fue montada, pero no se clavaron sus clavos más que a medias, después fue desmontada, algunos elementos de la popa quedaron suspendidos en el techo del varadero, lugar donde se había desarrollado la operación y donde se sitúa la escena de Jean Baptiste de La Rose. Cuando el ministro llegó, el trabajo continuó realizado por ocho cuadrillas, cuatro a cada lado del barco, y cada una formada por cincuenta hombres; éste es el momento que recoge el cuadro. A las dos de la tarde la galera estaba terminada y el ministro pudo hacer, por la tarde, un recorrido por el puerto. No oculta esta anécdota la pericia ejecutiva alcanzada por el arsenal, que tendría su reflejo en 1690, cuando Chabert, en Roquefort, construyó quince galeras normales en tres meses²⁴.

Esta documentación del arsenal de Marsella permite introducirnos en otras representaciones de época que poseemos, con un carácter dispar, tanto por el tipo de astillero representado como por el trata-

²⁴ Burlet, R. 1990, 231 y VV.AA., 1990, 182-183 y 296.



Fig. 18: Dibujo de construcción de un barco de Sievert van Meulen, hacia 1700, según N. M. Probst, 1994.
Foto: Montolar-Montori Fotografía.



Fig. 19: Visita de Seignelay y Vivonne al arsenal de las galeras de Marsella en 1679, obra de Jean Baptiste de La Rose, según VV.AA., 1990. Foto: Montolar-Montori Fotografía.

miento, caso de S. Grim, que en el tercer cuarto del siglo XVII, dibujó un astillero de ribera de Estrasburgo dedicado a construir embarcaciones que surcaban el Rin, denominadas “Illernachen” y que eran fabricadas con madera de conífera²⁵ –en el dibujo se observa una de estas embarcaciones apoyada en el suelo y sustentada por puntales en popa y en proa, donde, además, lleva unos travesaños de madera en su parte inferior; varios trabajadores se hallan realizando tareas de carpintería sobre ella y otros están cortando maderas. Al fondo, se ven dos barracones, que pudieran desempeñar la función de almacenes– (Fig. 20), de Allard que, en 1638, pintó una perspectiva de la ciudad de Copenhague²⁶ o el dibujo del Tratado de la Construcción de galeras de Barras de la Penne, depositado en el Service Historique de la Marine de Francia, que contiene un grabado de la Grande Réale, fechado entre 1674 y 1675²⁷ –en el dibujo se muestra un varadero cubierto con una galera en construcción en su interior, ésta se halla colocada sobre unos soportes de madera, sobre los que se apoya su

²⁵ Höckmann, O., 1994, 106-107.

²⁶ Goethche, M., 1994, 186, en la que se observa el puerto y diversas embarcaciones en sus muelles; una de ellas está siendo calafateada y otra deja ver claramente sus cuadernas, lo que indica que está en proceso constructivo.

²⁷ Burlet, R., 1990, 228-229.

quilla, y de los que salen unos travesaños a modo de gradas; además, unos puntales sostienen la embarcación, que se muestra en avanzado estado de construcción, dentro de un estanque vacío, que posee escaleras de acceso, lo que permite que los nobles representados la vean desde un plano superior. En primer lugar, una serie de trabajadores indican las diferentes tareas: dos serrando una tabla, tres cortando maderas y uno con una azuela, dando forma a un tablón; en medio un montón de maderas en el suelo, que no logran romper la imagen de orden que se desprende de la escena. Este dibujo recuerda a otros del siglo XVIII, en especial al que más adelante comentaremos de *L'Encyclopédie* de Diderot y D'Alembert; no olvidemos que el tratado se fecha en el inicio del tercer cuarto del siglo XVII por la inclusión del barco de la Grande Réale— (Fig. 21).

En 1640, Salvatore Rosa, pintor de la escuela napolitana, que realizó varias escenas costeras, pintó la “Vista de una Bahía”, para el Duque de Módena, obra que está depositada en la Galleria Ostense de Módena. En el cuadro (Fig. 22), dentro de una arquitectura romántica y ruinoso, se observa un astillero con numerosos detalles de construcción naval. Un barco sujeto por puntales muestra sus cuadernas, mientras tres carpinteros realizan labores propias dentro de él; otro barco, inclinado, está siendo calafateado, lo que se indica mediante el fuego usado para la pez. Al lado de estas imágenes, se ven hombres transportando maderas o cortándolas²⁸.

Otro cuadro de Salvatore Rosa, “Escena de puerto con torre”, conservado en la Galleria Palatina de Florencia, nos sitúa ante un panorama distinto (Fig. 23). Los barcos parecen estar refugiados en un puerto, donde se respira un aire amenazante. Uno de ellos está siendo calafateado, pudiendo observarse el fuego en uno de sus costados, empleando idéntico recurso al descrito con anterioridad; otro con puntales, nos permite ver la parte superior de sus cuadernas, está siendo construido y, de la misma forma que en el cuadro anterior, se encuentra apoyado en el suelo. En sus proximidades varios operarios están laborando con maderas²⁹. Ambas escenas, imbuidas de un evidente tono bucólico y romántico, poseen detalles que indican un conocimiento de la realidad constructiva naval por parte de este pintor napolitano; la forma de fabricación, con el barco apoyado en el suelo directamente y apuntalado, o el calafateado, indicado por el fuego, nos sitúan ante un astillero atemporal, fuera también de un espacio determinado, que no podemos considerar en cuanto a extensión, pero que es testimonio de un sistema constructivo de la época, como ya ha quedado explicado.

²⁸ Calvocoressi, R., 1978, 19 y Martínez-Hidalgo, J. M., 1986, 96.

²⁹ Gaunt, W., 1975, 58 y 66.

La distinción vista en el siglo XVI sigue vigente en el XVII; los grandes complejos siguen activos, caso de Amsterdam, Rochefort, Venecia, Marsella o Copenhague, mientras que los astilleros de ribera con su trabajo constante y a pequeña escala están reflejados por el de Estrasburgo, como antes ejemplificamos en Rostock y San Sebastián. No obstante, parecen existir dos diferentes sistemas de construcción naval: uno, sobre gradas, que es el lugar donde se construye el barco y en el que "la quilla queda nivelada sobre una parrilla de madera, inclinada y fija en el terreno. Sobre la quilla se fijan las cuadernas y, una vez colocados los elementos de rigidización, como trancaniles, baos, durmientes, puntales, etc. se forra y calafatea el conjunto. Finalizadas estas operaciones, se quitan las piezas de retención y se deja deslizar el casco hasta el agua, ayudándose, si ello resulta preciso, con palancas y trinquetes movidos por bestias de tiro; o recurriendo, cuando la distancia de la grada es grande –o poca la inclinación del terreno– a cavar fosos que lleven el agua hasta el pie de la misma"³⁰,

30 VV.AA., 1994, 171.



Fig. 20: Dibujo de un astillero de ribera de Estrasburgo, de S. Grim, según O. Höckmann, 1994.
Foto: Montolar-Montori Fotografía.

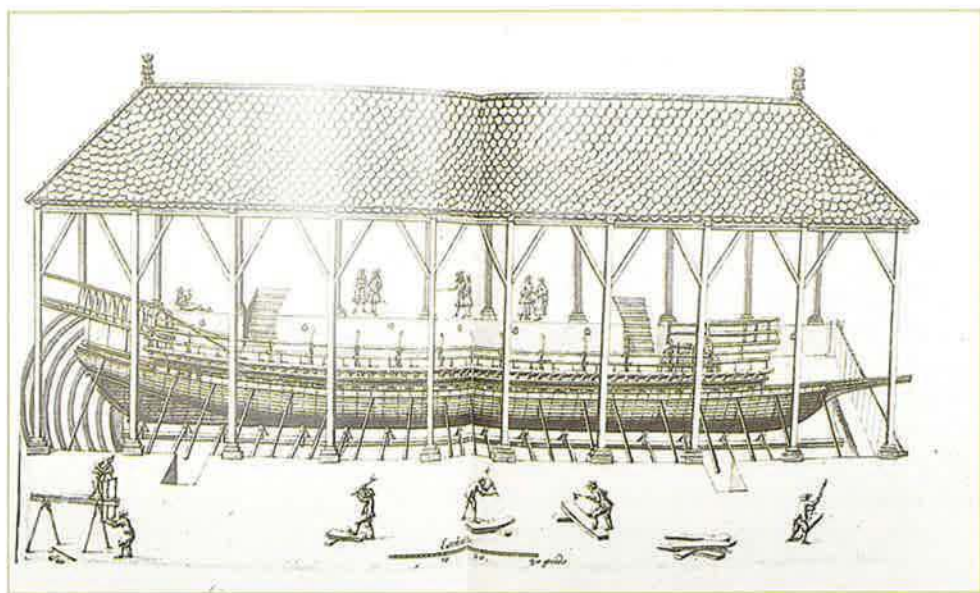


Fig. 21: Dibujo del Tratado de la Construcción de galeras de Barros de la Penne, según VV.AA., 1990.
Foto: Montolar-Montori Fotografía.

y otro, en el que el casco se apoya directamente sobre el suelo, sustentado por puntales. Esto se deduce de las opiniones de los tratadistas y de los dibujos, por lo que las imágenes de Salvatore Rosa permiten que el espectador identifique las diferentes tareas de un astillero.

Para España, la cuestión principal radicaba en fabricar un barco de poco calado, pero capaz de cargar cada vez más mercancía y de poseer mayor número de cañones, pero ello quedaba supeditado a la situación del astillero y de los puertos. Los principales, aquéllos relacionados con la Carrera de Indias, no disponían de un complejo en el que se ubicasen la construcción, el mantenimiento y el cargamento. Los astilleros más importantes, entre los que se encontraba el de Colindres, se concentraban en el Norte, vinculados a puertos pequeños. Todas las tareas se realizaban en instalaciones sencillas, de carácter artesanal, lo que contrasta con los arsenales franceses y holandeses³¹.

Sabemos por los tratadistas que se utilizaba el método citado en segundo lugar y que la rapidez ejecutiva mostrada en los astilleros holandeses y marseleses, que en medio año construían completamente un barco, estaba lejos de producirse, ya que, como hemos visto

³¹ Rodríguez-Villasante Prieto, J. A., 1994, 66. Fernández Izquierdo, F., 1989, 46-47, señala que en el siglo XVII en los astilleros reales de Zorrosa los barcos se construían al aire libre y no en naves cubiertas.

en Colindres, el tiempo de fabricación de un galeón se dilataba durante años, por término medio, debido al sistema de asientos, puesto que la Corona no controlaba directamente la construcción de sus barcos, sino que eran los asentistas quienes debían encargarse de todo, lo que produce una provisionalidad total en el proceso constructivo y en el astillero, sirviendo de reflejo lo acontecido a Pedro González de Agüero, que tras comprometerse a la construcción de cuatro galeones en 1662, no habiendo entregado más que dos en 1665, no se le concedió más dinero, acarreándole la situación la pérdida del material almacenado en el astillero y en las proximidades, como ya ha quedado referido con anterioridad. Así, aunque el propietario de los terrenos fuera, en el caso de Colindres, el Concejo, porque en 1642 éste y la Real Hacienda litigaron al creerse ambos propietarios de los terrenos, siendo el argumento principal que desde siempre el pueblo de Colindres los consideraba como propios³², quien debía hacerse cargo de las instalaciones y de los materiales y quien debía pagar a los proveedores era el asentista; de ahí que cuando terminase su contrato des-

³² Basoa Ojeda, M., 1968, 234; Bustamante Callejo, M., 1953, 99-100 y González Eche-garay, M^a. C., 1990, 36.



Fig. 22: Vista de un bahía, de Salvatore Rosa, según R.Calvocoresi, 1978. Foto: MontalanMontori Fotografía.



Fig. 23: Escena de puerto con torre, de Salvatore Rosa, según W.Gaunt, 1975. Foto: Montolar-Montori Fotografía.

mantelase y se llevase todo lo que pudiese ser vendido y traducido en dinero. Este sistema, por consiguiente, puede ser la causa del retraso industrial de los astilleros españoles, ya que hasta el siglo XVIII no habrá complejos equiparables a los europeos de los siglos XVI y XVII, no debiéndose olvidar que los astilleros holandeses dependían de una Compañía directamente, lo que los hace necesariamente rentables y competitivos, aunque en el sistema existan subcontratas.

Será en el siglo XVIII cuando el proceso industrial se note en los astilleros españoles, ya que se constituirán arsenales a imagen de los de Francia, Venecia y Holanda; complejos navales que permitirán construir, aprovisionar y reparar los barcos, como en Cádiz, Cartagena y Ferrol³³, que tendrán diversas casas, almacenes, tinglados, diques y gradas, entre otras dependencias permanentes. Un ejemplo del nuevo tipo de astillero, aunque relacionado con un puerto, el de Santander, lo constituye el astillero de Guarnizo (Cantabria) cuyas instalaciones son descritas en el juicio seguido contra Juan Fernández de Isla en 1767, por el perito José de Orive³⁴. Igualmente, es clarificante

³³ Rodríguez-Villasante Prieto, J. A., 1994, 71-73.

³⁴ Castanedo Galán, J. M., 1993, 72-80.

el Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna, del Marqués de la Victoria, fechado en Cádiz entre 1719 y 1756, que se encuentra depositado en el Museo Naval de Madrid; en él se muestran diversas láminas con las dependencias propias de un astillero, así como la construcción de una fragata colocada sobre una grada formada por bloques que la elevan del suelo y sustentada por puntales, observándose tareas propias de la fabricación naval³⁵; a este respecto puede ser ilustrativo la descripción que de una grada se realiza en el juicio contra Fernández de Isla, antes mencionado: "Cuatro gradas a la lengua del agua salada, en la que se construyeron los Navíos, constando cada una de 270 pies de largo, y 28 de ancho, con el intermedio de una a otra de 60 pies; y por defecto de terreno seguro fue preciso profundizarlas demasiado, especialmente una de ellas, hacia el extremo que coincide con el mismo Canal, con los gastos indispensables en este linaje de obras, mayormente en el montante de las mareas, que hace atrasar lo que se adelanta en la bajamar, según experiencia e Informes de Testigos de vista de estas reparaciones: por lo que fue preciso que para afianzar la planta, en la distancia de cincuenta pies, se hiciese un fuerte pilotaje de grandes estacas, con sus puntos guarnecidos de hierro, que se metieron por medio de una Máquina muy costosa, fabricada al intento, y existente en los Almacenes: a que se siguieran grandes vigas, ensambladas a media madera, y enclavadas fuertemente, por dentro y fuera, con grandes clavijas de Hierro; y en sus intermedios Cajones de Piedra, continuándose así hasta levantarlas de la superficie del agua en bajamar, trabajando las horas que esto lo permitía, de día, y de noche; y desde dicha superficie proseguía la obra con grandes maderas, que cogen el ancho de veintiocho pies en cada Grada, y en parajes más, sentados de distancia en distancia, y sobre ellas un Plan de Tablones desde el principio hasta el fin, de diez pies de ancho cada una: a que se siguieron otras maderas del mismo largo en línea encontrada, de dieciseis a dieciocho pulgadas de grueso; y sobre éstas se coronaron todas las Gradas con otra andana de Tablones de cinco a seis pies de ancho, que cubre en cada una, por sus lados, todo el largo de las Gradas, estando su superficie alta, cuidadosamente azolada, y limpia, para facilitar los botes: y toda la referida obra se halla fuertemente clavada, y encabillada con estacas de Hierro en sus cruces, y juntas: y para su mayor firmeza, y seguridad se halla todo el espacio de los intermedios referido de Grada a Grada, lijado, y tejido de maderas clavadas, y afianzadas en uno, y otro lado, con lo que se acompañan, y sostienen mutuamente unos a otros"³⁶.

Asimismo, para este siglo, poseemos una documentación excepcional en la escena de construcción representada en *L'Encyclopédie* de Diderot y D'Alembert, en la que se presentan los dos métodos

³⁵ Fernández González, F., 1992, 29.

³⁶ Castanedo Galán, J. M., 1993, 78. Similares estructuras y métodos constructivos se observan en los astilleros de La Habana y en el arsenal de Zorroza, en la ría de Bilbao, según un plano de 1787, conservado en la Biblioteca Nacional de Madrid, como puede verse en Apestegui Cardenal, C., 1992, 75 y 79.

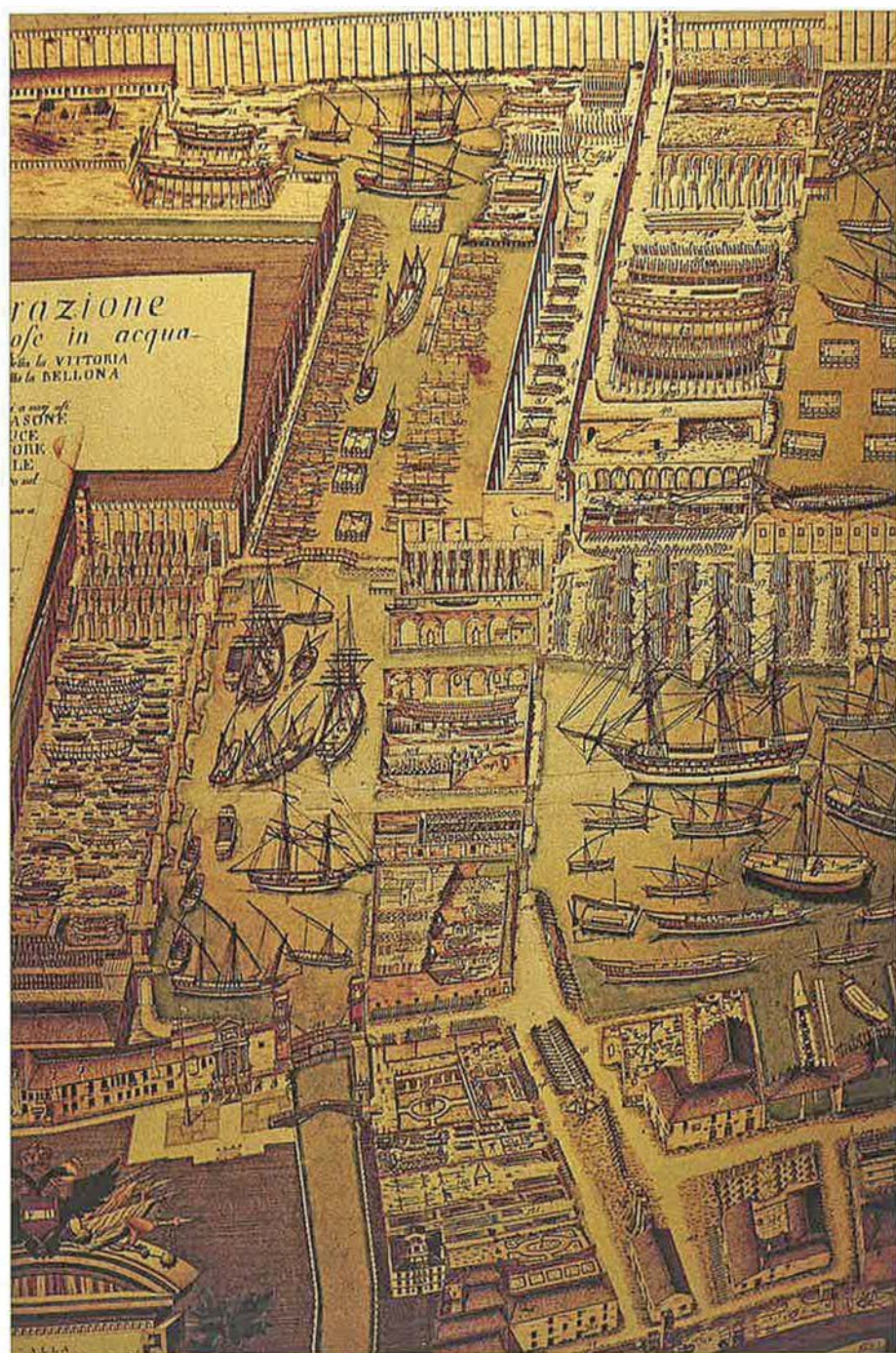


Fig. 24: Detalle del arsenal de Venecia del siglo XVIII, según VV.AA., 1990. Foto: Mantolar-Montori Fotografia.

constructivos utilizados en un astillero. En primer lugar, el ya comentado antes con ocasión del Tratado de la construcción de galeras de Barras de la Penne, que permite construir un barco en seco en un espacio bajo el nivel del agua y que una vez terminado se la deja entrar para trasladar el casco a otro lugar y allí arbolarlo. En segundo lugar, un barco reposa sobre una grada y unos puntales³⁷.

En Holanda, los astilleros de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales siguieron fabricando eficazmente navíos, hasta que en 1795 la Compañía fue disuelta y su área industrial entró en declive, pero, hasta ese momento, a lo largo del siglo XVIII se habían construido 305 grandes barcos y 49 pequeños, que indicaban el grado productivo alcanzado, mientras que los del Almirantazgo estaban en un estado penoso tras su periodo de esplendor del siglo XVII³⁸.

De idéntica importancia es el plano del arsenal de Venecia realizado en 1798 por G. M. Maffioletti, conservado en la Biblioteca Civica de Trieste (Fig. 24) o la pintura de Francis Holman, "Un astillero en Wapig", de 1780-1784, conservada en la Tate Gallery de Londres³⁹.

Sin haber pretendido efectuar una exhaustiva evolución de los astilleros entre el XVI y el XVIII, si que los planos, cuadros y documentos de época, así como los estudios realizados sobre los complejos navales muestran con claridad la existencia de grandes astilleros, con áreas diferenciadas en su interior, una especialización del trabajo y una pericia ejecutiva que se mantiene hasta la llegada de la industrialización, propiamente dicha, y de pequeños astilleros o de ribera. Entre aquéllos destacan los ejemplos de Amsterdam, Marsella, Venecia o Rochefort. Los españoles, inmersos en el sistema de asientos, debieron tener durante los siglos XVI y XVII instalaciones provisionales que el asentista construía al inicio de su trabajo y podía llevarse al finalizarlo, independientemente de quién fuese el propietario del terreno al que debía pagar una cantidad en metálico o en especie. El panorama cambió con el desarrollo industrial, que afectó a España en el siglo XVIII, si bien con un retraso ya patente.

2. LA LOCALIZACIÓN DEL ASTILLERO

Según los diversos autores que han estudiado el tema, estos astilleros estuvieron ubicados en el paraje de Falgote, Falcote o Jergote, que, en la actualidad, coincidiría con el topónimo Astille-

³⁷ Acerra, M., 1995, 48-49. Se nos representa la compuerta del estanque, el fondo con gradas, las escaleras de acceso, etc. Además, se nos muestran las actividades propias de un astillero: serradores, personas transportando maderas, piezas de carpintería en el suelo e instrumentos como el compás, sierras, azuelas, etc. y junto a todo ello unos personajes discuten sobre el plano de un barco, en clara alusión al proceso de diseño previo a la construcción.

³⁸ Kist, J. B. y otros, 1986, 222 y 224 y Gawronsky, J., Kist, B. y Stokvis-Van Boetelaer, O., 1992, 36 y 42.

³⁹ VV.AA., 1990, 92-93. En él se muestran más de una veintena de navíos en diferentes fases del proceso constructivo en el interior de un complejo con numerosas dependencias, almacenes, estancias, compartimentos cubiertos y sin cubrir, así como una división zonal del conjunto indicativa del grado de industrialización y especialización al que se había llegado en este complejo naval de gran tradición, del que tenemos noticias en el plano de Venecia del siglo XVI, ya comentado anteriormente. Sobre la pintura de F. Holman, véase *Tate Gallery Biennial Report*, 1972-74, 61-62.

hoy es Puente de Treto, bajando un poco más al sur, descubrimos en el mapa de Coello (1861), los Astilleros de Colindres, junto a la calzada que recogía en el malecón el pasaje para la Barca de Treto. Al norte, la ermita de la Magdalena hasta la que llegaban las aguas salobres al repunte de la marea en la pleamar⁴¹. Por último, dicha investigadora retoma el trabajo de M. Basoa Ojeda, diciendo que "estaba situado unos doscientos metros más arriba del Puente de Treto actual"⁴².

En dichas exposiciones quedan de manifiesto los avatares a los que estaba sometido el enclave, que distaba de ser "un lugar propicio para la fábrica de naves", como comenta M^a. C. González Echegaray⁴³.

A dicha ubicación se le pueden plantear diversas objeciones si tenemos presentes otros datos ligados a la zona:

– en primer lugar, de los mapas existentes sobre el término municipal nos interesan de forma especial cinco: el mapa de Cantabria entre las Siete Villas y la ría de Oriñón, manuscrito de 1667 del Archivo General de Simancas; el plano de la ría de Santoña de 1789 de Vicente Tofiño de San Miguel, a escala 1:25.000; los contornos de Limpías de 1858 de Coello, a escala 1:30.000; el término municipal de Colindres de la Dirección General del Instituto Geográfico de 1927, a escala 1:25.000 y la hoja 36-III del Mapa Topográfico Nacional de 1972, a escala 1:25.000.

En el primero (Fig. 25), de 1667, junto al epígrafe "Astillero de Colindres" aparecen los signos convencionales de cuatro galeones, indicándose una línea de costa, claramente, curvada hacia la Salvé en Laredo, pero se puede suponer que fue realizado a mano alzada, sin puntos de referencia fijados por procedimiento científico alguno. Además, estos cuatro galeones tienen que corresponderse a los del asiento de Pedro González de Agüero, firmado en 1662, para la construcción de dicho número de navíos; pero en 1667, fecha del manuscrito, se habían entregado dos –el Santo Cristo de Burgos y el Nuestra Señora de Covadonga–, mientras que el tercero –el San Bernardo– estaba sin concluir, y el cuarto y último –el Santa Rosa– se construiría en Guarnizo en 1675. Ello, por tanto, contribuye a afirmar que el mapa no pretende reflejar una realidad, puesto que en ese momento no había cuatro galeones en construcción, sino una indicación de que en aquella zona, en concreto en Colindres y más exactamente en las proximidades del actual barrio de Colindres de Arriba, había un astillero, indicándose con los datos conocidos del último asiento firmado, todavía en fase de construcción.

⁴¹ González Echegaray, M^a. C., 1990, 36.

⁴² González Echegaray, M^a. C., 1990, 36. Basoa Ojeda, M., 1968, 226, dice que "para llegar al astillero de Colindres, llamado Falgote, había que pasar en 1693, un puente muy largo, cuyos tablonos y pies derechos eran de roble, en número de 250, y tenían sus puertas que se cerraban, estando todo, él rodeado de agua, y en las grandes crecidas, sufrían los navíos en construcción sus efectos".

⁴³ González Echegaray, M^a. C., 1990, 38.

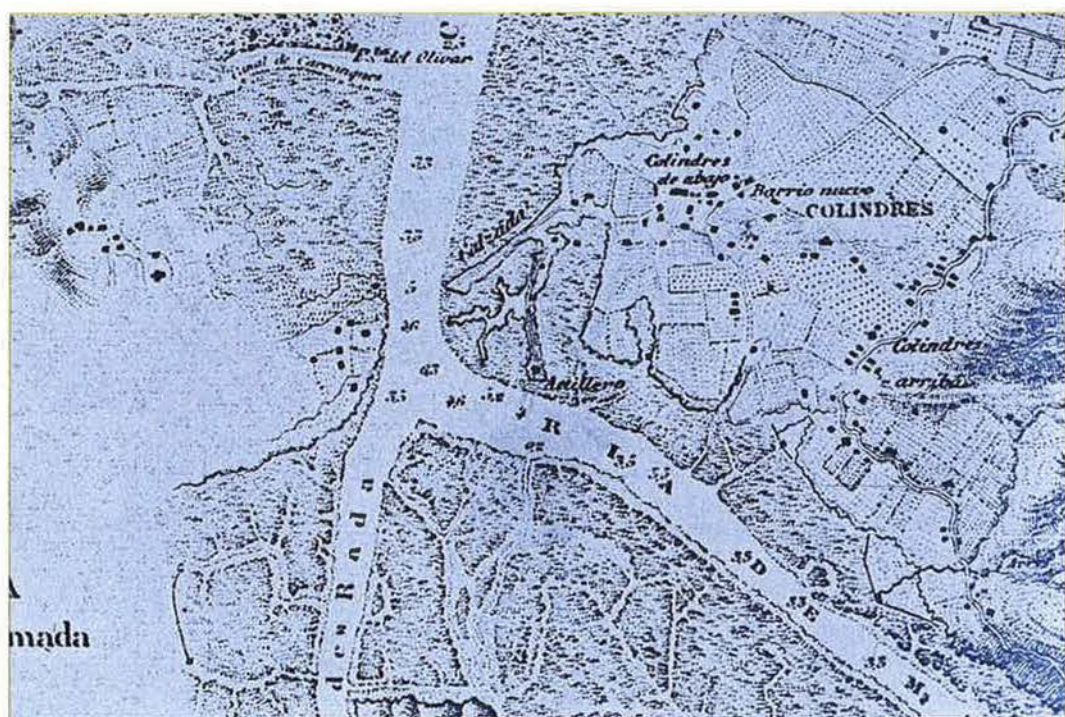


Fig. 26: Detalle del plano de la ría de Santoña, 1789, de V. Tofiño San Miguel, S.H.M. Foto: M. Cisneros.

En el segundo (Fig. 26), de 1789, la línea de costa presenta numerosos entrantes y salientes, en uno de los cuales se fija la referencia "Astillero" y en otro se señala la calzada que iba hacia la barca de Treto. Es de destacar que se distingue entre la línea de costa y las marismas, cuyo trazado tiene una línea que recuerda aquella curvada del mapa anterior. La fiabilidad del mapa de V. Tofiño es mayor, ya que fue el director del programa de levantamientos cartográficos de las costas peninsulares y del Norte de África entre 1783 y 1786 y realiza, junto a José Varela y Ulloa el Atlas Hidrográfico, entre 1783 y 1788, elaborando una nueva cartografía, más acorde a los conocimientos de su época, utilizando para las mediciones costeras el método, seguido por Halland en Canadá y Cook en el Pacífico, basado en las intersecciones de las alineaciones observadas con brújula y cuadrante⁴⁴. El plano de la ría de Santoña suministra una mayor cantidad

⁴⁴ Higuera, D., 1992, 154-155; Martínez-Hidalgo, J. M., 1986, 198, comenta que cuando Tofiño terminó su Atlas Marítimo, en el que recogía el levantamiento cartográfico de las costas españolas, la Armada quiso tener grabadores propios, que todavía tardó en conseguir; y Silió, F. y Tuñel, F., 1992, 84.

de informaciones topográficas, mencionándose en él municipios, caminos e incluso tierras de labranza; así, aparece ya la distinción entre Colindres de Arriba y Colindres de Abajo, Calzada o Barrio Nuevo.

En términos parecidos se pueden efectuar los comentarios al mapa de Coello (Fig. 27), de 1858, donde se nos muestra una línea de costa con numerosos entrantes y salientes, en uno de los cuales, de ubicación similar, se sitúa el Astillero, la marisma, la calzada de Treto, la Torre de Treto, la iglesia de la Magdalena, entre otros datos, además de Colindres de Abajo y Colindres de Arriba. Hay que resaltar que en ambos casos, mapas de Tofiño y de Coello, la distinción del Astillero se efectúa de forma similar: en un pequeño saliente, a modo de península, conectado por un camino, utilizándose el signo convencional de casa.



Fig. 27. Detalle de los contornos de Limpías, de Coello, 1858, S.H.M. Foto: M. Cisneros.

En el mapa de 1927 (Fig. 28) se indica la línea de costa y la marisma, apreciándose con gran detalle que el camino que unía Colindres con el Puente de Treto se había construido sobre la marisma; además, ésta sigue manteniendo un trazado curvo en todo el término municipal y la zona de tierra firme sigue siendo, básicamente, la misma, en torno a San Ginés y a la carretera de Ramales, alrededor del paraje de Nadal, si bien se han perdido algunos terrenos que existían entre este lugar y la calzada de Treto. Asimismo, se aprecia la existencia de otro puente, llamado de Colindres, construido sobre la marisma, que era parte de la carretera de Ramales.

En términos similares se pueden hacer comentarios al mapa topográfico de 1972 (Fig. 29), en el que se aprecia que este último puente ha sido reemplazado por un tramo de la actual carretera C-629 a Limpias, en terrenos ganados a la ría, que el municipio de Colindres se ha desarrollado hacia el puente de Treto y que el sector entre los parajes de Nadal y La Quinta y el puerto y el polígono industrial siguen siendo marisma. No obstante, siguiendo los muros de contención en el paraje de La Quinta se puede reconstruir el perfil de costa del mapa de 1927.

– en segundo lugar, hay que tener presente las obras de ingeniería que se conocen en esta zona de marisma, con objeto de hacerla transitable y facilitar la continuación de los caminos y calzadas que surcaban el municipio hacia el Sur y de Este a Oeste. Así, el camino de Laredo a Burgos tenía diecisiete puentes, diez de los cuales eran de madera y "sobre la ría de Treto, se edificaba un malecón-puente, por el pasaje del camino paralelo a la costa. En 1498, el Procurador de Colindres explicaba, que en el término del dicho lugar, desde La Magdalena al Barco de Treto había una calzada-malecón, pero la marca la había arrancado hacía seis años (1492). Posteriormente, de nuevo fueron destruidos los trabajos comenzados"⁴⁵. Las dificultades del terreno y de los agentes naturales se manifestaron, también, con posterioridad, en esta zona, ya que en 1554 se pretendía hacer y reparar los caminos, las calzadas, un puente y dos muelles donde se amarraban las naves, los navíos y las pinazas, que cargaban los cítricos de la zona, pero en 1562 dicha pretensión seguía siendo tal⁴⁶. Igualmente, en 1605, se intentaba la reparación y la construcción de los muelles y pasaje de la barca de Treto en una obra muy complicada, puesto que implicaba la erección de un camino sobre la marisma hasta el embarcadero; obra que, en un principio, se quiso hacer cegando los pantanos a piedra seca y que, posteriormente, se pretendió llevar a cabo mediante la cimentación con pilotes de madera⁴⁷.

⁴⁵ González Echegaray, M^a. C., 1990, 82.

⁴⁶ Aramburu-Zabala, M. A. y Alonso Ruiz, B., 1994, 60.

⁴⁷ Aramburu-Zabala, M. A. y Alonso Ruiz, B., 1994, 60.

– en tercer lugar, el enclave indicado para la ubicación del Astillero por M. Basoa Ojeda, a doscientos metros aguas arriba del puente de Treto, coincide con el topónimo Astillero; lugar en el que los habitantes del municipio y los eruditos consideran se construyeron los galeones del siglo XVII, ya que quedan restos en la marisma de lo que para unos es un barco y para otros, un vestigio del puente por el que se accedía al Astillero, según M. Basoa Ojeda, como ya hemos indicado anteriormente (Fig. 30). Sin embargo, no se tiene presente que dichos restos deben ser atribuidos a un barco moderno y que según estas opiniones la línea de costa se habría mantenido estable desde hace doscientos años, hecho este que no ha sucedido, más bien se le ha ido ganando terreno a la ría, como es lógico, porque los propios habitantes del municipio, entre cuyas opiniones se puede mencionar la de su actual alcalde, D. Sabino Vadillo, cuentan que alrededor del paraje de La Quinta, es decir, desde el de Los Nuevos hasta el Puente de Treto y la N-634, de Bilbao a Santander, era agua donde se bañaban los vecinos a principios de siglo, como se deduce, igualmente, del mapa de 1927, antes comentado (Fig. 28). Es difícil, por consiguiente, compaginar ambas informaciones, a no ser que consideremos que se ha producido un desplazamiento del topónimo, conforme se ganaban tierras a la ría y la construcción naval residual se desplazaba en idéntica dirección, desde principios del siglo XVIII. También podría explicarse este topónimo por la existencia de dos astilleros, uno en La Magdalena para la construcción de barcos para la Carrera de Indias, ya citado anteriormente, y otro en el paraje de La Quinta, para la botadura de galeones de la Armada del Mar Océano, hecho que podría haber creado una cierta confusión en la tradición oral. Ello es lo que se deduce de los datos de construcción naval, etnográficos, cartográficos y arqueológicos.

En suma, se puede llevar, para el siglo XVII la línea de costa, con entrantes y salientes, hacia el interior, teniendo como puntos extremos la iglesia de La Magdalena, hoy del Carmen, los parajes de Nadal y La Quinta, el camino de Marrón a Colindres y el paraje de Los Nuevos, quedando como marisma, parte de este último y la zona del polígono industrial, por lo que el enclave en el que se ha supuesto ubicado el Astillero estaba en plena marisma, hecho que debía dificultar la fabricación de los pesados galeones. Además, para superar estas dificultades y las ocasionadas por las mareas se realizaron obras de ingeniería, que permitieron mantener abiertas la comunicación con la Meseta, por el llamado Puente del Pelegrín⁴⁸, es decir el de Colindres, y con Santander por el camino-malecón desde La Magdalena hasta el

⁴⁸ González Echegaray, M^a. C., 1990, 82.

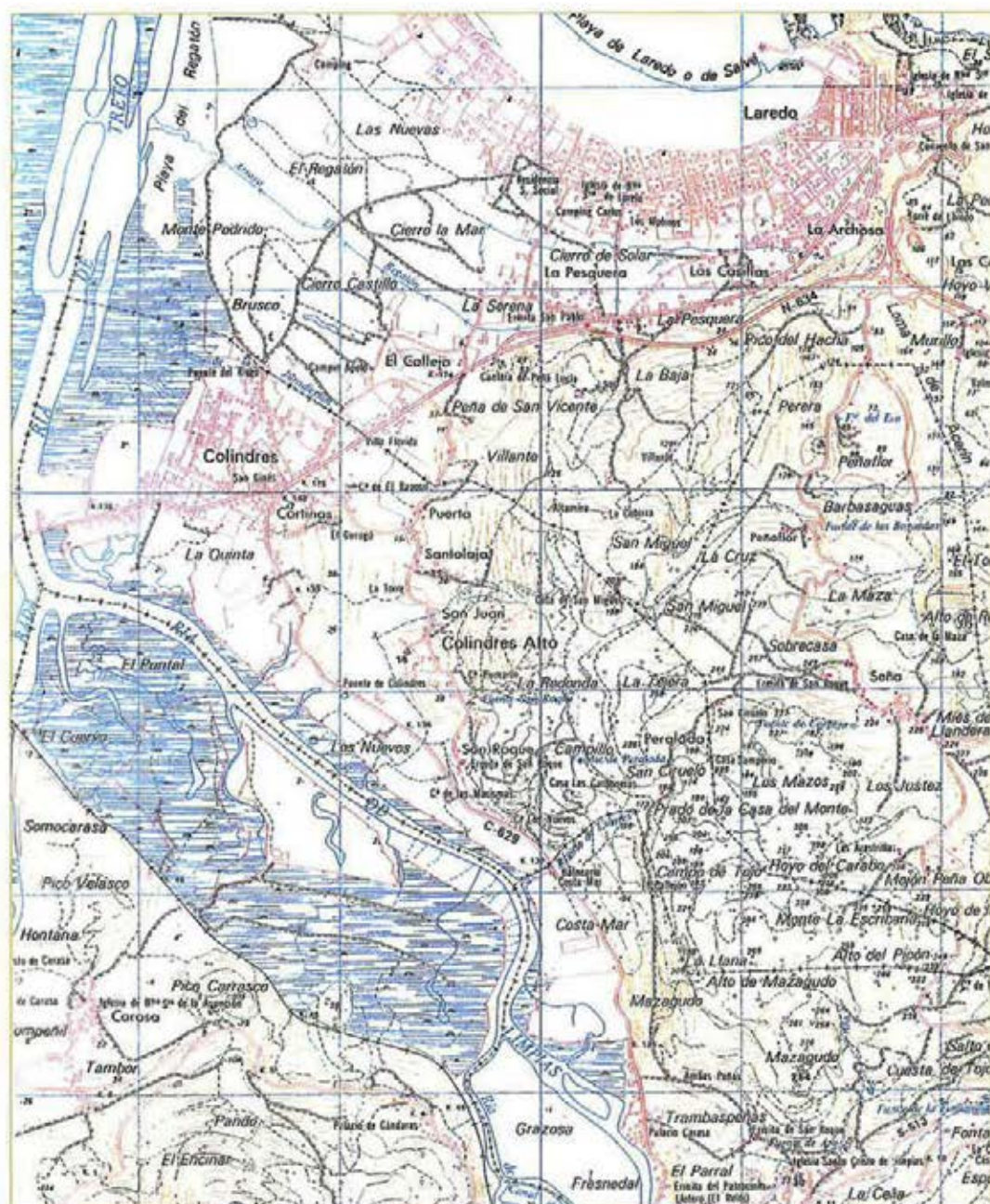


Fig. 29. Término Municipal de Colindres. Mapa Topográfico Nacional, escala 1:25000, 1972, hoja 36-III, Laredo. Instituto Geográfico Nacional.



Fig. 30: Vista del lugar llamado "Astillero". Foto: M. Cisneros.

embarcadero y por el Puente de Treto; sin olvidar, las numerosas reparaciones acontecidas en estas infraestructuras.

3. LA PROSPECCIÓN Y LA EXCAVACIÓN ARQUEOLÓGICAS⁴⁹

⁴⁹ Un adelanto de algunos de estos resultados fue hecho en Cisneros Cunchillos, M., 1996.

⁵⁰ La "Prospección arqueológica del término municipal de Colindres" fue dirigida por Miguel Cisneros Cunchillos y realizada en 1993, como ya ha quedado dicho en la Introducción, contándose con el correspondiente permiso de la Consejería de Educación y Cultura de la Diputación Regional de Cantabria.

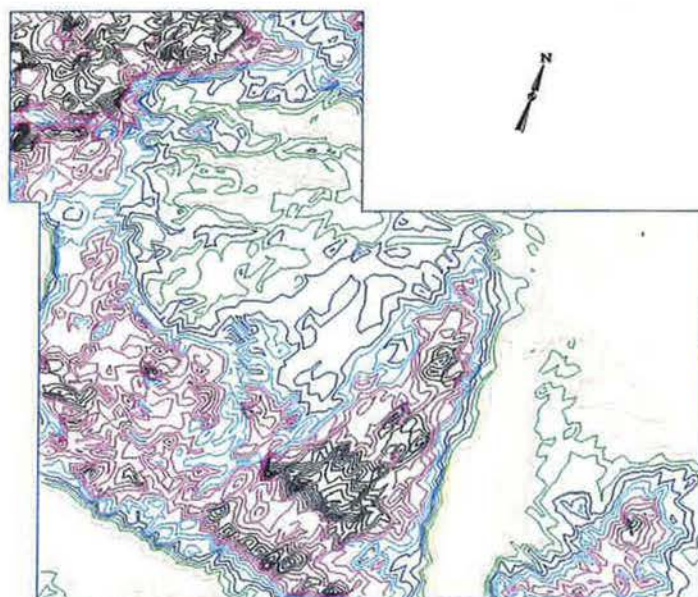
⁵¹ Cisneros Cunchillos, M., López Noriega, P. y Palacio Ramos, R., en prensa.

Con objeto de completar y contrastar la información suministrada por la cartografía y la toponimia, se realizaron trabajos de prospección arqueológica en el término municipal de Colindres⁵⁰, en los que se identificaron una serie de molinos de mara⁵¹, y a partir de los datos topográficos se aisló una zona en el paraje de La Quinta –latitud 43° 23' 28" y longitud 3° 27' 00" Oeste Meridiano Greenwich (UTM 6304)– ya que en ella confluían unas características que lo hacían potencialmente de interés:

a) es una zona con suaves pendientes y cota de 6 metros sobre el nivel del mar, que no ha estado cubierta por el agua, a diferencia de



Trabajos de Geofísica Eléctrica en la zona de Colindres



Escala aproximada 1:500

Equidistancia de las curvas
de isoresistividad 10 Ohmios.m.

Superficie total investigada 3.400 m²



Fig. 31: Plano general de la interpretación de los resultados de los trabajos de geofísica eléctrica en la zona de Colindres, según Math Arqueofísica Consultores.

los terrenos que la rodean, que sí lo estuvieron hasta mediados de siglo, siendo testimonio de ello los numerosos diques existentes para proteger estas tierras de las mareas altas y proceder a su desecación y posterior uso como cultivo. Hay que recordar que Cristóbal de Barros, en carta fechada el 13 de junio de 1581 y dirigida al Rey, comentaba que no se debía finalizar el galeón en tierra firme, porque una vez terminado había que rodarlo con troncos hasta el mar y sufría su estructura, por ello recomendaba fabricar los barcos en terrenos blandos, próximos al agua y botarlos una vez terminado el casco, exteriormente, y a falta de la distribución interior, ya que éste era el momento de menor peso⁵².

b) su orientación Este-Oeste y su disposición geográfica, cercana a la costa, pero al resguardo de crecidas. La correcta orientación de la ubicación era un requisito importante en la construcción naval en madera, ya que ésta debía de mantener un idéntico ritmo de trabajo a babor y a estribor, para que se secasen y pesasen por igual las dos bandos del galeón. Por este motivo, se procuraba que el navío mantuviese un tiempo de exposición similar en ambos costados. En este sentido, se puede indicar que la ría de Limpias, y el paraje de La Quinta donde se sitúa, discurría de Este a Oeste y, por tanto, los barcos se podían orientar al Mediodía. Además, la situación estratégica del paraje hace posible una protección natural contra los vientos, temporales y posibles ataques por mar; hechos estos primordiales dado el riesgo que se corría con el prolongado tiempo de exposición.

Junto a estas dos características, el paraje de La Quinta reúne otros requisitos necesarios para establecer un astillero, que son propios del municipio de Colindres, y de los que se beneficia⁵³, como:

1) La zona del astillero debía ser amplia para cobijar a la mano de obra, que podía construir varios galeones a la vez o en un corto espacio de tiempo, siendo insuficientes los vecinos y lugareños, por ello se recurría a contratar a personas de comarcas limítrofes que permanecían en el municipio, mientras se construían los galeones y que se embarcaban en ellos o regresaban a sus lugares de procedencia o se asentaban en el núcleo de población. Estas personas eran los oficiales, los maestros, los carpinteros de ribera, los calafates, los embreadores, los loneros o los cordeleros. Esta actividad obligaba, también, a construir las dependencias propias de un astillero: cordelerías, carpinterías, fraguas, serrerías, almacenes, tinglados –para proteger los materiales de construcción de las inclemencias meteorológicas–, riberos –para retener en la ría las maderas y tablas usadas en la fábrica de los galeones–, casetas, barracones, hornos, comedores, establos, etc.

⁵² AGS, GA, leg. 114, fol. 80.

⁵³ Los requisitos de un astillero de los siglos XVI y XVIII están expuestos en Castanedo Galán, J. M., 1993, 39-45 y Casado Soto, J. L. y otros, 1993, 33.



Fig. 32 Vista del paraje de La Quinta, en la que se observa la finca en la que se efectuó la excavación arqueológica y los numerosos diques. Foto: E. Brígido.

2) El emplazamiento del astillero debía de tener abundancia de madera, preferentemente, a bajo coste, caso que ocurría cuando los montes eran del Concejo, y buenas comunicaciones, ya que debían de llegar los materiales manufacturados necesarios para la construcción naval, como la clavazón, las jarcias, las lonas, la brea o los alquitranes.

3) Un calado suficiente en la ría.

4) Posibilidades de defensa, que en el caso de Colindres radicaban, como se verá, en los enclaves de Treto, Laredo y Santoña.

La unión de datos cartográficos y topográficos, que permitieron plantear como hipótesis la ubicación del astillero del siglo XVII en el paraje de La Quinta, fue ratificada por los documentos arqueológicos,



Fig. 33: Detalle de la cota 1, donde se observa el suelo de cantos con matriz de arenisca compacta y desintegrada.

Foto: M. Cisneros.

mediante, en primer lugar, una prospección geofísica en la zona⁵⁴ y, en segundo lugar, una excavación arqueológica. Los objetivos que se pretendían conseguir mediante la exploración eléctrica, que fue el método utilizado, se pueden resumir en:

a) Reconocimiento de la continuidad lateral y de la profundidad de los diferentes horizontes existentes en la zona.

b) Investigación de la potencia de los niveles artificiales y su contacto con el sustrato más resistivo.

c) Discernimiento de los diferentes tipos de materiales y el conocimiento de su volumen, a partir de sus propiedades eléctricas, y su situación en la zona.

d) Conocimiento del buzamiento, dirección y otras características geológicas de los materiales presentes en la zona.

⁵⁴ La prospección geofísica fue realizada en noviembre de 1993 por Math Arqueofísica Consultores de Bilbao y el informe fue emitido en enero de 1994, como ya ha quedado expresado en la Introducción, entresacando en esta exposición los datos más significativos.

Para la consecución de estos fines se trabajó en un área de 3.400 m², tomándose 3.400 medidas de resistividad, en una malla de 1x1 m. Sin embargo, existieron tres dificultades iniciales a destacar:

1) La inexistencia de una constancia precisa de la ubicación del Astillero del siglo XVII y el desconocimiento del material que quedó tras el traslado de sus instalaciones a Santoña.

2) El desconocimiento de la estructura arquitectónica de sus dependencias e incluso de los materiales con los que se edificaron.

3) La ausencia en la zona o en los alrededores de alguna cata arqueológica o de otro tipo, que evidenciara las características reales de los materiales presentes en el subsuelo, con objeto de determinar su estructura y/u orientaciones.

Por ello, se planteó como hipótesis la posibilidad de que sólo hubiesen permanecido en el lugar las gradas y alguna dependencia anexa, sabiendo que aquéllas tuvieron que estar próximas a la línea de costa, pero, a su vez, tenían que estar a una altura tal que impidiese que la construcción naval se viese afectada por las mareas o las avenidas de la ría de Limpias.

Teniendo presente estas consideraciones y los resultados que se querían obtener, la prospección geoelectrica puso de manifiesto la existencia de unas anomalías positivas y negativas, tomando como medida de corte 80 ohmios.metro, que es el valor del fondo resistivo de los materiales naturales acumulados en el entorno (Fig. 31). De esta forma, las acumulaciones pétreas de origen antrópico debían de mostrar una resistividad de entre 100 y 250 ohmios.metro. Las anomalías detectadas para su interpretación se hicieron regulares, dando lugar a líneas paralelas o perpendiculares, quizá en algunos casos de manera artificial, pero pretendiendo siempre obtener la mejor observación, aun cuando tuviese un origen natural.

Se reconocieron dos anomalías negativas: la A presenta una forma alargada de unos 30 m, con una anchura próxima a los 8. Está muy marcada, ya que las resistividades descienden desde valores superiores a 160 ohmios.metro hasta menos de 20. Su eje tiene una orientación casi Norte-Sur. Su origen podría estar en una obra lineal de naturaleza antrópica, que rompe las anomalías positivas de la zona. Con posterioridad, dicha zanja pudo ser rellenada con materiales de baja resistividad, como limos o arcillas.

La anomalía negativa B está formada por materiales limosos cargados de agua salobre, situadas en las zonas inferiores en cota.

Asimismo, se detectaron 6 anomalías positivas, dos en dirección Nordeste-Sudoeste y cuatro en Noroeste-Sudeste. La C presenta una anchura de 2'5 m y una longitud de 20, alcanzando a la anomalía F. Su resistividad, muy marcada, está por encima de los 160 ohmios.metro.

La D, de forma irregular, tiene un tamaño de 12 por 6 m y una resistividad que supera los 200 ohmios.metro. Ambas anomalías -C y D- están separadas por una distancia de 5 m con resistividad intermedia de 150 ohmios.metro. A su vez, la D se incluye en la E, que tiene unas dimensiones superiores a los 9 m de ancho y 20 de largo, con una resistividad, menor, de entre 160 y 180 ohmios.metro. Esta anomalía está cortada por la anomalía negativa denominada A.

La F, aunque de aspecto irregular, podría simplificarse en un cuadrado de 16 metros de lado, con una resistividad entre 140 y 180 ohmios.metro.

La G, con una longitud de 20 m y una anchura de 1'5, y la H, de forma irregular, de unos 10 por 23 m presentan resistividades que alcanzan los 200 ohmios.metro.

Para poder interpretar en su justa medida estas anomalías negativas y positivas y, también, con objeto de superar algunas de las dificultades iniciales se marcaron tres catas de comprobación:

- la cata 1 que debía observar la anomalía negativa A y la positiva E.
- la cata 2 a través de la que se debía investigar el origen de las anomalías positivas C y D y reconocer los materiales de menor resistividad entre ambas.
- la cata 3 que debía permitir conocer los materiales que originaron las anomalías positivas G y H.

A pesar de los inconvenientes con los que se partía, la campaña de prospección geofísica puso de manifiesto una serie de anomalías con un posible interés sobre su origen antrópico, que se debían estudiar para descartar o afirmar la presencia de estructuras realizadas por el hombre en la zona.

Con todas estas premisas se planteó la excavación arqueológica⁵⁵, intentando responder a las dudas surgidas en la prospección geofísica y, sobre todo, con el interés de hallar restos que se pudiesen vincular a un astillero, como ya indicaban algunos datos cartográficos.

⁵⁵ La "excavación arqueológica del paraje de La Quinta (Colindres, Cantabria)" fue dirigida por Miguel Cisneros Cunchillos y realizada en julio de 1994, como ya se ha comentado en la Introducción, contándose con el correspondiente permiso de la Consejería de Educación y Cultura de la Diputación Regional de Cantabria.

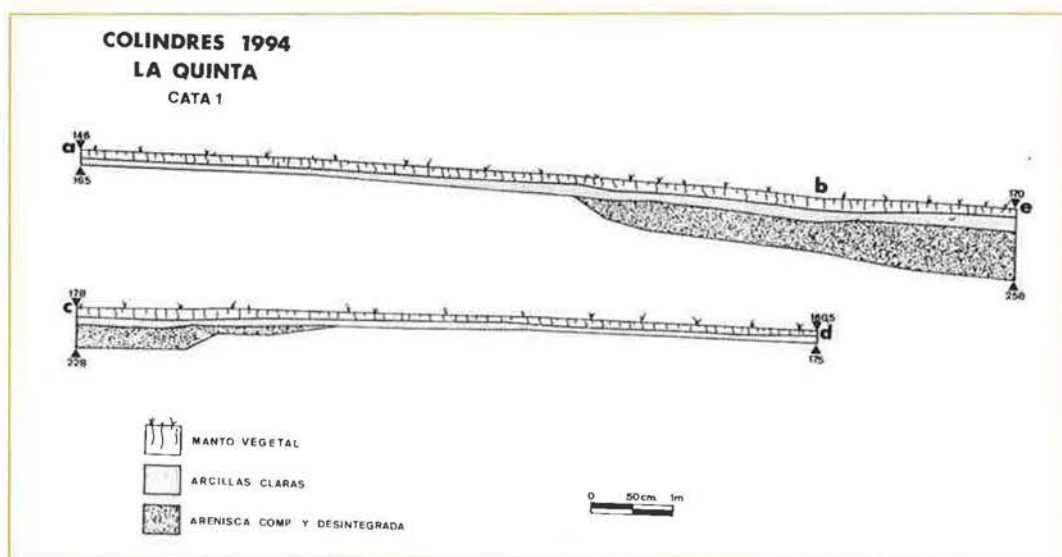


Fig. 34: Estratigrafías de la cata 1 y de su ampliación 1. Dibujo: B. del Rincón.

Las catas, que se iban a realizar según el plano general de interpretación de resultados de la prospección geofísica (Fig. 31), sufrieron ligeras variaciones en cuanto a orientación y ubicación, debido a la existencia de numerosos árboles frutales, que, lógicamente, había que salvaguardar por su valor hortofrutícola y por imposición del dueño del terreno, lo que originó que la cata 1 adoptase una forma poco ortodoxa, pero adaptada al terreno y sus circunstancias; problemas similares surgieron en la cata 2 (Fig. 32).

La cata 1, de orientación Noroeste-Sudeste, de 11 por 2'5 m, tenía por objeto detectar las anomalías A y E y su excavación, y la de su primera ampliación, motivada por el deseo de extender el conocimiento de la anomalía negativa, permitió identificar tres niveles arqueológicos (Figs. 33 y 34):

- 1) Manto vegetal de unos 12 cm de espesor.
- 2) Nivel de arcillas claras de entre 8 y 16 cm. En este nivel, en la primera ampliación de la cata, se hallaron dos fragmentos de alambre, uno de ellos enrollado, y un fragmento de perno.
- 3) Nivel de arenisca compacta y desintegrada de entre 24 y 60 cm.

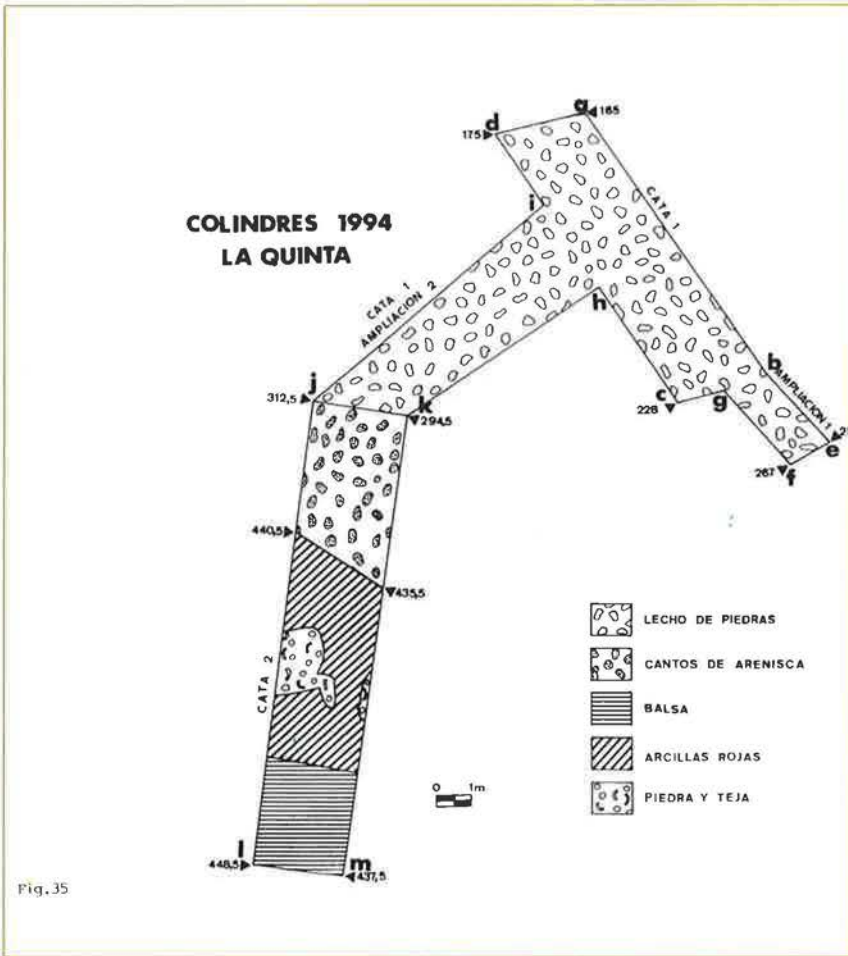


Fig. 35: Planimetría de la cata 1 y de sus ampliaciones 1 y 2 y de la cata 2. Dibujo: B. del Rincón.

Su suelo estaba formado por un lecho de cantos y arenisca desintegrada con fragmentos de tejas y carbones, siendo su longitud y anchura la del sondeo, presentando un ligero desnivel hacia el Sudeste, fruto de la desaparición de sus capas superiores (Fig. 35).

La segunda ampliación de esta cata, hecha con la intención de averiguar dónde terminaba este lecho de cantos, presentaba los dos primeros niveles descritos, con un espesor de 12'5 cm y de entre 12'5 y 25, respectivamente, y un tercer nivel de cantos de arenisca de entre 12'5 y 50 cm, cuya matriz pasa de ser arenisca compacta desintegra-

da a arenisca desintegrada, apreciándose ello, prácticamente, en el límite de la ampliación con la cata 2 (Figs. 36 y 37).

La cata 2, con orientación Noroeste-Sudeste, con una extensión de 13 por 3 m, afectaba a las anomalías C y D. Permitió distinguir cuatro niveles, dos de ellos con una subdivisión interna (Figs. 38, 39, 39 bis y 40):

1) Manto vegetal de unos 12'5 cm.

2.a) arcillas claras con matriz arenosa, presentando algún canto rodado aislado y varios fragmentos de cerámica vidriada, con un espesor de entre 12'5 y 62'5 cm.

2.b) arcillas claras con idéntica matriz, pero gran abundancia de cantos rodados, fruto del lecho o deposición fluvial, entre 12'5 y 75 cm.

3.a) arcilla arenosa negra o de balsa con alguna teja suelta y un hierro en corte, hasta 25 cm.



Fig. 36: Detalle de la estratigrafía de la cata 1. Foto: M. Cisneros.



Fig. 37: Detalle de la estratigrafía de la ampliación 2 de la cata 1. Foto: M. Cisneros.

3.b) arcillas oscuras con manchas arcillosas rojizas, en la que aparece una estructura de tejas y cantos rodados, entre 25 y 62'5 cm (Fig. 39). En este nivel se hallaron dos fragmentos de clavo, uno de ellos presenta la cabeza, un clavo completo y un fragmento de cuchillo, en concreto de su hoja.

4) arcillas arenosas grisáceas, bajo el depósito de tejas y cantos, entre 12'5 y 37'5 cm.

Hay que destacar que el nivel 2.b, en la zona Norte de la cata, cuando aparece alcanza casi la profundidad del propio sondeo, bajando de forma rápida en su parte superior, con una caída pronunciada; este hecho permite suponer una acción antrópica en lo relativo a su disposición (Fig. 39). Asimismo, en el ángulo Sudeste aparecen grandes cantos en el suelo del nivel 3.a y en toda la cata abundan los carbones vegetales, aunque en mayor medida entre la acumulación mencionada de tejas y piedras (Fig. 41). Igualmente, se hallaron algunos núcleos de sílex, bastante agotados, y areniscas rojas de formas planas e incluso cóncavas.

No obstante, lo más interesante arqueológicamente de esta cata se detectó en la zona Sur: una acumulación de cantos y material cerámico, fundamentalmente tejas, a una profundidad de entre 128 y 134 cm, con una longitud de 3 m, una anchura de entre 140 y 204 cm. y un espesor de 20 a 40 cm; este acumulo, en forma de dique, discurría paralelo a la línea de costa del siglo XIX (Fig. 42).

La cata 3, con orientación Noroeste-Sudeste, de 7'5 por 2'5 m, afectó a las anomalías G y H, proporcionando la siguiente estratigrafía (Figs. 43 y 44):

1) Manto vegetal entre 7 y 18 cm.

2.a) Arcillas arenosas claras, entre 25 y 64 cm.

2.b) Relleno de procedencia antrópica con forma ovalada, más alta en el centro y disminuyendo, paulatinamente, hacia los lados, que puede ser la sección de un camino antiguo, con un espesor de hasta 25 cm.

3) Arcillas oscuras en cuya base comienzan a aparecer cantos de sedimentación fluvial, que presenta un espesor de hasta 25 cm.



Fig. 38: Detalle de la estratigrafía de la cata 2. Foto: M. Cisneros.

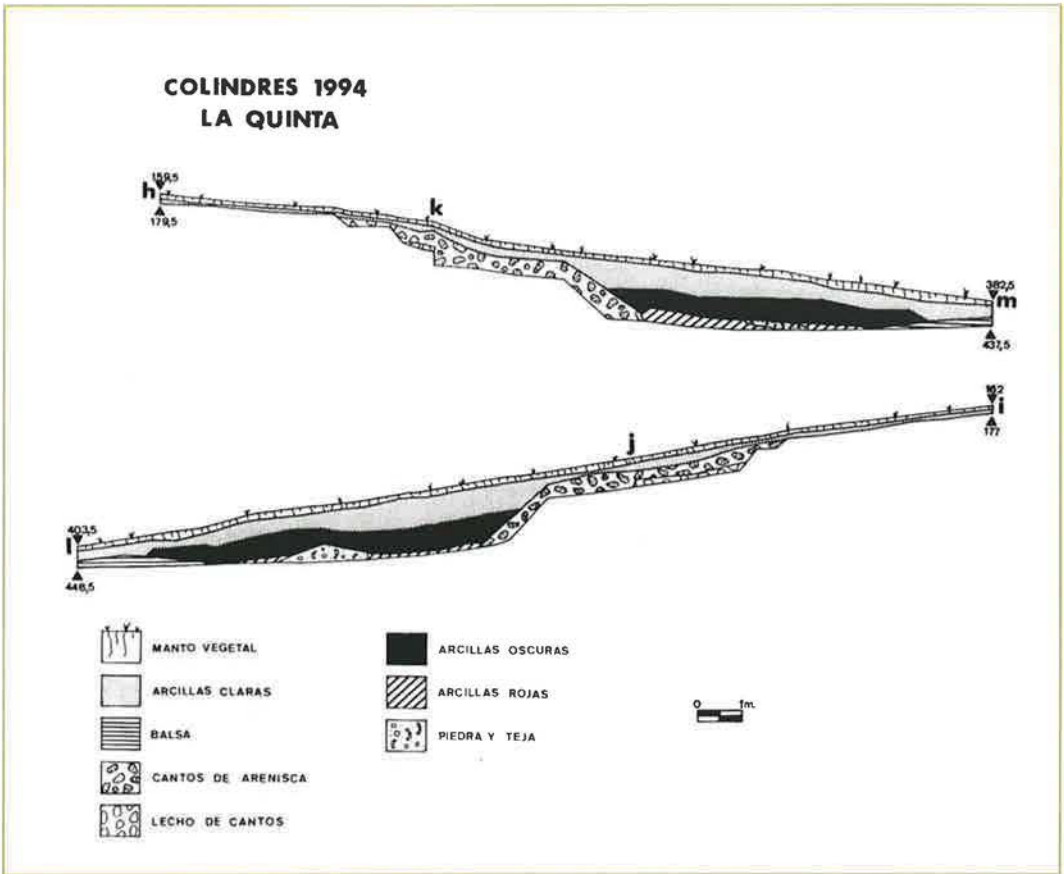


Fig. 39: Estratigrafías de la cata 2 (m-k) (i-j) y de la ampliación 2 de la cata 1 (k-h) (i-j). Dibujo: B. del Rincón.

4) Matriz arenosa con profusión de cantos rodados, entre 21'5 y 39 cm.

Hay que mencionar que aparecieron algunos fragmentos cerámicos, restos de tejas y dos fragmentos de clavos en el nivel 3 y de carbón en diferentes zonas de la cata.

Su suelo estaba formado por un lecho de cantos rodados en toda la extensión del sondeo, pero sin apenas desnivel; en su sector Sudeste, se rebajó dicho lecho hasta el nivel de balsa, observándose una diferencia de cota de 30 cm y comprobándose que la acumulación mantenía hiladas horizontales (Figs. 45 y 46).

¿Cómo podemos asociar estos datos a los de la prospección geofísica? Es evidente que la anomalía positiva E viene dada por la pro-

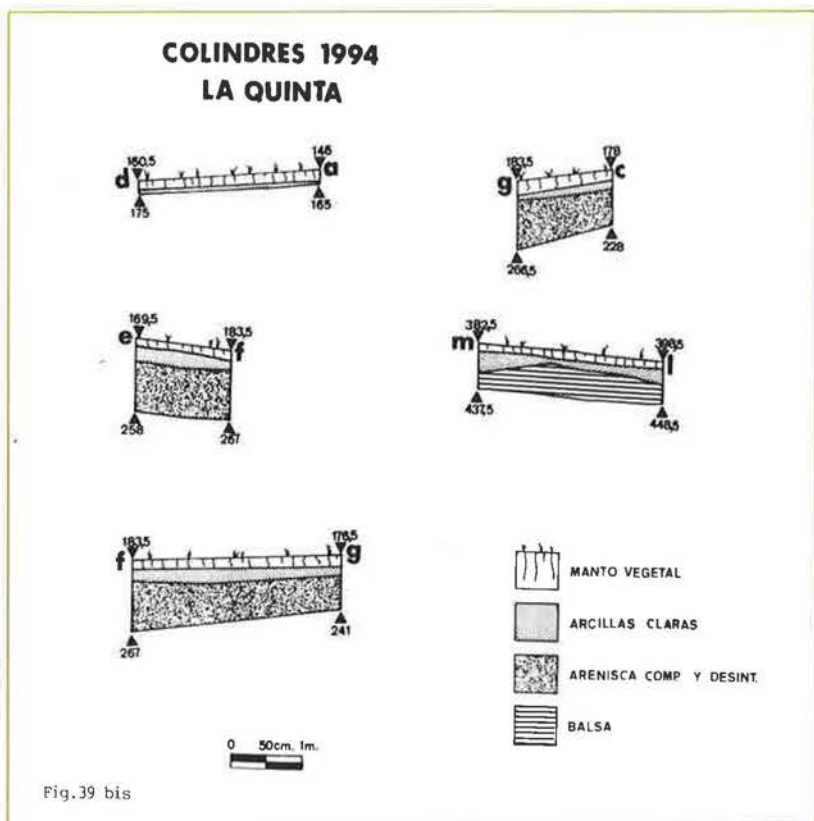


Fig. 39 bis: Estratigrafías de la cata 2 (m-l), cata 1 (d-a) (c-g) y la ampliación (f-e) (f-g). Dibujo: B. del Rincón.

ximidad del suelo de la estructura de cantos rodados y matriz de arenisca compacta y desintegrada de la cata 1, apenas a 19 cm de profundidad en algunas zonas, mientras que la anomalía negativa A está indicada por la mayor profundidad de la estructura, algo desmoronada en sus capas superiores en este sector, que encontramos a 88 cm, estando la zona intermedia de resistencia media indicada por su descenso, como se observa en los perfiles de la cata 1 (Fig. 33).

Las anomalías positivas D y C fueron localizadas, respectivamente, en la acumulación de cantos rodados con matriz arcillosa y fuerte pendiente, que se desarrolla a lo largo de entre 3'50 y 4'75 m, a una profundidad de hasta 75 cm, en la zona Norte de la cata 2, y en la alineación de cantos y tejas a una profundidad de 134 cm, a lo largo de entre 140 y 204 cm, en la zona Sur, quedando unas anomalías intermedias que se plasman en los niveles de arcillas claras, oscuras y rojas



Fig. 40: Detalle de la estratigrafía de la cata 2. Foto: M. Cisneros.

entre ambas estructuras y en las arcillas claras y balsa al Sur del dique de cantos y tejas (Figs. 37 y 42).

Por último, la anomalía positiva H indicaba el lecho de cantos rodados de la cata 3, mientras que la G fue motivada por una canalización oculta de época reciente, que se dejó durante el proceso de excavación como testigo.

4. LOS MATERIALES ARQUEOLÓGICOS Y SU INTERPRETACIÓN. (Anexo 3)

La excavación se caracterizó por la escasez del material arqueológico encontrado, que podemos clasificar en cerámicos, en general, y hierros; dentro de los primeros podemos distinguir entre recipientes cerámicos y tejas, dada la importancia que tiene el dique hallado en la cata 2, formado por cantos y tejas, y el resultado suministrado por el análisis de termoluminiscencia.

Los fragmentos de recipientes cerámicos son escasos y presentan el inconveniente de su tamaño y que en ninguno de ellos se observa decoración; en número sobresalen los vidriados, habiendo una exigua representación de lozas. La cerámica vidriada la encontramos largamente extendida y usada desde la Edad Media hasta nuestros días y los colores que se observan son asignables a la cerámica común de dicho tipo de la mayor parte de los centros productores, por lo que cabría pensar en una procedencia local. Dada su mayoritaria localización en la cata 2 y en el nivel 2.a, podríamos situarlas en un momento cronológico posterior al siglo XVII, ya que las tejas halladas en el nivel 3.b son de dicha época.

Se localizaron como elementos más relevantes: dos fragmentos vidriados de base, uno vidriado de asa, uno vidriado de botella en el nivel 2.a de la cata 2; un fragmento de borde de un plato de loza y otro de un asa en el nivel C de la cata 3 (Fig. 47).



Fig. 41: Detalle de la estratigrafía y de la acumulación de tejas y cantos de la cata 2. Foto: M. Cisneros.

Además de estos fragmentos se puede señalar la aparición de un fragmento de plato de loza en el nivel 1 de la primera ampliación de la cata 1 y un fragmento de recipiente barnizado en el nivel 2.

En la cata 2, en el nivel 2.a se hallaron, igualmente, cuatro fragmentos de cerámica vidriada y dos de loza y cuatro fragmentos de madera quemada.



Fig. 42: Detalle de la estratigrafía y de la acumulación de tejas y cantos de la cata 2. Foto: M. Cisneros.



Fig. 43: Detalle de la estratigrafía de la cata 3 y restos del camino de Riaño. Foto: M. Cisneros.

En la cata 3, en el nivel C, se encontraron un fragmento de cerámica vidriada y ocho de loza.

Todos estos fragmentos son posteriores a las estructuras del astillero, posiblemente, procedentes de rellenos del terreno, tratándose de cerámicas comunes.

Las tejas se localizaron preferentemente en el dique de cantos y tejas, que apareció en la zona Sur de la cata 2, que se había identificado en la prospección geofísica como anomalía positiva C. De los numerosos fragmentos que se hallaron en la excavación se seleccionaron un total de sesenta y cinco, que, posteriormente, se agruparon en cuatro tipos mediante diferenciación del color de la pasta, con objeto de proceder a su análisis por termoluminiscencia⁵⁶; no obstante, una vez efectuada esta clasificación y análisis se distinguió un quinto tipo, al que no se le sometió a intervención (Fig. 48). El tipo A tiene una pasta Cailleux M-40, el B Cailleux M-39, el C Cailleux M-67, el D Cailleux M-37, N-37 y N-35 y el E Cailleux M-45. Por tipos, del A se selec-

⁵⁶ El análisis de termoluminiscencia fue realizado en el Laboratorio de datación y radioquímica de la Universidad Autónoma de Madrid, como ya se ha comentado en la Introducción.

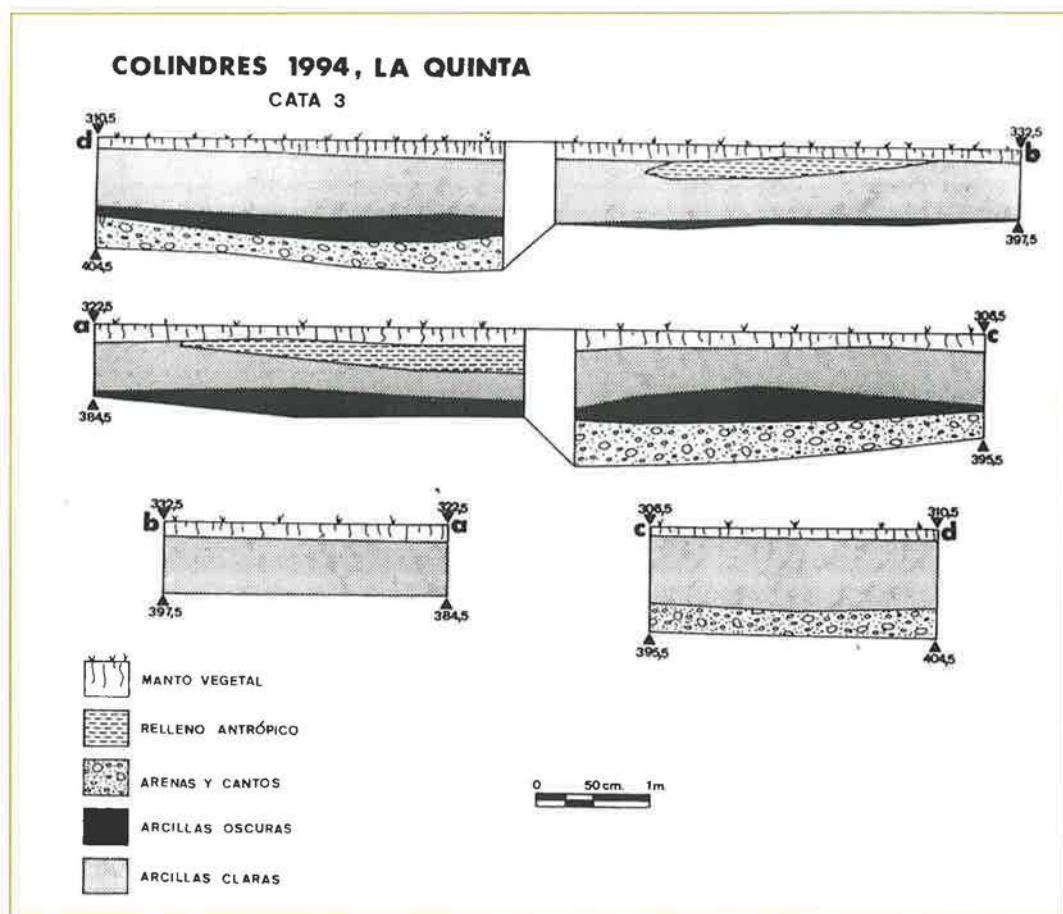


Fig. 44: Estratigrafías de cata 3. Dibujo: B. del Rincón.

cionaron doce elementos, del B veinticinco, del C seis, del D cinco y del E diecisiete (Anexo 3).

De todas formas, los resultados del análisis de termoluminiscencia han sido lo suficientemente concluyentes como para impedir pensar que ese quinto tipo los haría variar en sustancia. Las conclusiones indican que el último proceso de calentamiento enérgico de los tipos A, B, C y D tuvo lugar entre hace 352 y 418 años, lo que significa que el momento de fabricación de las tejas hay que situarlo entre finales del siglo XVI y mediados del XVII. En concreto el tipo A ha dado una fecha de 367 ± 32 , el tipo B de 352 ± 51 , el tipo C de 413 ± 38 y el tipo D de 418 ± 47 ; todas ellas B. P. A pesar de que esta datación afecta al

momento de cocción, puede deducirse de los resultados la existencia de dos acumulaciones: una, a finales del siglo XVI y otra, en la primera mitad del XVII.

Se localizaron cinco fragmentos de clavos de hierro: tres en la cata 2 nivel 3.b y dos en la cata 3 nivel C; asimismo, se hallaron cuatro elementos fabricados en dicho metal: una hoja de cuchillo, en el nivel 3b de la cata 2, dos fragmentos de alambre, uno de ellos enrollado, en el nivel 2 de la primera ampliación de la cata 1 y un perno, en el nivel 2 de la primera ampliación de la cata 1 (Figs. 49 y 50). En todos los casos el núcleo que se conserva de hierro es escaso, no siendo superior al 25%⁵⁷.

En un astillero debía haber gran cantidad de ferrallas y clavazón, no sólo para la construcción del buque, sino también para el aparejo

⁵⁷ La información procede del análisis al que fueron sometidos los hierros, con objeto de determinar su contenido de dicho metal, por parte del Departamento de Materiales de la Universidad de Cantabria. Dichas pruebas fueron efectuadas por Jesús Setién.

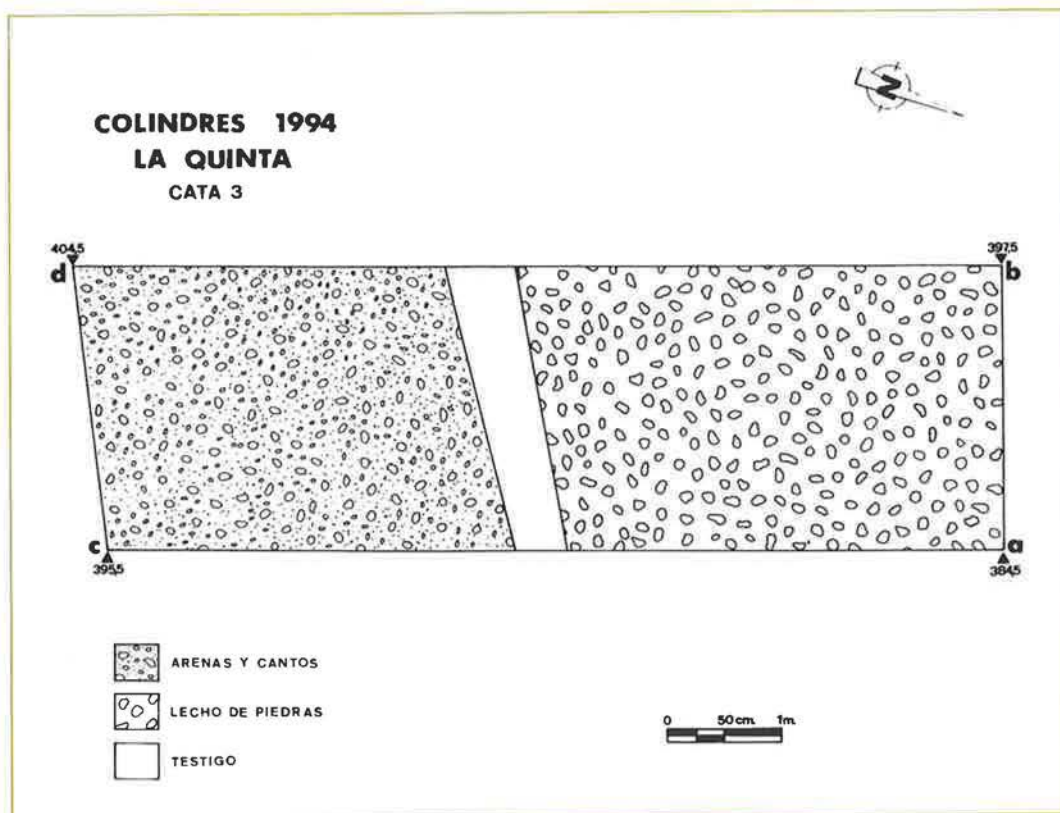


Fig. 45: Planimetría de la cata 3. Dibujo: B. del Rincón.

y elementos de la motonería y poleamen, teniendo constancia, como ya ha quedado referido con anterioridad, de que en el astillero de Colindres, a mediados del siglo XVII, existían fraguas para la fabricación y reparación de los objetos, herramientas e instrumentos de hierro, así como almacenes para el poleamen, entre otras instalaciones. Según J. A. Acedo, el hierro no debía ser agrio y era preferible el bronce⁵⁸.

Material similar al hallado en la excavación se ha identificado en barcos holandeses del siglo XVIII, en especial el *Hollandia*: clavos de hierro de cabeza ancha y un perno de cadena para hacer firmes las velas en los aparejos⁵⁹, si bien este último elemento en la excavación ha aparecido a escasa profundidad y para su interpretación hay que ser cautelosos.

⁵⁸ Acedo, J. A., 1978, 21.

⁵⁹ Gawronsky, J., Kist, B. y Stokvis-Van Boetzelaer, O., 1992, 104, 128-129 y 488-490.



Fig. 46: Detalle de la estratigrafía de la cata 3 y de su ampliación. Foto: M. Cisneros.

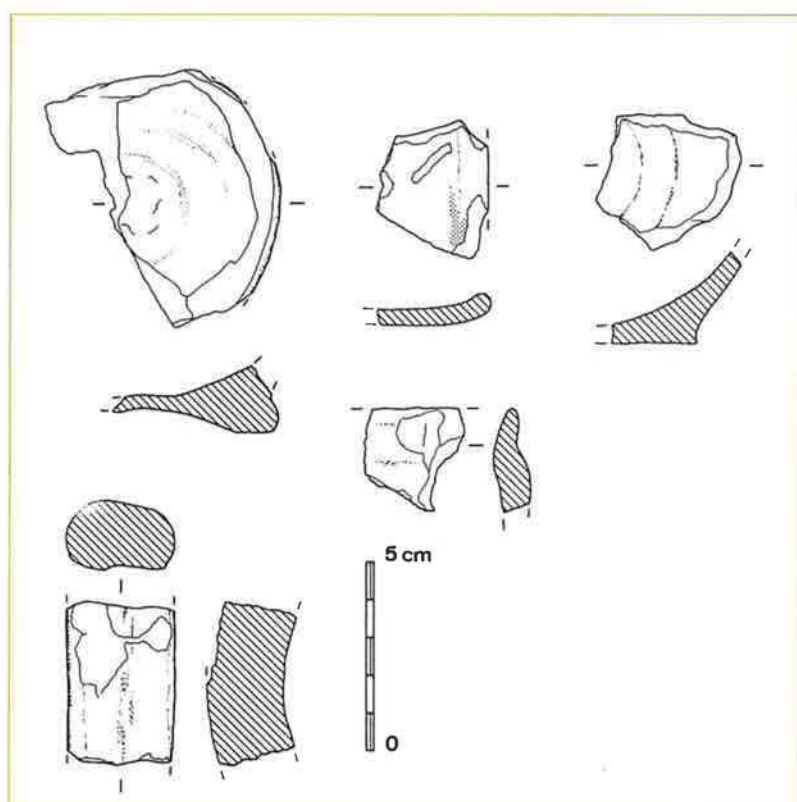


Fig. 47: Cerámicas vidriadas y lozas. Dibujo: L. Teira Mayolini.

5. LAS ESTRUCTURAS DEL ASTILLERO: HIPÓTESIS DE RECONSTRUCCIÓN

Dentro del amplio marco ya referido es en el que debemos interpretar los resultados de las tres catas efectuadas en la excavación del astillero de Colindres.

La fuerte inclinación que presentan los cantos rodados de la zona Norte de la cata 2 (Figs. 35 y 39), que descienden un metro, aproximadamente, en algo más de un metro de distancia, así como el alineamiento de cantos y tejas en la zona Sur, que se observa en los tres metros de anchura del sondeo, pero que por los resultados geofísicos podría suponersele una longitud de unos 25 m, con una anchura localizada de entre 140 y 204 cm y una altura de entre 20 y 40 cm (Figs. 31 y 39), junto al fondo de balsa entre ambos, que tiene una anchura de entre 2 y 3 m nos sitúa, claramente, ante un dique para el resguar-



Fig. 48: Tipos de tejas aparecidos en la acumulación de la cata 2. Foto: Montolar-Montori Fotografía.

do de tablones, cuya descripción, sin embargo, la conocemos para un astillero del siglo XVIII, con ocasión del juicio seguido contra Juan Fernández de Isla, sobre las inversiones realizadas en Guarnizo (Cantabria), mencionándose: "un dique para depósito, y resguardo del Tablonaje, cuya obra consiste en una línea de 664 pies de largo, cerrando por la parte del Mar con 844 Estacas de Roble de 10 pies de largo, ceñidas por las cabezas, y clavadas contra una Cinta... otro dique de 870, y las Escoras correspondientes, que distan cuatro pies unas de otras; cuyo espacio se halla terraplenado, como hasta media altura, para contener dentro del agua, y que aún en mareas bajas, tuviesen las Perchas el beneficio de estar en agua salada"⁶⁰. Además, la datación por termoluminiscencia de cuatro muestras de tejas, procedentes de este dique, permite saber que su fabricación se produjo a finales del siglo XVI y mediados del XVII o en la primera fecha, remodelándose en la

⁶⁰ Castanedo Galán, J. M., 1993, 76.

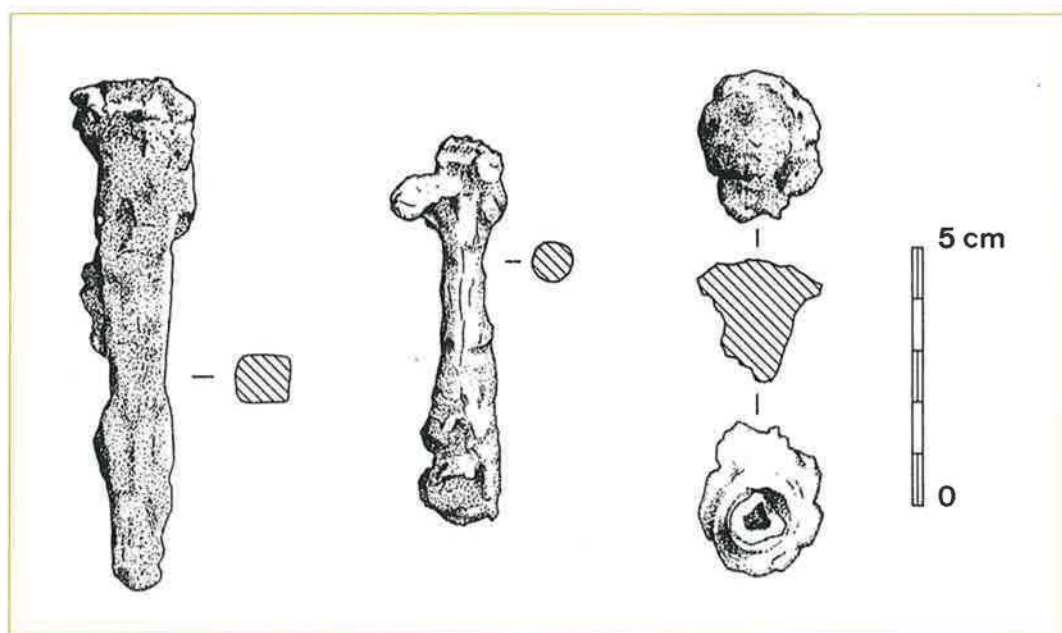


Fig. 49: Clavos. Dibujo: L. Teira Mayolini.

segunda; esto confirma la antigüedad de los restos y la localización de un parte del astillero, en concreto un dique que permitiría el paso del agua, con objeto de que en su espacio interior las maderas siguieran estando humedecidas hasta que fuera necesario secarlas para su utilización, pudiendo estar los tres clavos de hierro, localizados en el nivel 3b de esta cata, relacionados con la construcción del dique, según parece desprenderse de la descripción anterior.

Los restos de la cata 3, el lecho de cantos cuya horizontalidad hemos destacado y las capas que lo componen indican una intervención antrópica, basado en el empleo de unos cantos cuyo aporte se ha producido de forma natural, pero que han sido colocados cuidadosamente y, por tanto, alterados respecto a su situación general, igual que ocurrió en la zona Norte de la cata 2. Una superficie de estas características, próxima a la línea de la costa de la época cuya extensión, según los resultados de la prospección geofísica, podría llevarse hasta unos 22 ó 24 m de anchura por unos 13 de longitud, era útil para la colocación de maderas, como se observa en todos los astilleros descritos, que debían ser salvaguardadas del agua. Estos restos son, cronológicamente, anteriores a los del camino, que hemos podido identificar como el de Riaño (Fig. 43), ya que encontramos la refe-

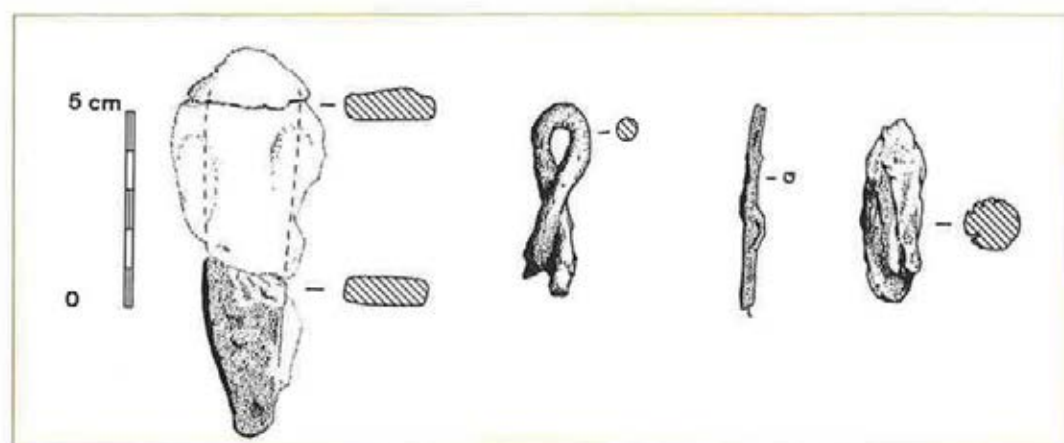


Fig. 50: Otros objetos de hierro. Dibujo: L. Teira Mayolín.

rencia como indicativa de la localización de la "henera del Astillero y Riaño" en dos fincas inscritas, con fecha de 1919 y 1950, en el Registro de la Propiedad de Laredo⁶¹. Además, en las proximidades de este vestigio se encuentra el actual camino de Riaño, que mantiene un trazado paralelo y exterior a la finca de La Quinta, por lo que es posible asociar ambos testimonios. Hay que destacar la unión de ambos topónimos, que nos indican que el de Astillero y el camino de Riaño han sufrido idéntico proceso para ocupar un terreno público. De ahí que no se puedan unir el astillero del siglo XVII y el camino, porque éste es posterior a aquél, como indican los restos y la documentación escrita.

Hay que destacar que se aconsejaba que las maderas estuvieran por lo menos un año secándose al sol y que el Marqués de la Ensenada indica, en carta dirigida al rey, que la madera recién cortada se pudre cuando se utiliza en los barcos, mientras que la de Burgos y del Norte de España, cuando estaba curada en agua salada duraba más que la empleada en Francia, Inglaterra y Holanda⁶². Lo que ratifica las interpretaciones arqueológicas dadas.

Además, las maderas más utilizadas eran el roble –para piezas largas curvas y rectas, como quilla, baos, codaste, palmejar o buzarda–, el nogal –para la roldana–, el haya –para remos y palos–, el pino de Flandes –para los mástiles–, el olmo y el fresno. Así, Escalante de Mendoza, en 1575, señala que la quilla debía ser de roble, muy dere-

⁶¹ Laredo. Registro de la Propiedad. Tomo 171, folio 119, finca 1048 y tomo 204, folio 249, finca 1529. Esta última es una segregación de la anterior.

⁶² Acedo, J. A., 1978, 20-21.

cha, a ser posible de una sola pieza y cortada en cuarto menguante, tras coger la hoja y el fruto, porque es cuando la madera tiene menos humedad. Francisco Díaz Pimienta, General del Mar y Superintendente de Fábricas y Plantíos, en 1688, consideraba que no se debía emplear el roble más que en la quilla, los pies de roda y el “tablado hasta la cinta en la medianía”⁶³. Algunas de estas maderas, como robles y nogales, existían en los bosques de Colindres y de los Concejos próximos, como ya hemos comentado, aunque desconocemos si éstos tenían iguales convenios para plantaciones como los conocidos en alguna zona del País Vasco, donde en 1547 se le otorgó uno a Juan de Zorroza de Larrabezúa para plantar 10.000 robles en los montes de San Roque⁶⁴.

El suelo de la cata 1, que podría extenderse a lo largo de entre 20 y 24 m por el Sur y unos 9 por el Norte, según los resultados de la prospección geofísica (Fig. 31), presenta una mayor dificultad en su interpretación, pero dada su orientación, compactación del lecho y proximidad a la línea de costa de la época podría tratarse de la zona donde se construyeron los barcos, que no irían sobre gradas, sino con apoyos laterales sobre una base en la que se asentaban la contraquilla y la quilla, todo ello de madera, como se desprende de la lectura de la obra de Gaztañeta⁶⁵. La ausencia de gradas es debida a que este sistema se introduce en España en el siglo XVIII a tenor de los documentos que poseemos⁶⁶; además, los constructores navales holandeses atribuyen a nuestro país, de los dos sistemas de construcción naval, el que no las conlleva. Sobre esa capa de cantos rodados debió colocarse arena para no dañar la quilla de la embarcación cuando ésta fuese arrastrada hasta el agua para procederse a su pertrechado y arbolado, que se efectuaba en Santoña.

De esta forma, las tres zonas excavadas en el paraje de La Quinta (Colindres, Cantabria) se hallaban próximas, de idéntica manera a lo que hemos descrito en otros astilleros, debiéndose suponer que la zona de la ría en la que se botaban las embarcaciones fuese lo suficientemente profunda como para facilitar esta tarea, aunque, en la actualidad, es difícil afirmar esto, porque este sector está cubierto por terrenos públicos –autovía del Cantábrico, carretera C-629– y fincas privadas, pero bien pudo estar aquí el Pozo de Colindres citado en una descripción efectuada el 18 de junio de 1690, referida a la Capitana Real y ya citada con anterioridad. En ese momento los problemas de navegación de los barcos por las perniciosas consecuencias que origina la “broma”, el escaso calado de las rías de Limpias y de Treto y la imposibilidad de que navíos cuyo casco fuera tan pesado

⁶³ Acedo, J. A., 1978, 20-21. Véase También, Fernández Izquierdo, F., 1989, 44.

⁶⁴ Acedo, J. A., 1978, 20, quien considera, además, que en 1788 en las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa “había bosques prácticamente inagotables de toda clase de maderas útiles a la marina como robles, castaños, fresnos, álamos, pinos y pinabetes”.

⁶⁵ Fernández González, F. y otros, 1992, t. I, 117-120.

⁶⁶ Sobre el proyecto y el inicio, hacia 1725, de tres diques de construcción naval en Santoña, Véase Palacio Ramos, R., 1996a.

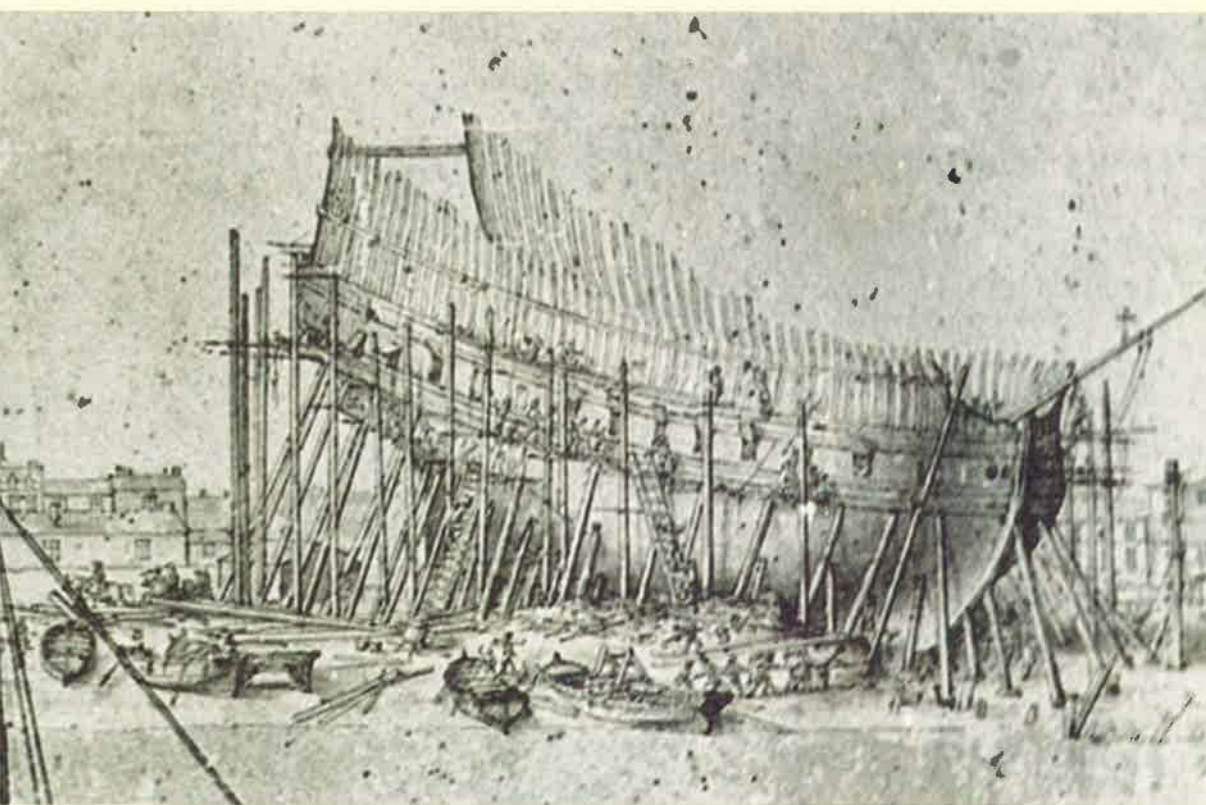
pasasen por la barra de Santoña han sido los motivos que se han aducido para explicar el abandono del astillero; de ellos, sólo el citado en segundo lugar se puede confirmar, ya que Diego de Zaldívar descarta el primero en carta mencionada anteriormente, y el tercero no tiene razón de ser, dada la existencia del astillero de Santoña en el primer cuarto del siglo XVIII, como se verá más adelante.

En resumen, conocemos por la arqueología una parte del astillero en la que se pudieron construir los barcos, existía un dique de resguardo para mantener húmedas las maderas y una superficie de cantos, que permitía tener secas maderas y herramientas. Además, por los documentos sabemos que a mediados del siglo XVII existían instalaciones para fraguas y almacenes donde se guardaba el poleamen y la tonelería, aunque aquéllas y éstos, posiblemente, nunca llegaron a ser permanentes. Todo ello nos sitúa ante unas estructuras que hacen posible una somera reconstrucción de lo que fue este astillero, en el que se construyeron y repararon galeones durante el siglo XVII.

CAPÍTULO 4

EL SISTEMA DEFENSIVO

R. Palacio Ramos



La dimensión marítima del imperio español se sustentó durante más de cien años en una unidad naval específica, el galeón, nacida de las experiencias derivadas de la gran expansión oceánica de comienzos del siglo XVI. El galeón se enseñoreó del mar durante toda esa centuria, y continuó construyéndose por parte de la Monarquía Hispánica durante todo el XVII, a pesar de que con el discurrir del tiempo se iba haciendo patente su inferioridad artillera y de navegabilidad respecto a los nuevos buques ingleses y franceses¹.

Pero, durante muchas décadas, un galeón del Rey fue una perfecta máquina de guerra temida por todas las potencias rivales. Paradójicamente, estas imponentes naves eran tremendamente vulnerables durante todo el proceso de su construcción, no sólo en tierra, sino ya a flote mientras se arbolaban y se ponían "*a son de mar*": aunque pudieran estar ya dotadas de algunas piezas artilleras, su falta de maniobrabilidad y las zonas de escaso calado en que se encontraban las convertían en fáciles blancos para destruir o, aún peor, debido a su carácter simbólico, apresar.

De ahí que veamos la defensa de los astilleros donde se fabricaban y apostaban como un elemento crucial e inherente a cualquier política naval. Sin embargo, hemos de tener muy presente el marco histórico en que nos encontramos: en el siglo XVII, España es una gran potencia, sí, pero en franco declive, con una crisis general que incluye la impotencia de la Corona para imponer sus deseos a los súbditos, con gravísimos problemas hacendísticos y un complejo panorama jurisdiccional².

La Bahía de Santoña podía constituir en aquella época una excelente base naval: astilleros de construcción y carenado, fondeadero de armadas, fábricas de pertrechos para buques y relativamente buenas comunicaciones terrestres constituían sus activos. Pero para conseguir este objetivo había que dotarla de un sistema defensivo integral que la convirtiera en una auténtica "caja fuerte", conjurando el peligro de desembarcos en la villa de Laredo y en la playa de Santoña (Berria), y haciendo inexpugnable la entrada al fondeadero interior mediante baterías con cañones adecuados en Santoña y El Puntal de Salvé (Fig. 51).

¹ Serrano Mangas, F., 1992, 15. Para las diferencias tipológicas entre los galeones de la plata y de armada, véase el mismo autor, 1990, 21-27 y 126.

² Se ofrece una visión general con especial atención a Cantabria en Palacio Ramos, R., inédito.

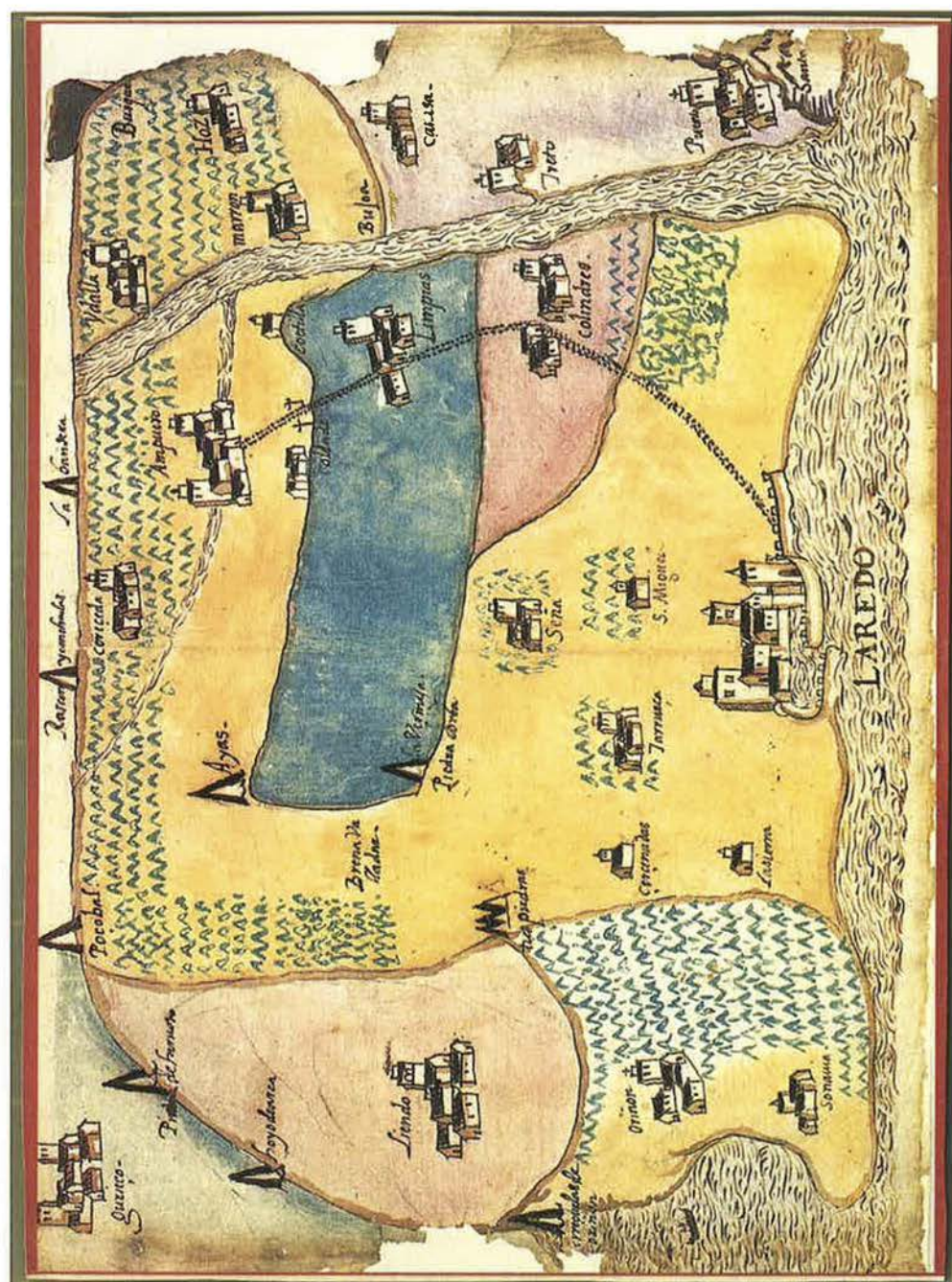


Fig. 51: Vista de la Bahía de Santoña y las localidades de Laredo, Santoña, Ampuero y otras, 1611 (Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Planos y Dibujos 226). Fuente: VV. AA., 1997.

El problema no es la construcción de las fortificaciones –cuyos gastos, de todos modos, se cargan entre los lugares circundantes–, sino su armamento y sobre todo su mantenimiento, es decir, el pago de los sueldos de soldados y artilleros. Es por esta causa que la historia de la defensa del astillero de Colindres, y de la Bahía de Santoña en general entre los siglos XVI y XVIII³, constituirá un cúmulo de sinsabores y falta de planificación, al que no es ajeno el sistema administrativo empleado para la construcción naval, el asiento, que al dejar en manos de un particular todo el entramado hace imposible el establecimiento de una articulación defensiva permanente.

1. LAS PRIMERAS ACCIONES DE FORTIFICACIÓN EN LA BAHÍA DE SANTOÑA

En el momento en que España comienza a cimentar su imperio, la Bahía de Santoña sólo poseía dos puntos fortificados de mínima entidad: Laredo y Treto. La villa pejina contaba con las *murallas del muelle y de la Puebla Vieja*, que se levantaron a lo largo de los siglos XIII y XIV⁴. En Treto se ubicaba la llamada *Torre del Condestable*, antigua estructura de dominio señorial que controlaba el acceso a las Rías de Rada y Limpias, de la que partían los barcos que unían la comarca con el fondeadero y excelente puerto natural de Santoña (Fig. 52).

Dicha torre era cuadrada, de 11,35 m de lado y con paredes de poco más de 1 m de espesor; tenía tres pisos, con una altura total aproximada de 11 m, y la puerta principal era ojival, con junta de dovelas en el vértice, y flanqueada por dos troneras. Aún se mantenía en pie en 1931⁵, pero más tarde se derribó, utilizándose los restos para la construcción de varias viviendas. Los trabajos de prospección llevados a cabo en 1994 en el área permitieron descubrir los vestigios de una hilera de sillares bien escuadrados que conformaban su cimiento y ubicarla de manera precisa.

A finales del siglo XVI, una serie de circunstancias aconsejó a Felipe II la construcción de un baluarte a la entrada de la Bahía de Santoña. Estas eran: la importancia de las actividades económicas desarrolladas en las márgenes del Asón, el gran número de construcciones navales para particulares, a menudo requisados por la corona, en los astilleros de Santoña, Laredo, Colindres y Limpias y la ascensión creciente de Laredo, capital administrativa y pujante centro comercial.

³ Para el siglo XVIII, Palacio Ramos, R., 1996 b, 173-177.

⁴ Muñoz Jiménez, J.M., 1993, 128.

⁵ Sojo y Lomba, F. de, 1931, II, 205.

Con este fin, la Corona desplazó a la zona a Jorge Palearo Fratin, *El Fratin*, quien en carta fechada el 15 de julio de 1582 informó a Felipe II de la imposibilidad de ejecución de las obras a causa de las disputas entre Santoña y Laredo sobre el lugar de erección del fuerte. Santoña tenía a su favor su estratégica posición, pero era pobre y con escasas influencias en la Corte; Laredo era uno de los principales enclaves del Corregimiento, y exigía que el fuerte se construyera en su suelo.

El Fratin se inclinó por Santoña "...*acausa que de alli hace el efeto que se pretende de desasosegar y no dejar surgir ningun Navio muy mejor desde alli que deningun otro puerto ni sitio; y defendera el Rio que es de alguna consideracion, y atiros largos de artilleria dara trabajo alos navios que quisiesen ofender ala villa de Laredo...*"⁶, al mismo tiempo opinaba que la obra debía limitarse a ser de "tierra y faxina" y no de "cal y cantos" y ello "para no gastar el tiempo y los dineros mal gastados". Sin embargo, y como un adelanto de lo que

⁶ Este documento, que se conserva en el AGS, GA, ha sido citado o transcrito por varios autores, como Sojo y Lomba, F. de, 1931, II, 228-229 y Churiaque de la Herrería, F. y Condado Maclera, E., 1992, 221-222.

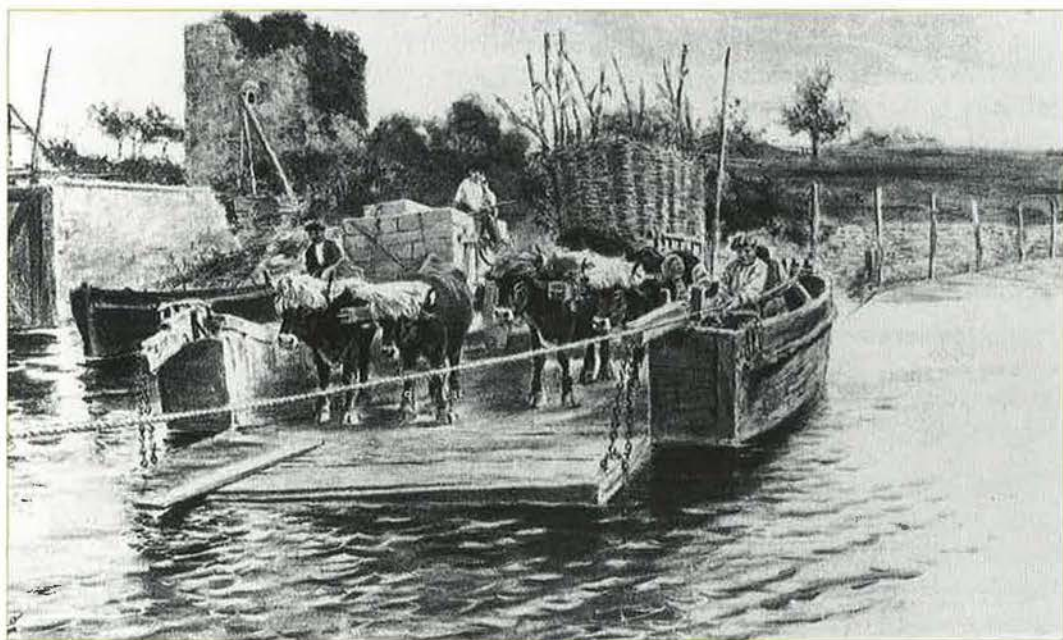


Fig. 52: La Torre de Treto en un grabado de Mariano Pedrero, según G. Menéndez Pidal, 1989, Foto: B. Riego.

será todo el siglo XVII, los intereses particulares primaron sobre el bien general, impidiendo de este modo un dispositivo defensivo eficaz en la Bahía.

Laredo se opuso, empleando todas sus relaciones ante el Consejo⁷, y consiguió su propósito. El reducto en Santoña se desechó y por contra se libraron 400 ducados para construir un fuerte en la peña de La Atalaya, que se llamó de La Rochela⁸, dominando el puerto de la villa. Entró en servicio el 6 de agosto de 1582⁹, aunque parece ser que no se levantó una estructura permanente, sino una simple explanada para dos cañones¹⁰. En 1585 el Corregidor envió un informe al Rey haciendo notar la ineficacia de las piezas, solicitando que se instalaran de mayor calibre, que se reconstruyera convenientemente la plataforma y que se levantara un cubierto para los dos artilleros que la servían¹¹. En 1592, Andrés de Saravia aparece como "Caporal" del fuerte¹².

Respecto a los muelles, Laredo hizo ese mismo año de 1585 un terraplén en su extremo, mirando hacia la Bahía, donde se colocaron cuatro piezas¹³.

2. EL COMIENZO DE LA ACTIVIDAD EN EL ASTILLERO

En 1619 se produce un hecho determinante para la evolución del sistema defensivo de la Bahía de Santoña, puesto que se da comienzo en Colindres a la construcción de galeones de alto bordo para la Armada de las Cuatro Villas, integrada en la Armada del Mar Océano, galeones que una vez botados pasaban a Santoña para ser arbolados y aprestados. Las riberas y las playas de Limpias, Ampuero, Laredo, Santoña o Cicero no podían acoger la construcción de grandes vasos, de más de 500 toneles, que precisaba la Corona para el desarrollo de su política en la fachada atlántica europea¹⁴.

Con el comienzo del siglo continuaron los esfuerzos locales por fortificarse: Santoña levantó el reducto de *San Martín* donde se emplazaba una ermita bajo esta advocación, frente a la punta de La Salvé, fuerte del que ya tenemos noticias en 1614, que constaba de una plataforma con cuatro piezas de hierro. Laredo tenía en 1619 en servicio el fuerte de La Rochela¹⁵. Más adelante levantó el castillo de *San Nicolás*.

Pedro Texeira describía el estado de defensa del puerto laredano en 1630: "En el principio de uno de los muelles y en el que mira a la

⁷ Hemos podido consultar en el AHPC, Laredo, dos documentos con los siguientes títulos: "Alogación de Laredo del castillo fortificado que se pretende hacer en la villa de Puerto-Santoña" (leg. 65, doc. 28) e "Informacion hecha por la villa de Laredo contra el fuerte que Santoña pretende hacer en el sitio de Las Carreñas" (leg. 67, doc. 15).

⁸ Basoa Ojeda, M., 1968, 251 y 287.

⁹ Bustamante Callejo, M., 1950, 32.

¹⁰ Martínez Guitián, L., 1942, 18.

¹¹ MNM, Col. Sanz Barutell, Art. 4º, leg. 789.

¹² Pérez Bustamante, J., 1952, 52.

¹³ Respuesta de fecha 29-IX-1585 del Corregidor Jerónimo de Santa Cruz a una Real Cédula, contenida en n. 9.

¹⁴ Sobre la Armada del Océano, véase Stradling, R., 1992.

¹⁵ Real Cédula dada en Belem, a 28-VII-1619, otorgando un servicio de millones por valor de 3.700 ducados para pagar los veinticinco sueldos de los funcionarios al servicio del Corregimiento, entre los que se encontraba el castellano del "castillo de la Rochela". Leguina, E., 1875, 120.

*entrada de la bahía, tiene echo una plataforma de tierra faxina donde tienen quatro piezas de artilleria de bronce y, aunque pueden ofender no viene a ser defensa bastante para la calidad de su puerto...*¹⁶.

El asiento firmado por Francisco de Quincoces con el Estado en 1638, que establecía la construcción en Colindres de cuatro galeones para la Armada del Mar Océano, promovió el interés real por aumentar las defensas de la Bahía, más tras el sitio de Fuenterrabía realizado por los franceses ese mismo año. La Torre de Treto se artilló; en Santoña se construyó en 1638 otro reducto en el sitio de *La Torrecilla*, que seguramente ya acogía antes una atalaya de vigilancia costera que controlaba el surgidero. Al no tener practicado acceso por la costa, sólo se podía acceder a la batería por la mar: se armó con seis cañones¹⁷.

Del estado de las defensas de Laredo da cuenta un documento fechado en 1639: *"...en el castillo de la Brochela antiguo, dos piezas de bronce; en la torre de la cárcel, otra; en los muelles, cuatro; y para plantar en la puerta de la villa y en un castillo que se habia fabricado en el Atalaya, llamado de San Nicolás; y à coste de la marina habia ocho piezas de fierro y una medio colubrina real, de calibre de trece libras y treinta y dos bozaduras, que se juzgaba que alcanzaba à Santonia, y que con ella, sólo, estaba defendida la entrada à cualquier enemigo"*¹⁸.

Pero la supuesta eficacia de las defensas erigidas quedó en entredicho de manera inmediata.

3. EL ASALTO FRANCÉS DE 1639 Y LA TAREA DE RECONSTRUCCIÓN

Las hostilidades entre Francia y España, en el marco de la Guerra de los Treinta Años, dieron comienzo en 1635. En esta faceta franco-española del conflicto, los resultados para nuestras armas fueron dispares, obteniéndose varias victorias parciales y sufriendose una gran derrota, la de Las Dunas, donde el 21 de octubre de 1639 Marteen Tromp destruyó toda una escuadra española al mando de Antonio de Oquendo.

En este período la costa cantábrica vivió en un estado de guerra permanente, puesto que su proximidad al país galo la convertía en

¹⁶ Casado Soto, J. L., 1980, 149.

¹⁷ Bustamante Callejo, M., 1949, 132.

¹⁸ "Lo que sucedio en la villa de Laredo y costa de España con la armada francesa, y el general Arzobispo de burdeos año de 1639", Biblioteca Nacional, Ms. II.72.101. El documento ha sido transcrito numerosas veces y de manera íntegra: Fernández Guerra, A., 1872, 116-130; Bravo y Tudela, A., 1986, 331-341, y Churiaque de la Herrería, F. y Condado Madera, E., 1992, 223-230. Nosotros hemos utilizado la obra de Bravo y Tudela, en su reimpresión facsímil, dado que su original fue publicado en Madrid, 1873.

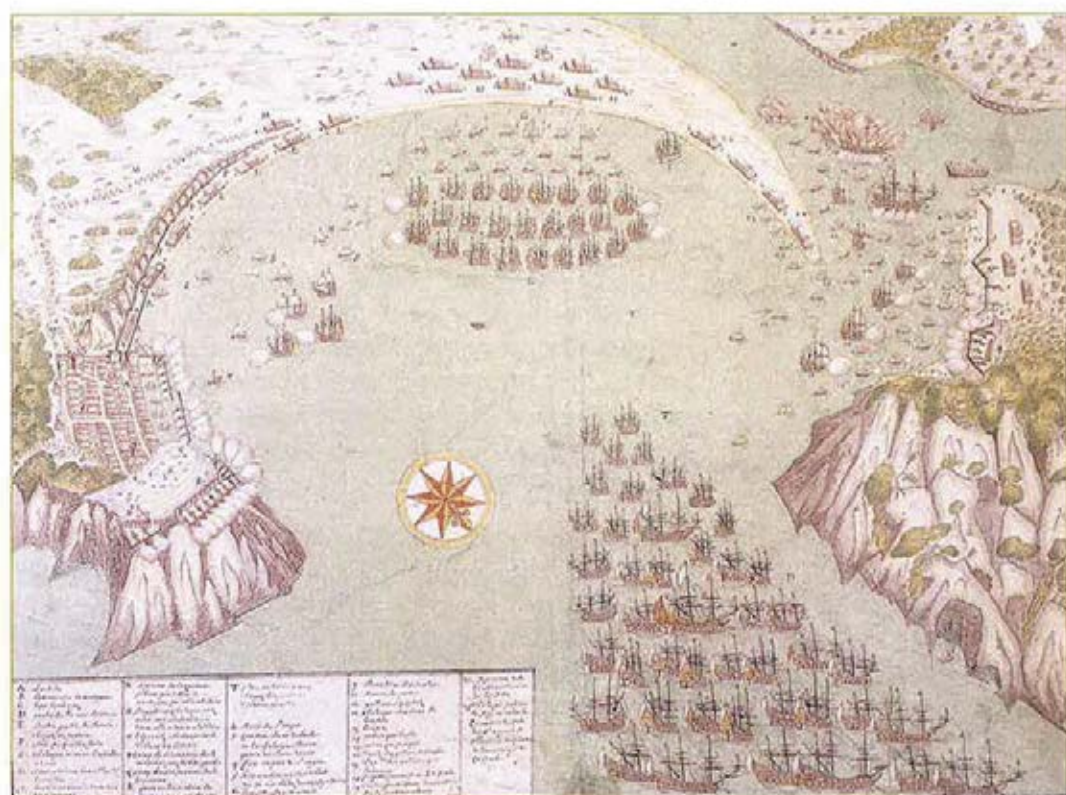


Fig. 53. Desarrollo del ataque de la Armée du Ponent a Laredo y Santoña. Fuente: A. Bonet Correa, 1991.

una pieza apetecible. Los ataques se produjeron por tierra –ataque y toma de Fuenterrabía y pasos fronterizos del Bidasoa– y por mar, sufriendose numerosos asaltos que tenían por objetivo saquear las prósperas poblaciones ribereñas, entorpecer la formación de armadas y destruir los astilleros donde se botaban los grandes galeones de la Corona.

La escuadra encargada de esta misión era la *Armée du Ponent*, a cuyo mando estaba Henri d'Escombleau de Sourdis, quien a su cargo de Almirante de Francia unía su condición de Arzobispo de Burdeos. La constituían cuarenta grandes unidades navales de más de 600 toneladas, sobresaliendo la nave almiranta *La Couronne*, grandioso galeón asombro de su época, de 1.000 toneladas, y el también navío real *Le Vaisseau du Roi*.

En esa época, las armadas hispanas para Flandes u otros escenarios europeos partían desde la rada de La Coruña. Como los galeones para esta Armada del Océano –constituida por Escuadras menores, como las de Guipúzcoa, Galicia o de las Cuatro Villas (Cantabria)– se botaban sobre todo en los astilleros de Pasajes (Guipúzcoa), Zorroza y Bermeo (Vizcaya) y Colindres (Cantabria), las naves recién construidas debían ir recalando en diferentes fondeaderos hasta el puerto gallego.

Precisamente, en esas fechas se estaba aprestando una de estas armadas al mando del almirante Lope de Hoces, a la que se iban a incorporar siete galeones recién construidos en la ría del Nervión, dos por Francisco de Quincoces y cinco por Martín de Arana, destinados todos ellos a la Escuadra de Galicia¹⁹. Además, en enero se habían puesto en el astillero de Colindres las quillas para cuatro galeones de un nuevo asiento firmado por el activo Quincoces²⁰.

La bien nutrida red de espías francesa alertó al Arzobispo de esta circunstancia, y su flota partió del puerto de Belle-Ile con el objetivo de apresar o destruir las naves. Sin embargo, para el día 10 de agosto tan sólo estaban surtas en la Bahía de Santoña la Almiranta, un magnífico buque de guerra de 1.000 toneladas, y otro galeón de 800; los cinco restantes habían pasado a Santander el 20 de julio en su rumbo a Galicia, y ante la presencia de la armada gala quedaron en su puerto hasta pasado el peligro²¹. Pero los otros dos galeones, salidos de Portugalete con precipitación por la falta que hacían a la Corona, estaban insuficientemente armados y tripulados: mientras que entre ambos sólo sumaban doscientos cincuenta hombres, la Almiranta necesitaba trescientos para su adecuado gobierno²².

El 14 de agosto de 1639, Sourdis hizo su aparición en la Bahía, al frente de su poderosa escuadra (Fig. 53). El Corregidor pidió ayuda a las jurisdicciones cercanas. Acudieron 700 hombres: a Laredo, los de Colindres, Limpías, Ampuero, Guriezo, Ruesga y Parayas; a Santoña, los de Siete Villas y Cesto. Dilataron con varias excusas su llegada los de Santander, Castro-Urdiales, valles de Soba y Mena, Medina, Villarcayo, etc.

No cabe duda de que uno de los principales objetivos del Arzobispo era cercenar el poderío naval español cortando la posibilidad de renovar y ampliar sus armadas. De ahí que fuera reconociendo la costa cantábrica oriental, sede de la mayoría de los astilleros de la Armada del Mar Océano.

Los franceses desembarcaron tropas en El Puntal sin ser inquietados excesivamente por los fuertes de Laredo debido a lo poco ade-

¹⁹ Los cinco de Martín de Arana se habían construido en Portugalete. AGS, GA, leg. 3174.

²⁰ Carta de Martolosi a Spinola fechada en Bilbao, a 3-I-1639. Las construcciones iban con mucho retraso, pues las quillas se deberían haber puesto treinta meses atrás, AGS, GA, leg. 3174.

²¹ Los galeones de Arana llegaron a Santander el 4 de julio para embarcar la artillería en El Sardinero, según señala un informe de la Junta de Armadas: AGS, GA, leg. 3174. San Vicente de la Barquera elevó con fecha 17 de agosto una protesta al Rey, ante la petición del ministro santanderino Fernando de la Cerda de cien marineros para terminar de tripularlos: AGS, GA, leg. 3172.

²² Escombleau de Sourdis. H. de, 1839, 119.

cuado de la artillería emplazada en ellos; ayudados por el fuego de sus navíos avanzaron hacia esa villa, divididos en tres columnas, dos de las cuales alcanzaron la eminencia que domina la población en su parte Este, llamada del “*Molino de Viento*” o de “*La Cruz del Hacha*” y accedieron por la Puerta de San Lorenzo. Laredo fue tomada a pesar de la feroz resistencia de sus defensores, que nada pudieron hacer por impedirlo y huyeron al monte²³.

En palabras de un testigo presencial, “*Quemaron el castillo de San Nicolás y el de la Rochela, las planadas de la artillería de los muelles; quitaron la cadena del bocal, los balcones y rejas; y se llevaron las piezas de bronce y tres de fierro; y las demás las dejaron caer à la mar*”²⁴.

A continuación, y tras realizar numerosos pillajes por la comarca, se dirigieron a Santoña, localidad que tomaron y destruyeron. Sin embargo, el objetivo principal de los franceses era la captura de los dos galeones reales. Con este fin lanzaron contra ellos numerosas chalupas armadas. Los españoles, viendo al fin que toda defensa era inútil, trataron de quemar las naves, pero sólo una ardió; la Almiranta fue apresada casi intacta y llevada a Burdeos, motivo de honra para Sourdis y de duelo para el monarca español Felipe III, que de este modo perdió dos barcos que le eran vitales para su política europea.

Por fin, intentaron remontar la Ría para destruir el astillero y adentrarse en las juntas de Cesto y Voto, pero fueron duramente contestados por la batería situada en la Torre de Treto y no pudieron cumplir su propósito. Los invasores permanecieron en Santoña hasta el día 27 de agosto, en que llevaron anclas y volvieron a su país.

Este ataque constituyó un auténtico desastre para la comarca debido a los grandes daños sufridos, la destrucción de edificios y barcos, las pérdidas humanas y las haciendas robadas. Sus habitantes tardaron mucho tiempo en reponerse del impacto psicológico, pero la Corona no comprendió entonces la importancia que tenía una planificación de las fortificaciones a realizar, no en función de la influencia de cada villa, sino de su situación estratégica. De cualquier modo, el Conde-Duque de Olivares tenía otros motivos de preocupación más serios: al desastre de la flota de Oquendo en Las Dunas, culmen de una pérdida global, en poco más de dos años, de cien buques de guerra y veinte mil hombres de mar²⁵, se vinieron a sumar un año más tarde las rebeliones de Portugal y Cataluña, que absorberán la casi totalidad de los esfuerzos militares de la Península.

²³ Bustamante Callejo, M., 1950, ofrece un pormenorizado relato de la invasión de Laredo, incluidos detalles y anécdotas que, debidamente contrastados, aparecerán próximamente publicados en un trabajo monográfico a cargo de R. Palacio Ramos y B. Brígido Gabiola.

²⁴ Bravo y Tudela, A., 1986, 339.

²⁵ Fernández González, F., 1991, 78.

La reconstrucción de las defensas arrasadas comenzó, sin embargo, pronto en Laredo, pues en mayo de 1640 se desplazó a esa villa Felipe Martínez de Chavarría, Maestre de Campo y Superintendente de la Gente de Guerra de las Cuatro Villas, quien dispuso la construcción de una trinchera de media legua de extensión que protegiera el dorso de la población, así como la fortificación del muelle. Para ello se levantaron terraplenes, estacadas y una plataforma con parapetos y una media luna con rastrillo cerca de la puerta principal, dotada cada una de dos piezas; en la playa, donde se construían barcos de pequeño porte, se levantaron parapetos de tierra para asentar siete cañones²⁶.

²⁶ Expediente relativo a estas obras de fortificación en AHPC, Laredo, leg. 54, doc. 4.

²⁷ AHPC, PN, leg. 1524. Escritura de Francisco del Rivero Arredondo.

En 1641, se adjudicó la obra de otras cinco explanadas para los muelles, que debían ejecutarse según unas rígidas directrices (Fig. 54): por ejemplo, las losas debían colocarse “...con dicha cayda ala mar y a lo largo cada hilada a nibel y todas muy juntas e yguales y a regla”²⁷;



Fig. 54: Proyecto de plataforma de artillería en el muelle de Laredo, 1641. AHPC, PN.

observamos que la medida en el lado que da a la mar es de 9 pies y 20 en el extremo distal, exactamente los mismos que da Sebastián Fernández de Medrano en su obra treinta y nueve años más tarde, en el primer caso, y sólo medio pie más en el segundo²⁸. La obra se adjudicó a Lucas de Ibáñez por 500 reales de vellón, obteniéndose los fondos gracias a las sisas sobre ciertos productos desembarcados en el puerto.

En 1644, con la continuación de las obras de reparación de los muelles, también se contempla la construcción de plataformas: *"Es condición para el dicho maestro o maestros en quien la dicha obra se remate que el parapeto y antipecho y troneras de piezas de artillería y mosquetería ayan de ser de piedra labrada y ladas concertadas, y los esconzes de lo mismo esgarrado lo que combiniere para el dicho efecto..."*²⁹.

La de los cincuenta fue una década especialmente azarosa para la costa cantábrica por el recrudecimiento de los enfrentamientos con los estados francés e inglés y ello se traslució en un reforzamiento del sistema defensivo de la Bahía de Santoña. De este modo, en 1651 se vio la necesidad de proteger los barcos que se estaban construyendo, los últimos del asiento de Quincoces de 1638, tan dañado por el ataque francés de 1639, levantándose una plataforma junto al flanco sur de la Torre de Treto, que se armó con cuatro cañones de hierro fabricados en Liérganes y servidos por seis artilleros³⁰.

El Corregidor de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, Asensio de Arriola, dispuso un sistema de vigilancia nocturno a cargo de las villas de Santoña y Laredo, mediante dos pinazas tripulada cada una por diez hombres armados; una de ellas recorría la distancia entre el fuerte de La Rochela y la Punta del Fraile, mientras la otra vigilaba desde ese punto hasta la entrada de la Ría³¹. A su vez, los lugares en dos leguas a la redonda aportaban hombres para la vigilancia desde las torres costeras. En junio de 1653, por ejemplo, los informes que preveían una incursión francesa obligaron al Corregidor Cristóbal de Rojas y Guzmán a proteger el galeón Santa Teresa que se aprestaba en Santoña ordenando *"poner cuerpo de guardia y centinela en las dichas villas (Laredo y Santoña) con toda la gente natural de ellas con sus armas y municiones listas y corrientes para el manejo"*³².

En 1655, Santoña no contaba otra defensa *"que un pequeno fuerte de Piedra quese començo quando el Arçobispo de burdeos estuvo en aquella costa y seesta sin acabar..."*³³. Pero otro asiento de tres galeones y *"...los avisos que se an recibido del disignio que françeses tienen*

²⁸ Fernández de Medrano, S., 1680, 45-46. Aunque en esta obra se refiere a una explanada de tablones, las medidas para las de piedra habían de ser lógicamente las mismas.

²⁹ AHPC, Laredo, leg. 48, doc. 19. La transcripción completa se encuentra en Vaquerizo Gil, M., 1987, 131-134.

³⁰ Según Real Cédula expedida en el Buen Retiro en 12-II-1651. Bustamante Callejo, M., 1953, 101.

³¹ Bustamante Callejo, M., 1953, 100.

³² AHPC, Laredo, leg. 16, doc. 7(4).

³³ Carta del Conde de Fuensaldaña al Corregidor de las Cuatro Villas. Bruselas, 8-V-1655; AGS, GA, leg. 2189.

contra las 4 villas yendo a desembarcar a santaña..." impulsaron al Rey a emitir Real Cédula para asegurar la correcta fortificación de la Bahía³⁴.

Santaña, como sabemos por la existencia de un Memorial dirigido al Rey, venía reclamando la terminación de la batería de San Martín, sugiriendo que habría que dotarla de *"media docena o una del jenero que pareciesse que podran ser delos que se fabrican en Lierganes, que son de buen metal, supuesto que de bronze no los ay..."*. Además de las ventajas que para la defensa de todo el fondeadero tendría esta ubicación, alegaban la posibilidad cierta de conjurar *"...el riesgo de venir quemar los galeones que en este puerto se fabrican por asenistas para V. Mag. como oy se hazen con efecto"*³⁵.

Juan de Urbina Eguluz montó en sus explanadas cuatro cañones³⁶, dando orden en junio de acudir a realizar diversas obras de campaña a los vecinos de la Merindad de Trasmiera provistos de *"balas, armas, azadas, hachas y ocejos"*. Estos se negaron a acudir, por lo que se dictó orden de prisión para sus alcaldes y procuradores³⁷. Al mismo tiempo, se decretó el alistamiento de todos los caballos y jacas del Bastón³⁸. Al continuar el estado de alarma, se reclamó la presencia en Laredo y Santaña de los vecinos del Corregimiento de Reinosa, que se excusaron de acudir; finalmente, enviaron noventa y siete, de un total de quinientos que se les demandaba³⁹. Un año después, todavía se reclamaba a la Junta de Parayas el dinero correspondiente por no haber acudido a la vigilancia y fortificación de Laredo⁴⁰.

Por estas fechas se levantó asimismo una precaria estructura en la *Punta de la Salvé* para cerrar la entrada a la canal, formada por estacas y tablones unidos con cal, *"...donde pusso algunas pieças y en menos de 10 meses todo lo desbiço el mar y bientos. Retirando la artilleria por estar debaxo de larena..."*⁴¹.

En 1656 se volvió a alertar al Corregimiento, esta vez contra un posible ataque inglés⁴². Se inició la construcción de un fuerte precisamente en el punto en el que los franceses se concentraron para tomar la villa en 1639, esto es, en el sitio llamado del "Molino de viento", que tomaría el nombre de *San Felipe y Santiago*. El fuerte, capaz para cien hombres y ocho cañones, ya estaba prácticamente concluido en 1658 y su costo se estimó en 16.000 ducados⁴³. Se empleó un total de 4.400 carros de piedra de mampostería y 2.200 fanegas de cal⁴⁴, para lo que se volvió a reclamar la ayuda de las jurisdicciones y la presencia de los vecinos de las comarcas situadas alrededor: valles de Liendo, Ruesga, Soba, Guriezo⁴⁵, villa de Cervera de Pisuer-

³⁴ Bruselas, 5-VI-1655. Por mandato del Rey, Alonso Pérez Cantarero, AGS, GA, leg. 2189.

³⁵ Es ésta la primera referencia documental que hemos hallado que hace mención expresa a la necesidad de fortificar la Bahía para asegurar la construcción de galeones para las armadas del Rey. AGS, GA, leg. 2189.

³⁶ Informe del Corregidor Vicente de Gonzaga a S.M. AGS, GA, leg. 2189.

³⁷ Santaña, 17-VI-1655. AHPC, Laredo, leg. 24, doc. 27(8).

³⁸ Laredo, 22-VI-1655. AHPC, Laredo, leg. 24, doc. 27 (7). Este documento, además de la orden, contiene la relación de las caballerías de la Junta de Siete Villas y los nombres de sus dueños.

³⁹ AHPC, Laredo, leg. 24, doc. 27 (13).

⁴⁰ AHPC, CEM, leg. 7, doc. 11.

⁴¹ Memorial de la villa del Puerto de Santaña a S.M. Sin fecha, pero a todas luces de 1655-1656. AGS, GA, leg. 2189.

⁴² Real Cédula de 10-I-1656 al Corregidor. AHPC, Laredo, leg. 93, doc. 37.

⁴³ AHPC, Laredo, leg. 27, doc. 8. Declaración de Francisco de Cachupín, que remató la obra.

⁴⁴ La noticia la ofrece Bustamante Callejo, M., 1950, 37.

⁴⁵ AHPC, Laredo, leg. 80, doc. 10. El documento incluye la relación, por barrios, de los vecinos del Valle que iban a acudir a las obras.

ga⁴⁶, etc. Ampuero protestó alegando los servicios anteriores, y exponiendo la penuria en que vivían producida por un incendio en 1650, varias lluvias torrenciales, etc. Sin embargo, manifestó que al ser Real Orden acudiría, pero *"violentamente"*. El Corregidor ordenó a los vecinos estar en el lugar de las obras *"con angarillas, barras de fierro, açadones, azadas y demas ynstrumentos necesarios para romper y prevenir los materiales con que se ha de hazer un fuerte Real en aquel paraxe, cuio trabajo influira en beneficio comun de toda esta tierra"*⁴⁷. Incluso Laredo pretendió que Santoña contribuyera en el repartimiento, oponiéndose ésta tercamente⁴⁸.

De nuevo encontramos una absoluta falta de previsión: una obra tan costosa no tenía como objetivo proteger la Bahía, sino la villa de Laredo, sede del Corregimiento. No hemos encontrado ningún documento posterior a 1658 que nos vuelva a mencionar esta fortificación, única en su género de la costa.

Los restos de este "castillo" (quizá sea ésta su denominación más acertada) aún estaban en pie hace cerca de veinticinco años, y M.

⁴⁶ Orden del Corregidor a la villa de Cervera y su tierra, para que envíe a Laredo cuarenta hombres, bueyes y carretas para la construcción del fuerte de San Lorenzo, y diligencias practicadas al respecto. Cervera ofreció pagar 6.000 reales para excusarse de acudir. Junio y julio de 1656. AHPC, Laredo, leg. 93, doc. 41.

⁴⁷ AHPC, Laredo, leg. 93, doc. 41.

⁴⁸ AHPC, Laredo, leg. 27, doc. 8.



Fig. 55: Estado actual del castillo del Molino de Viento. Foto: R. Palacio Ramos.



Fig. 56: La entrada a la Bahía de Santoña desde el castillo del Molino de Viento. Foto: R. Palacio Ramos.

Basoa Ojeda lo describía de esta manera: "...tenía tres baluartes y la plaza de armas enlosada, una cisterna, depósito de pólvora y una escalera para subir a la plaza de armas, estando dos de los baluartes terraplenados hasta dicha plaza donde se ponían los cañones"⁴⁹. Por desgracia, a finales de los sesenta se construyó, literalmente encima, una torre de apartamentos. Aunque modificadas, se conservan en su pie varios lienzos de murallas que conforman tres fuertes torres irregulares, de unos 7 m de altura y 12 m de perímetro (Figs. 55 y 56).

En 1662, el Corregidor Gabriel Díaz de la Fuente informó al Rey sobre lo desprotegida que estaba la Bahía de Santoña, proponiendo la reconstrucción de la batería del Puntal: según las medidas que había tomado, ésta debería de tener *"cincuenta pies de cortina francos en cuadro con cuatro baluartes iguales y veinticinco pies de alto y no mas respecto de que bara mas operacion la artilleria, de cimientos ha de tener un tablado los cuales sean de fundar sobre un encaxonado de vigas de haya por ser la parte arenal, y se allara agua a dos*

⁴⁹ Basoa Ojeda, M., 1968, 227.

pies...". Como medio de sufragar la obra, proponía que cada vecino que no pudiera asistir a su construcción pagara tres reales⁵⁰. Sin embargo, y a pesar de haber sido aprobada su construcción por el Consejo de Guerra en 1663, la misma se dilata hasta junio de 1667, en que se indica que sea el ingeniero Fernando Gronemberg quien vuelva a estudiar su diseño, pero éste no fue partidario de hacer el reducho por su alto coste⁵¹.

De todos modos, Laredo seguía realizando diversas obras, y así el Consistorio destinó en 1667 varias cantidades para la fabricación de cureñas y para el pago de la cal aportada por varios vecinos para la fortificación de la villa⁵².

4. LA DEFENSA DEL ASIENTO DE IRIARTE

El siguiente esfuerzo colectivo se produjo con motivo del asiento firmado originariamente con José López de Iriarte en 1675 (Fig. 57), que se prolongó hasta 1699 y que se traduciría tras múltiples avatares en la salida hacia Cádiz del bajel *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*, Capitana Real de la Armada del Mar Océano, en 1690, y de la Almiranta Real *Santísima Trinidad* y el galeón *San Francisco* en 1699.

La villa de Laredo acordó en 1678 montar un cubierto en el muelle para resguardo de la nueva artillería que se iba a emplazar, y reparar las dos garitas de vigilancia allí situadas⁵³.

Con el fin de proteger la zona de construcción de un posible ataque por tierra desde la zona trasmerana, el Almirante Nicolás de Gregorio, Superintendente de las Fábricas de Colindres, ordenó la construcción de una trinchera que unía la población de Treto con la Torre de igual nombre. La guardaban doscientos vecinos de las milicias de Limpías y Ampuero⁵⁴.

El ataque de 1639 había mostrado la importancia que para la protección de las fábricas tenía la plataforma de la Torre de Treto; de este modo, como custodia de la Capitana se armó con doce piezas, que se dismantelaron y trasladaron a Santoña en octubre de 1688, cuando el buque se bajó a dicha localidad para terminar de ser arbolado y aprestado⁵⁵.

⁵⁰ Laredo, 3-XII-1662. AGS, GA, leg. 2189.

⁵¹ Carta del Corregidor a S.M., de 6-IV-1667. AGS, GA, leg. 2189.

⁵² AHPC, CEM, leg. 12, doc. 4.

⁵³ AHPC, CEM, leg. 12, doc. 4. Sesión de fecha 4-II-1678.

⁵⁴ Bustamante Callejo, M., 1953, 116.

⁵⁵ AGS, GA, leg. 3773.

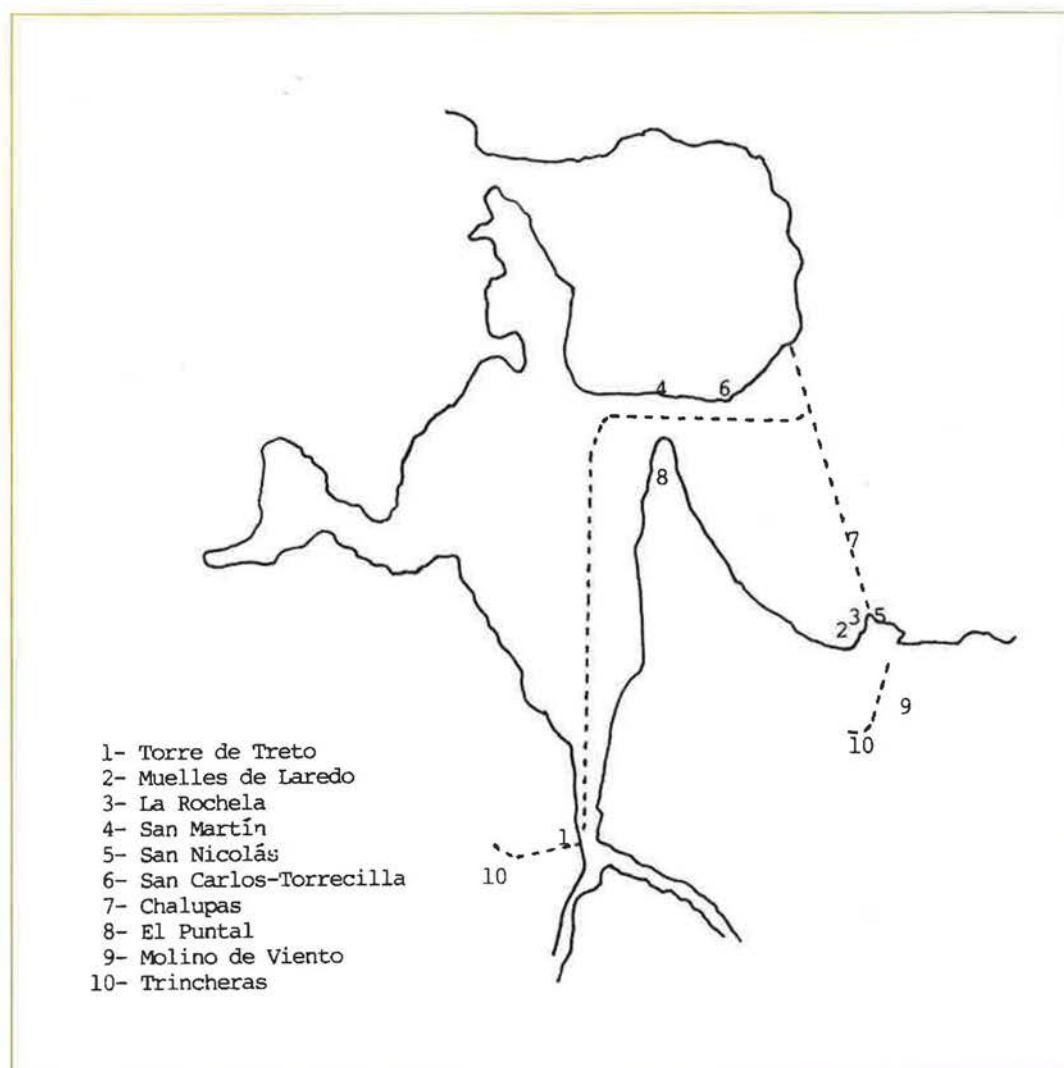


Fig. 57: Plano del sistema defensivo del astillero de Colindres en el siglo XVII, según R. Palacio Ramos.

El dispositivo defensivo, una vez que el galeón quedó fondeado junto a la ribera de Santoña, basculó hacia dos puntos concretos: la propia Santoña y El Puntal de Salvé.

Los santoñeses con su Alcalde Mayor al frente y alentados por la Corona para defender este nuevo contrato de construcción naval vital para el Estado, comenzaron la reconstrucción del reducto de San Mar-

tín. Por lo que tocaba a su artillería, el nuevo Superintendente del astillero, Diego de Zaldívar, se encargó de solicitar los cañones necesarios, encontrándose con una fría respuesta por parte del Capitán General de la Artillería de España que consideraba, admitiendo no conocer el "castillo", suficientes cuatro piezas de a 12 e igual número de a 6, y recordaba que a su cargo no iría su transporte desde Tijero a Santoña⁵⁶.

También en 1688 un particular, el licenciado Juan de Maeda y del Hoyo, propuso al Rey reconstruir a sus expensas el reducto de La Torrecilla, convirtiéndolo en un castillo de mampostería o piedra labrada que llamaría de San Miguel, dotado con diez cañones; del mismo modo, se comprometía a abrir un camino en la falda del monte para disponer de un acceso más adecuado. También ofrecía, si se le entregaba la madera necesaria, pagar el trabajo de confección de las cureñas, aunque los cañones y su munición deberían correr por cuenta de la Corona. A cambio, Maeda solicitaba una importante serie de privilegios, que mermaban drásticamente el poder del Concejo⁵⁷.

La villa reaccionó rápidamente ante tal pretensión, que de llevarse a efecto supondría una merma considerable de su autonomía. De este modo, presentó un Memorial al monarca Carlos II en el que solicitaba la no concesión del pedido y anunciaba que, *"...sin embargo de sus cortas fuerzas y crecidos empeños de censos que tienen contra sí, se alentó y acordó, para más resguardo y seguridad de la Capitana Real, que a fin de concluirse hasta ponerla capaz de navegar, se halla surta en el canal de dicha villa, hacer y fabricar a propias expensas de sus vecinos e naturales, un fuerte y un castillo, al sitio llamado sobre la Torrecilla"*⁵⁸.

Tampoco se privaron los portuenses de *"insinuar a S. M. el aborro que resulta de sueldos y pagas de artilleros; respecto de ella, cuidará de mantenerlos y la guarda competente, según lo pidiesen las ocasiones"*, aunque las piezas de artillería y sus pertrechos correspondientes los debería proporcionar la Real Hacienda.

Vistos los informes del Consejo de Guerra y del Corregidor, Carlos II decidió a favor de Santoña, que en su honor denominó al fuerte de *San Carlos*. El Alcalde y Teniente ostentaba el título de Castellano de éste y del de San Martín y la jurisdicción militar sobre los vecinos en tiempo de guerra, siendo el encargado de organizar la vigilancia y defensa.

En julio de 1690, con la Capitana Real ya pertrechada y ante el temor a alguna incursión de la armada francesa, se reforzaron sus

⁵⁶ Carta de 22-VI-1690, AGS, GA, leg. 3804.

⁵⁷ Bustamante Callejo, M., 1949, 132-133.

⁵⁸ Bruna, R., 1894, 23.

defensas con nuevos cañones de mayor alcance: *"Tres piezas de artillería de calibo de a 10 libras de valor de a 28 diámetros de largo cada una que son precisas para poder servir de alcance de todo el surjidor que ay parajes algo dilatados. Para estos 3 cañones y los nueve que tiene montados dicho castillo de San Carlos se necesitan de 12 encabalgamientos para los quales se consideran 200 codos de tablon de grueso de 4 en codo..."*⁵⁹. Seguramente no habría cubierto para el resguardo de las piezas, ya que vemos que es preciso reponer las cureñas.

El otro punto importante para la defensa sería cubierto mediante una Real Cédula, fechada el 9 de febrero de 1689, que instaba al Corregidor Vasco Vázquez de Coronado a construir un fortín en la punta de La Salvé para garantizar de manera plena la seguridad de la Capitana, *"obligando a los naturales del contorno a que lleven fajinas, tepes y lo demás necesario (...), y en esta forma servirá de defensa a los naturales y de utilidad a mi servicio para lo futuro donde podrá abrigarse y invernar una Armada de muchos navíos y de los que bajan a él para arbolarlos y tripularlos"*⁶⁰.

Siguiendo planos del ingeniero milanés Hércules Torrelli, el fortín se levantó sobre un asiento formado por sesenta tabloncillos de roble; tenía cuatro baluartes y montaba ocho cañones⁶¹. Todos los territorios cercanos –Laredo, Colindres, Limpías, Ampuero, Cereceda, Hoz de Marón, Adal, Cicero, Carasa, Secadura, Bárcena, Escalante y Argosños– hubieron de contribuir a la construcción de esta obra de campaña, que sin embargo tenía un cubierto para hombres y materiales. Se emplearon en ella 300 codos de tabla, 24 cabrios, 28 cuarterones, 12 postes, 4 tirantes, 4 vigas y 400 tepes⁶². (Anexo 4).

El fin del período de construcciones para el Estado en Colindres marcará un cambio en la concepción defensiva de la Bahía a lo largo del siglo XVIII, época en la que se irá afianzando un concepto de defensa más integral de la zona. La consecuencia más inmediata de este cese de la actividad de construcción naval será la pérdida de interés estratégico por parte de la Torre de Treto.

En resumen, el siglo XVII se cierra con el siguiente estado de las fortificaciones costeras en el entorno de la Bahía de Santoña: en Laredo identificamos la de la Rochela, con dos cañones de a 12 libras y uno de a 10, además de las plataformas de los muelles, que montaban un total de doce piezas en estado de utilidad, destacando el llamado *Castillo de San Jorge* con cinco cañones, mientras que el *Fuerte del Padre Eterno y Morenco* estaban fuera de servicio. Santoña tenía los castillos de San Martín y San Carlos, con nueve cañones cada uno, y

⁵⁹ Diego de Zaldivar, Conde de Saucedilla, al Marqués de Monreal. Carta de 16-VII-1690. AGS, GA, leg. 3804.

⁶⁰ AHPC, Laredo, leg. 100, doc. 8.

⁶¹ Estos detalles los ofrece Basoa Ojeda, M., 1968, 234(22).

⁶² AHPC, Laredo, leg. 101, doc. 7. Informe del Corregidor Andrés de Mises y Alvarado, de 28-I-1702.

un "fortin de la Rivera", plataforma emplazada en la playa que había protegido las labores de arbolado y apresto del asiento de Iriarte y que tenía seis piezas, "sin afustes y tillado rompido por ser de tablones"⁶³.

5. EPÍLOGO. LA DEFENSA DEL ASTILLERO DE SANTOÑA

La botadura del Santísima Trinidad en 1698 supuso en la práctica el fin de las construcciones en Colindres. Para esa fecha, los calados de la Ría habían disminuido de manera apreciable, como lo pone de manifiesto el naufragio del bajel Santa Brígida. En ese mismo año se afirma que "...en esta ría no entran navíos Mayores, ni menores...", prueba de la decadencia del tráfico marítimo a pequeña escala en el curso bajo del Asón⁶⁴.

Sin embargo, la construcción naval para el Estado no abandonó la Bahía. Tras la Guerra de Sucesión, Felipe V comenzó un ambicioso plan de recreación de una Marina de Guerra poderosa, plan en el que Gaztañeta ocupó un lugar preeminente. Se pretendió de este modo establecer un nuevo astillero –quizá, también un arsenal– en Santoña, a donde se trasladaron constructores tan importantes como Juan Pedro Boyer o Cipriano Austrán en 1718 con el fin de llevar a cabo la construcción de quince navíos. El proyecto fue abortado por un ataque anglo-francés en 1719, que destruyó totalmente los tres barcos que se estaban construyendo y todos los pertrechos⁶⁵.

Nos encontramos por lo tanto con un nuevo ataque a la Bahía de Santoña, con efectos tan destructivos para la construcción naval como el asalto de Sourdis de 1639. ¿Cuál era la situación de las defensas en 1719? Lo primero que se observa es el interés estatal por defender el astillero, con la presencia de 700 soldados del Regimiento de Cataluña en la zona⁶⁶, soldados que sin duda levantaron numerosas defensas de campaña. Sin embargo, las tropas enemigas desembarcaron en la playa de Berria, de espaldas a la población, y tomaron la villa sin casi oposición⁶⁷.

La decisión de seguir contando con el astillero de Santoña obligó a fortificar 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*⁶⁸.

⁶³ Carta del Corregidor a S.M. Laredo, 5-VIII-1700. AHPC, Laredo, leg. 36, doc. 26.

⁶⁴ Informe del Corregidor fechado en Laredo, a 2-III-1698. AGS, GA, leg. 3915.

⁶⁵ Desarrollo pormenorizado del tema del astillero de Santoña, barcos construidos, asientos firmados, personajes relevantes, etc., en Palacio Ramos R., 1996a.

⁶⁶ Bacallar y Sanna, V., 1957, 212, los llama "miqueletes catalanes".

⁶⁷ Descripción pormenorizada del asalto y transcripción de la fuente original francesa en Palacio Ramos, R., 1996a.

⁶⁸ Sojo y Lomba, F. de, 1931, II, 208.

Decíamos antes que la actividad del astillero de Colindres concluyó en 1698, pero no podemos pasar por alto el dato ofrecido por el equipo que estudió el *Arte de Fabricar Reales* de Gaztañeta⁶⁹, quien alude a un proyecto, de 1722, de construcción de dos navíos de 80 cañones en los astilleros de Colindres y Pontejos⁷⁰, dato que desgraciadamente nos ha sido imposible contrastar.

En 1725, un nuevo intento de construcción naval en Santoña se saldó con la botadura de dos navíos, uno de ellos el de 70 cañones *Reina*; una reordenación administrativa originó el abandono de Santoña a favor de Guarnizo, donde se terminó la obra muerta y se apresó el *Santa Isabel*, de 60 cañones, en 1727⁷¹. No parece que la barra fuera un obstáculo insalvable para que estos navíos se hicieran a la mar, aun siendo su desplazamiento muy considerable.

Un hecho que creemos apoya la teoría del abandono del astillero de Santoña debido exclusivamente 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...*"⁷².

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 Dueso⁷³. 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 podría pensar ninguna potencia en destruirlo con la ventaja de poderlo guardar con corto numero de tropa contra la fuerza de un ejercito"⁷⁴.

A partir de esta fecha, la Bahía de Santoña continuó ocupando un papel destacado como fondeadero y lugar estratégico, pero en líneas generales el centro de gravedad de la región en cuestiones marítimas se trasladó a Santander. Prueba de ello es que en 1731, ya sólo estaban en servicio los fuertes santoñeses de San Martín, con tres cañones montados, y de San Carlos, con nueve piezas⁷⁵. El siglo XVIII marca un cambio trascendental en la concepción defensiva, que eclosionará en el XIX con la creación en la península de Santoña de una Plaza Fuerte de primera magnitud.

⁶⁹ Fernández González, F. y otros, 1992, 5.

⁷⁰ Acerca de la posibilidad de la existencia en el siglo XVIII de un astillero, dependiente del de Guarnizo, en Pontejos, véase lo apuntado en Palacio Ramos, R., inédito.

⁷¹ Ver n. 65.

⁷² *Descripcion de la Villa, Ria y Puerto de Santoña y relacion de las baterias que hay actualmente en su costa y la de la Villa de Laredo...*, Informe fechado en Santander, a 14-IX-1726. SHM, CG, Sección A, Grupo III, Subgrupo I, Sig. 3-4-7-1.

⁷³ Carta de Isidoro de Verboom al Marqués de Castelar. Santander, 10-XI-1726. AGS, GM, leg. 3536.

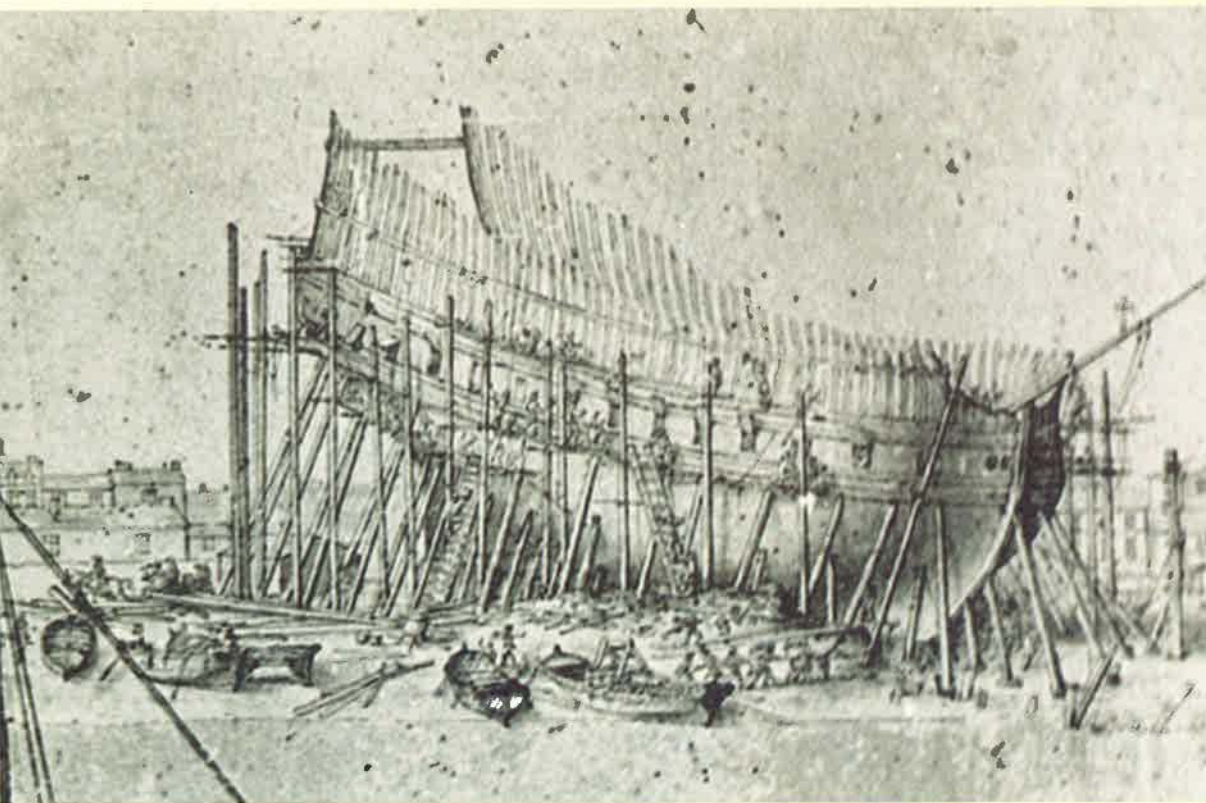
⁷⁴ SHM, CG, Sección A, Grupo III, Subgrupo I, Sig. 3-4-7-33.

⁷⁵ Orden de José Patiño para que la artillería de hierro de las Cuatro Villas sea puesta a disposición de José del Campillo. AHPC, Laredo, leg. 27, doc. 15(2).

CAPÍTULO 5

CONSIDERACIONES FINALES

M. Cisneros Cunchillos y R. Palacio Ramos



No es este estudio una obra cerrada, definitiva, sino que es el resultado de las líneas de investigación abiertas y surgidas a partir del objetivo principal del Proyecto “El Astillero de Colindres: recuperación arqueológica y documental de su actividad”: el vaciado de diversos archivos y el sistemático trabajo de campo con el fin de conseguir una documentación que permitiese avanzar en el estado de los conocimientos del astillero que podíamos considerar, hasta la fecha, escasos.

Por tradición, se ha aceptado que se construyeron en el astillero de Colindres treinta y dos buques para el Estado entre 1618 y 1699, momento en el que las instalaciones fueron trasladadas a Guarnizo, debido a los problemas que planteaba la botadura de los galeones en la Ría de Limpias y su posterior traslado a Santoña para ser arbolados. Igualmente, se ha considerado que su ubicación se hallaba en las proximidades del Puente de Treto, en una zona de marismas, conocido como el “Astillero”.

En la actualidad, podemos asegurar que su actividad abarcó de 1619 a 1699, momento en el que se abandona, trasladándose la construcción naval a Santoña, donde dichas tareas navales comenzaron antes del resurgimiento de Guarnizo en el siglo XVIII y se desarrollaron hasta 1727, fecha en la que todos los grandes navíos se pasaron a construir en este segundo astillero. Asimismo, se debe destacar la gran diversidad y complejidad de las actividades desarrolladas en el astillero, haciéndose hincapié en las construcciones para la Armada del Mar Océano, quizá las más relevantes para el lector en general, ya que a esta formación pertenecía la Capitana Real *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*, pero aún quedan por sacar a la luz prácticamente todos los asientos para la Carrera de Indias, y los barcos para particulares. De la misma forma, el entramado ligado a toda esta actividad era geográficamente muy vasto, extendiéndose por todo el curso del Asón y la propia Bahía; no olvidemos que una parte crucial, el arbolado y apresto de las embarcaciones, se realizaba en Santoña.

La Bahía de Santoña, como otras de la mitad oriental del Mar Cantábrico, constituía un puerto habitual de arribada y aprovisionamiento de la Armada del Océano, no siendo infrecuentes las llegadas de esta formación naval con el fin de pertrecharse y reparar embarcaciones en Colindres, Santoña o Laredo.

El abandono del astillero no se debió tanto al problema de la barra de Santoña, ya que en el XVIII se botaron y salieron por ella

navíos de guerra, como a la colmatación y consiguiente reducción de calado de la rías de Limpias y de Treto.

Su ubicación se ha localizado mediante la unión de varias vías de trabajo:

a) La cartografía de época y moderna, que ha permitido restituir la línea de la costa en el siglo XVII.

b) El conocimiento de las obras de ingeniería realizadas en la zona de marisma, entre finales del siglo XV y principios del XVII, con objeto de hacerlas transitables facilitando la continuación de los caminos y calzadas, que surcaban el municipio hacia el Sur y de Este a Oeste, algunas de las cuales implicaban la construcción de diques.

c) La toponimia y la etnografía que nos indican la existencia de una zona denominada popularmente "astillero", a unos 200 m aguas arriba del Puente de Treto y donde quedan restos de madera, que se han interpretado como del puente por el que se accedía al astillero o pertenecientes a un barco de época, cuando en realidad se tratan de vestigios atribuibles a una embarcación moderna.

d) Los trabajos arqueológicos, que permitieron un conocimiento del terreno y su topografía, y que junto a las tres vías anteriores, llevó a aislar una zona en el paraje de La Quinta, que reunía unas características que le hacían potencialmente de interés: suaves pendientes, orientación Este-Oeste, cercana a la costa del siglo XVII, pero al resguardo de las crecidas, vientos, temporales y ataques por mar. En este paraje la prospección geofísica individualizó, mediante prospección geoelectrica aplicada a 3.400 m², dos anomalías negativas y seis positivas, que presentaban todas ellas formas regularizables, algunas de las cuales podían ser atribuidas a una acción antrópica. Ello motivó que se plantearan tres catas, que comprendían todas las anomalías, con objeto de conocer sus características y peculiaridades a través de una excavación arqueológica.

Esta permitió no sólo localizar e identificar las anomalías señaladas, sino también diversas estructuras, que se asocian a diferentes sectores y funciones de un astillero, según se desprende de los estudios y de la iconografía existente sobre complejos navales:

a) Un dique de cantos y tejas, fechadas por análisis de termoluminiscencia en finales del siglo XVI y mediados del XVII, a una profundidad de entre 128 y 134 cm, con una longitud de 3 m, una anchura de entre 140 y 204 cm y un espesor de 20 a 40 cm, que individualiza una zona de unos 3 m, cuyo fondo lo constituye el nivel de balsa y su cierre viene indicado por una caída brusca de cantos rodados. Esta estructura, que por los resultados geofísicos se le podría suponer una

longitud de unos 25 m, se puede identificar con los diques que existían en los astilleros para mantener las maderas húmedas, en contacto con el agua, la cual podía entrar y salir con ocasión de las pleamares y bajamares, pero que impedía idéntico movimiento para las maderas.

b) Un lecho de cantos rodados y arenisca compacta y desintegrada de 11 mts. de longitud por 2,5 m de anchura, que podría extenderse hasta unos 20 ó 24 m por unos 9 m, con un suave desnivel hacia el Sudeste, que por sus características y ubicación se puede asociar a la zona donde se construían los barcos, dada además la resistencia del suelo. Este lugar donde se ponían las quillas, el astillero de Falgote, era una lengua de tierra firme rodeada por las aguas de la Ría, con calado suficiente para efectuar las botaduras, "el pozo". Una vez construido el casco, éste era botado y llevado a Santoña para su terminación. La construcción y botadura de los vasos se efectuaba sin la existencia de gradas al uso en el XVIII, y constatadas por primera vez en Santoña sobre 1725.

c) Un lecho de cantos rodados de 13 m de longitud por 3 m de anchura, que podría extenderse hasta 13 m por 22 ó 24 m, sin apenas desnivel y que estaba formado por hiladas de cantos prácticamente horizontales, que indican una acción antrópica en cuanto a la colocación de la materia prima, cuya finalidad hay que buscarla en aislar una zona para la instalación de las maderas y de las herramientas, que debían permanecer secas y en óptimo estado de conservación para su uso. En esta zona se hallaron restos de un camino antiguo, que se ha podido identificar como el de Riaño, que en la actualidad pasa por las proximidades y que, en documentos de este siglo, aparece mencionado junto al astillero, que en esta época se encontraba ya desplazado hacia la ría, puesto que tras su abandono la construcción naval residual se estableció a orillas de aquélla, la cual ha ido perdiendo terreno debido a la acción humana.

La excavación proporcionó, además de las tejas, material cerámico, fundamentalmente, fragmentos de vasos vidriados de color miel y de lozas, que pueden fecharse en momentos posteriores al abandono del astillero, finales de época moderna, y que habrían sido fabricados por alfares locales, y hierros, en concreto diversos clavos de diferente tamaño, dos alambres, una hoja de cuchillo y un perno; todos estos elementos metálicos han sido ampliamente utilizados en la construcción naval, conociendo su tipología a partir de los estudios realizados sobre barcos holandeses del siglo XVIII. Además, los clavos pudieron pertenecer al entramado constructivo del dique, según se desprende de algunas de las descripciones conocidas de este tipo de estructuras.

Todo ello indica que en esta zona se ubicó una parte del complejo de construcción naval, que a mediados del siglo XVII constaba,

según los documentos, de instalaciones para fraguas y almacenes donde se guardaba el poleamen y la tonelería. No obstante, el astillero no poseyó estructuras permanentes en su suelo, ni siquiera cuando las construcciones de la Capitana, la Almiranta y el *San Francisco* se realizaron por administración y no por asiento.

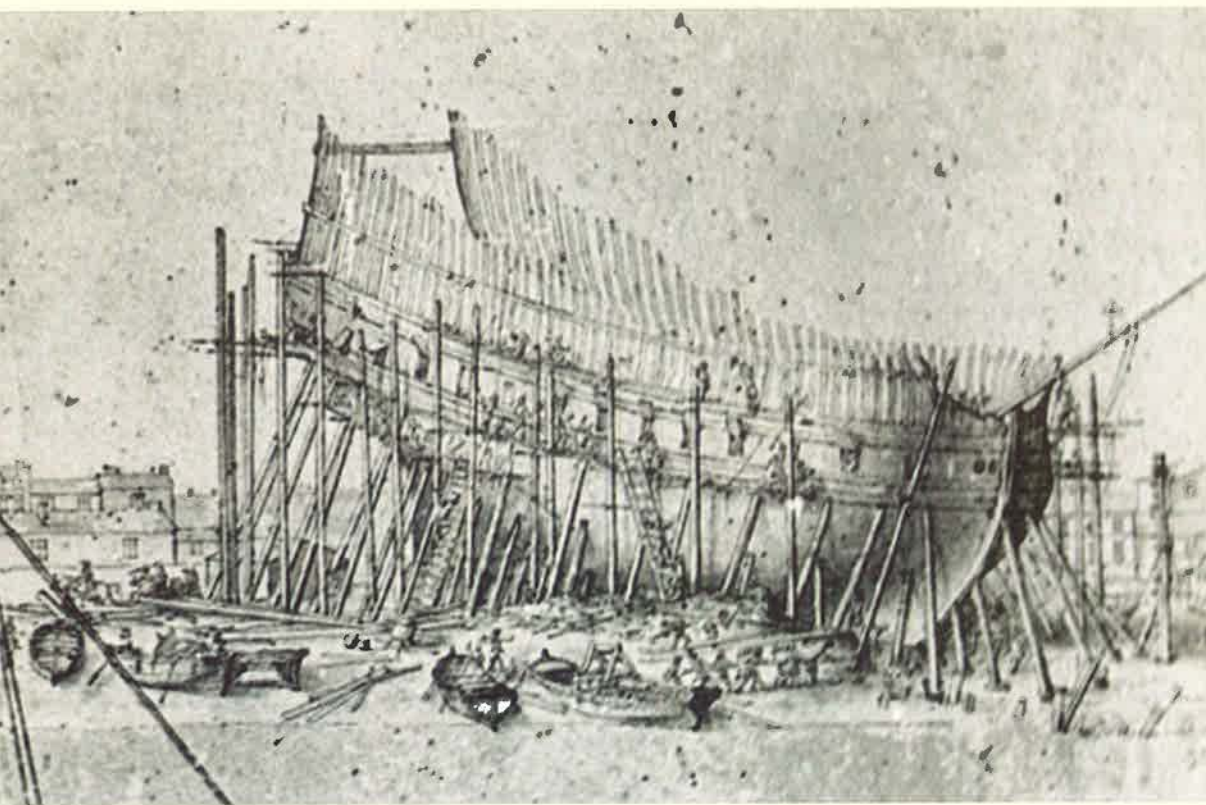
La gran actividad del astillero pudo provocar la elección de otro enclave, La Magdalena, cercano al lugar desde donde partía la embarcación que unía Colindres con Treto, para botar galeones cuando el principal estaba ocupado. Podría encontrarse en este dualismo la tradicional confusión de ubicar en este enclave el astillero de Falgote. Los indicios hallados apuntan a que en esta segunda zona de construcción naval predominaron las construcciones para la Carrera de Indias.

El estudio del sistema defensivo de las poblaciones de la zona y del propio astillero resulta de gran importancia para descubrir, por un lado, el papel que las comunidades y entes locales asumían en estas obras de interés general, y por otro lado, para calibrar la aplicación de los planes de defensa integral de la Bahía proyectados por el Consejo de Guerra, que como hemos visto en el siglo XVII sólo se llevan a la práctica con la asunción por parte del Estado de la construcción de los últimos tres galeones en el astillero.

Esta infraestructura defensiva no estuvo a la altura necesaria; las plataformas para artillería eran levantadas no donde eran más precisas, sino donde los intereses coyunturales, políticos y económicos, dictaban. Las defensas permanentes se centraron en la Torre de Treto –localizada durante los trabajos de prospección y en la que se puede advertir una hilera de sillares–, en Santoña –castillos de San Martín y de San Carlos– y en Laredo –fuertes de San Nicolás y de la Rochela y castillo del Molino de Viento, destruido hace una treintena de años para edificar una torre de apartamentos–, habiéndose levantado además numerosas obras de campaña de efímera existencia.

Todo ello permite avanzar, cuantitativa y cualitativamente, en el conocimiento de este astillero del siglo XVII donde se construyeron y repararon galeones para los Austrias Menores y que está unido a la Capitana Real de la Armada del Mar Océano Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas. No obstante, y como ya se ha mencionado, quedan abiertas líneas de trabajo y cuestiones, algunas citadas, otras intuitas en este estudio, que sólo la investigación futura podrá ir cerrando, a la vez que abra otras nuevas, en un proceso metodológico para el que este Proyecto espera haber sentado las bases.

ANEXOS



ANEXO 1

INFORMACIÓN SOBRE EL ESTADO DE LA FÁBRICA DE LOS GALEONES ASENTADOS CON PEDRO GONZÁLEZ DE AGÜERO EN MAYO DE 1671

Fuente: AHPC, Laredo, leg. 68, doc. 1.

"Don Pedro de Agüero a cuyo cargo esta la fabrica de navios que se obran para Su Mag. en estas quatro villas digo que yo estoy entendiendo en la fabrica y dispusiciones de dos restantes Al cumplimiento de mi assiento y el uno de ellos nombrado San Bernardo esta obrado con su quilla orengas y jinoles con sus cavillas baos bacios rueda de popa y branque y echada la primera cubierta con sus baos y llatas necesarias y abiertas las portas de la artilleria y en tal disposicion y adelantamiento que en muy pocos meses podra botarse al agua y tengo mucha partida de maderas en el astillero y fuera del en el lugar de Ojevar Rasines Jibaja Udalla Gurieco Marron y otras partes y mas de cien quintales de clavazon cavillas chavetas y escateos y mucha partida de fierro tocho para las ancoras y de jarcias y poleamen y todos los quadernales nezesarios para el bote y cuatrocientas tablas de pino traydas de flandes para los cajones apartamientos y obras muertas de dicho navio y del quarto y ultimo del asiento para el qual tiene las quillas branque y çapato codaste y otras muchas maderas y prevenziones de las rreferidas y por haverse rretardado la fabrica por la falta de asistencias desde el año de sesenta y cinco que entregue los dos primeros navios se me han seguido muchas perdidas y costas y conocidos daños en mas cantidad de quarenta mill maravedis assi en aver asistido personalmente en la villa de Madrid donde el dicho año de sesenta y cinco hasta el de sesenta y siete solicitando el contado y consignaciones que devieron darsame y haver continuado la misma solicitud. En mi nombre el Licenciado Don Garcia de Agüero otros treinta meses mas como por haver faltado en dicho tiempo muchos oficiales de la fabrica a quienes tenia conservando con caudal dinero y efectos de ella. Como entre otros fue Martin de Gorriti maestro de la clavazon de la dicha fabrica que murio con perdida de mas de quinientos ducados y asimismo se me han podrido con el transcurso de tantos años mas de seis codos de maderas conducidas al astillero y muchas llevado del agua cpn las crezientes del mar por la detenzion que ha havido en la dicha fabrica y las que se han aprovechado de las que estavan prevenidas a sido con mayor costa relabrandolas de acha y apurandolas y empleandolas en diferentes jeneros de los para que se cortaron= a VM pido y suplico me reciva ynformacion al tenor deste pedimiento y que de ella se me de un traslado y para mayor justificacion suplico a VM haga vista ocular de la fabrica y de lo demas rreferido y que de lo que constare se me de traslado que es justicia que pido y para ello firmo

Dn Pedro de Agüeroⁿ

ANEXO 2

RELACIÓN DE LOS BARCOS CONSTRUIDOS EN EL ASTILLERO DE COLINDRES
PARA LA ARMADA DEL MAR OCEÁNO

Juan M. Castanedo Galán

Relación de galeones contruidos en el Astillero de Colindres que sirvieron en la Armada del Mar Oceáno

Nombre: *Nra. Sra. de los Remedios***Tipo:** Galeón (350 Tm)**Año de entrega:** 1620**Constructor:** Hernando Escalante Pacheco**Asentista:** Francisco Acevedo**Destino:** Escuadra de las Cuatro Villas**Observaciones:** Se hizo en Jalgote (Colindres)**Nombre:** *San Francisco***Tipo:** Galeón (350 Tm)**Año de entrega:** 1620**Constructor:** Hernando de Santander Escalante**Asentista:** Francisco Acevedo**Destino:** Escuadra de las Cuatro Villas**Observaciones:** Se hizo en Jalgote (Colindres)**Nombre:** *San Lucas***Tipo:** Capitana (871 Tm)**Año de entrega:** 1634**Constructor:** Maestres constructores Francisco de Aspe, Francisco de Chaga y Juan de Altalorra**Asentista:** Martín de Arana**Destino:** Armada del Mar Oceáno**Observaciones:** Superintendente de la Fábrica de cuatro galeones puesto por la Armada del Mar Oceáno, Capitán Vicente Martolosi**Nombre:** *San Marcos***Tipo:** Almiranta (871 Tm)**Año de entrega:** 1634**Constructor:** ?**Asentista:** Martín de Arana**Destino:** Armada del Mar Oceáno**Observaciones:** ?**Nombre:** *San Mateo***Tipo:** Galeón (863 Tm)**Año de entrega:** 1635**Constructor:** ?**Asentista:** Martín de Arana**Destino:** Armada del Mar Oceáno**Observaciones:** ?**Nombre:** *San Juan Evangelista***Tipo:** Galeón (724 Tm)**Año de entrega:** 1635**Constructor:** ?**Asentista:** Martín de Arana**Destino:** Armada del Mar Oceáno**Observaciones:** ?**Nombre:** *Nra. Sra. de Fresneda***Tipo:** Galeón**Año de entrega:** 1638**Constructor:** ?**Asentista:** Juan Bravo de Hoyos**Destino:** Armada del Mar Oceáno**Observaciones:** Este asiento fue concluido por Diego de Noja Castillo y los tres galeones sumaron un arqueo total de 2.050 Tm.**Nombre:** *Nra. Sra. de Covadonga***Tipo:** Galeón**Año de entrega:** 1638**Constructor:** ?**Asentista:** Juan Bravo de Hoyos**Destino:** Armada del Mar Oceáno**Observaciones:** ?**Nombre:** *Santiago***Tipo:** Galeón (530 Tm)**Año de entrega:** 1638**Constructor:** ?**Asentista:** Juan Bravo de Hoyos**Destino:** Armada del Mar Oceáno**Observaciones:** ?**Nombre:** *San Salvador***Tipo:** Galeón (1.113 Tm)**Año de entrega:** 1646**Constructor:** ?**Asentista:** Francisco Quincoces**Destino:** Armada del Mar Oceáno

Observaciones: Superintendente de Fábrica de los cuatro galeones puesto por la Armada del Mar Océano, el Almirante Pedro Oronsolo

Nombre: *Nuestra Señora de la Concepción*

Tipo: Galeón (1.108 Tm)

Año de entrega: 1646

Constructor: ?

Asentista: Francisco Quincoces

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: ?

Nombre: *San José*

Tipo: Galeón (1.106 Tm)

Año de entrega: 1651

Constructor: ?

Asentista: Francisco Quincoces

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: ?

Nombre: *Santa Teresa*

Tipo: Galeón (1.103 Tm)

Año de entrega: 1651

Constructor: ?

Asentista: Francisco Quincoces

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: ?

Nombre: *Ntra. Sra. de Covadonga*

Tipo: Galeón

Año de entrega: 1665

Constructor: ?

Asentista: Pedro González Agüero

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: ?

Nombre: *Santo Cristo de Burgos*

Tipo: Galeón

Año de entrega: 1665

Constructor: ?

Asentista: Pedro González Agüero

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: ?

Nombre: *San Bernardo*

Tipo: Galeón

Año de entrega: 1665

Constructor: ?

Asentista: Pedro González Agüero

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: ?

Nombre: *San Carlos*

Tipo: Navío

Año de entrega: 1680

Constructor: ?

Asentista: ?

Destino: ?

Observaciones: Citado por Basoa. Puede ser uno de los dos que José Gabriel del Valle Rozadillo quería hacer para la Carrera de Indias

Nombre: *Ntra. Sra. de la Concepción y de las Ánimas*

Tipo: Capitana (1.550 Tm)

Año de entrega: 1690

Constructor: Antonio de Amas

Asentista: Lo inició el Almirante José Iriarte, lo continuó su hijo Millán Ignacio Iriarte y lo continuó el General Diego Zaldívar

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: Superintendente de la Fábrica de los galeones el Almirante Nicolás de Gregorio

Nombre: *Santísima Trinidad*

Tipo: Almiranta (1.665 Tm)

Año de entrega: 1699

Constructor: Antonio de Amas

Asentista: ?

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: ?

Nombre: *San Francisco*

Tipo: Galeón (1.200 Tm)

Año de entrega: 1699

Constructor: Antonio de Amas

Asentista: ?

Destino: Armada del Mar Océano

Observaciones: ?

Nombre: *Santo Tomás*

Tipo: Fragata

Año de entrega: 1692

Constructor: ?

Asentista: ?

Destino: ?

Observaciones: Citado por Basoa

ANEXO 3

MATERIALES ARQUEOLÓGICOS

3.1. Cerámicas (Fig. 47)

– Sigla: Col 94.2.2a.1

Tipo de cerámica: Vidriada.

Descripción: base incompleta de recipiente hecho a torno de color Cailleux M-79 en el pie, Cailleux L-71 en la pasta y vidriado Cailleux M-71 en el fondo del vaso.

Pasta. Cocción: oxidante.

Desgrasantes: finos.

Superficie. Cubierta: vidriado interior.

Acabado: presenta huellas de torno en el pie.

Ambiente cultural. Cronología: a partir de época moderna.

Dimensiones: Altura: 17 mm.

Diámetro: 88 mm, se conserva el radio.

Funcionalidad. Uso: alimentario.

– Sigla: Col 94.2.2a.2

Tipo de cerámica: vidriada.

Descripción: fragmento de asa vidriada Cailleux N-89 con pasta Cailleux M-67.

Pasta. Cocción: oxidante.

Desgrasantes: finos.

Superficie. Cubierta: vidriada.

Ambiente cultural. Cronología: a partir de época moderna.

Dimensiones: Altura máxima: 41 mm. Diámetro: 18x28 mm.

Funcionalidad. Uso: asa de jarra.

– Sigla: Col 94.2.2a.3

Tipo de cerámica: vidriada.

Descripción: base incompleta de un recipiente hecho a torno de color Cailleux M-67 en el exterior y vidriado Cailleux P-89 en el interior.

Pasta. Cocción: oxidante.

Desgrasantes: finos.

Superficie. Cubierta: vidriada en el interior.

Acabado: presenta huellas de torno en el interior.

Ambiente cultural. Cronología: a partir de época moderna.

Observaciones: presenta una mancha de hierro por contacto con algún objeto de este metal.

Dimensiones. Altura máxima: 24'5 mm. Grosor: 12 mm.

Funcionalidad. Uso: alimentario.

– Sigla: Col 94.2.2a.4

Tipo de cerámica: vidriada.

Descripción: fragmento de borde, posiblemente, de botella Cailleux S-69 en el exterior y pasta Cailleux M-55.

Pasta. Cocción: oxidante.

Desgrasantes: finos.

Superficie. Cubierta: vidriada.

Ambiente cultural. Cronología: a partir de época moderna.

Dimensiones: Altura: 27'5 mm. Anchura: 27 mm. Grosor: 9 mm.

Funcionalidad. Uso: botella.

– Sigla: Col 94.3.C.1

Tipo de cerámica: loza.

Descripción: fragmento de borde, posiblemente, de un plato de loza, que presenta parte de una decoración a base de óxido de cobre en su parte exterior y pasta Cailleux M-70.

Pasta. Cocción: oxidante.

Desgrasantes: finos.

Superficie. Cubierta: loza.

Ambiente cultural. Cronología: a partir de época moderna.

Dimensiones: Longitud: 28 mm. Anchura: 34 mm. Grosor: 6 mm.

Funcionalidad. Uso: plato.

– Sigla: Col 94.3.C.2

Tipo de cerámica: loza.

Descripción: fragmento, posiblemente, de asa de loza con restos de decoración de óxido de manganeso y pasta Cailleux M-70.

Pasta. Cocción: oxidante.

Desgrasantes: finos.

Superficie. Cubierta: loza.

Ambiente cultural. Cronología: a partir de época moderna.

Dimensiones: Altura: 28 mm. Anchura: 22 mm. Grosor: 12 mm.

Funcionalidad. Uso: asa de jarra.

3.2. Tejas (Fig. 48)

– Sigla: Col 94.2.3b.1

Tipo de cerámica: teja, tipo B.

Descripción: fragmento de teja con curvatura con pasta Cailleux M-39.

Pasta. Desgrasantes: Mica.

Ambiente Cultural. Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 19⁴ cm. Anchura: 13³⁵ cm. Grosor: 1³⁰ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.2

Tipo de cerámica: teja, tipo A.

Descripción: fragmento de teja, que presenta bordes en dos de sus lados y curvatura; la pasta es Cailleux M-40.

Pasta. Desgrasantes: mica.

Ambiente cultural. cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 11⁸ cm. Anchura: 13⁸ cm. Grosor: 1⁶⁰ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.3

Tipo de cerámica: teja, tipo A.

Descripción: fragmento de teja, que presenta borde en uno de sus lados y ligera curvatura; la pasta es Cailleux M-40.

Pasta. Desgrasantes: feldespatos, mica y calizas.

Ambiente cultural. Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 10⁴ cm. Anchura: 10⁷⁵ cm. Grosor: 1⁸⁵ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.4

Tipo de cerámica: teja, tipo C.

Descripción: fragmento de teja con curvatura y pasta Cailleux M-67.

Pasta. Desgrasantes: mica y calizas.

Ambiente cultural. Cronología: finales del siglo XVI.

Dimensiones: Longitud: 14¹ cm. Anchura: 13⁷ cm. Grosor: 1⁵ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.5

Tipo de cerámica: teja, tipo C.

Descripción: fragmento de teja con curvatura y borde en uno de sus lados y pasta Cailleux M-67.

Pasta. Desgrasantes: calizas y mica.

Ambiente cultural cronología: finales del siglo XVI.

Dimensiones: Longitud: 10² cm. Anchura: 13⁸ cm. Grosor: 1⁴ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.6

Tipo de cerámica: teja, tipo B.

Descripción: fragmento de teja con curvatura y pasta Cailleux M-39.

Pasta. Desgrasantes: mica.

Ambiente cultural. Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 11⁶ cm. Anchura: 10⁷ cm. Grosor: 1⁴ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.7

Tipo de cerámica: teja, tipo B.

Descripción: fragmento de teja, que presenta borde en dos de sus lados y ligera curvatura; la pasta es Cailleux M-39.

Pasta. Desgrasantes: calizas y mica.

Ambiente cultural. Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 15⁴ cm. Anchura: 12⁵ cm. Grosor: 1⁷ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.8

Tipo de cerámica: teja, tipo C.

Descripción: fragmento de teja con curvatura y pasta Cailleux M-67.

Pasta. Desgrasantes: mica.

Ambiente cultural. Cronología: finales del siglo XVI.

Dimensiones: Longitud: 9⁹ cm. Anchura: 13⁶ tm. Grosor: 1³ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.9

Tipo de cerámica: teja, tipo D.

Descripción: fragmento de teja con borde en uno de sus lados y ligera curvatura; la pasta es Cailleux M-37.

Pasta. Cocción: reductora-oxidante.

Desgrasantes: mica, calizas y feldespatos.

Ambiente cultural. Cronología: finales del siglo XVI.

Dimensiones: Longitud: 13⁸ cm. Anchura: 12¹ cm. Grosor: 1⁵⁵ cm.

– Sigla: Col 94.2.3b.10

Tipo de cerámica: teja, tipo B.

Descripción: fragmento de teja plana, apenas tiene curvatura, que presenta borde en dos de sus lados; la pasta es Cailleux M-39.

Pasta. Cocción: reductora-oxidante.

Desgrasantes: mica.

Ambiente cultural Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 21 cm. Anchura: 12¼ cm.
Grosor: 1º9 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.11**

Tipo de cerámica: teja, tipo B.

Descripción: fragmento de teja con borde en uno de sus lados y ligera curvatura; la pasta es Cailleux M-39.

Pasta. Desgrasantes: calizas y mica.

Ambiente cultural. Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 12º6 cm. Anchura: 11¼ cm.
Grosor: 1º35 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.12**

Tipo de cerámica: teja, tipo D.

Descripción: fragmento de teja con borde en uno de sus lados y una curvatura muy pequeña; la pasta es Cailleux N-37.

Pasta. Desgrasantes: mica y calizas.

Ambiente cultural. Cronología: finales del siglo XVI.

Dimensiones: Longitud: 12º8 cm. Anchura: 13 cm.
Grosor: 1º1 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.13**

Tipo de cerámica: teja, tipo B.

Descripción: fragmento de teja con ligera curvatura y pasta Cailleux M-37.

Pasta. Desgrasantes: calizas.

Ambiente cultural. Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 14º5 cm. Anchura: 13º7 cm.
Grosor: 1º7 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.14**

Tipo de cerámica: teja, tipo B.

Descripción: fragmento de teja con borde en uno de sus lados y curvatura apenas pronunciada; la pasta es Cailleux M-39.

Pasta. Desgrasantes: mica.

Ambiente cultural. Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 9 cm. Anchura: 12º3 cm.
Grosor: 1º3 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.15**

Tipo de cerámica: teja, tipo D.

Descripción: fragmento de teja plana, que presenta borde en dos de sus lados; la pasta es Cailleux N-37.

Pasta. Cocción: oxidante-reductora.

Desgrasantes: feldespatos y mica.

Ambiente cultural. Cronología: finales del siglo XVI.

Dimensiones: Longitud: 12º3 cm. Anchura: 6º7 cm.
Grosor: 1º9 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.16**

Tipo de cerámica: teja, tipo E.

Descripción: fragmento de teja plana con borde en uno de sus lados; la pasta es Cailleux M-45.

Pasta. Desgrasantes: calizas y mica.

Ambiente cultural. Cronología: época moderna.

Dimensiones: Longitud: 10º6 cm. Anchura: 11º5 cm.
Grosor: 1º6 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.17**

Tipo de cerámica: teja, tipo E.

Descripción: fragmento de teja con borde en uno de sus lados y curvatura muy pronunciada; la pasta es Cailleux M-45.

Pasta. Desgrasantes: mica.

Ambiente cultural. Cronología: época moderna.

Dimensiones: Longitud: 7º5 cm. Anchura: 13º6 cm.
Grosor: 1º7 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.18**

Tipo de cerámica: teja, tipo E.

Descripción: fragmento de teja con ligera curvatura y borde en uno de sus lados; la pasta es Cailleux M-45.

Pasta. Desgrasantes: calizas y mica.

Ambiente cultural. Cronología: época moderna.

Dimensiones: Longitud: 10º5 cm. Anchura: 11º3 cm.
Grosor: 1º6 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.19**

Tipo de cerámica: teja, tipo C.

Descripción: fragmento de teja, prácticamente plana, con borde en dos de sus lados, resaltado mediante una línea; la pasta es Cailleux M-67.

Pasta. Desgrasantes: feldespatos y mica.

Ambiente cultural. Cronología: finales del siglo XVI.

Dimensiones: Longitud: 8º6 cm. Anchura: 7º6 cm.
Grosor: 1º45 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.20**

Tipo de cerámica: teja, tipo D.

Descripción: fragmento de teja con borde en uno de sus lados y sin apenas curvatura; la pasta es Cailleux N-35.

Pasta. Desgrasantes: calizas y mica.

Ambiente cultural. Cronología: finales del siglo XVI.

Dimensiones: Longitud: 12'1 cm. Anchura: 9'6 cm.
Grosor: 1'25 cm.

– **Sigla: Col 94.2.3b.21**

Tipo de cerámica: teja, tipo A.

Descripción: fragmento de teja con borde en uno de sus lados y ligera curvatura; la pasta es Cailleux M-40.

Pasta. Desgrasantes: calizas y mica.

Ambiente cultural. Cronología: mediados del siglo XVII.

Dimensiones: Longitud: 8'7 cm. Anchura: 7'7 cm.
Grosor: 1'3 cm.

3.3.Hierros (Figs. 49 y 50)

– **Sigla: Col.94.2.3b.67**

Instrumento: Fragmento de clavo

Medidas: 2,2 cm de longitud. Diámetro cabeza: 2,7x2,2 cm.

Peso: 9,7 g.

Observaciones: Fragmento de clavo en el que se conserva la cabeza, fundamentalmente.

– **Sigla: Col 94.2.3b.68**

Instrumento: Fragmento de cuchillo

Medidas: 10,1 cm de longitud.

Peso: 103,2 g.

Observaciones: tres fragmentos de hoja de cuchillo con concreciones.

– **Sigla: Col 94.2.3b.69**

Instrumento: clavo

Medidas: 3,6 cm de longitud. Diámetro: 1,3x1,2 cm.

Peso: 9,1 g.

Observaciones: Fragmento de clavo, posiblemente, en su punta de cuyo núcleo sale un filamento de hierro.

– **Sigla: Col 94.2.3b.70**

Instrumento: clavo

Medidas: 9,8 cm de longitud. Diámetro: 2,1x2,3 cm.

Peso: 61,3 g.

Observaciones: Se conserva completo.

– **Sigla: Col 94.3C.3**

Instrumento: clavo

Medidas: 3,4 cm de longitud

Peso: 10,1 g.

Observaciones: Fragmento de clavo en uno de cuyos extremos se observa la conexión con la cabeza, pero habiendo desaparecido ésta.

– **Sigla: Col 94.3C.4**

Instrumento: clavo

Medidas: 4,6 cm de longitud

Peso: 18,5 g.

Observaciones: Fragmento de clavo en su parte central.

– **Sigla: Col 94.1B.2.1**

Instrumento: alambre

Medidas: 4,9 cm de longitud. Diámetro: 0,65 cm.

Peso: 9,9 g.

Observaciones: es un fragmento que se encuentra enrollado.

– **Sigla: Col 94.1B.2.2**

Instrumento: perno

Medidas: 7,5 cm de longitud

Peso: 16,9 g.

Observaciones: Posiblemente, es un fragmento de perno de cadena para hacer firmes las velas en los aparejos.

– **Sigla: Col 94.1B.2.3**

Instrumento: alambre

Medidas: 5,3 cm de longitud. Diámetro: 0,4 cm.

Peso: 1,9 g.

Observaciones: Fragmento, posiblemente, de alambre en uno de cuyo extremo sobresalen dos filamentos del núcleo.

ANEXO 4

LISTADO DE LOS CORREGIDORES DE LAS CUATRO VILLAS DURANTE EL SIGLO XVII

Fuente: Varias, elaboración de R. Palacio Ramos

Frecuentemente los Corregidores simultaneaban el cargo con el de Justicia Mayor, o Capitán a Guerra. Por ejemplo, Corregidor y Capitán a Guerra van unidos de 1661 a 1692.

1604	GASPAR RUIZ DE PEREDA
1608	ÍNIGO DE LA CUEVA
1616	DIEGO DE GUZMÁN
1622	GERÓNIMO DE HERRERA Y GUZMÁN
1629	ANTONIO DE ARTEAGA Y ZAMUDIO
1631	MARTÍN DE ARANA
1637	GASPAR DE CASTRO Y VELASCO
	PEDRO SÁNCHEZ DE CONTRERAS
1639	JUAN REJÓN DE SILVA SOTOMAYOR
1640-1643	FELIPE MARTÍNEZ DE CHAVARRIA
1644	ASENSIO DE ARRIOLA
1645	CRISTÓBAL DE ROJAS
1655	JUAN DE URBINA EGUILUZ
1656-1658	JUAN DE VIEZMA CARVAJAL
1658-1661	GABRIEL DÍAZ DE LA CUESTA
1662	MIGUEL FRANCISCO CODORNIO DE SOLA
1662	MARTÍN DE CEVALLOS Y LA CERDA
1665-1667	MIGUEL FRANCISCO DEL MAZO CALDERÓN
	JUAN DE PANDO Y ESTRADA
1671-1674	ANDRÉS DE BARRENECHEA Y CAMPO
1674-1678	JUAN DE PANDO Y ESTRADA
1679	FRANCISCO DEL MAZO CALDERÓN
1680	LIC. GREGORIO DEL VALLE
1684-1685	MARTÍN DE CEVALLOS Y LA CERDA
1686-1689	VASCO VÁZQUEZ DE CORONADO
1690-1693	GONZALO DE SALAZAR
1694	FERNANDO GIL DEL VALLE
1694-1700	JUAN PÉREZ
1700-1702	ANDRÉS DE MIESES ALVARADO

ANEXO 5

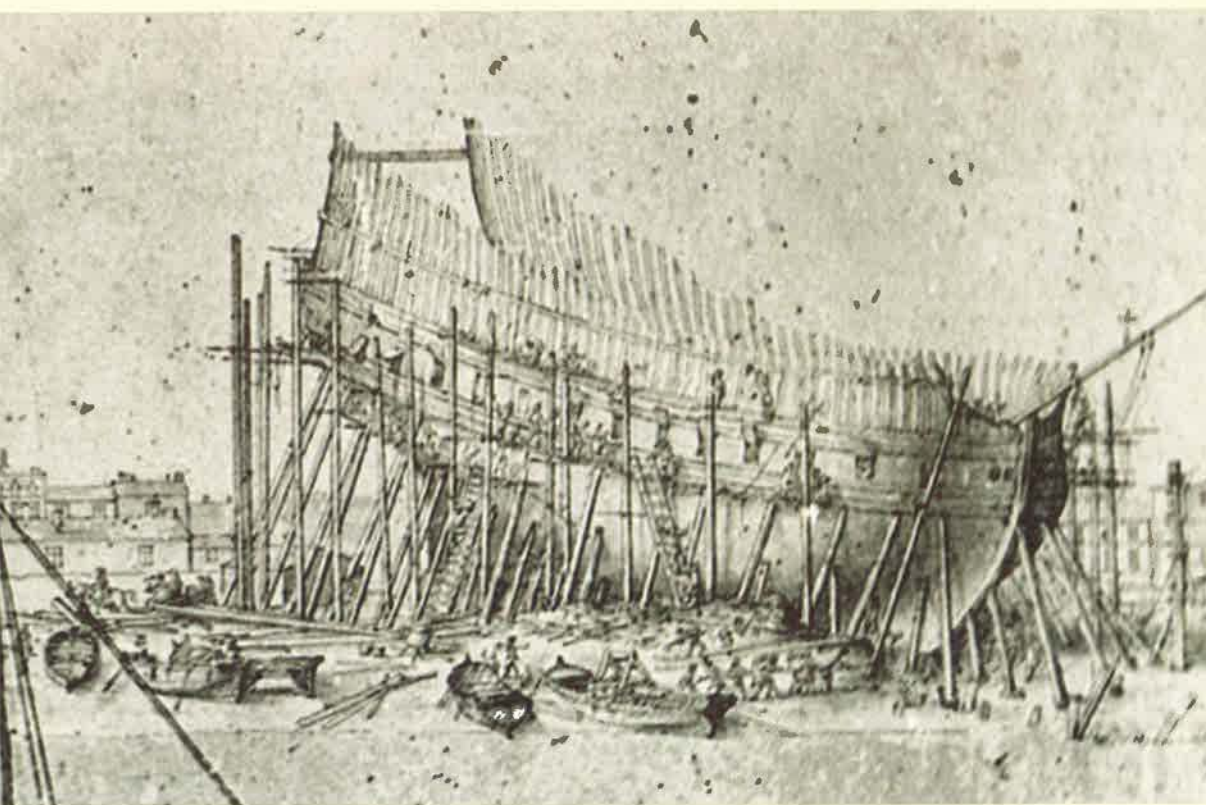
REPARTIMIENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA BATERÍA EN EL PUNTAL DE SALVÉ
(LAREDO), 1689

Fuente: AHPC, Laredo, leg. 101, doc. 7

En cumplimiento de lo ordenado en las reales cédulas de 1688, el Corregidor de las Cuatro Villas Vasco Vázquez de Coronado mandó a las jurisdicciones implicadas *"...a que pusiessen en los puertos mas cercanos los tepes, maderas y demas cosas que le fueron señaladas poniendolas en paraxe donde se puedan embarcara para poderse conducir a la punta de Salve para poner en ejecucion hacer una bateria y hizo repartimiento de lo que cada uno de los lugares habia de contribuir, que fue de esta manera:*

*[Laredo] ...400 tepes, y pagar las personas que los sacasen y asentarlos y
hazer los tabiques delcubierto
Colindres 4 vigas de 28 pies de largo
Limpias 4 tirantes de 26 pies de cuarta en cuadro
Ampuero 12 postes de 9 pies
Cerezeda 2 cajeras de 28 pies
Hoz de Marron 22 cuartones
Adal 12 cabrios de 16 pies
Cicero 12 cabrios y 6 cuartones
Carasa 80 codos de tabla
Secadura 100 codos de tabla
Barzena 120 codos de tabla
Escalante y Argoños conducir los tepes a la punta de la Salve".*

BIBLIOGRAFÍA
FUENTES DOCUMENTALES



BIBLIOGRAFÍA

- ACERRA, M.: *L'encyclopédie Diderot & D'Alembert. La marine*, Bibliothèque de l'image, s/l., 1995.
- ACEDO, J. A.: *Carpinteros de ribera*, Colección temas vizcaínos 47, Bilbao, 1978.
- APESTEGUI CARDENAL, C.: "Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta", en VV.AA., *Antonio de Gaztañeta 1656-1728*, San Sebastián, 1992, pp. 39-102.
- ARAMBURU-ZABALA, M.A.: *Las obras públicas en la Corona de Castilla entre 1575 y 1650: los puentes*, Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, 1988, inédita.
- y ALONSO RUÍZ, B.: *Santander: un puerto para el Renacimiento*, Biblioteca Navalía 3, Santander, 1994.
- AZURMENDI, L.: *Molinos de mar*, Santander, 1985.
- BACALLAR Y SANNA, V., MARQUÉS DE SAN FELIPE: *Memorias*, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1957.
- BARKER, R.: "Design in Dockyards, about 1600", en Reinders, R. y Paul, K. (eds.): *Carvel Construction Technique*, Oxbow Monograph 12, Oxford, 1991, pp. 61-69.
- BASOA OJEDA, M.: *Laredo en mi espejo*, Santander, 1968.
- BONET CORREA, A.: *Cartografía militar de plazas fuertes y ciudades españolas, siglos XVII-XIX*, Madrid, 1991.
- BRAVO Y TUDELA, A.: *Recuerdos de la Villa de Laredo*, Santander, 1986.
- BROOKS, B., VORSTMAN, R. Y WATERING, W.L. VAN DE: *Ludolf Bakhuizen, 1631-1708*, Amsterdam, 1985.
- BRUNA, R.: *Santoña Militar*, Santoña, 1894.
- BURLET, R.: "La construction des galères", en VV.AA., *Quand voguaient les galères*, París, 1990, pp. 226-231.
- BUSTAMANTE CALLEJO, M.: "El Fuerte de La Torreclilla", *Altamira* 1-3, Santander, 1949, pp. 131-140.
- : "Estampas de nuestras guerras", *Altamira* 1-2, Santander, 1950, pp. 29-40.
- : "Los astilleros de Colindres", *Altamira* 1-3, 1953, pp. 91-124.
- CAILLEUX, A.: *Notice sur la code des couleurs des sols*, Boubée, s/l., s/f.
- CALVOCORRESI, R.: *Marine Painting*, Oxford, 1978.
- CARO BAROJA, J.: *Los vascos y el mar*, San Sebastián, 1985.
- CARRERO, C. Y CAGIGA, M.: *Memoria de Santoña*, Santoña, 1902.
- CASADO SOTO, J.L.: *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*, Santander, 1980.
- : "Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa" V*, Santander, 1983-1986.
- : "Aproximación al perfil demográfico y urbano de Laredo entre los siglos XVI y XVII", en VV.AA., *Población y sociedad en la España cántabrica durante el siglo XVII*, Santander, 1985a, pp. 51-80.
- : "Notas sobre la implantación del maíz en Cantabria y la sustitución de otros cultivos", en VV.AA., *Población y sociedad en la España cántabrica durante el siglo XVII*, Santander, 1985b, pp. 159-173.
- : *Historia General de Cantabria. Vol V, siglos XVI y XVII*, Santander, 1986.
- : *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988.
- : *La Provincia de Cantabria*, Santander, 1989.

- : "Arqueología subacuática en Cantabria hasta 1990", en Rodríguez Asensio, J.A.(dir.): *Jornadas de Arqueología Subacuática en Asturias*, Universidad de Oviedo, 1991, pp. 119-126.
- : "El descubrimiento del mundo (1500-1630)", en VV.AA., *La imagen del mundo. 500 años de cartografía*, Madrid, 1992, pp. 37-53.
- Y OTROS: *Barcos y Astilleros. La Construcción Naval en Cantabria*, Santander, 1993.
- CASTANEDO GALÁN, J. M.: *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, 1993.
- CENDRERO, O.: "Generalidades sobre los tómbolos y descripción de dos de ellos situados en la provincia de Santander", *Real Sociedad Española de Historia Natural. Tomo extraordinario publicado con motivo del 50º aniversario de su fundación*, Madrid, 1921, pp. 271-276.
- CHAVES CASTANEDO, P.: "Conservación, análisis y almacenaje del material hallado en la excavación arqueológica del paraje de La Quinta en Colindres, Cantabria", en *I Simposio de Historia de las Técnicas: la construcción naval y la navegación*, Astillero (Cantabria), 1995, Santander, 1996, pp. 397-403.
- CHURIAQUE DE LA HERRERÍA, F. Y CONDAIXO MADERA, E.: *Hacia la Historia de Santoña*, Santander, 1992.
- CISNEROS CUNCHILLOS, M.: "La excavación arqueológica del astillero de Colindres: avance de resultados", en *I Simposio de Historia de las Técnicas: la construcción naval y la navegación*, Astillero (Cantabria), 1995, Santander, 1996, pp. 377-387.
- Y LÓPEZ NORIEGA, P.: "Vías romanas o caminos antiguos en el sector central de la Cordillera Cantábrica", en *XXIII Congreso Nacional de Arqueología, vol. II*, Elche (Alicante), 1995, Elche, 1996, pp. 61-67.
- , LÓPEZ NORIEGA, P. Y PALACIO RAMOS, R.: "Molinos hidráulicos de la zona oriental de Cantabria", *Etnografía Española 10*, en prensa.
- Y PALACIO RAMOS, R.: "Arqueología del Mar de época moderna en Cantabria: el ejemplo de la Bahía de Santoña", en *I Simposio de Historia de las Técnicas: la construcción naval y la navegación*, Astillero (Cantabria), 1995, Santander, 1996, pp. 389-396.
- CONCINA, E.: "Les galères de Venise et de l'arsenal", en VV.AA., *Quand voguaient les galères*, París, 1990, pp. 94-117.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *La sociedad española en el siglo XVIII*, vol. I, Madrid, 1955.
- ESCOMBLEAU DE SOURDIS, H. DE: "Relation de ce qui c'est passé en l'armée du Roi et son retour à la mer, jusqu'au 18 d'août 1639", en *Correspondance et dépêches de D'Escombleau de Sourdis, Archevêque de Bordeaux*, 3 vols., París, 1839.
- FERNÁNDEZ DE MEDRANO, S.: *El práctico artillero; el perfecto bombardero*, Bruselas, 1680.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F.: "Gaztañeta y los grandes galeones de la Carrera de Indias", en VV.AA., *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajos del Astillero de Guarnizo*, Santander, 1991, pp. 45-91.
- : "Gaztañeta, arquitecto naval", en VV.AA., *Antonio de Gaztañeta 1656-1728*, San Sebastián, 1992, pp. 27-35.
- , 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 GUERRA, A.: *El Libro de Santoña*, Madrid, 1872.

- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, F.: "Astilleros y construcción naval en la España anterior a la ilustración", en *España y el Ultramar hispánico hasta la ilustración. I Jornadas de Historia Marítima*, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval 1, Madrid, 1989, pp. 35-61.
- GARCÍA GUINEA, M. A. (dir.): *Historia de Cantabria. Prehistoria, Edades Antigua y Media*, Santander, 1985.
- GAUNT, W.: *Marine Painting. An historical survey*, Londres, 1975.
- GAWRONSKI, J., KIST, B. Y STOKVIS-VAN BOETZELAER, O.: *Hollandia Compendium. A Contribution to the History, Archaeology, Classification and Lexicography of a 150 ft. Dutch East Indiaman (1740-1750)*, Amsterdam, 1992.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, M^a. C.: *Colindres. Un enclave sobre el mar*, Santander, 1990.
- GOSS, J.: *Ciudades de Europa y España. Mapas antiguos del siglo XVI de Braun & Hogenberg*, Madrid, 1992.
- GOTHCHE, M.: "The Stinesminde Wreck of AD 1600, Denmark", en Westerdahl, Ch. (ed.): *Crossroads in Ancient Shipbuilding*, Oxbow Monograph 40, Oxford, 1994, pp. 181-187.
- KAMEN, H.: *La España de Carlos II*, Barcelona, 1987.
- HASSLÖF, O., HENNINGSEN, H. Y CHRISTENSEN, A. E. (eds.): *Ships and shipyards: sailors and fishermen*, Copenhagen, 1972.
- HIGUERAS, D.: "Política, ciencia y poder naval en el siglo XVIII", en VV.AA., *Navegación*, Sevilla, 1992, pp. 148-163.
- HÖCKMANN, O.: "Post-Roman Boat Timbers and a Floating Mill from the Upper Rhine", en Westerdahl, Ch. (ed.): *Crossroads in Ancient Shipbuilding*, Oxbow Monograph 40, Oxford, 1994, pp. 105-116.
- HÖVING, A. J.: "A 17th. Century 42-Foot Long Dutch Pleasure Vessel. A Research into Original Building Techniques", en Reinders, R. y Paul, K. (eds.): *Carvel Construction Technique*, Oxbow Monograph 12, Oxford, 1991, pp. 77-80.
- KIST, J. B. Y OTROS: *Van VOC tot Werkspoor: het Amsterdamse industrieterrein Oostenburg*, Utrecht, 1986.
- LANZA, R.: *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1993.
- LEGUINA, E. DE: *Apuntes para la historia de San Vicente de la Barquera*, Santander, 1875.
- MAÍSO GONZÁLEZ, J.: *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. de Isla y Alvear*, Santander, 1990.
- MARTÍN-BUENO, M. Y OTROS: "La arqueología subacuática en las costas Norte y Noroeste peninsular, estado de la cuestión", VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina, Cartagena (1982), Madrid, 1985, pp. 33-58.
- MARTÍNEZ CEDRÚN, P.: "Parada 5. Cicero-Estuario del Asón", VII Reunión sobre el Cuaternario. Excursiones, Santander, 1987, pp. 50-56.
- MARTÍNEZ GUTIÁN, L.: *Naves y flotas de las Cuatro Villas de la Costa*, Santander, 1942.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, J. M.: *La mar, los buques y el arte*, Madrid, 1986.
- MCGRAIL, S. (ed.): *The archaeology of medieval ships and harbours in Northern Europe*, BAR International Series 66, Oxford, 1979.
- Y KENTLEY, E. (eds.): *Sewn plank boats*, BAR International Series 276, Oxford, 1985.
- MENÉNDEZ PIDAL, G.: *La España del siglo XIX vista por sus contemporáneos*, 2 t., Madrid, 1989.
- MERCAPIDE COMPAINS, N.: *Guarnizo y su Real Astillero*, Santander, 1980.

- : "Galeones y flotas del Cantábrico en el siglo XVII", en VV.AA.: *Población y sociedad en la España cantábrica durante el siglo XVII*, Santander, 1985, pp. 197-212.
- MUÑOZ JIMÉNEZ, J. M.: *Torres y castillos de la Cantabria medieval*, Santander, 1993.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: "La influencia del poder naval en la Historia", en *I Simposio de Historia de las Técnicas: la construcción naval y la navegación*, Astillero (Cantabria), 1995, Santander, 1996, pp. 253-263.
- PALACIO RAMOS, R.: *Las fortificaciones costeras de los siglos XVII y XVIII en Cantabria: La defensa de la Bahía de Santoña*, Trabajo de Investigación de Tercer Ciclo, Universidad de Cantabria, Santander, 1995, inédito.
- : "La construcción naval para la Corona en Santoña a lo largo del primer tercio del siglo XVIII", en *I Simposio de Historia de las Técnicas: la construcción naval y la navegación*, Astillero (Cantabria), 1995, Santander, 1996a, pp. 187-194.
- : "Arqueología del Mar en Cantabria: Las fortificaciones costeras del siglo XVIII", en *Cuadernos de Arqueología Marítima* 4, Cartagena, 1996b, pp. 159-191.
- Y CASTANEDO GALÁN, J. M.: "Los siglos de los galeones", en VV.AA., *Veleros y Vapores. Barcos emblemáticos en el Puerto de Santander, siglos XVI a XIX*, Santander, 1995, pp. 16-47.
- PECHARROMÁN, F. E.: "La actividad corsaria en el Laredo del XVIII", en VV.AA.: *Población y sociedad en la España cantábrica durante el siglo XVIII*, Santander, 1985, pp. 175-196.
- PÉREZ BUSTAMANTE, J.: "Viejos documentos olvidados referentes a las Cuatro Villas", *Altamira* 1, Santander, 1952, pp. 51-62.
- PIMENTEL BARATA, J. DA G.: *Estudios de Arqueología Naval*, 2 vols., Lisboa, 1989.
- PROBST, N. M.: "The Introduction of Flushed-Planked Skin in Northern Europe - and the Elsinore Wreck", en Westerdahl, Ch. (ed.): *Crossroads in Ancient Shipbuilding*, Oxbow Monograph 40, Oxford, 1994, pp. 143-152.
- RAHN PHILLIPS, C.: *Seis galeones para el rey de España*, Madrid, 1991.
- RIBAS DE PINA, M.: "Irlandeses en las Cuatro Villas de la Costa", *Altamira* 1-2, Santander, 1950, pp. 49-54.
- RÍO SÁINZ, J. A. DEL: *La Provincia de Santander considerada bajo todos sus aspectos*, Santander, 1889.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: *Alcaldes y regidores. Administración territorial y gobierno municipal en Cantabria durante la Edad Moderna*, Santander, 1986.
- : "La pesca en Laredo durante el siglo XVII", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa"* VI, Santander, 1988, pp. 9-111.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J. A.: "La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna", en VV.AA., *Puertos españoles en la Historia*, Madrid, 1994, pp. 61-76.
- RUBIO SERRANO, J. L.: *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias (1590-1690)*, 2 vols., Málaga, 1991.
- SERRANO MANGAS, F.: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, 1985.
- : *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, 1990.
- : *Función y evolución del galeón para la Carrera de Indias*, Sevilla, 1992.
- SILIÓ, F. Y TURIEL, F.: "Los mapas nacionales (1750-1900)", en VV.AA., *La imagen del mundo. 500 años de cartografía*, Madrid, 1992, pp. 75-89.

- SOJO Y LOMBA, F. DE: *El Capitán Luis Pizaño. Estudio histórico militar referente a la primera mitad del siglo XVI*, Madrid, 1928.
- : *Ilustraciones a la Historia de la M. N. y S. L. Merindad de Trasmiera*, 2 tomos, Madrid, 1931.
- STRADLING, R.: *La Armada de Flandes: Política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid, 1992.
- THIEL, P. J. J. VAN Y OTROS: *All the paintings of the Rijksmuseum in Amsterdam. A completely illustrated catalogue*, Amsterdam, 1976.
- THOMPSON, I. A. A.: *War and Government and Habsburg Spain*, Londres, 1976.
- UNGER, R. W.: "Dutch Design Specialization and Building Methods in the seventeenth Century", en Cenderlund, C.O.: *Postmedieval Boats and Ship Archaeology*, BAR International Series 256, Oxford, 1985, pp. 153-164.
- VÁQUERIZO GIL, M.: "Las alcaбалas de Laredo en el siglo XVI", en *XI Aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, t. I, Santander, 1976, pp. 257-271.
- : "La obra de los muelles de Laredo en los siglos XVI-XVII", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos "Juan de la Cosa"* V, Santander, 1987, pp. 85-185.
- : "Introducción a Arce Vivanco, M.: 'Ordenanzas del Concejo de Aradillos (Ayuntamiento de Enmedio, Cantabria, 1586)', *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore "Hoyos Sáinz"* XIII, Santander, 1989, pp. 291-295.
- VEITIA LINAGE, I. DE: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672.
- VITORIA, M^a L. DE: *La Villa de Noja y el Privilegio de 1644*, Santander, 1993.
- VV.AA.: *La vie en Hollande au XVII^e siècle*, París, 1967.
- VV.AA.: *La Marina Cántabra*, 3 vols., Santander, 1968.
- VV.AA.: *Antecedentes Históricos y Culturales de la Provincia de Santander como Región*, Santander, 1978.
- VV.AA.: *Santander, el puerto y su historia. Bicentenario del Consulado del Mar (1785-1985)*, Santander, 1985.
- VV.AA.: *Rochefort. Trois siècles du image*, Rochefort, 1988.
- VV.AA.: *Quand voguaient les galères*, París, 1990.
- VV.AA.: *Arqueología subacuática en Cantabria. Un patrimonio secular en peligro*, Santander, 1992.
- VV.AA.: *Puertos españoles en la historia*, Madrid, 1994.
- VV.AA.: *La imagen de Cantabria en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid*, Madrid, 1997.
- WRIGTH, CH.(COMP.): *The World's Master Paintings. From the Early Renaissance to the Present Day*, Londres-Nueva York, 1992.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo General de Simancas (AGS)

Contaduría Mayor de Cuentas, 3ª Serie (CMC): legs. 904, 1301, 1768, 1786, 1791, 2066, 2214, 2283, 2310, 2529, 2748, 3046, 3219, 3460.

Guerra Antigua (GA): legs. 114, 248, 250, 321, 926, 2189, 3172, 3174, 3536, 3773, 3776, 3777, 3804, 3915.

Guerra Moderna (GM): leg. 3536.

Secretaría de Marina (SM): legs. 231, 303, 309, 326.

Archivo Histórico Provincial de Cantabria (AHPC)

Centro de Estudios Montañeses (CEM): legs. 7, 9, 10, 12.

Laredo: legs. 10, 11, 13, 16, 17, 24, 25, 27, 35, 36, 48, 50, 54, 63, 65, 67, 68, 70, 72, 80, 83, 92, 93, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 106.

Protocolos Notariales (PN): legs. 23, 1524.

Merindad de Trasmiera (Trasmiera): leg. 1.

Colección Sautuola: leg. 59.

Archivo Municipal de Santander (AMS)

Armario A: legs. 3, 6, 9.

Armario B izdo.: legs. 191 bis, 191 ter.

Biblioteca Municipal de Santander (BMS)

Sección de Fondos Modernos (SFM): Ms. 82, 88, 193, 219 (tomos II y III), 328, 330, 331, 733.

Museo Naval de Madrid (MNM)

Colección Vargas Ponce: tomos I, V, XV.

Colección Sanz Barrutell: art. 4º, leg. 789.

Manuscritos: 393.

Registro de la Propiedad de Laredo

Tomo 171, fol. 119, finca 1048.

Tomo 204, fol. 249, finca 1529.

Service Historique de l'Armée de Terre

Série A1: leg. 2563.

Servicio Geográfico del Ejército (SGE)

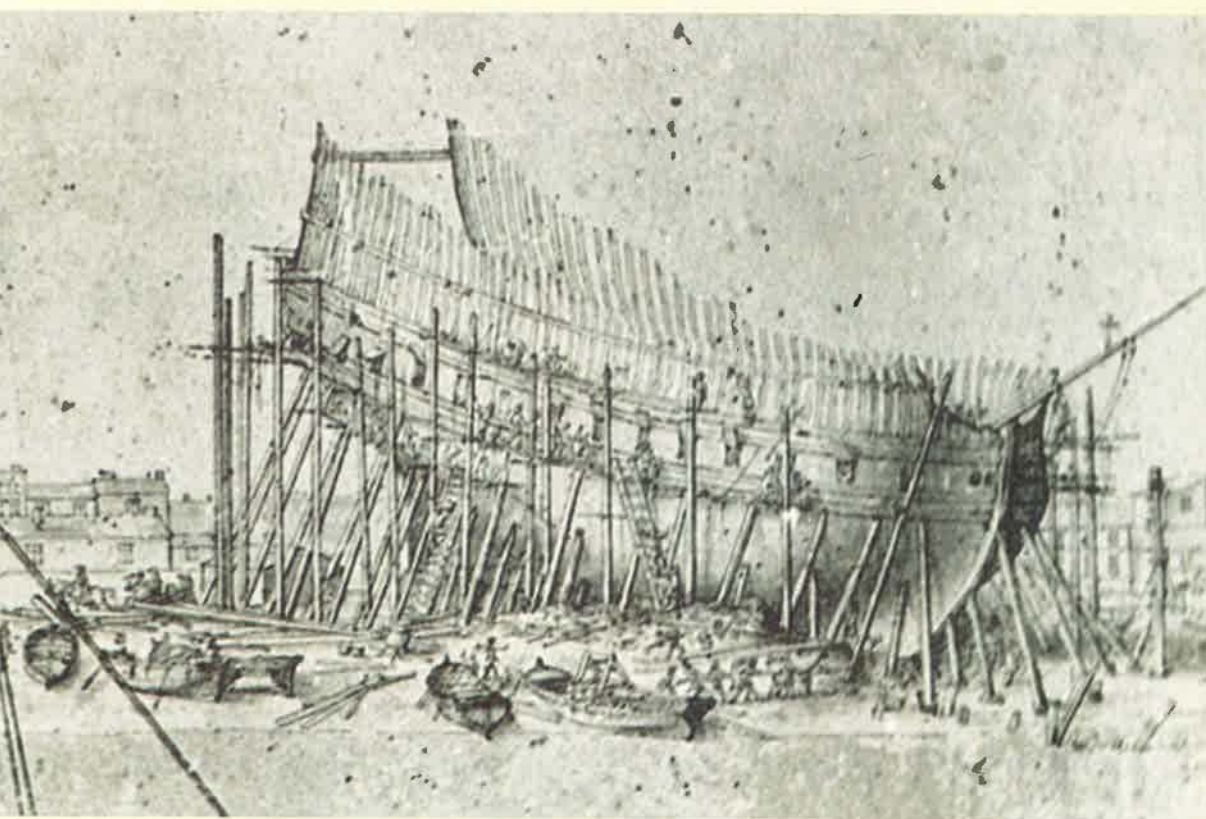
Cartoteca Histórica (CH): Armario E, Tabla 5ª, Cart. 3ª.

Servicio Histórico Militar (SHM)

Colección General (CG), Sección A, Grupo III, Subgrupo I.

Sección Costas Cantábricas (SCC): Sig. 003.

ÍNDICES



ÍNDICE ONOMÁSTICO

- ACEBO, FRANCISCO: 64.
 ACEVEDO, FRANCISCO DE: 58, 62, 63, 64, 65, 69, 182..
 ALLARD: 107.
 ALMANSA, JUAN DE: 65.
 ALTALORRAGA, JUAN DE: 182.
 ALVARADO PANAMES, JUAN DE: 32.
 AMAS, ANTONIO DE: 89, 183.
 ANTHONISZOOM, CORNELIS: 97.
 ARAMBURU, PEDRO: 92.
 ARANA, MARTÍN DE: 29, 70, 71, 74, 75, 77, 160, 182, 188.
 ARENAS ALOIZAGA, JUAN DE: 62.
 AROSTEGUI, MARTÍN DE: 67.
 ARREDONDO ALVARADO, JUAN: 73.
 ARRIOLA, ASENSIO DE: 163, 188.
 ARTEAGA Y ZAMUDIO, ANTONIO DE: 188.
 AUTRÁN, CIPRIANO: 171.
 ASPE, FRANCISCO: 76, 182.
 BACA DE HERRERA, PEDRO: 71.
 BALDISSERA DRACCHIO: 97.
 BARRENECHEA Y CAMPO, ANDRÉS DE: 188.
 BARROS, CRISTÓBAL DE: 126.
 BAZÁN, BEVAVIDES: 57.
 BERNARDO DE QUIRÓS, GABRIEL: 86.
 BERTENDONA, MARTÍN: 58, 59, 60, 61.
 BOLÍVAR Y DE LA TORRE, JOSEPH DE: 49.
 BOLÍVAR Y DE LA TORRE, PEDRO DE: 49.
 BOYER, JUAN PEDRO: 171.
 BRAVO DE HOYOS, JUAN: 75, 76, 182.
 BRODARD: 105.
 CACHUPÍN PALACIO, BARTOLOMÉ: 65, 66, 69.
 CAMARGO VELASCO, PEDRO DE: 78.
 CAMPILLO, JOSÉ DEL: 172.
 CAMUS Y PACHECO, LORENZO DE: 92.
 CARASA, GASPAR DE: 65.
 CARDOSO, DIEGO: 76.
 CARLOS II: 57, 83, 91, 169.
 CARLOS V: 31, 45, 54.
 CASTILLO, MANUEL DEL: 92.
 CASTILLO ALVARADO, JUAN DE: 65.
 CASTILLO ALVARADO, PEDRO DEL: 75.
 CASTRO Y VELASCO, GASPAR DE: 188.
 CENTENO, ROQUE: 87.
 CERDA, FERNANDO DE LA: 160.
 CEVALLOS Y LA CERDA, MARTÍN DE: 188.
 CHABERT, JEAN BAPTISTE: 105, 106.
 CHAGA, FRANCISCO DE: 182.
 CODORNIO DE SOLA, MIGUEL FRANCISCO: 188.
 COELLO: 117, 119.
 COLINA, FRANCISCO DE LA: 63.
 COLOMA, PEDRO: 70, 74, 76.
 CONDE-DUQUE DE OLIVARES: 55, 57, 161.
 COOK, JAMES: 118.
 CUETO, DIEGO DE: 63.
 CUEVA, ÍÑIGO DE LA: 188.
 DABENAT: 105.
 DÍAZ DE LA FUENTE, GABRIEL: 166, 188.
 DÍAZ PIMIENTA, FRANCISCO: 87, 88, 149.
 DRAKE, SIR FRANCIS: 53, 58.
 EGUÍA, JERÓNIMO DE: 88.
 ESCALANTE, HERNANDO DE: 29, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 80, 182.
 ESCALANTE DE MENDOZA, JUAN: 148.
 ESCATA, JUAN DE: 61, 62, 70.
 ESCATA, PEDRO DE: 62.
 ESCOMBLEAU DE SOURDIS, HENRI D': 78, 159, 161, 171.
 FAJARDO, JUAN: 69.
 FAJARDO, LUIS: 59, 60, 61, 62, 70.
 FELIPE II: 156.
 FELIPE III: 29, 53, 55, 101, 161.

- FELIPE IV: 55, 57.
 FELIPE V: 171.
 FERNÁNDEZ DE ISLA, JUAN: 112, 113, 146.
 GAZTAÑETA ITURRIBALZAGA, ANTONIO DE: 29, 30, 91, 149, 172.
 GIL DEL VALLE, FERNANDO: 188.
 GONZÁLEZ DE AGÜERO, PEDRO: 30, 80, 81, 82, 111, 117, 181, 183.
 GREGORIO, NICOLÁS DE: 89, 91, 92, 93, 167, 183.
 GRIM, S.: 107.
 GRONENBERG, FERNANDO: 167.
 GUZMÁN, DIEGO DE: 188.
 HALLAND: 118.
 HERNANI, DIEGO DE: 62.
 HERRERA Y GUZMÁN, JERÓNIMO DE: 188.
 HOEFNAGEL, GEORG: 101.
 HOLMAN, FRANCIS: 116.
 HOYO SHTÉN, MARTÍN DE: 61.
 HOYOS CASTILLO, JUAN DE: 29, 75.
 HOZ, PEDRO DE: 74.
 IBÁÑEZ, PABLO: 83.
 IBÁÑEZ, ROQUE: 73.
 IBÁÑEZ CONCHA, DIEGO: 79.
 IBARRA, CARLOS DE: 62, 69.
 IRIARTE GAZTELU, MILLÁN IGNACIO DE: 30, 83, 84, 85, 88, 89, 91, 183.
 LADRÓN DE GUEVARA, MARTÍN: 76.
 LLONA ESCRIBANO, TOMÁS DE: 76.
 LÓPE DE HOCES: 160.
 LÓPEZ DE AMARA, JUAN: 63.
 LÓPEZ DE IRIARTE, JOSÉ: 81, 82, 83, 167, 183.
 LUIS XIV: 105.
 MAEDA Y DEL HOYO, JUAN DE: 169.
 MAFFIOLETTI, G. M.: 115.
 MARQUÉS DE LA ENSENADA: 148.
 MARQUÉS DE LA VICTORIA: 113.
 MARQUÉS DE SANTA CRUZ: 75.
 MARQUÉS DE VALPARAISO: 77.
 MARTÍNEZ DE CHAVARRÍA, FELIPE: 162, 188.
 MARTÍNEZ DE LANSAGARRETA, ANDRÉS: 73.
 MARTOLOSI, VICENTE: 73, 74, 75, 76, 77, 87, 88, 160, 182.
 MASEBRADI, JERÓNIMO DE: 80, 87.
 MAZO CALDERÓN, MIGUEL FRANCISCO DEL: 188.
 MAZÓN, JUAN DE: 76.
 MENA, JOSÉ DE: 65.
 MENDIETA, JUAN DE: 73.
 MENDOZA, MARÍA DE: 80.
 MEULEN, SIEVERT VAN: 104.
 MIESES Y ALVARADO, ANDRÉS: 170, 188.
 MONJE, JOSÉ: 92.
 MONTOYA Y MÚGICA, ALONSO DE: 79, 80.
 MONTOYA Y MÚGICA, FRANCISCO: 92.
 MUSA URVETA, GREGORIO: 78.
 NAVEDA, DIEGO: 63.
 NOJA CASTILLO, DIEGO DE: 29, 61, 75, 76, 78.
 OCEJA ALVARADO, FRANCISCO DE LA: 63.
 OCHOAYRATAGORRIA, DOMINGO DE: 74, 76.
 OPENA BARREDA, JUAN: 63, 65.
 OQUENDO, ANTONIO DE: 158, 161.
 ORONSOLO, PEDRO: 78, 80, 183.
 ORIVE, JOSÉ DE: 112.
 PADIAL, FRANCISCO: 63.
 PALEARO FRATINO, JORGE: 156.
 PANDO ESTRADA, JUAN DE: 81, 82, 188.
 PATIÑO, JOSÉ: 172.
 PENNE, BARRAS DE LA: 107, 115.
 PEREDA, GASPAR DE: 61.
 PÉREZ, JUAN: 188.
 PÉREZ BUSTAMANTE, TORIBIO: 79, 80.
 PONTEJOS SALMÓN, PEDRO: 89.
 PUENTE, JUAN DE LA: 80.
 PUERTA, SEBASTIÁN DE LA: 69.
 PUERTA RIQUELME, MIGUEL ANTONIO DE: 69, 71.
 PUERTA SERNA, ESTERAN DE LA: 80.

- QUINCOCES, FRANCISCO DE: 29, 56, 76, 77, 78, 79, 80, 94, 158, 160, 163, 182, 183.
- RANTZAU, HEINRICH VON: 101.
- REJÓN DE SILVA SOTOMAYOR, JUAN: 188.
- RICHIELEV: 56.
- RÍO, DIEGO DEL: 65.
- RIVA CASTAÑEDA, PEDRO DE LA: 93.
- RIVA HERRERA, GABRIEL DE LA: 65.
- RIVA HERRERA, FRANCISCO DE LA: 63, 65.
- RIVA HERRERA, FERNANDO DE LA: 78.
- RIVERO ARREDO, FRANCISCO: 162.
- ROJAS Y GUZMÁN, CRISTÓBAL DE: 163, 188.
- ROSA, SALVATORE: 108, 110.
- ROSE, JEAN BAPTISTE DE LA: 104, 106.
- RUIZ DE PEREDA, GASPAR: 188.
- SALAZAR, GONZALO DE: 92, 188.
- SALMÓN, JUAN: 93.
- SÁNCHEZ DE CONTRERAS, PEDRO DE: 188.
- SAN JUAN, MARTÍN DE: 62.
- SANTA CRUZ, JERÓNIMO DE: 157.
- SANTANDER, HERNANDO DE: 29, 65, 66, 67, 69, 71, 80, 182.
- SARAVIA, ANDRÉS DE: 157.
- SCHOL, HIERONYMUS: 99.
- SEIGNELAY: 105.
- SERNA ALVARADO Y HARO, JUAN DE: 49.
- SOLORZANO, PEDRO: 65.
- SOROA, IGNACIO: 81, 83, 84, 88, 89.
- SPINOLA: 160.
- TOPIÑO SAN MIGUEL, VICENTE: 117, 118, 119.
- TORRELLI, HÉRCULES: 170.
- TROMP, MARTEEN: 55, 158.
- URBINA EGUILIZ, JUAN DE: 164, 188.
- URTAIDO DE MENDOZA, ANTONIO: 63.
- VALLE, GREGORIO DEL: 188.
- VALLE ROZADILLA, JOSÉ GABRIEL DEL: 30, 50, 83, 84, 183.
- VAN YK: 104.
- VARELA Y ULLOA, JOSÉ: 118.
- VÁZQUEZ DE CORONADO, VASCO: 170, 188, 189.
- VELASCO RODRIGO, ÍÑIGO DE: 62, 65.
- VÉLEZ DE ONTAVILLA, FRANCISCO: 63.
- VERBOOM, ISIDORO PRÓSPERO DE: 172.
- VIEZMA CARBAJAL, JUAN DE: 188.
- VILLOTA DEL HOYO, MARTÍN: 61.
- VIVONNE: 105.
- WITSEN: 104.
- ZALDÍVAR, DIEGO DE: 50, 90, 91, 150, 169, 170, 183.
- ZALTERI, BOLOGNINO: 97.
- ZORROZA, JUAN DE: 149.
- ZURIAUR, PEDRO: 58.

ÍNDICE TOPONÍMICO

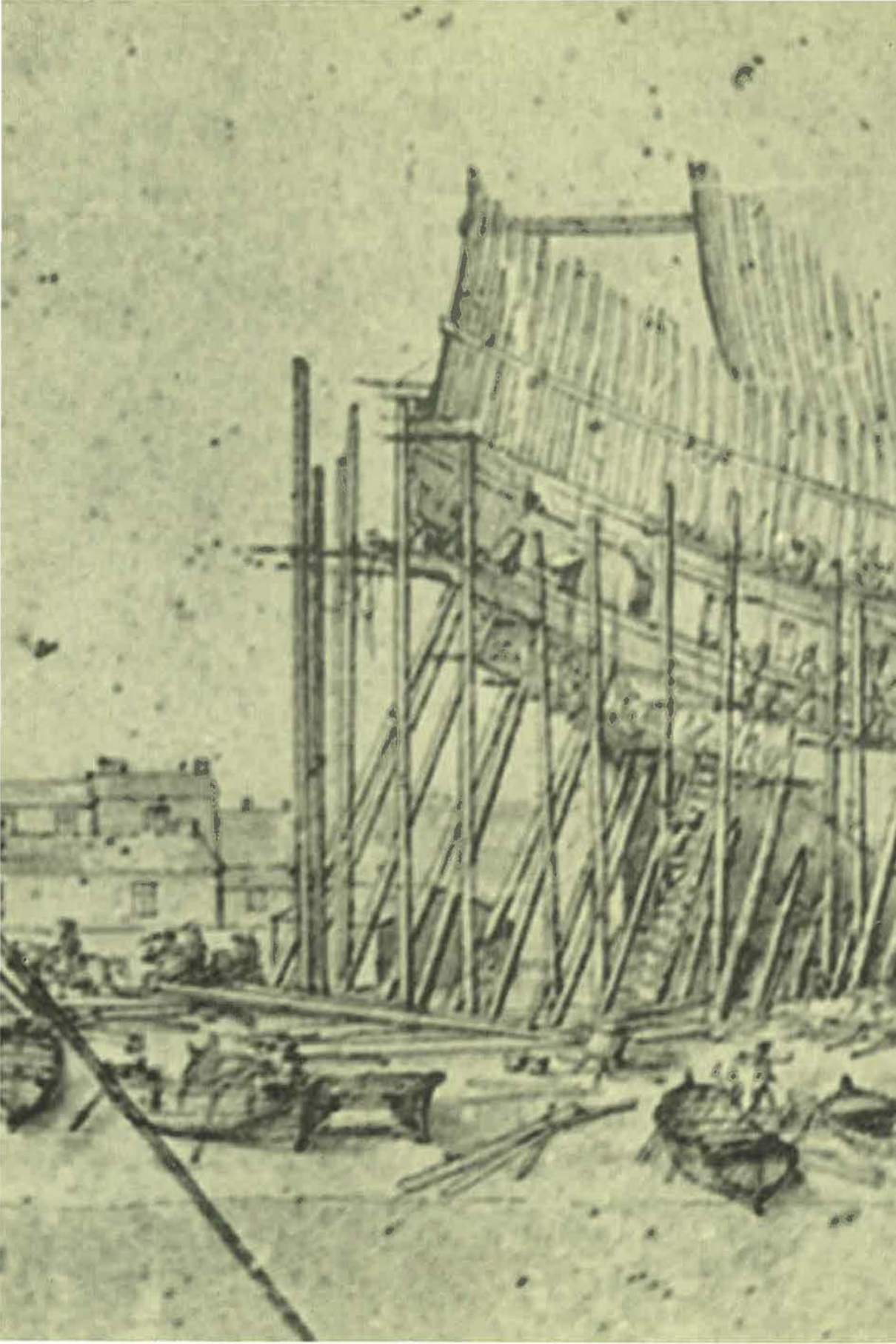
- ADAL: 170, 189.
 AGUILAR DE CAMPOO: 42.
 AMPUERO: 43, 45, 157, 160, 167, 170, 189.
 AMSTERDAM: 97, 103, 104, 109, 115.
 ARANJUEZ: 83.
 ARAS (VALLE DE): 50.
 ARENAS DE IGUÑA: 42.
 ARGONOS: 39, 45, 170, 189.
 ASÓN (RÍO): 43, 48, 93, 116, 155, 171.
 ASTILLERO (TOPÓNIMO): 115, 121, 148, 175, 176.
 BARCELONA: 57.
 BÁCENA DE CICERO: 50, 63, 64, 170, 189.
 BARRIO NUEVO: 119.
 BELLE-ÎLE: 160.
 BERGEN: 99.
 BERMEO: 160.
 BERRIA: 44.
 BIDASOA (RÍO): 159.
 BILBAO: 59, 60, 70, 74, 121, 128, 160..
 BRAZOMAR: 43.
 BREA: 55.
 BRUSELAS: 55.
 BUELNA (VALLE DE): 39.
 BURDEOS: 75, 161.
 BURGOS: 41, 42, 43, 49, 120.
 CABEZÓN DE LA SAL: 43.
 CABUÉRNIGA (VALLE DE): 43.
 CÁDIZ: 53, 55, 58, 60, 73, 76, 78, 79, 92, 93, 112, 113, 167.
 CAMPOO (MERINDAD DE): 39.
 CANTABRIA: 28, 31, 32, 33, 39, 41, 50, 57, 59, 61, 63, 74, 76, 117, 124, 130, 143, 149, 153.
 CANTÁBRICO (MAR): 45, 55, 58, 61, 63, 116.
 CARASA: 45, 170, 189.
 CARIBE: 54.
 CARTAGENA: 112.
 CARTAGENA DE INDIAS: 49, 93.
 CASTAÑEDA: 43.
 CASTILLA: 41, 49.
 CASTROPOL: 78.
 CASTRO-URDIALES: 32, 39, 43, 63, 65, 160.
 CAVADA, LA: 50, 74.
 CERECEDA: 45, 170, 189.
 CERVERA DE PISUERGA: 164, 165.
 CESTO (JUNTA DE): 160, 161.
 CICERO: 32, 45, 50, 65, 66, 157, 170, 189.
 CILLORIGO-CASTRO: 43.
 CLARÍN (RÍO): 43, 116.
 COLINDRES: 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 39, 41, 45, 48, 49, 50, 55, 58, 63, 65, 66, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 88, 91, 92, 93, 94, 110, 111, 117, 120, 121, 124, 126, 127, 130, 144, 145, 149, 155, 157, 160, 170, 172, 175, 178, 182, 189.
 COLINDRES DE ABAJO: 119.
 COLINDRES DE ARRIBA: 48, 117, 119.
 COMILLAS: 32, 43.
 COPENHAGUE: 107, 109.
 CORTIGUERA: 32.
 CORTINAS: 49.
 CORUÑA, LA: 160.
 CUATRO VILLAS (DE LA COSTA DE LA MAR): 39, 41, 45, 46, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 69, 70, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 92, 157, 160, 163, 182, 189.
 DELFSHAVEN: 104.
 DEUSTO: 58.
 DUNKERQUE: 60.
 DURANGO: 102.
 ENKHUIZEN: 104.
 ESCALANTE: 39, 45, 50, 170, 189.
 ESPINOSA DE LOS MONTEROS: 42.

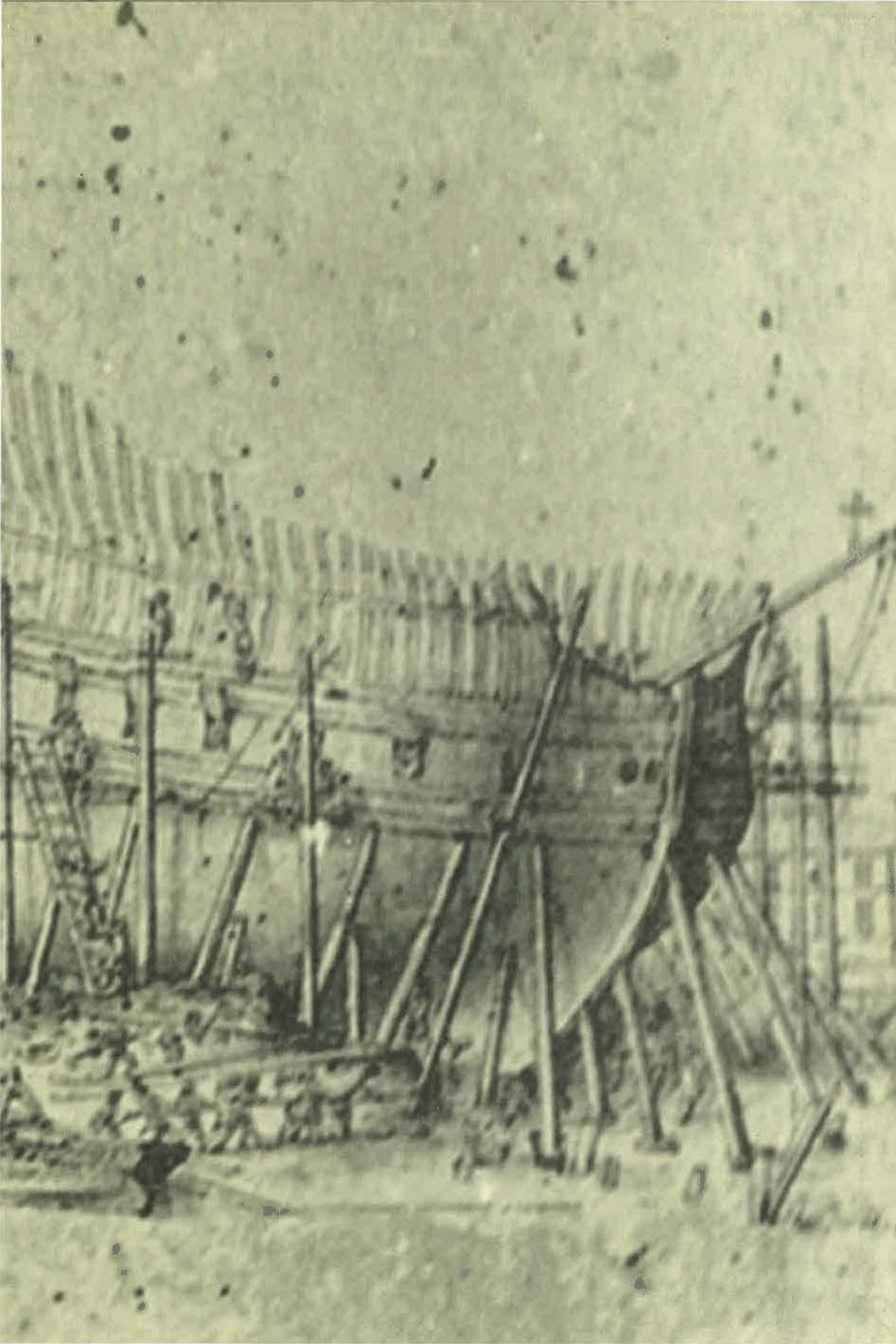
- ESTRASBURGO: 107, 109.
FERROL: 112.
FLANDES: 49, 54, 55, 56, 57, 58, 62, 63, 78, 148, 160.
FUENTERRABÍA: 158, 159.
GAJANO: 65.
GALICIA: 57, 160.
GANZADA: 49.
GUARNIZO: 29, 32, 50, 58, 59, 70, 81, 82, 93, 94, 112, 117, 146, 172, 175.
GUIPÚZCOA: 57, 63, 70, 77, 78, 83, 84, 88, 160.
GURIEZO: 160, 164.
HERMIDA, LA: 43.
HERRERA DE PISUERGA: 42.
HOORN: 104.
HOZ DE MARRÓN: 170, 189.
IGUÑA (VALLE DE): 39.
INDIAS: 49, 53.
IZARILLA (RÍO): 42.
KATTENBURG: 104.
LAREDO: 28, 31, 32, 35, 39, 41, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 58, 61, 62, 63, 65, 66, 69, 75, 77, 79, 82, 94, 117, 120, 127, 148, 153, 155, 156, 157, 158, 160, 162, 163, 164, 165, 167, 170, 171, 175, 178, 181, 189.
LARRABEZUA: 149.
LIÉBANA (PROVINCIA DE): 39.
LIÉBANA (VALLE DE): 43.
LIENDO: 164.
LIÉRGANES: 43, 50, 74, 78, 163.
LIMPIAS: 35, 41, 43, 45, 50, 117, 120, 126, 155, 160, 167, 170, 189.
LIMPIAS (RÍA DE): 48, 129, 149, 155, 157, 176.
LISBOA: 53, 58, 60, 73, 74, 98.
LONDRES: 61.
LUNADA (PUERTO DE): 43.
MAASKANT: 104.
MADRID: 66, 113, 141.
MAGDALENA, LA: 49, 81, 116, 117, 120, 121, 178.
MANILA: 54.
MARLANTES: 42.
MARRÓN: 121.
MARSELLA: 102, 104, 105, 106, 109, 115.
MATAMOROSA: 42.
MEDINA: 160.
MEDINA DE POMAR: 43.
MÉJICO: 49.
MELLANTE: 47.
MENA (VALLE DE): 160.
MERINO: 49.
MIDDLEBURG: 104.
MILÁN: 55, 63.
MORI: 49.
NADAL: 49, 120, 121.
NÁJERA: 48.
NÁPOLES: 49.
NAVARRA: 48.
NERVIÓN (RÍA DE): 160.
NUEVA ESPAÑA: 53.
NUEVOS, LOS: 49, 121.
OOSTENBURG: 103, 104.
ORIÑÓN (RÍA DE): 117.
OTANES: 43.
PAÍS VASCO: 149.
PALENCIA: 41, 42.
PARAYAS (JUNTA DE): 39, 160, 164.
PASAJES: 78, 79, 80, 92, 160.
POLIENTES: 42.
PONTEJOS: 172.
PORTAMIO: 49.
PORTILLA, LA: 48.
PORTUGALETE: 74, 160.
PUENTE AGÜERO: 43.
PUENTE ARCE: 42.
PUERTA: 49, 50.
QUINTA, LA: 34, 35, 120, 121, 124, 126, 127, 130, 148, 149, 176.
RADA (RÍA DE): 155.
RAMALES: 43, 120.

- RAPENBURG: 103.
 RASINES: 43.
 REDONDA: 49.
 REINOSA: 42, 43, 164.
 RENEDO DE BRICIA: 42.
 REOCÍN DE LOS MOLINOS: 42.
 RIAÑO: 147, 148, 177.
 RIONANSA: 39.
 ROCILLO: 49.
 ROCHEFORT: 104, 106, 109, 115.
 ROSTOCK: 101, 109.
 ROTAS: 49.
 ROTTERDAM: 104.
 RUESGA (VALLE DE): 39, 50, 160, 164.
 SALCES: 43.
 SAN JUAN DE LUZ: 91.
 SAN MARTÍN DE ELINES: 42.
 SAN SEBASTIÁN: 101, 109.
 SANTA CRUZ DE BEZANA: 32.
 SANTA MARÍA DE CAYÓN: 42.
 SANTANDER: 32, 39, 41, 43, 62, 63, 65, 79, 94, 121, 160.
 SANTANDER (BAHÍA DE): 29, 31.
 SANTAOLAJA: 49.
 SANTIAGO DE CARTES: 42.
 SANTIBÁÑEZ: 49.
 SANTILLANA: 39.
 SANTILLANA (ASTURIAS DE): 39.
 SANTOÑA: 29, 31, 32, 35, 44, 45, 48, 50, 71, 74, 77, 78, 79, 81, 91, 92, 94, 127, 129, 149, 150, 153, 155, 156, 157, 158, 160, 161, 163, 167, 168, 171, 172, 175, 177, 178.
 SANTOÑA (BAHÍA DE): 27, 28, 31, 32, 43, 153, 155, 157, 160, 163, 166, 170, 172, 175.
 SANTOÑA (RÍA DE): 73, 117, 118.
 SAN VICENTE DE LA BARQUERA: 31, 32, 39, 41, 43, 160.
 SECADURA: 170, 189.
 SEÑA: 47.
 SEVILLA: 49, 53, 62, 101.
 SIETE VILLAS (JUNTA DE): 50, 117, 160, 164.
 SORA (VALLE DE): 39, 43, 50, 160, 164.
 SOLÍA: 41.
 SOLÓRZANO: 65.
 SUANCES: 32.
 TARRUEZA: 47.
 TIERRA FIRME (PROVINCIA DE): 49, 53.
 TIJERO: 169.
 TOLÓN: 105.
 TORANZO (VALLE DE): 39.
 TORRELAVEGA: 39.
 TRASMIERA: 45, 48.
 TRASMIERA (MERINDAD): 39, 50, 164.
 TRETO: 35, 45, 80, 91, 117, 118, 119, 120, 121, 124, 127, 155, 158, 161, 163, 167, 170, 175, 176, 178.
 TRETO (RÍA DE): 31, 48, 116, 149, 176.
 VALDÁLIGA (VALLE DE): 39.
 VALMASEDA: 43.
 VENECIA: 97, 109, 112, 115.
 VIGO: 87.
 VILLANUEBA: 49.
 VILLAR: 49.
 VILLARCAYO: 160.
 VIZCAYA: 43, 57, 58, 60, 71, 75, 77, 102.
 VOTO: 45, 50, 161.
 WITTENBURG: 104.
 ZAANKANT: 104.
 ZORROZA: 74, 104, 110, 113, 160.



Diciembre, 1997

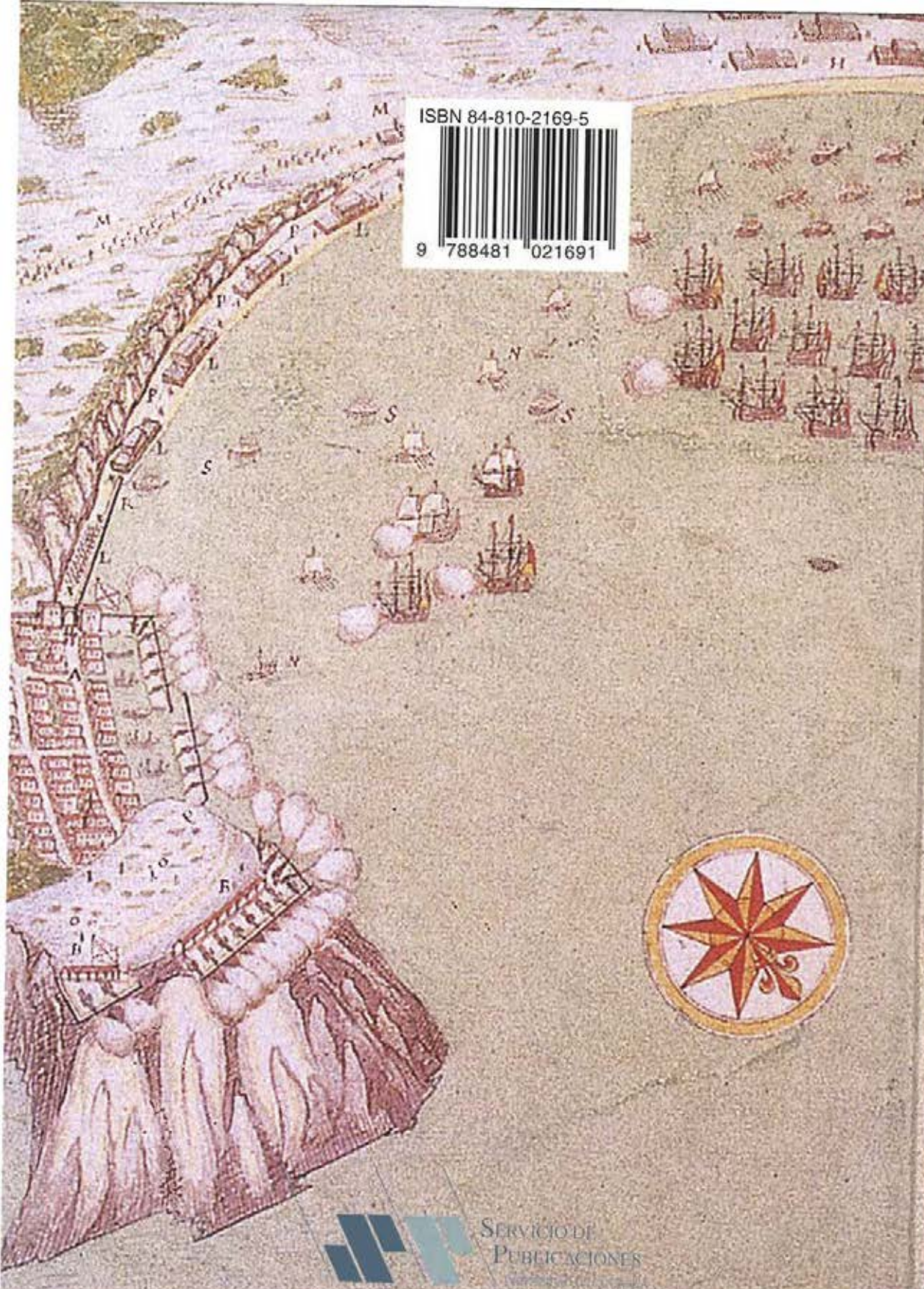




ISBN 84-810-2169-5



9 788481 021691



SERVICIO DE
PUBLICACIONES

www.serviciopublicaciones.es

M. <i>Arquitectura de la fortificación</i> <i>plano y sección de la</i> <i>muralla y de la alcazara.</i>	T. <i>plano y sección de la</i> <i>fortificación de la</i> <i>ciudad y de la alcazara.</i>	7. <i>Arquitectura de la</i> <i>fortificación de la</i> <i>ciudad y de la alcazara.</i>	8. <i>Arquitectura de la</i> <i>fortificación de la</i> <i>ciudad y de la alcazara.</i>
---	---	--	--