

Acerca de la flota comercial del Cantábrico en el Siglo XVIII

Había dos procedimientos de generar una flota, la construcción de navíos, o su adquisición a otros países; y para acrecentarla dos requisitos eran prácticamente imprescindibles, prohibir la venta de los navíos nacionales, fueran de construcción o de compra, y primar su utilización comercial en los puertos españoles, con lo que se forzaba a los comerciantes y armadores a su construcción.

I. LA CONSTRUCCION NAVAL

a. *Los Astilleros*

Lo que conocemos de la construcción naval es fundamentalmente referido a los armamentos militares, no porque los astilleros dedicados al laboreo privado fueran inexistentes, sino porque la información disponible y la trascendencia del fenómeno inclinan nuestros conocimientos de este lado.

La presión de los astilleros militares, la competencia, fue muy considerable; acaparando maderas y hierro e incluso polarizando los profesionales, movilizan- do carpinteros, calafates y cuantos trabajadores especializados fueron precisos para poner en funcionamiento los astilleros militares o estatales del Cantábrico. En Pasajes las gradas de la Real Compañía, en Vizcaya el Astillero de Zorroza, en Santander Guarnizo y en Galicia El Ferrol; cuatro grandes astilleros que entre maderas, hierro, velas, jarcía y demás concentraban una parte considerable del personal especializado.

La información sobre las construcciones guipuzcoanas, tanto para el estado como para la Real Compañía es muy deficiente; sabemos que entre 1730 y 1785 el número de navíos que la Compañía tuvo a su servicio se aproximó a los 48¹ pero no todos se construyeron en Pasajes, de hecho consta que en algún caso se adquirieron embarcaciones para la Compañía en el sur de Francia.²

En Vizcaya, en Zorroza, hay que considerar dos fases, la primera hasta 1764, en que se trata de un Real Astillero, y la segunda en que se especializó como arsenal para la construcción de correos marítimos; de la primera época y sus construcciones civiles, prácticamente no sabemos nada, en su segunda época nos consta que se construyeron navíos civiles, casi siempre por cuenta de los grandes constructores, como Tellaeché.³

Pero, aunque podemos aproximar una cifra, 21, no cabe puntualizar en cuanto a características técnicas, a más de algunas construcciones atribuidas a los constructores de los correos marítimos se realizaban por ellos, pero fuera del recinto de Zorroza, lo que dificulta la consideración de las distintas construcciones como realizadas en las gradas reales o fuera de ellas. Algunos de los clientes particulares de Zorroza fueron el Consulado de Bilbao y el Señorío, preferentemente en la adquisición de fragatas guardacostas.⁴

En el de Guarnizo, en el Real Astillero, la práctica de las construcciones civiles está más documentada. Se alega, que entre 1739 y 1770 se construyeron once embarcaciones para particulares⁵ pero es posible por diversos indicios que fueran más. Hay años como 1739 en que entre D. Pedro Buye y D. Juan Bta. Donesteve se llegaron a construir un navío y seis paquebotes para su venta a diversos individuos.⁶

1. ESTORNES LASA, José: La Compañía Guipuzcoana de Caracas (Buenos Aires Ekin).

2. CAVIGNAC, Jean: Jean Pellet commerçant de gros 1694-1772; contribution à l'étude du négoce bordelais du XVIII^e siècle. (Paris SEVPEN 1967). pag: 247 «Pellet se charge d'acheter un navire de 85 pieds de quille, Le Joseph Louis qu'il paie pour la compagnie» se trataba del año 1755 —mirar al respecto también las páginas 343 y siguientes en las que figuraban el contrato y el inventario de dicho navío.

3. GINER HERNANDEZ, Faustino: Los Correos Marítimos en la villa de Bilbao y el Arsenal de Zorroza (1774-1815). Deusto 1973. Memoria de licenciatura inédita.

4. GUIARD y LARRAURI Teófilo: Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y comercio de la villa (Bilbao 1914, 2 vols.)

5. MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio: Crónica de Guarnizo y su Real astillero desde sus orígenes hasta el año 1800 (Santander 1974): en la página señala como de 69 navíos construidos en guarnizo entre 1720 y 1790, 21 eran para particulares.

6. Ministerio de Marina, Museo Naval. Manuscrito 2319 Miscelánea documental folios 33 y 34, según este documento se construyeron: el año 1737, el «Marqués de Ferri», el 39 el navío «El Triunfante»; entre los años 43 y 44 las fragatas «La Ninfa del Mar», «El negociante español» y «Los dos amigos», el año 49 los «S. J. Bta.» «S. J. Evangelista», «S. Ant. de Padua», «S. Luis», «Sto. Domingo», «Nuestra Señora de Muslera» y «Santa Bárbara»; el 69 «Los Santos Mártires» y el 70 el «S. José» y el «S. Nicolás». Este documento discrepa cronológicamente un poco de los datos que da Mercapide Compains (op. cit.) pero no sustancialmente.

Sobre El Ferrol sabemos aún menos⁷ pero no caben excesivas dudas al respecto, se construyeron gradas, se plantearon unos niveles de actividad, se organizó todo dentro de un contexto político, del que lo mínimo que cabe decir es que fue cambiante y al son de esos cambios irían las utilizaciones y las rentabilidades.

En torno a los sistemas de construcción de estos grandes Astilleros se ha escrito bastante⁸ y las discusiones contemporáneas sobre técnicas entre el método de Gastañeta y el de D. Jorge Juan o sea, entre las técnicas francesas o inglesas, superada ya la cualificación técnica de los conjuntos holandeses,⁹ e incluso las prácticas de rivalidad y las comprobaciones efectuadas, son conocidas. No sucede así con la construcción privada, destinada generalmente a la fabricación de navíos menores, de menor arqueo, cuyas técnicas y métodos prácticamente desconocemos. En estos astilleros se hacían: petaches, navíos, barcos y pinazas, en todo caso embarcaciones de pequeños arqueos.¹⁰ lo que no excluye que en algunos casos los navíos fabricados tuvieran un cierto arqueo, pero nunca comparable al de las fragatas o al de los grandes navíos de la carrera de Indias.

Precisamente esta limitación de los arqueos, basada en las abundantes barras de los puertos del Norte,¹¹ en las que debían de actuar, y en sus conveniencia, a partir de unas normas legales proteccionistas de las capacidades medias, posibilitaban las construcciones en los parajes más insospechados, por lo que la ubicación de los astilleros privados se hace más difícil.

Pequeños astilleros se repartían por toda la costa, aunque no había tantos como pudiera deducirse de las diversas numeraciones de maestranza pues bastantes de los carpinteros de la ribera y calafates actuaban en playas y arenales simplemente como reparadores de las pequeñas embarcaciones pesqueras, o en su construcción, que como nunca excedían de unas quillas muy reducidas,¹² podían fabricarse bajo una simple tejabana.

7. Merino José Patricio: Los Arsenalos españoles en el XVIII en «Investigaciones históricas». Valladolid II-1-1980.

8. Hay referencias bibliográficas suficientes en MERINO. J.P. op. cit.

9. UNDER Richard W. Dutch. Shipbuilding Before 1800 (Amsterdam, Van Gorcum 1978).

10. ZABALA A. «Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVII» Santander. Anuario Juan de la Cosa. Vol. II 1978 pág. 25-57.

11. Archivo General de Simancas (A.G.S.) Guerra Moderna 3.537: Descripción de la costa Cantábrica desde Castro a Bayona, 1740.

12. CASADO SOTO José Luis: Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII (Santander 1978). Las características de estas embarcaciones de pesca cambiaron poco con el tiempo; las chalupas de pesca «tendrían de catorce a dieciséis codos de quilla, siete u ocho bancos, tres pies de puntal y siete de manga, mientras el porte debía de oscilar entre 70 u 80 quintales» pág. 47.

Había Astilleros en Guipúzcoa, especialmente en Pasajes, Fuenterrabía,¹³ Zumaya,¹⁴ Deva¹⁵ y Orío¹⁶ aunque no cabe descartar otros puertos. En Pasajes, además de los de la Compañía los había en la orilla oriental: cuatro, uno en Bortalaborda, otro en el barrio de Vizcaya, otro en la Caburza y un último, el que se sustituyó por el de la Compañía de Caracas en la Plaza. En la orilla occidental el de Torre Atzia y en el centro del canal, el de Codemasti. Al fondo, en el sur los de Berrachoco, Molino y Basanoaga, además de los que había en Rentería y Lezo;¹⁷ en resumen más de nueve astilleros, lo que explica que en 1719 el enemigo llegará a destruir seis naves que se construían a la vez. A lo largo del siglo la situación debió decaer mucho, pues así como en 1700, el consulado de Bilbao¹⁸ fue a comprar una embarcación en Pasajes, para su posterior aparejo en la ría, a finales de siglo, según una relación que se conserva en Tolosa¹⁹ de las naves de comercio de la provincia sólo constan como construidas en Guipúzcoa las de la Compañía de Caracas, y de estas alguna fue adquirida en Francia,²⁰ las demás figuran como compradas a ingleses y franceses, incluso una de fábrica americana.

En Vizcaya la obra de Guiard ilustra al respecto, de manera un tanto imprecisa, pues se limita a señalar que aparte de los grandes arsenales de Zorroza y de los tinglados de Olabeaga, en la ría se aprovechaba «una gran parte de la ribera para la construcción de navíos erigiendo astillero en el sitio conveniente al interesado»²¹ entre estos los había en 1778 en Abando, Deusto, Ripa, La Vieja e Indauchu.²² En lo relativo a los demás puertos se

13. Archivo Diputación de Vizcaya (A.D.V.) Corregimiento C. 983 n° 19 año 1712. Domingo de Albi-zu, vecino de Fuenterrabía construyó allí, a su costa el «San Luis» de 100 toneladas, y la vendió, incluido todo el aparejo en 3.500 escudos de a diez reales de plata a Luis Van Richeguen de Bilbao.

14. Archivo Histórico de Vizcaya (A.H.V.) Goicoechea 17-V-1710. José del Barco, vecino de Ciérvana vende la mitad de su navío, el «Francisco» de 50 toneladas, fabricado en la Ribera de Zumaya en 1707 a José de Palacios Orrantía y Marcos Andía de Varela, vecino de Bilbao.

Se puede ver también: Goicoechea 1-5-1713, contrato según el cual Miguel de Ordeñano, de Bilbao, dueño del navío «S. Agustín» de 100 toneladas construido por orden suya en Zumaya, la vende a dos comerciantes londinenses en 2.000 pesos.

15. A.H.V. Bolívar. 28-VI-1742; Gregorio de la Torre, dueño del «Nuestra Señora de Begoña» de 50 toneladas, construido por su orden en Deva, lo vende a Francisco Lori de Nantes en 1.200 pesos.

16. JAUPART F. L'Activité Maritime du Port de Bayonne au XVIII^e (Bayona 1974) pág. 289.

17. ITURRIOZ. Pasajes. Resumen Histórico (PYSBE 1970).

18. Archivo de la Villa de Bilbao. Actas del Consulado y Casa de Contratación. 1639. En tal año el Consulado adquirió una fragata de 48 cañones en Pasajes nave que después se aparejó en Olaveaga.

19. Archivo Provincial de Guipúzcoa (A.P.G.) Sec. 2 Neg. 12 Leg. 133

20. Ib. Idem. Figuran como de la Compañía y fabricados en Guipúzcoa el bergantín de 173 toneladas «S. Francisco Xavier» y la fragata de 666 toneladas «Santo Domingo». Mientras que la «Nuestra Señora de la Paz» de 850 toneladas era de construcción francesa.

21. GUIARD y LARRAURI T. La industria naval vizcaína. (Bilbao 1917) pág. 128.

22. Ib. Idem.: pág. 130 nota.

señala la existencia de importantes astilleros en Plencia²³ y consta que los había en Bermeo, Mundaca²⁴ Ondarroa^{24bis} y Lequeitio²⁵. Iturriza²⁶ indica que los había también en Ea e incluso en Ajangiz, ría arriba, en donde se construyeron barcos de transporte y chalupas; el mismo autor indica que también «hubo un astillero en Laida para la construcción de naves pero por causa de haberse hundido una al botarla, no existe». ²⁷ De hecho a finales de siglo cuando se hace una verificación del número de carpinteros de ribera del Señorío, resultan ser tales 83 individuos que se agrupaban, 63 en la ría (4 en Baracaldo, 35 en Deusto y 24 en Abando) 12 en Plencia, 7 en Mundaca y uno, calafate, en Lequeitio. Aunque la validez de la información es muy relativa no cabe duda de que es todo un indicativo de la distribución geográfica de una actividad muy concreta. ²⁸

En la costa de las Cuatro Villas consta que había astilleros en Castro, en Limpias, ría arriba, aunque éste de construcción tardía, sin que pueda precisarse si era de finales del XVIII o de principios de la siguiente centuria, ²⁹ y en la bahía de Santander, donde además del de Guarnizo parece que había algún otro próximo a la villa. ³⁰ Pero diversos indicios tienden a demostrar una decadencia en las fábricas con respecto a la situación de tiempos precedentes.

Más allá de la bahía de Santander mi información es muy deficiente y de hecho sólo conozco la existencia de un posible astillero en Tazones donde a finales del XVII se construían embarcaciones de cabotaje, ³¹ Viabelez,

23. A.H.V. Goicoechea 16-VII-1707. Tomás Lopategui, vecino de Plencia propietario de la mitad del navío «Nuestra Señora del Rosario», construido en los astilleros de Plencia a medias con Michel Morgan, vecino de Bilbao, tiene un arqueo de 30 toneladas, le vende su parte a Juan Bautista Poubert en 108 escudos de plata.

24. Archivo Histórico de la Universidad de Deusto: Navegación 1. para Bermeo: Contrato de construcción por J. Bautista Anasagasti natural de Plencia, vecino de Bermeo, de un navío en el Arza a Puerto Mayor. Para Mundaca: Cuenta y Razón del coste de la lancha nombrada S. Antonio y Animas.

24 bis. A. H. V. Hostendi 17-XII-1708 se habla de la fragata «Nuestra Señora de la Piedad» fabricado en Ondarroa.

25. A. H. V. Goicoechea 11-VIII-1707: «Nuestra Señora de la Asunción y Animas de 30 toneladas, poco más o menos, fabricado en Lequeitio propiedad de Ignacio Bear y Larrumbe de Bilbao.

26. ITURRIZA J.R. Historia General de Vizcaya. Bilbao 1885.

27. Ip. idem pág.

28. Archivo General del Señorío de Vizcaya (A.G.S.V.) Marinería. Registro 1.

29. (A.H.V.) Goicoechea 10-III-1707 y 27-VIII de 1707, se trata de naves de 33 y 30 toneladas respectivamente, es decir de pequeño arqueo.

30. Archivo histórico de Santander 145. Escribanos de Marina Ley 338. 1800 «La Cantabria», construido en el astillero de este puerto.

31. PAREDES RODRIGUEZ Carmen: Análisis de la actividad marítima no mercantil en el área jurisdiccional de Villaviciosa 1680-1690. Oviedo. Memoria de licenciatura inédita. En 1683 se vende en Tazones una pinaza de 20 codos de quilla de unos 100 quintales, la «Glorioso San José» y otra de unas 9 toneladas, ambas fabricadas en dicho lugar.

Luarca donde en 1708 se construyó un navio de 90 a 100 Tn,³² y Castropol en donde no se construían navíos, pero me consta que a finales del XVIII una balandra vieja fue transformada en un bergantín de 54 toneladas.³³

En la costa gallega hubo astilleros como en el resto de la zona de nuestro análisis, pero la información al respecto es prácticamente nula.^{33bis}

A lo largo del tiempo fueron pasando por estos astilleros carpinteros, notables unos, y no tan relevantes, los otros. Así Domingo de ALBIZU de Fuenterrabía³⁴ o AIZPURUA de Usurbil³⁵ que fue a trabajar a los reales astilleros de Guarnizo y El Ferrol tras haber trabajado en Pasajes donde hizo 3 fragatas, en Orio donde construyó otras cuatro, además de una balenera de 350 toneladas y en Bilbao donde dirigió los trabajos en otras diferentes naves.³⁶ En Vizcaya aparece en 1707³⁷ Lorenzo ARSUETA, quien, como casi todos, trabajaba en los márgenes de la ría, Juan GOICOECHEA de Deusto en 1709,³⁸ en 1733 Joaquín de BASABE de la ría³⁹ y José AZPIAZU de Portugalete que pasado el tiempo marchó a trabajar a Castro y más adelante a América,⁴⁰ en 1749 Lorenzo TALLAECHE quien es el primero que he registrado de una larga dinastía⁴¹ y también J. Bta. IRURETAGOYENA y de las mismas fechas M. ZALVIDEA⁴² quienes en un corto espacio de tiempo llegaron a fabricar hasta 23 navíos.⁴³ En 1756, se cita a un TELLAECHÉ con astilleros en Olabeaga⁴⁴ y a Ignacio BA-

32. (A.H.V.) Goicoechea 22-VIII-1710. Se trata del Nuestra Señora de Begoña valorado en 24.000 reales de plata.

33. (A.D.V.) Corregimiento copia: 545 n° 22 año 1746. En Castropol se convirtió una balandra vieja en un bergantín de 54 Tn. el Nuestra Señora del Monte y Animas.

33 bis. Goicoechea 19-XII-1707. El «San Buenaventura que construido en Rivadeo por Domingo López Nieves.

8—29

34. A.D.V. Corregimiento Corp. 983. n° 19 año 1712. Constructor del S. Luis de 100 Tn.

35. Nacido en 1710. Intentó de joven estudiar las técnicas de construcción británicas, en Londres, pero no pudo.

36. A.G.S. Marina. Ley 234.

37. A.D.V. Corregimiento Car. 474 n° 10, año 1707. Lorenzo de Arsueta, vecino de Abando, construía en Olaveaga.

38. A.D.V. Corregimiento Car. 853 n° 2.

39. A.D.V. Corregimiento Car. 544 n° 9 año 1734. Habla de una fragata de 240 toneladas la «Nuestra Señora de Begoña» fabricada entre el 33 y 34 en Zorroza.

40. A.D.V. Corregimiento Car. 593 n° 20. 1770.

41. Al respecto y para mayores precisiones ver el trabajo aún inconcluso de Ana ARES, acerca de los constructores de navíos vizcaínos en el XVIII. Memoria de licenciatura a presentar en la Universidad de Deusto.

42. El A.D.V. corregimiento. Ley 6 n° 12, año 1749 se dice Iruretagoyena aunque en otros documentos aparece como Irureta.

43. LABAYRU Historia General de Vizcaya. Vol. VI. págs. 287-88.

44. A.D.V. Corregimiento cap. 978 n° 20.

QUEDANO dueño de un astillero junto a su casa de Abando.⁴⁵ En 1758 se dice que había cierto Tomás ARISTAIN⁴⁶ casado con una hija de ZUBIRIA el cual fue junto con el ya citado Lorenzo TELLAECHÉ, uno de los constructores más notables. Este ZUBIRIA llegó a ser asentista en Guarnizo,⁴⁷ el igual que el último TELLAECHÉ.⁴⁸ Y el constructor más notable de finales de siglo Antonio REAL DE ASUA, dueño de un astillero en Abando, y que trabajó mucho para el Real Consulado, quien estaba en Guarnizo y fue sucedido por J. Angel REAL DE ASUA, que llegó a finales de siglo.⁴⁹

En Santander, además de los que en Guarnizo construyeron para particulares, como D. Pedro BUYE o D. Ciprián ASTRAN, a D. José ARZUETA, D. Juan BENITEZ TORRES TERE, D. Juan PIEDRA y D. Antonio del REAL hay que contar, cuando menos con J. Francisco CLAVES y Francisco SOYUS de finales de siglo.⁵⁰ En Asturias conocemos a Pablo GARCIA SANTAMARIA de 1783 que se define como un carpintero de Rivera, y algunos otros.

De hecho los informes de maestranza son muy reveladores, aunque como toda investigación con una finalidad de leva tenga que ser contemplada con mucha cautela. De las Provincias Exentas hasta Portugal había 372⁵² carpinteros de ribera ¿cuántos de ellos construían barcos y lanchas de pesca, botes o simplemente reparaban pequeños desperfectos o, eran simplemente carpinteros a bordo de los más grandes navíos? Además, para más limitación, de entre los grandes, de entre los más hábiles, entre los que residían allí donde había astilleros con capacidad suficiente, unos eran los que mandaban, diseñaban, proyectaban y el resto simplemente eran carpinteros.

Ahora bien, si es poco lo que sabemos de técnicas, astilleros y cons-

45. A.D.V. Corregimiento cap. 285 n° 1, año 1786.

46. A.D.V. Corregimiento cap. 430 n° 24, año 1758. Tenía su astillero en Oliveaga junto a la casa de Antonio Bengoechea, en donde construyó el «Nuestra Señora de Begoña» de 90 a 100 Tn. Casado con María Martín de Zubiria.

47. A.D.V. Corregimiento cap. 216, n° 3, 1762. También en MERCAPIDE COMPAINS. Nemesio Ob. cit. págs. 131 y sig.

48. En el documento anteriormente citado, compiten ambos. Zubiria y Tellaeche por la misma construcción.

49. Antonio Real de Asua, vecino de Abando: A.D.V. Corregimiento. Ley 140 n° 15, año 1784. J. Angel Real de Asua. A.D.V. Corregimiento Cap. 949, n° 16, año 1790.

Respecto a Guarnizo, por ejemplo: Archivo Histórico de Santander, AHS. Escribanos de Santander. Protocolos de Marina, ley 338, 1800, dice cómo construyó en el Real el navío «Nuestra Señora del Carmen» alias «La Primavera» de 85 toneladas.

50. A.H.S. Escribanos de Marina Ley 338, 1800 dice que Fco. Claves construyó el navío «La buena fe», y cuando menos en tal año, una lancha de 200 q² y Sorpus construyó la nave de 20 Tn. «La Teresa».

52. Archivo del Viso del Marqués. Matriculas. Generalidades 1785-88.

tructores, lógicamente no podemos esperar mayor conocimiento de las naves construidas, su número, tipo y tonelaje y por lo tanto de la incidencia de este factor, la construcción naval, en la evolución de la flota comercial española, ni de su consecuente capacidad de transporte.

Esto no quiere decir que carezcamos completamente de información, sabemos que en el siglo XVIII España no era una potencia naval, no por su flota ni por su tecnología; así cuando los armadores cantábricos deseaban embarcaciones de calidad comprobada debían de adquirirlos en el exterior, pues incluso la práctica de la construcción militar dependía de métodos exteriores. Lo que está claro es que la construcción no fue muy abundante, debemos señalar que dentro de su escasez hubo fases de mayor o menor impulso constructor, por lo que el crecimiento de la flota, si verdaderamente hubo tal crecimiento, se debía a otros factores.

b. La protección a la industria nacional

La industria nacional fue protegida en términos jurídicos, pero mal podía ésta prosperar cuando las continuas levas de marinería y maestranza diezaban a los artífices más o menos capaces de una construcción adecuada. Las frecuentes noticias que en los registros de Juntas Generales del Señorío de Vizcaya se recogen referentes a montes no cesan de repetir que el interés real es que de los montes salga la madera para la armada y de los pueblos los pescadores que han de aprender el oficio para servir en los navíos de Su Majestad;⁵³ esto es, el estado supeditó toda la cuestión naval al servicio que podía obtener de este sector para el engrandecimiento, siempre relativo, de la flota, sin tener en cuenta las necesidades económicas de las sociedades marítimas.

Así para Garnizo y El Ferrol se buscaron carpinteros de toda la costa, y consiguientemente a esa política, y con la ayuda de otros varios factores, puede contemplarse cómo Asturias pasó de 1759 a 1781 de contar con 111 hombres de maestranza a no disponer sino de 55.⁵⁴

53. Hay planteamientos similares para todos los territorios: Por Guipúzcoa SALAS: Historia de la matrícula del Mar (Madrid). Vizcaya: el menor exponente son las «Actas de las Juntas Generales del Señorío». Santander: Estado de las Fábricas, Comercio, Industria y Agricultura. En las montañas de Santander (Siglo XVIII). Edición: Tomás. MARTINEZ VARA (Santander 1979). Galicia: MELJIDE PARDO Antonio: La economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII (Valladolid 1971).

54. ADARO RUIZ, Luis: El puerto de Gijón y otros puertos asturianos vol. I (Gijón 1976) pág. 422.

Frente a esta realidad de hecho no podemos dejar de señalar la actitud proteccionista del estado quien en todo el siglo no cesó de dictar normas a beneficio de la propia flota, primero mandando que todos los cargamentos oficiales se hicieran preferentemente a bordo de buques nacionales, norma que desde 1721 se repitió constantemente; se premiaron las embarcaciones construidas de acuerdo con la planificación general, se desgravó la importación de madera para la construcción e incluso, en Vizcaya, en 1751, se prohibió que, a excepción de la madera necesaria a la construcción de los bajeles de la armada, se cortase para particulares que no fuesen del distrito o jurisdicción de Vizcaya; y aún se dio orden de que no se construyesen naves para personas que no residiesen o tuviesen trato de navegación y comercio en este solar, pues en el corto espacio que mediara desde la terminación de la última guerra se habían fabricado veintitrés navios⁵⁵ y parte de ellos exportados.

La filosofía del intervencionismo fue expuesta por Jovellanos⁵⁶ así como su cronología. Tras una tradición más o menos larga el 29 de agosto de 1721 una Real Orden mandó que en todos los cargamentos por cuenta de la Real Hacienda se prefiriesen los buques nacionales a los extranjeros, se renovó tal orden en la Real Instrucción de 1737 al Infante D. Felipe, como Almirante, y de nuevo en una Real Cédula de 1740. Ampliando el concepto de preferencia se emitieron varias Reales Ordenes, los años 1763-66-67 y 74, pero en 1784 podía decirse que a la ineficacia del primer período legislativo 1721-40 seguía la del segundo 1763-74, pues en tal año constataba el autor «que la preferencia es enteramente desconocida» y eso a pesar de que se trataba de una cuestión en la que «bastaría encargar la obediencia de nuestras leyes acerca de la preferencia, y que no hay necesidad de establecerla de nuevo» aclarando que tal preferencia debía de ser general, absoluta y referida a «todos los cargamentos que se hagan en nuestros puertos, ora sea de manufacturas de nuestro propio país, ora de frutos o efectos venidos de nuestras colonias», con la excepción de aquellos cargadores extranjeros que llegaron por su propia cuenta, tanto para preservar el comercio que estos pudieran realizar como porque «el corto número de buques que hay en la mayor parte de nuestros puertos hace más necesario este temperamento, a lo menos en el presente estado de nuestra marina» con el

55. LABAYRU: Op. cit. págs. 287-88.

56. JOVELLANOS: Obras completas B.A.E. vol. 50, págs. 20 y sig.

correlativo de que tal medida no afectara a los coloniales que sólo podían extraerse en embarcaciones nacionales.

La previsible carestía de los fletes podía salvarse por tres medios, renovando la antigua Ley de acostamiento por la cual a cada dueño y constructor naval se le declaraba por cada navío civil una renta anual, renta que tendiera a fomentar exclusivamente la construcción media «no concediéndose a los que pasen de 350 a 400 toneladas»; franqueando los derechos de importación de los materiales necesarios para la construcción; fomentando la adquisición de buques de construcción extranjera en el mismo régimen que los de construcción nacional y por último primando la exportación de productos nacionales. Se establecieron como acostamientos 300 r^s anuales a los de 100 a 200 Tn, 600 r^s a los de 200 a 300 y 900 reales a los de 300 a 400 siempre que se tratara de fragatas, urcas, paquebotes o bergantines, con la salvedad de que sólo se trataban por beneficiarios de tales acostamientos los buques de fabricación nacional, no los comprados o apresados. Proponía Jovellanos completar la norma con la autorización de navegar con un tercio o cuarto de tripulación extranjera aunque fueran exentas de matrícula.

La relativa aplicación de estas normas permitió que el Señorío de Vizcaya conociera una época, no muy larga, de auge constructor amparado por el hecho de la decadencia de Zorroza, que permitía disponer de más maderas y técnicos.⁵⁷ En los demás lugares, la práctica militar ya comentada compensó e incluso superó los efectos positivos de las normas y el retroceso fue evidente y más cuando el aspecto proteccionista de la norma no se cumplía con el rigor debido, y al respecto basta consultar los abundantes contratos de fletamiento que para el período 1751-1765 pueden encontrarse en los escribanos de marina de Santander, en los que Isla y otros asentistas dejan constancia de la utilización de navíos extranjeros para múltiples envíos oficiales a El Ferrol o Cádiz.⁵⁸

La poca utilización de normas similares es tanto más extraña, cuanto que consta que por aquellos tiempos las prácticas proteccionistas al respecto eran muy corrientes: esta preferencia se practicaba en todos los países, no sólo en Inglaterra. Aunque a veces se utilizaban ciertos subterfugios.

57. GUIARD: Op. cit.

58. A.H.S. Escribanos de Marina. Leg. 239, 1758: Agustín Navarrete. Intendente de contaduría de Mar del Ferrol, fleta la Zumaca «De vieco Ana».

Capitán el holandés Retris Annes para que dé cuenta de la Real Hacienda, cargue en Suances madera de construcción de Bajelos con destino a El Ferrol.

Así en 1788 el Consulado de Bilbao comunica que los holandeses, acusando de impericia náutica de la Mancha y el Báltico, a los marinos españoles les aumentaban el valor de sus seguros con lo que encarecían las mercancías y los comerciantes recurrían a los navíos de aquella bandera cuyos seguros se obtenían más bajos a pesar de que las cargas en estos mismos navíos holandeses planteaban otros problemas, ya que eran navíos que generalmente invernaban en el norte con los gastos consiguientes.⁵⁹ Esto es, prácticamente era una lucha de todos contra todos y lógicamente vencían quien más recursos pusiera al servicio de su flota, lo que no fue ciertamente el caso español.

c. El control de la flota

Esta flota mercante estaba, en teoría, rigurosamente controlada y no podía hacerse a la mar en tiempos de paz sin las correspondientes patentes, y menos aún en los de guerra; y además ninguna de sus unidades podía ser objeto de venta a un extranjero al tiempo que las adquisiciones planteaban también algunos problemas administrativos de consideración.

El control necesario se llevaba a cabo mediante la matrícula. Por una parte toda embarcación nacional, de construcción propia o adquirida en el extranjero, de pesca o comercio, debía estar matriculada en su puerto correspondiente asentada como tal en la lista de matrícula, cuya competencia correspondía al respectivo jefe militar de la marina. Con la particularidad de que ninguna embarcación podía matricularse si previamente sus propietarios no eran comprobados como naturales, o naturalizados, del lugar; lo que originó en tiempos de guerra no pocos problemas al pretender los extranjeros residentes, sobre todo los de las Provincias Exentas, en los que la naturalización era más difícil,⁶⁰ matricular, en tiempos de guerra, muy especialmente durante los enfrentamientos Franco-Británicos, sus navíos, originariamente con banderas contendientes, bajo bandera española.

Si se trataba de navíos de construcción extranjera la admisión en la matrícula debía de cumplir varios requisitos, que eran comunes a los nece-

59. A.G.S. Secretario de Hacienda. Leg. 879.

60. ARREGUI YARZA M^a I e AGUERO DIEZ M^a T. Los extranjeros en Bilbao en el S. XVIII. Deusto. 1978. Memoria de licenciatura inédita.

sarios a las embarcaciones de construcción nacional que hubieran enarbolado alguna vez el pabellón de cualquiera otra nación; requisitos conducentes en su práctica totalidad a evitar la participación de auténticos extranjeros, es decir, de intereses no nacionales —clara traición, especialmente grave en los tiempos de guerra—, en las naves acogidas al pabellón nacional. Consistían estas normas en que el propietario pretendiente de la matriculación tenía que acudir al correspondiente intendente del departamento con un documento auténtico, justificativo de la pertenencia total de la embarcación al vasallo o vasallos del Rey, no teniendo en él parte alguna ningún extranjero; y si el documento de propiedad estuviera otorgado fuera del reino, debía estar legalizado por el ministro público español residente en el lugar de venta.

Si el propietario fuera español nativo bastaba con que jurara dicha propiedad y asegurara bajo tal juramento que ningún extranjero, ni aún naturalizado, participaba en la propiedad. Ahora bien, si el dueño o alguno de los dueños de la embarcación fuera español no nativo, esto es, naturalizados, aunque lo fuera por el procedimiento legal, debían repetir las diligencias de su nacionalización ante el ministro de marina de la provincia, presentando justificante de haber residido plenamente en España durante diez años consecutivos, con casa abierta y aportando al respecto una certificación del párroco o párrocos de su parroquia, en la que se hiciera constar como cada uno de los dichos 10 años, figuraba asentado en los libros de matrícula del cumplimiento pascual, además de la justificación de su estado civil, y en el caso de tener familia directa, presentar con respecto a cada miembro de ella, demostración de residencia y del cumplimiento de las normas a él exigidas.

El dueño, fuera de la condición que fuera debía de presentar un fiador español nativo, que se comprometía a no salir del reino y a que ninguno de los propietarios vendería su participación en el navío sin la pertinente licencia.

Para abortar el fraude, aparte de algunas disposiciones complementarias, se fomentaba la delación de las irregularidades, garantizando el más absoluto secreto de la fuente informativa, a la que, como incentivo y sin que mediara documento oficial alguno se le entregaba la tercera parte de la subasta consiguiente a la incautación del navío, o en su caso a un tercio de la fianza depositada.⁶¹

Ahora bien, para garantizar la situación de la flota nacional, y la per-

tenencia de las embarcaciones de comercio a la matrícula civil española, la administración que debía además protegerla y defenderla en casos de corso, exigía a los capitanes, aunque su actividad comercial fuera mínima (bastaba con superar los límites provinciales), que navegaran llevando un Real Pasaporte. Real Patente de Navegación cuya expedición estaba reservada a los comandantes militares, y que además, presentaran una escritura de obligación con una fianza cuya significación fue variando, desde una cantidad fija, igual para todas las embarcaciones, a un valor proporcional al tonelaje y por último, y en distintas épocas al 50, 100 y 200% del valor estimado del navío.

Fianza por la que se comprometían a no pasar a mares prohibidos, o para los que no estuvieran habilitados por dicho Pasaporte, que no hostilizarían los navíos de los países amigos, que no participarían el contrabando, que no prestarían ni harían cesión de dicha patente a nadie, al tiempo que se comprometían a no recibir otra igual de ningún otro país y que cumplirían todas las leyes relativas a la navegación. Que una vez cumplido el tiempo para el viaje estipulado en la patente, o pérdida simplemente ésta su vigencia, la devolverían al comandante que la hubiera expedido, o bien justificarían su pérdida.

A estos capitanes se les entregaba además, en determinadas épocas, una contraseña, consistente en una reproducción de una media nave partida en el sentido horizontal con una línea sinuosa, para que sirviera de salvoconducto con los corsarios argelinos y una lista o rol de toda la gente de que se componía la tripulación así como el equipaje de la embarcación, con las referencias a las plazas que ocupaban cada uno de los listados, lugar de su matrícula y filiación, ya que toda nave mercante que no llevara tal rol podía y debía ser detenida por los navíos de la armada. En lo que a los jefes militares de las provincias marítimas que extendían dichos roles cabe decir que debían de asegurarse de que todos los comprendidos a él estaban matriculados, circunstancias ambas, rol y matrícula, que junto con otros detalles menores no afectaban a las Provincias Exentas por estar éstas, excluidas de cualquier tipo de matrícula.

61. Ver la Real Orden de 20 de noviembre del 86, la instrucción a los intendentes de Marina y Ministros de Provincias de Aranjuez de 20 de enero de 1793 y la nueva instrucción de 1 de enero de 1802.

II. EL COMERCIO DE NAVIOS: La prohibición de ventas

a) *Las ventas ilegales*

Ya se ha señalado cómo la venta de embarcaciones de la matrícula a extranjeros estaba prohibida pero tal prohibición tenía mucho de simbólica, de hecho se produjeron casos de venta muy frecuentes, distribuidos a lo largo del siglo, y con los procedimientos más diversos. Gran parte de las ocasiones en que se producían ventas de navíos nacionales era por causa de la guerra de corso, pues ciertos comerciantes españoles para proteger sus mercancías y sus navíos efectuaban una venta simulada, a un comerciante extranjero con el fin de que la bandera del país de éste protegiera al navío español del apresamiento. Pero en ciertas épocas, concretamente en 1743, tales medidas no eran necesarias pues en esas fechas los holandeses aseguraron haber obtenido de Gran Bretaña el respeto a las mercancías españolas transportadas en sus navíos, así como la restitución de las presas realizadas con anterioridad a cambio de que los españoles hicieran lo mismo con los productos ingleses transportados en dichas embarcaciones holandesas; propuesta que despertó muchos recelos pues atentaba directamente al tráfico de fletes y beneficiaba más el transporte inglés darío su volumen de intercambio que al español, pero aún así fue tenida en consideración.⁶²

De unos períodos a otros con motivos precautorios o por simple negocio, las ventas de navíos de propiedad nacional, en todo o en parte, a extranjeros se practicaron sin cesar. Durante la guerra de Sucesión, en Bilbao, unos comerciantes de la villa, los Señores Viar y Larrumbe vendieron diversos navíos a extranjeros: El 7 de febrero de 1702 vendieron a dos ingleses el «San Juan Bautista» de 90 toneladas en 2.000 ducados⁶³ y el 9 de noviembre de 1703 venden a 3 franceses, residentes en la villa el navío llamado «Nuestra Señora de Begoña» de 40 toneladas por 250 escudos,⁶⁴

62. A.G.S. Secretaría de Marina, leg. 500, año 1743.

63. A. H. V. Hostendi 7-II-1702. Los compradores fueron Roberto Aide y D. Andrés March, mercaderes ingleses. Dado el arquéo y algún otro dato es muy posible que se tratase del mismo navío que en marzo de 1700 (A. H. V. Hostendi), compraran a Samuel Reyualda, Andrés Maray y Roberto Melhuech, mercaderes ingleses, residentes en Bilbao, por 1.500 ducados. Es decir, por 5.000 reales de plata de menos.

64. A. H. V. Alipazaga. 25-X-1703, lo vende a Martín de OLABARAS, Juan PLACELIN y Bdo. FITZ, mercaderes franceses residentes en Bilbao. En realidad con anterioridad (A. H. V. Alipazaga 15-XI-1702) había adquirido en Bayona, en un concurso de acreedores el navío «La Rochelera», en 210 escudos, 140 de beneficio).

Volviendo a lo anterior, dicho Bdo. Fitz, el 9-XI del mismo año 1703, vende la mitad de su tercera parte (1/6) a Stgo. Ransan en 41 escudos.

pero la transacción más interesante la realizan a finales de abril del año anterior, en 1702, fecha en la que venden un navío, el «Jesús, María y José», de 35 toneladas, que estaba anclado en Olaveaga, en 800 escudos, a los comerciantes ingleses Abraham Cordel y Cía.; pero a continuación en otra escritura, ante el mismo notario, y con la misma compañía, Viar y Larrumbe firman un contrato de fletamiento por el que el «J.M.J.» zarparía mandado por Andrés de Sanfuentes, de Santander, con rumbo a Plymouth, consignado a dichos Abraham, Cordel y Cía., quienes por el viaje y en concepto de fletes de viaje y tornaviaje se comprometían a pagar 450 escudos de plata, con la advertencia de que si se producían demoras sobre los diez días previstos por cada uno de los puertos Bilbao y Plymouth, se indemnizaría adecuadamente, según contrato, a sus propietarios, capitán y marinería.⁶⁵

Ahora bien, éste no es un caso único, por las mismas fechas en Bilbao se escrituraron numerosas ventas similares.

De este modo en julio de 1707 Tomás de Lopategui, vecino de Plencia vendía la cuarta parte de la mitad del «Nuestra Señora del Rosario» de 30 toneladas, fabricado en Plencia y de la que era copropietario junto con Michel Morgan, irlandés, lo cual ya era ilegal, a J. Bta. Power, residente en Bilbao, por 108 reales de plata, previa su partida a Plymouth.⁶⁶ En 1710 J. Bta. Hormaza, vecino de la villa vendió a dicho Miguel Morgan el «San Pablo» de 120-130 toneladas por 1.400 escudos de plata con la particularidad de que tal navío hacía poco más de un año que era propiedad de dicho Hormaza, quien lo había adquirido de D. Juan de Zabala y Mezeta.⁶⁷ A 5 de diciembre del mismo año, Pedro de Zuazo le vendió a dicho M. Morgan el «San Felipe» de 40 toneladas, en 975 escudos de plata.⁶⁸

En Santander por variar de marco geográfico, años más tarde, en 1758 se registra un permiso de venta concedido por Agustín Martín, vecino de la villa, al capitán de su bergantín el «Nuestra Señora del Pilar y San José», D. Agustín de Dios Rosaría, para que lo vendiera a Bartolomé Arther y French, vecino de Burdeos, puerto en el que se encontraba el navío.⁶⁹ De la misma forma Agustín Martínez en 1766 da poder a León Duvergier de

65. A.H.V. Hostendi 27-IV-1702.

66. A.H.V. Goicoechea 16-VII-1707.

67. A.H.V. Goicoechea 4-VII-1710, exactamente el 30-III de 1709, pero no aparece el correspondiente contrato.

68. A.H.V. Goicoechea. 5-XII-10.

69. A.H.S. Escribanos de marina. Leg. 239. 1758.

Rouan para que en aquella plaza venda los 3/4 del «Nuestra Señora de la Barquera», cuyo cuarto restante era de su capitán Simón de Santelices. Por cierto que entre 1761 y 1770 se registra El Havre un navío de 130 toneladas, comprado en Santander, que se incluye como propio de El Havre. No creo que se pudiera incluir en matrícula siendo ajenos la cuarta parte, por lo que supongo que el capitán Santelices vendió también su participación, en El Havre se especificó que tal navío era construido en Santander, pero no está muy claro que así fuera.⁷⁰

El mismo año la viuda de Luis Zárate, Tomasa de Oruña, da poder a Robert, padre e hijo de La Rochela para que procedan en tal puerto a la venta de la mitad del bergantín «La María».⁷¹ Al año siguiente Felipe Agurro, vende un barco de 20 toneladas a Juan Miranbou de Bayona.⁷²

En 1771 Luis Collante dueño del «Príncipe de Asturias» un bergantín que anteriormente se llamaba el «Clear Castle» de 71 toneladas y que se lo había comprado un año antes a Eduardo Sexton (lo vendió el 10 del VII de 1770) en 420 §, Luis Collantes lo vende el 23-V-1771 en dichos 3.000 pesos y el 28-XII del mismo año, José Hodson que le había cambiado de nombre de nuevo poniéndole el «Paquete de Gibraltar» se lo vende de nuevo a Collantes en 500 § (los citados 3.000 pesos) que le resitituye el nombre de «Príncipe de Asturias».

El año 1779 Juan Nepomucemo de Vitoria vende el paquebote «San Carlos» de 200 toneladas a la Vda. de Laune e hijos, de Bayona por 75.000 reales⁷³ y el año 1787 Antonio de Aqueche, de Castro Urdiales, dueño de la balandra «San Benito» de 25 toneladas la vende en 1.100 reales de vellón a Juan Demiridit de San Juan de Luz.⁷⁴

70. RICARD. M. «La flotte de commerce du Havre (1751-1816)» en Aires et structures du commerce français au XVIII siècle. Lyon 1975. En cuanto a la venta ver A.H.S. Escribanos de Marina Ley 247. 1766. 18 de octubre.

71. A.H.S. Escribanos de Marina. Leg. 247. 28-X-1766.

72. A.H.S. Escribanos de Marina. Leg. 248.

73. A.H.S. Escribanos de Marina. Leg. 260. 9-XII-1779.

74. Así hemos planteado casos durante la guerra de Sucesión 1700-1740, pero podríamos haber prolongado los ejemplos hasta los años 40 en que como se ve más adelante se practicaron muchas compras y ventas por razones de corso, casos como la venta del «San Agustín» (A.H.V. Goicoechea 1-V-1713) a Rodrigo Slungar representante en Bilbao de dos comerciantes ingleses. En 1712, Antonio de Loredó vende el «Sta. Ana» a Juan Michel (A.H.V. Urien, 4-IV-1721) entregándolo en Nantes o el caso de la venta por José de Cotarro del navío «S. Mateo» de 170 Toneladas incluidas seis piezas de artillería a Bernardo Margos, de Francia. (A.H.V. Urien 17-V-1730). Por último en 1742 Martín Tomor de plaza y consorte vendieron a Nicolás Golieb Lutkens de Hamburgo, el «Ntra. Sra. de la Blanca» de 150 toneladas (A.H.V. Urien 15-IX-1742). Es decir se trataba de una práctica que durante la primera mitad del siglo se realizaba frecuentemente. Por otra parte hemos señalado durante el periodo 1758-1780 como no tenía una específica limitación geográfica, en las Provincias Exentas pues también se producía en Santander y siguió produciéndose hasta finales de siglo, tanto en unas zonas como en otras.

En todos estos casos y en más que pudiéramos añadir se producen ventas por parte de españoles a extranjeros; pero no todos los casos merecen la misma consideración. Cuando en diciembre de 1781 Juan José Ibáñez, donostiarra, vendió a un comerciante de Oporto una goleta de 85 toneladas, que había sido presa francesa, comprada en Bayona, la autoridad marítima de la Provincia intervino, pero ante este requerimiento presentado por el comandante general de Guipúzcoa, representó el Consulado exponiendo que en primer lugar en la provincia prácticamente no se tenía conocimiento de la prohibición de venta, acostumbrando a venderse y comprarse navíos a los extranjeros, con toda libertad y sin más salvedad que los enemigos de la Corona, lo que considerado comparativamente no resultaba excepcional pues los demás países acostumbraban a vender, incluso en guerra, los navíos de su construcción como, entre otros casos, lo probaba el hecho de que cuando en la última guerra se movilizó la flota hispana, de los 1.500 navíos que la formaron, ni la cuarta parte fueron españoles.

Era tal la situación económica generada por dicha guerra que si se prohibía la venta de navíos a los extranjeros amigos o neutrales la posición en que quedarían muchos comerciantes sería crítica pues necesitados de vender sus naves y con un mercado nacional sin demanda, se arruinarían forzosamente.

Dada la representación y en consideración a que la Ley en que se basaba la prohibición⁷⁵ se generó en unas condiciones peculiares (principios del comercio americano y situación dominante de la marina española) decían que era inadecuada por tanto en el siglo XVIII y por lo mismo no se consideraba, como primero, que afectara a los navíos previamente comprados en el extranjero.

Así, se consideraba el asunto positivo en una parte, en la relativa a las embarcaciones adquiridas a los extranjeros, pero en lo relativo a la sugerencia del Consulado de que se liberalizara incluso la venta de los nacionales se pidió parecer al presidente de la contratación de Cádiz, a los comandantes de La Coruña y Barcelona, a los gobernadores de Málaga, Alicante y al corregidor de Bilbao, para que oyendo a los respectivos consulados, el Ayuntamiento y demás personas que pudiesen informar dictaminaran sobre tal prohibición; salvo Bilbao, que al igual que Donostia abogó por la

75. Ley 6 tit. 10, libro 7 de la recopilación.

supresión del citado artículo, los demás no sólo lo consideraron útil sino que, en el caso gallego, reclamaron un reforzamiento de la Ley «y que sólo debe de subsistir la disposición de la citada Ley sin recargarse nuevamente su cumplimiento; y es de parecer que para obviar toda duda se expida orden circular a los capitanes generales, gobernadores, ministros de marina, para que celen con el mayor rigor la observancia de ella»; preveyendo que según el espíritu de la misma ley se prefiera por lo tanto, para cualquier cargamento, la bandera nacional y active su comercio; se consideró como muy conveniente la libertad de todos los derechos reales y municipales de madera para la construcción de naves, y demás útiles que se importaran con la expresa declaración de su finalidad náutica.⁷⁶

Sin embargo de que todo ésto se decía en 1781 al año siguiente D. José Fausto de Vildósola del comercio de Santander vendió, por carta, orden de D. Fermín de Aizcorbe, vecino de San Sebastián, un bergantín de 180 toneladas en 60.500 reales de v. a tres genoveses;⁷⁷ aunque ciertamente esta venta, que fue válida a efectos administrativos, resulta una muestra del poco rigor de la administración, pero es más interesante por una cláusula a continuación, cláusula en la que se estipula por parte de los compradores que el navío sigue siendo propiedad del comerciante donostiarra, pero que la simulación de venta se había hecho a efectos de evitar las acciones corsarias.⁷⁸ Así, la prohibición de la venta de los navíos a los extranjeros, la posibilidad de hacerlo cuando dichos navíos no fueran de fabricación nacional, con la precaución de que no fueran a manos del enemigo, y las prácticas picarescas para eludir los efectos del corso, son tres aspectos importantes a considerar en el tráfico comercial de los navíos, cuestiones que influyeron, sobre todo la última, y muy notablemente en el número de embarcaciones matriculadas.

A lo largo de los contratos presentados han aparecido diversos tipos de ventas, a extranjeros, algunas ilegales aunque, salvo en el caso del

76. A.G.S. Marina 520. Extractos de la consulta del Consejo de Guerra de 20-XII-1781.

77. A.H.S. Escribanos de Marina 263, 1782, de hecho la cuestión es más larga, pues J. Antonio Goicuria, que era su capitán, lo vendió por orden de J. Murphi y Compañía de Málaga a Aizcorbe, el cual pagó por ello 68.500 r^s, los mismos que J.F. de Vildósola cobró por orden de Aizcorbe a los genoveses en una operación supuesta como se señala más adelante.

78. Estas ventas simuladas a veces se explicitaban, como en el caso de la venta del «Nuestra Señora del Carmen». Juan de Goría, vecino de Plencia acordó en mayo de 1720 con Edmundo Shez y Eduardo Browne, ambos vecinos de Bilbao, que construirán un navío de 90 toneladas, cuya mitad sería para dicho J. de Goría, y la otra mitad para los dos comerciantes de Bilbao. El primer viaje del navío era a Cádiz, y «para evitar los riesgos argelinos» nombraron capitán a un francés Juanes de Larralde, y pusieron la nave bajo pabellón francés (A.H.V. 21-I-1721).

«Nuestra Señora del Rosario», cuya octava parte vende Tomás de Lopategui, y del que era copropietario Morgan, cuando el navío había sido construido en Plencia, quepan dudas sobre su ilegalidad o sobre su realidad, pues parte de ellos habían sido comprados previamente a extranjeros, y otros casos no debieran de calificarse como ventas cuando en realidad se trataba de contratos ficticios destinados a posibilitar el uso de una bandera efectiva en unas determinadas rutas comerciales. Hasta tal punto esta práctica estaba generalizada que en Loriente, André Vander Hyde se vio precisado en 1761 a desarmar cuatro navíos provenientes de España bajo la acusación de contrabando de pabellón.⁷⁹ Además en España las voces acusando la frecuencia de estas prácticas fueron abundantes, especialmente con anterioridad al tratado con Marruecos, tiempos en los que la insignia inglesa era una defensa más efectiva que una buena artillería.

b. *El tráfico de presas*

La situación se complicaba con las ventas de embarcaciones presas del corso y que se vendían a extranjeros. Las presas eran tasadas y sacadas a pública subasta, licitación en la que por término general no participaban los extranjeros quienes utilizaban un hombre de paja que lo hacía por ellos, una vez cerrada la puja, lo transfería al pagador real quien a su vez, con gran frecuencia lo revendía a sus antiguos propietarios en el mismo precio de remate.⁸⁰

Navío	Nación	Licitador	Transferido a
1742			
La Isabel	inglés	J. Larralde (Bi)	Mcos. A. Le Febre (La Rochele)
Marja, Saly	»	M. de Izarra (Bi)	I. Barbachano (Bi)
			Esteban Audriete (Bayona)
Yales Wenter	»	Fco. Zubiaga (Bi)	Agustín del Valle (Santurce)
Debora	»	José Anzolengal	Luis Lancian (S. Valery)

79. GUINON, Lucien: Andre Vanderhey courtier lorientais et ses operations (1756-1765) en «Anales de Bretagne» XXXIII págs. 536-556.

80. Todos los datos están sacados del entonces escribano de contrabando de Bilbao A.H.V. Bta. Bolívar.

Old. Marchant	»	J. de la Concha (Bi)	Adrián Hope (Amsterdam)
Jorge Guillen	»	Ant. Amez (Bi)	Carlos Curtiau (Ile de Dieu)
Amon	»	Lacoste	Lostan, Lame y Contis (Bay.)
Totane	»	Fco. Iturbe Catelin (Bi)	Lacoste (Bayona)
			Lostau Lame Contis
Favel	»	Ant. Zubiaga (Bi)	Angel Boisseau (Dieppe)
Falmovin	»	J. Vta. Arechaga (Bi)	Marana y Dovero (Genova)
New. Sorcham	»	Mat. Aguirre y Luxa	Joaquín Kakler (Hamburgo)
New. Kent	»	Lacoste	Nic. Gorieb, Lutkens (Hamb.)
Los 3 Amigos	»	Daugerot (Fra)	Ant. Le Roy (Nantes)
La Isavel	»	Lacoste	Domingo Whithe (S.J.L.)
			Fernández Fria (Lisboa)
1743			
La Lena	»	Ansoleaga (Bi)	José Adrián (Narmortier)
Ansley	»	J. Nic. Iribarren (Bi)	Pedro Plasencia (Bayona)
Samuel Catalina	»	J. de la Concha (Bi)	P. Hodi y Nul Feriers (Dunq.)
Suif	»	Daugerot (Fran.)	Guillermo Bontellier (Nantes)
Zebeder	»	Nl. Zubidea (Bi)	Guillermo Lemonnier (Nannes)
El León	»	J. Ant. Amez (Bi)	Durax lus (Nantes)
Flor de Ing.	»	Lacoste	Lichigaray y Yenne (Bayona)
1744			
La América	»	Joaquin Barandica	Linch, Killi, Keni (Fr.res./Bi)
El Aguila	»	Ant. Molinar (Bi)	Duy Araneder y S. Pérez (S.J.L.)
Milenor	»	Iabar y Elmezfraga	La Costa (Poder habiente de) Mortzer, Goriem (Hamburgo)
Minerva	»	Zubidea (Bi)	Hotzer y Loriem (Hamburgo)
S. Pedro	»	Aguirre Itur (Bi)	Pello Canal (Cádiz)
María Ana	»	P. Beckwelt (Hol.)	J. Lechart (Fr. resid./Bi) Juan Lerrous (El Havre)
La Bretaña	»	La Coste	Hortzer y Gorieb (Hamburgo)
Igni	»	I. Darrigue (Fr.)	Arnolde Tanais (Nantes)
Imar. Peggi	»	Nl. Subiarueta (Bi)	J. Ant. Rillet (Amster.)
1745			
Buen. Int	»	Ansoleaga (Bi)	Mat. Aguirre y Luxa (Bi) Juan Iraurgui (Bi)
Tussister	»	J. Barbachano (Bi)	Dy. Haraneder (S.J.L.)
S. Andrés	»	M. Eurrige Grosens	J. Ant. Rillet (Amsterdam)

1746

S. Juan	»	Duy Kelly Kiny	Juan Stedman (Holanda)
Lhin	»	Ant. Linch	
Agnes	»	Solv. Dantes	Gómez Brandon (Lisboa)
S. Tmerset	»	J. Bta. La Coste	
B. Ven. Int	»	José Ansoleaga	
B. Ven. Int	»	J. Vta. Arechaga	J. Bta. La Coste

1747

Bed Ford	»	M. Iturri	
Charm. Pugoi	»	Carlos Achetegi	Ant. Rodríguez (Lisboa)
Marta Isauer	»	J. Ant. Amez	Fco. Xant Passos (Lisboa)
Graman	»	Joaquín Izarduy	Fco. de Sunza Fagonwdes (L.)
Cowcouden	»	Pedro Placencia	José Brodiers
Lily	»	J. Bta. La Coste	Gratecoup (Burdeos)
Jenny	»	José Ansoleaga	Carlos Wallot
			Juan Fco. (Lisboa)

A lo largo de estos años tres contratos reflejan algunas de las múltiples irregularidades que caracterizaban a esta actividad; en 1742 Juan José HERRERO, capitán del corsario «San Juan Bautista» alias el «Rayo Júpiter», apresó al navío inglés de 130 toneladas, llamado «La Isabel» capitán Diego Scotl, el veintiséis de abril se subastó en Bilbao y lo remató Juan Bautista La Coste comerciante francés residente en la villa; seis meses después lo vendió a Domingo Whit de San Juan de Luz en 6.900 r^s, el cual le cambió el nombre por el de «San Nicolás de San Juan de Luz», y dio poder a Carlos Walcot de Bilbao para que lo vendiera, y así lo hizo tiempo más tarde a Manuel Fernández Fría, un lisboeta que le cambió de nuevo su nombre por el de «San Francisco y Santo Domingo». Esto es, el navío en cuestión presa de corsos quedaba en su documento de propiedad prácticamente irreconocible y todo ello sin salir del puerto de Bilbao.⁸¹

En 1745 Antonio Chivot con el «Santa Bárbara y San Antonio» apresó a «La Unión» de 140 toneladas capitaneado por Felipe Paine, en la subasta, lo remató Nicolás Villabaso, quien hizo posteriormente contrato de venta a favor de Raymundo Votora, un genovés, por 15.750 r^s pero tal

81. También se hacían transacciones semejantes en San Sebastián V. JAUPART op. cit. pág. 362. No así en Santander y otros puertos donde existían cargas fiscales que lo complicaban (vid infra).

contrato era ficticio pues el dinero lo había puesto J. Larralde, conocido comerciante bilbaíno, quien era su propietario real.⁸²

Las compraventas de navíos de presa exigían muchas precauciones y no estaba de más extremarlas. El año 1747 Bartolomé Mendivil capitán del corsario el «Marte Vizcaíno», apresó al «Bedford» de 300 tn, que se remató por Maniel de Iturri el 8 de abril. Por aquellas fechas arribó a Bilbao procedente de Viana, el capitán portugués Antonio Rodríguez, al mando de una embarcación menor llamada «Nuestra Señora de Arrabida y Animas»; Rodríguez era portador de un poder de dos comerciantes lisboetas Simón Rocas de Carballo y Manuel Ferreira Delgado, para juntos los tres comprar un navío. Iturri vendió el «Bedford» en 6.300 pesos de a 15 reales y el capitán Rodríguez dejó en la ría su embarcación menor y cambiándole el nombre «Bedford» por el de aquella, partió a Lisboa, con lo que la nueva adquisición quedaba completamente camuflada.⁸³

Una actividad tan lucrativa, recuérdese que la hacienda percibía una parte de los beneficios del corso, no podía estar limitada por la legislación restrictiva general, de ahí las salvedades que el consejo establecía para las ventas de navíos que con anterioridad hubieran pertenecido a extranjeros. Pero por otra parte un número considerable de ventas podían no ser tales, sino simples recursos para poder utilizar banderas extranjeras, así no es de extrañar que en 1761 en Lorient, Andre Van der Heydo desarmara cuatro navíos bajo la sospecha de ser propiedad de españoles que practicaban contrabando de pabellón.⁸⁴

c) *La venta de navíos nuevos*

A pesar de todo, ventas ciertamente ilegales se practicaban con alguna frecuencia, especialmente en el País Vasco, hasta el punto de que una parte considerable de las embarcaciones menores de 4 a 70 tn, de la flota Byonesa estaban construidas en Orio⁸⁵ además de dos goletas de 45 y 50 tn, construidos en Bilbao las fragatas La Temeraria (130 Tn), la María (140 Tn) y la

82. A.H.V. J. Bta. Bolívar 23-VIII-1745. La cuestión no pasó de ser un intento y por eso figura en la lista porque todas las transacciones, incluso la de origen quedaron suspendidas.

83. A.H.V. J. Bta. Bolívar 20-V-1747.

84. Concretamente sabemos, al menos del Sta. Bárbara y el S. J. Bta. de Santander.

85. JAUPART. op. cit. pág. 289.

Canarias (200 Tn) figuraban en la matrícula francesa junto con un bergantín de 80 Tn, el S. Juan Bautista y otro navío del mismo nombre de 38 Tn. Construido en Santander se registraba el S. Vte. de 100 Tn. En total entre embarcaciones menores y mayores 14 construcciones españolas que figuraban como propiedad francesa.⁸⁶

No se encuentran contratos de ventas de navíos de construcción nacional a los extranjeros, pues tales contratos se formalizaban por regla general en sus plazas de destino, pero cierto poder concedido en Bilbao, nos pone sobre la pista de una práctica que como veremos era bastante general. El 22 de noviembre de 1749 D. José Calderón propietario del «S. Nicolás», recién construido, autoriza a su capitán D. Juan Escarza a cargar en su primer viaje con destino a El Havre, lana con el fin de vender en dicho puerto, tanto el cargamento como el navío de unas 120 toneladas.⁸⁷

Si tal venta se llevó a cabo o no, no consta en la documentación bilbaína, pero los datos de El Havre indican que si fue practicada no se hizo beneficio de ningún comerciante o armador de aquel puerto, a no ser que fuera desarmado antes de 1751.⁸⁸

Años después en el período 1761-1779 figuran tres navíos vendidos a armadores de El Havre y procedentes de Bilbao, con un tonelaje total de 560 Tn, que junto con la ya citada de Santander y otra que en el período 1781-1790 se vendió en Pasajes, hacían cinco y un tonelaje total de 890 Tn. En otros casos la venta se realizaba directamente en astilleros, así, por las mismas fechas, Lorenzo Tellaeché vendió a D. Gaspar Saibil de Bayona un navío que había construido en su astillero de Deusto.⁸⁹

En lo que la práctica era menos rígida era en lo referente a la participación de auténticos extranjeros o en lo relativo a las ventas a extranjeros avecindados. Al respecto hay que empezar por señalar que la propiedad completa de un navío no era muy frecuente, ya que lo normal era la copropiedad y los copropietarios podían previo conocimiento del resto de las partes, vender todo o una parte de la propiedad de cada uno de ellos. En estas condiciones muchos de los socios, en los navíos de la matrícula eran, a pesar de la expresa prohibición al respecto, extranjeros. Así, de los 23

86. Ib. idem. pág. 447.

87. A.H.V. Carlos Achutegui 22-XI-1749.

88. RICARD. op. cit.

89. Vid infra.

navíos construidos en la ría de Bilbao, a mediados de siglo, la propiedad se reparte como sigue; siendo como mínimo cinco de sus destinatarios extranjeros⁹⁰ sin que sean dueños exclusivos.

Cont.: J. Bta. Irueta	Manuel Zalvideta	Lorenzo Tellaeche
2 nav. José Calderón	1 nav. —	1 nav. J. Ant. Amez
1 » José Concha y Cía	1 » José Palacios	1 » Ant. Goiri
1 » G. de la Torre	1 » J. Larralde y Cía	1 » Vda. Onzono
» José Daugerot	3 » —	Sr. Galdoqui
1 » Vt. Arechaga	1 » Barbachano	1 » Vt. Gómez de la T
1 » Luis Violet	1 » Comerc. Santoña	1 » P. Beckwelt y Cía
	1 » Construc y Cía	1 » G. Saibil (Bay)
		» Real Cía de Sevilla

Por otra parte los contados registros de propiedad con que contamos referente a navíos bilbaínos nos muestran una situación muy clara, así en 1739 de los veintinueve navíos mayores de la matrícula bilbaína, un 50% figuran adscritos a extranjeros, alguno de ellos, P. BECKWELT, llegaba a tener incluso 3 embarcaciones,⁹¹ otros registros muestran la persistencia de esta participación extranjera en la matrícula local.

III. EL COMERCIO DE NAVIOS: Las compras

Al tiempo que se prohibían con las ya citadas limitaciones las ventas de naves nacionales a los extranjeros, se planteaba el problema de la compra de embarcaciones en el exterior, problema que tenía varias vertientes que considerar; por una parte como ya hemos visto la construcción nacional aunque existente y ampliamente difundida se encontraba carente de las ideas precisas; de tiempos atrás, españoles y holandeses habían perdido el tren del progreso en tecnología náutica, y para el siglo XVIII, las discusiones tecnológicas enfrentaban a franceses e ingleses con clara ventaja para éstos. En el ámbito nacional la administración se enfrentaba con un dilema, había que potenciar la construcción privada, los astilleros particulares,

90. LABAYRU. Ob. cit. vol VI pág. 287-88.

91. Ib. idem. Vol. VI pág. 221.

para que el desarrollo de la industria generara suficientes especialistas como hicieran falta a la armada, tanto para los astilleros como para la flota, pero por otra parte el apremio de las gradas reales era tal que permanentemente se dieztaba la población de especialistas civiles con la consiguiente repercusión en el desarrollo posterior del proceso.

Al tiempo que se consideraba un retroceso de la industria nacional, tanto tecnológica como humanamente se planteaban algunas soluciones incentivas: cual pudiera ser la obligación de construir naves en el país, pues dadas las normas sobre cargamentos y la competencia y costos que forzosamente suponían los fletes extranjeros, cabían pocas alternativas, o construir o comprar, pero ciertamente se imponía utilizar una flota propia. Los términos de la alternativa, o construir o comprar parecían ser los óptimos para la industria nacional pues aparentemente bastaba con dificultar las adquisiciones con lo que, en teoría se incrementarían los fabricados propios, pero lo cierto es que el sistema no resultó efectivo, en parte porque el corso, muy abundante a lo largo del XVIII, ponía en el mercado mundial naves de gran calidad y a precios sin competencia, y también porque la situación general de la industria no permitía mayores logros.

a. *Los astilleros extranjeros*

Dadas las condiciones señaladas, la compra de embarcaciones extranjeras fue inevitable, y se compraban directamente en los astilleros, o a propietarios varios, o presas de corso; aunque estas adquisiciones planteaban problemas de diversa índole dadas las prácticas que ya venimos señalando de contrabando de pabellón.

Por lo que se sabe, los puertos cantábricos adquirirían embarcaciones preferentemente en los astilleros franceses. En los astilleros de Vannes, entre 1714 y 1735 no se vendió a extranjeros, ninguno de los navíos construidos, pero en el periodo de 1745 a 1781, de las 2.965 toneladas habilitadas se vendieron algunos navíos, concretamente a Brujas y un navío de 80 toneladas para un comerciante bilbaíno.^{91 bis}

91. bis. LA CORIX Thomas: Les constructions et les ventes de navires dans les amirautés de Vennes et l'Orient au XVIII^eme en «Memories de la société de Histoire de Bretagne» T. 49, 1969, pág. 71 a 111.

En la zona de Bayona, entre 1700 y 1790, se construyeron 724 navíos de un arqueo total de 117.000 toneladas.⁹² De todos ellos 34 se vendieron a españoles, con un arqueo de 5.240 toneladas, dos para San Sebastián, uno para Vizcaya, otro para Lequeitio, nueve a Bilbao y siete a Plencia, lo que supone veinte embarcaciones, una a Santander, otra a Galicia y una más a La Coruña, para ser el resto, destinado a Cádiz, Cartagena, Sevilla y La Habana. Los astilleros de San Juan de Luz vendieron dos embarcaciones a comerciantes de San Sebastián y a armadores de Plencia.⁹³

Si consideramos que de estos 724 navíos 51 se vendieron en puertos franceses (25 Burdeos, 9 La Rochelle, 5 Nantes, 2 Le Havre, Marsella y Sette, 1 para Rouen y el resto para la compañía de las Indias) 27 para las islas francesas de América, 1 para Ostende y el resto para España, queda claramente situada la importancia del mercado español y muy especialmente el Cantábrico, en los astilleros de la zona de Bayona y en los del Sur de Bretaña, en la jurisdicción de Vannes, L'Orient.⁹⁴

Las compras directas a particulares, sin curso de por medio, eran muy frecuentes, y múltiples contratos de compraventa en Bilbao y Santander, lo demuestran pero no cabe generalizar en exceso. Los datos vizcaínos no tienen ninguna garantía de totalidad y los de Santander probablemente se circunscriben exclusivamente a dicha villa, pues hay noticias de escribanos de marina, al menos en Castro Urdiales;⁹⁵ así entre 1751 y 1800 se registran, 51 compras de navíos, anteriormente propiedad de extranjeros eran 24, y del resto no consta plaza de construcción; parte de estos 24, eran presas de corso, y fueron estas presas inglesas y holandesas un aporte muy considerable a la flota nacional.⁹⁶

92. JAUPART op. cit. pág. 297.

93. Ib. idem. pág. 305.

94. De la misma forma los españoles adquirían navío procedentes de corso en el exterior. Así en 1761 el «Elisabeth» de Rotterdam, capturado por el «Ville-Melio» de Vannes, fue vendido a unos gallegos en LE-POTIER Alen; Lorient, porte des indes (París 1970).

95. En A.:H.V. Angel Bolívar. 1772 con ocasión de una protesta de mar se dice que el «escribano de Marina» de Castro Urdiales era D. Joaquín de Mioño.

96. Aunque no quepa dar una cifra completa para Bilbao, consultados en más de un 90% los protocolos bilbaínos entre 1700 y 1710, suponen para tal época un total de 53 contratos repartidos entre Hostend, Goicoechea y Alipazaga, más unos de Usparacha y Bolívar, sin que podamos valorar los que se hicieran en los demás pueblos de la costa. En el periodo 1716-1720, el nivel de consulta ha sido notablemente más bajo; faltando incluso por completo algunos años, aún así superan el contrato anual, y en la década siguiente un sólo escribano, J. Vtra. Urien llegó a asentar 37 transacciones de navíos comerciales, son estos unos datos más que ilustrativos del nivel de intercambio a que se sometía a la flota comercial.

b. *Las compras de corso*

Guiard proporciona una interesante lista de buques comprados en Francia, entre 1757 y 1761 que habían sido presas hechos fundamentalmente a los ingleses. Así los bilbainos adquirieron 13 embarcaciones; uno en Deusto, 6 en Plencia, otros 7 en Portugaleta y 13 en Santurce de manera que «al finalizar la centuria se compraban naves todavía en otros reinos en la proporción de una a siete durante las épocas de abatimiento de la propia industria». ⁹⁷ Con la peculiaridad de que algunas de estas embarcaciones se adquirirían para comerciar con Francia u Holanda en la época de los enfrentamientos con Inglaterra para evitar las consiguientes represalias.

Una idea de la geografía de estas compras de corso, en cuanto a Francia se refiere, nos la pueden dar los 40 buques de corso señalados por Guiard y ya citados más arriba. ⁹⁸

BAYONA	13	1.546	85.020
NANTES	8	450	34.700
BREST	8	554	22.500
MORLAMIX	6	432	23.060
BURDEOS	2	220	20.000
LA ROCHELA	2	140	4.000
LANDERNAU	1	60	2.000
	40	3.402	191.330

Valores tanto en números de cascos como en tonelaje muy a tener en cuenta en el contexto de la flota comercial vizcaína que 10 años antes 1749-50 no contaba sino con 73 unidades y diez años después 1770-71 con 135. ⁹⁹

Podían además adquirirse presas en corso en los mismos puertos españoles pero ya hemos visto cómo las prácticas tendentes a ocultar la condición de presa hacía poco recomendable tal actitud. Así hemos señalado justo por la década precedente 1742-1747, la venta en Bilbao, en pública subasta de un mínimo de 46 navíos de los cuales sólo tenemos noticias de que terminarían en manos de armadores vizcaínos, unos cuatro. De hecho cons-

97. GUIARD T. La industria vizcaína pág. 126.

98. Ib. idem. págs. 123 y sig.

99. A.G.S.V. Marinería Registro 1 (1749) y Embarcaciones registro (1771).

ta que desde que empezó la guerra con Inglaterra, hasta diciembre de 1710 se habían apresado 407 navíos ingleses, valorados en más de 70 millones de reales, de ellos fueron conducidos a los puertos del norte un mínimo de 122 a San Sebastián o Pasajes, 91 a Galicia, 20 a Bilbao y 8 a Santander.¹⁰⁰

Se realizaban también en el extranjero transacciones ficticias así, en 1757 D. Agustín Sánchez Cobello, cónsul de España en El Havre, fue requerido por cuarta por D. Francisco de La Rosa, comerciante de Cádiz, para que comprara para él, en dicho puerto francés, un navío, propiedad de D. Bartolomé Esteban Eyrier, llamado la «Virgen de Gracia», alias «La Minerva» en 2.000 pesos corrientes pues según noticias que le había proporcionado el capitán Caponi, dicha embarcación, que valía mucho más, estaba en venta. La causa de tan bajo precio se fundamentaba en el hecho de que los franceses, impedidos de comerciar como consecuencia del corso inglés, estaban vendiendo a bajo precio los navíos inútiles para el corso, única actividad lucrativa a que por entonces podían dedicarse. Así, a pesar de que el navío tenía un valor mucho más elevado, el señor de La Rosa ofrecía 2.000 pesos pues sabía que los aceptarían y por lo que una vez realizada la operación le rogaba le girara una letra por tal importe, letra que pagaría en exclusiva pues pretendía ser propietario único del navío.

«La Minerva» tenía que ser transportada a Cádiz por el mismo capitán Caponi, aunque si éste no pudiera hacerlo se encargaría de ello su antiguo propietario el señor Eyrier, pues era un viaje que ya había hecho en otras ocasiones, y por esta vez, y como parte del acuerdo de venta lo repetiría al tiempo que, de cualquier forma, se encargaba de buscar flete para el viaje que desde El Havre debía de emprender en navío por su cuenta hasta Cádiz.

El planteamiento no podía ser mejor, el navío se compraba en Francia, por un español representado para más seguridad por el mismo cónsul, al que además quedaba la garantía de una letra personal aceptada, prueba de un solo propietario y español, garantías con lo que muy bien podía conceder la correspondiente bandera y patente de navegación, así los paños que por valor de 900.000 francos fueron cargados en El Havre en un navío español, propiedad ya del mismo armador estaban definitivamente a salvo del corso británico.

100. ROCA Pedro: Presas hechas a los ingleses por armadores españoles en el año 1740. «Rev. Arch. Bibl. y Museos» 1898 t 2º pág. 265.

Sin embargo la realidad era bien distinta, y se encargó de ponerla al descubierto el apresamiento por unos corsarios ingleses del navío en que el capitán Caponi debía de llegar a El Havre a hacerse cargo de «La Minerva». Enterados los corsarios de la falsedad de la documentación que se preparaba para «La Minerva» pues en realidad continuaba siendo en sus dos tercios de dicho D.B.E. Eyrier y el tercio restante de un tal señor Salif, así como del elevadísimo importe de su cargamento, se propusieron apresarle cuando retenido Caponi, se hiciera a la mar al mando de su verdadero dueño, al tiempo que previsoramente enviaban al Almirantazgo, la documentación justificativa.

El navío salió de El Havre mandado por D. Agustín Damian y la mala mar y su buena fortuna le obligaron a entrar de arribada en Saint Malo, donde el capitán recibió carta del cónsul español en El Havre comunicándole todo lo que al respecto conocían los ingleses, información que había obtenido de un amigo. Al mismo tiempo le obligaba a restituírle todos los documentos acreditativos de la falsa españolidad del navío.

D. Agustín Sánchez Cobello, escribió a Madrid contando lo sucedido y enviando copias de las cartas cruzadas con De La Rosa, con el capitán del navío D. Agustín Damian y de los documentos que obraban en el Almirantazgo británico, pidiendo un castigo ejemplar para dicho comerciante gaditano y comunicando que «si fuera del agrado de V.E. quitaría la bandera del Rey de todos los bajeles que me consta ser verdaderamente franceses y vienen a mi departamento». Ante los hechos el dictamen interno del gobierno no puede ser más elocuente e ilustrativo de los que venimos señalando.¹⁰¹

«Si el cónsul de El Havre de Gracia hubiera desde luego hecho, como pudiera, el reparo que ahora hace para sospechar la legitimidad de la compra de esta embarcación por D. Fco. de La Rosa, tal vez no diera lugar al fraude de que se queja, por haber admitido la comisión que le dio a este intento; y sería muy decente que en cualquier caso rehusase semejantes comisiones, para pretender con más fundamento que se autorice la inspección rigurosa de esta clase de asuntos, no pudiendo ser buen juez en aquellos en que cabe tener algún interés.

101. A.G.S. Marina, Leg. 506.

Esta negociación de compras simuladas de embarcaciones en un tiempo turbulento como el presente, no es tan criminal como de ordinario se figura: No puede autorizarse por el Estado a causa de estar prohibida con atención a las resultas, que en ocasiones de guerra pudieran ser tales que los mismos enemigos se valiesen de esta libertad para adelantar en su comercio. Hoy que esta corona no tiene enemigos, no hay por dónde se recele semajante riesgo, ni otro que directa o indirectamente le pueda interesar, mientras formalmente no autorice tales tratos, que es lo que no ha hecho ni lo que conviene hacer; ni se sabe que se hayan quejado las potencias entre sí guerreantes, porque en este disimulo y proceder de buena fe, sobre no haber cosa opuesta a los tratados o reglas de la neutralidad puede respectivamente hacer recíproca conveniencia suya; y porque semejantes tratos los miran como clandestinas negociaciones particulares, de que son sólo responsables los que se mezclan en ellas, a su privada cuenta y riesgo; pues verificándose no ser la propiedad de la embarcación según se suponía para el uso de la bandera neutral, queda sujeta a complicación, sin agravio del Estado cuya bandera usaba, respecto de que no concurrió a autorizar la simulación, y sin perjuicio del vasallo que prestó su nombre para ella, respecto de averiguarse no ser suyo sino del extranjero enemigo lo que se llega a confiscar.»

Dadas estas ventajas fácilmente se puede aceptar que gran número de transacciones se efectuaran en las provincias exentas; al respecto en Bilbao, entre 1700 y 1710 se realizaron un mínimo de 53 compraventas interviniendo en la mayoría de ellos bayoneses. Si bien no conocemos el comportamiento de estas transacciones con precisión, pues las investigaciones notariales son aún muy incompletas, podemos aproximarnos a su evolución general en la medida en que el caso bayonés sea representativo, pues Jaupart proporciona, basado en la peculiaridad de sus fuentes, una idea de la evolución de las relaciones entre Bayona y España en el siglo XVIII, en materia de transacciones mercantiles que afectan a navíos.

Los armadores de Bayona trabajaron, a su vez, fundamentalmente en puertos españoles: Pasajes, San Sebastián, Bilbao, La Coruña, Cádiz. En estas relaciones se pueden distinguir varios períodos, en una primera época entre 1700 y 1736, las compras son de una importancia relativa y se referían

a navíos, tanto de construcción española como de bajeles ingleses, estas compras se realizaban sobre todo en Santoña, con un máximo en 1730 año en que se negociaron 9 navíos con un tonelaje total de 1.200 toneladas. En una segunda época entre 1740-42, las compras se intensificaron aplicándose preferentemente a presas de corso: a partir de estos años los bayoneses se dedicarían fundamentalmente a la venta de navíos en España, y no a su compra.¹⁰²

IV. LA MATRICULA Y LAS PATENTES

Está claro que poco podemos informar sobre los factores incidentes en la evolución de la matrícula; por una parte la construcción nacional se nos escapa en parte, quizás como razón fundamental, porque los contratos de construcción no se escrituraban públicamente hasta el punto de funcionar, a veces, por simple acuerdo verbal;¹⁰³ las compraventas o por lo ilegal, o por su carácter de acciones interpuestas para evitar localizaciones como presas de corso, o por simple contrabando de pabellón, tampoco nos ilustran adecuadamente, de forma que no queda más alternativa que el recurso a la matrícula como tal y a las patentes de navegación.

La matrícula, como numeración de las embarcaciones útiles de una jurisdicción plantea dos problemas, ya que ni fue aplicada en toda la costa cantábrica ni incluye una diferenciación funcional en sus registros, lo que significa, por una parte que no es fácil encontrar registros para las Provincias Exentas, y que donde hay registros, las anotaciones que permiten diferenciar embarcaciones de pesca de las de comercio, sea mayor o de simple cabotaje, son mínimas y de utilización cuestionable.

En cuanto a las patentes de navegación hay que reconocer que aún cuando en Simancas hay noticias del número de patentes extendidas a cada Juez de marina, estos informes son intermitentes y nada significativos. Sin embargo hay una fuente vinculada a las patentes de navegación cuyo interés y utilidad son indudables; son los documentos de fianza formalizados al percibir la patente.

102. JAUPART. Op. cit.

103. A.D.V. Corregimiento, por ejemplo en 216 n° 3 año 1762, donde se reclama como consecuencia de un contrato verbal incumplido.

En este concepto noticioso el cónsul del fraude con que procedía en la supuesta compra a nombre de D. Francisco de La Rosa, hizo bien en quitar a la embarcación la bandera que le había concedido en diversa inteligencia de su propiedad; pero si tuvo arbitrio para disimular de suerte que no se verificase real aquiescencia suya al fraude, no sería culpado en que dejase que las embarcaciones corriesen con su riesgo, en el cual no se aventuraba otro interés español que el supuesto nombre de D. Francisco de La Rosa.

En sujetar las sucesivas compras de embarcaciones, a las rigurosas pesquisas que el cónsul indica no puede comprenderse otro beneficio que el de poner de mala fe el nombre español con todo el comercio extranjero y privar que su trato se extendiese como pudiera, en un tiempo en que las naciones guerreantes lo hacen a tanto riesgo.

Si estos recursos parecen fundados, no se hallará motivo para autorizar al cónsul a que vaya quitando banderas españolas sin motivo muy público, que no dé lugar a un bien visto disimulo; ni para sujetar a D. Francisco de La Rosa a la mortificación que insinúa, no siendo poca la que le resulta de la ruinosa publicación de su trato confidencial.»

Un último factor de cierta consideración complica el tinglado de las transacciones comerciales de navíos, los impuestos sobre compraventas, impuestos de los que estaban exentos los territorios forales y que originaban no pocos arreglos en el mundo del comercio marítimo.

En 1756 el navío inglés «La Ninfa del Mar», capitaneado por Guillermo Doliber, y con carga de bacalao para Gardoqui de Bilbao, entró el 21 de junio en Santander acosado por dos corsarios franceses que no abandonaron los alrededores del puerto en la esperanza de apresarle cuando tuviera que abandonar la bahía. En tal circunstancia Nangle, vecino y comerciante de Santander, por orden de D. Domingo Recacoechea de Bilbao, convenció al capitán para que le vendiera navío y carga como en efecto hizo. Se llamó a Santander a tripulación vizcaína, concretamente transportada en dos lanchas al mando de Manuel Tellaecha y Pablo de Igareda y salieron rumbo a Bilbao donde amarraron el día 27.

Hasta aquí la situación es normal pero la cuestión llegó a su punto peculiar cuando el recaudador de alcabalas de Santander reclamó 4.000 reales

por su parte en la venta. Ante tal reclamación Nangle alega que la venta no fue real pues él supuso erróneamente tener tal orden de compra y que el documento diferido de pago no había sido cumplido, hasta el extremo de que en Bilbao se había hecho venta real de tal navío a nombre de Gardogui sin que el supuesto comprador D. Domingo Recacoechea protestara tal venta, y se puntualizaba hasta el punto de señalar que Gardogui previa tasación del mismo Manuel Tellaeché, constructor de navíos había pagado 3.200 escudos de a 15 reales, más 50 pesos por los bastimentos. Por este procedimiento el navío podría salir de Bilbao sin miedo a los corsarios franceses, al tiempo que se evitaban pagar el impuesto de aquella, como efectivamente sucedió pues el corregidor dictó sentencia favorable a la exención.

En el momento de entregar la patente de navegación al capitán éste debía, junto con un fiador residente en tierra, otorgar un documento de fianza en el que se garantizaba que dicha patente o permiso de navegar en comercio más allá de los límites de su propia jurisdicción marítima, sería restituida en fechas inmediatas a su pérdida de vigor —uno o dos años— que no sería transferido a nadie más y que su propietario cumpliría con la legislación vigente no comerciando en aguas prohibidas ni atacando a navíos amigos. El valor en que se afianzaba la patente fue diverso, comenzó siendo una cifra fija, pasó a ser una tarifa de tonelaje para terminar siendo proporcional al valor de la embarcación.

La ventaja de estas fianzas estriba en que, como todo documento de tales características, se formalizaba ante notario, y concretamente ante los correspondientes escribanos de marina,¹⁰⁴ lo que facilita notablemente su localización. Lo lamentable es que el incendio de San Sebastián nos haya

104. La necesidad de formalizar cuanta documentación afectada al mundo náutico por medio de un escribano concreto era relativamente antigua, empezando por los escribanos de contrabando, pero ya en el siglo XVIII se pasó a denominar a algunos escribanos de marina. De hecho en 1782 se insiste en que toda escritura de compraventa se haga ante ellos (A.G.S. Marina ley 520). Pero en Bilbao siguen llamándose de contrabando.

En el caso guipuzcoano, sabemos de un escribano de Marina de principios de siglo, concretamente Sebastián Cardaberaz, quien ejerció entre 1700 y 1733, pero no como escribano de San Sebastián sino de Hernani (Archivo Protocolos de Oñate ley 1315 a 1328) sin que se aclare en qué años ejerció como de Marina. El otro es de finales de siglo, se trata de José Echaniz, «escribano Público y de Marina por S.M. en esta provincia de Guipúzcoa y del número en esta ciudad de San Sebastián» (Archivo Histórico Universidad de Deusto, navegación 1 n° 2 1808), pero no es localizable entre los fondos existentes, lo que induce a pensar en su desaparición durante el incendio de San Sebastián.

En Vizcaya, no existe una definición precisa de escribanos de Marina pero localizados en función de tales pueden considerarse Goicoechea que registró hasta 1713. Juan Bta. Bolívar de 1742 a 1763, aunque a partir del 48 no se registran materiales de Marina, por tanto, es probable que algún otro realizara tal labor: J. Angel de Bolívar 1764 a 1789 y por último Zacarías de Bolívar del 90 a 1813.

En Santander los escribanos de Marina aparecen anotados como tales, pero con anterioridad hay que contar con José Antonio Ibáñez Concha, que aparece entre 1720 y 1740, como escribano Real de Su Majes-

sustraído tal información para Guipúzcoa —al menos por el momento tal parece—, que el estado de los protocolos asturianos no me haya permitido localizar tales patentes y que por razones personales, no haya intentado una consulta de las escribanías gallegas. Así pues, sólo contamos con la información referente a Vizcaya y a las 4 Villas, gracias a que en el caso bilbaíno la familia Bolívar monopoliza a lo largo del XVIII una escribanía vinculada a asuntos de contrabando, y a que en Santander se conserva un registro minucioso de los escribanos de marina de la Villa.

Estas patentes de navegación y por tanto sus fianzas afectaban a toda embarcación que comerciara más allá de la jurisdicción ordinaria de cada escribanía, esto es a aquella que superara los límites provinciales; no consta si todas las embarcaciones lo utilizaban, aunque es muy posible que sí, pues en los puertos de atraque tenían obligación de presentarla. Tampoco conocemos el rigor con que se aplicaban las normas al respecto, si bien pudiera ser relativo ya que los límites cronológicos de vigencia de la patente eran frecuentemente sobrepasados sin que esto supusiera pérdida de fianza, sino una multa proporcional a los días demorados; cuando se percibía, que no siempre. En cuanto al valor de la fianza cuando éste no fue fijo se plantean dos épocas; fianza proporcional al tonelaje o proporcional al valor ¿cuál es la exactitud que se puede esperar de estas informaciones?¹⁰⁵ Por último se estipulan una serie de condiciones cuyo incumplimiento pudiera considerarse como grave y que en la medida en que es posible afirmarlo creemos que se cumplían.

En 1761 Antonio Orbeta declaró que su navío el «Nuestra Señora de Begoña» de 60 Tn, estaba en el canal de la ría con el propósito de ir a Francia, para lo cual necesitaba patente, que se le concedió; pero casi inmediatamente fue reducido a prisión pues se descubrió que dicho navío, que había sido una presa de corso francesa a los ingleses, no estaba en la ría sino en Bayona, donde había sido subastado; que su tripulación no era

tad, de guerra, comercio y contrabando. A partir de entonces hay que hablar de escribanos propiamente de Marina, primero con Antonio Somonte desde 1752, es decir inmediatamente después de la ordenanza de 1 de enero de 1751 que estipulaba su existencia, quien trabajó hasta 1779, le sucedió Peredo Somonte, hasta 1795. Después durante unos meses lo fue José Domingo de la Carcova y a partir de julio del 97, Juan Santos Cabanzo.

En Asturias, concretamente en Gixón, parece que fue escribano de Marina, Joaquín Alonso Viado, sin embargo, buscando tanto en el archivo histórico provincial como en el notarial, aunque si aparecen sus escribanías (1776-1785), no hay datos de Marina.

En Galicia consta como escribano de Marina de La Coruña, en 1777 López Saavedra.

105. Hay alguna muestra, pero tiene el inconveniente de que aporta el mismo dato en la misma fuente: el escribano de marina, lo que quizás la haga falaz.

matriculada pues si bien Orbet era su capitán y de sus cuatro marineros dos eran del Señorío, de Gorniz y Lequeitio, los otros dos eran bayoneses, y además que el capitán Orbeta no era dueño sino de 1/4 de navío, siendo el resto de Rafael Ibarra, de Gorniz. La preocupación del comisario ordenador de marina por cumplir con las normas está claramente demostrado en este caso pero ¿cumplieron todos los demás, a lo largo del tiempo y en los distintos lugares con una exigencia similar? ciertamente no sabemos con certeza qué sucedió, lo que sí conocemos es que había cierta elasticidad en un aspecto. ¿Las patentes se concedían a los navíos matriculados o a los armadores? En Santander, a finales de siglo parece claro que se refiere a los armadores; pero está de cualquier forma claro que nadie afianzaba dos veces el mismo navío y que muy pocos se atreverían a navegar sin patente por lo que esta fuente con todas sus limitaciones tiene una significación considerable.

a) *La evolución de la matrícula*

Poseemos poca información sobre el total de la flota mercante española; hacia 1778 se estima ésta en los 400 ó 500 navíos¹⁰⁶ cifra que a finales de siglo se precisa diciendo que llegó a 943 navíos con un tonelaje total de 151.490 Tn aunque 11 de ellos estaban inútiles.

Se podía recoger más información estimativa sobre la flota mercante, y no cabe duda que debe de intentarse, pero si el esfuerzo continuado desde Felipe V, que había recibido una flota prácticamente inexistente, hasta 1802 condujo a unos valores como los que señala Canga Arguelles, con todas las reservas que pueden hacerse,¹⁰⁷ la potencia y significación del comercio marítimo español, quedan patentes en una simple comparación; hacia 1689 la flota mercante inglesa se aproximaba a los 350.000 Tn, y en 1788 sus cifras de arqueo se elevaban a 1.055.000 Tn,¹⁰⁸ con la particularidad de que por tales fechas, cuando la totalidad de la flota española no se

106. ALCALA ZAMORA José: La flota mercante española. Estudios, Zaragoza 1975 págs. 177 a 224.

107. CANGA, ARGÜELLES. Diccionario de Hacienda, se trata de unos datos que pueden encontrarse en el Museo Naval: Navíos y Parajes de su construcción desde 1741 a 1791 duración y carenas n° 471, que sin embargo hace referencia a un informe de 1803 llamado «noticia de los buques del comercio y estado en que se hallan».

108. JOURNET Ch. et J.L. L'Essor de la Marine marchande anglaise au XVII^e et XVIII^e. «Revue d'histoire économique et sociale» L° vol. année 1972 n° 3 Paris pág. 426-427.

había incrementado en quinientas unidades, sólo en navíos de menos de 250 Tn los ingleses contaban con 7.756, de un total de 9.355; construidos en su mayor parte en los magníficos astilleros londinenses cuya producción a pesar de ser la más cara, por ser la mejor, era la más estimada.¹⁰⁹ En estas condiciones pretender competir en el mercado internacional de fletes era utópico, y si se pretendieran relaciones comerciales rigurosas tenía que pensarse, automáticamente, contratar a transportistas, fueran de la nacionalidad que fueran.

Respecto a la zona cantábrica, la única información global es la ya citada, que dividida según la geografía que nos ocupa resulta ser:¹¹⁰

	nº	en buen estado	en mal estado	Tn. útiles	Tn. inútiles	Total	Cociente
S. Sebastián	13	33		7.364		7.364	223,1
Bilbao	17	55	2	10.172	240	10.412	182,6
Santander	60	59	1	11.298	180	11.478	191,3
Gixon	22	22		2.566		2.566	116,6
Vivero	7	7		1.185		1.185	169,3
Pontevedra	41	40	1	4.157	60	4.217	102,8
La Coruña	35	35		5.286		5.286	151,3
El Ferrol	7	7		921		921	131,5
TOTAL	262	258	4	42.959	480	43.429	165,6

La posibilidad de contrastar esta información es muy limitada, tanto que se circunscribe a Bilbao, y los resultados obtenibles no son muy alentadores aunque no hay olvidar que Vizcaya carecía de matrícula por lo que el informe puede ser inusualmente deficiente en tal jurisdicción y será por el

109. Para una nota más precisa de la evolución de las flotas inglesas y francesas.

Inglaterra		Francia	
Año	Tn.	Año	Tn
1656	190.533	1686	575 navíos de más de 100 Tn.
1689	350.000		
1700	273.693	1704	495 navíos de más de 100 Tn.
1750	609.798		
1774	1.598.728	1792	733.000 en 5.535 navíos.
1788	1.055.000		

Según datos que proporciona MEYER Jean: L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, Paris SEVPEN 1969 pág. 265.

110. El informe recoge el total de España, según lo cual son 943 navíos de los cuales 11 estaban en mal estado, suponiendo 1.476 toneladas de un total de 151.490.

contrario útil, más a Oeste. El caso vizcaíno permite decir que el importe considera sólo los puertos mayores, es decir las capitales, y olvida los demás, pero eso, ya lo hemos señalado es imposible de generalizar.¹¹¹

BILBAO

Según oficial	Según informe Señorío	Resto Señorío
19 fragatas	7 fragatas	PLENCIA: 1 bergantín
33 bergantines	17 bergantines	1 patache
2 goletas	1 balandra	1 paquebote
1 balandra	1 diate	8 cachemarines
2 cachemarines	23 cachemarines	otros: 17 cachemarines
	1 patache	3 pataches
57 embarcaciones	50 embarcaciones	31 embarcaciones

lo que significa que, en número, los datos de ambos informes discrepan bastante. 57 frente a 81, pero caben pocas conclusiones más allá.

Atendiendo a los valores tal cual se proporcionan resulta que la media de tonelaje es sensiblemente igual a la nacional (160.6 Tn/nav), y que en la zona cantábrica se concentraba el 27,6% de las embarcaciones comerciales españolas con el 28,3% del tonelaje total de la flota mercante. En cuanto a las naves en mal uso, el 36,3% que suponen hay que considerarlo forzosamente elevado, aunque su tonelaje medio 120 Tn/n resulte algo bajo, lo que reduce la significación del porcentaje inicial.

Ahora bien, estas cifras que presentan una ocultación indudable, en primer lugar dado su carácter, fueron el resultado de una evolución ya señalada en términos generales, pero que a nivel local quizá podamos esclarecer y detallar con más precisión, si no en todas las zonas, sí en algunas de ellas, con el ánimo de obtener del cómputo una visión lo más larga y generalizable posible.

111. A.G.S.V. Embarcaciones registro 1.

En la Galicia cantábrica se registran a lo largo del siglo los siguientes mercantes:¹¹²

Galicia Cantábrica	1738	1758	1759	1772	1780	1802
Ribadeo	7	9		12	9	
Foz	2	1				
Burela		1				
San Ciprián	1	1		4	10	
Cinero				1	2	
Vivero		1		3	4	
El Barquero		3		3	2	
Total	10	16	11	23	27	7

La situación asturiana tampoco está muy informada, pero ya contamos con algunos datos aunque las distinciones entre Rivadesella y Avilés compliquen los esquemas interpretativos.¹¹³

	1753	1759	1781	1802
Rivadesella		23		
Avilés	86	95	110	
Total	86	118	110	22

Para las 4 Villas la información es por el momento¹¹⁴ aún más limitada, pues sólo se señala que en 1759 contaban con 18 embarcaciones de comercio y 12 de tráfico lo que hace un total de 30 mayores, con 165 de pesca, 30 en 1759 para pasar a ser 60 en 1802.

Respecto de las Provincias Exentas contamos con la muy reducida información guipuzcoana según la cual, hacia 1779 había unas 38 embarcaciones mayores como mínimo, que serían hacia 1796, para llegar a 33 en

112. MEIJIDE PARDO. La Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII. Valladolid.

113. Los datos de 1753 proceden del Museo Naval ms. 2.271. Revista de matriculas del Departamento de El Ferrol, los del 59 ya hemos señalado junto con los del 81, donde pueden encontrarse también en ANES Gonzalo, Historia de Asturias, Edad Moderna II. Ayalda 1977 pág. 134 y el de 1802 es el que cita C. Argüelles.

114. Está pendiente un trabajo sobre la matrícula, en general, haciendo hincapié en los aspectos de la pesca, de José Luis CASADO SOTO.

1802.¹¹⁵ La información vizcaína plantea una serie de problemas de interpretación, dado que está obtenida de las numeraciones que a requerimiento de la corte hacia el Señorío, numeración que origina ciertas confusiones debidas al lenguaje, ya que si bien está claro, que no se deben contabilizar como navíos de comercio las embarcaciones venaqueras destinadas al transporte de mineral, resulta que en ciertas ocasiones, tal es el caso de Mundaca, estas mismas embarcaciones transportaban madera a El Ferrol, en un tipo de labor que pide se les incluya como navíos de cabotaje; por otra parte está clara la exclusión en la contabilización de comercio de las gabarras de la ría, de las lanchas, tanto de pesca como las de pasaje, o las de atojaje, y de las chalupas; lo que no está claro es qué hacer con los barcos, dado que no cabe excluir ni pinazas ni pataches de los registros vizcaínos pues en terminología náutica, vizcaína y del siglo XVIII se trata ciertamente de embarcaciones de comercio;¹¹⁶ y así la duda se centra en los barcos por la ambigüedad misma del término que se aplicaba indistintamente a cualquier nave menor, sin tipificar con ellos ni su forma ni su función.

Por tanto, aunque en estos recuentos la distinción funcional es importante, no cabe hacerse objetivamente y sólo puede lograrse una aproximación a través de distintos indicios de muy prolija puntualización, pequeñas noticias marginales sobre número de hombres en las tripulaciones, dedicaciones a transportes de vena o madera, referencias a estadias largas o a estancias en puertos más o menos lejanos así como algunos extremos relativos al tonelaje y a la tipología.

	1739	1749	1771	1776	1791	1797	1798	1799	1800	1802	1804
Bilbao	29	22	49	52	22	15	23	22	57	50	83
Plencia		37	68	58	56	59 ^{II}	54 ^{II}	44	64	11	4
Resto		14	18	17	37	34	32	40	39	20	14
Total		73	135	127	121	108	109	105	160	81	119

115. A.G.S. Marina ley 513 «Noticia de las embarcaciones pertenecientes a este puerto de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián que se hallan fuera de él hoy día, 21 de mayo de 1779.

A.P.G. Sec. 2 Neg. 12 Ley 117. Expediente relativo al número de embarcaciones que hay en esta provincia (1796).

116. No así en la Montañesa donde frecuentemente la pinaza eran embarcaciones de pesca. Sin embargo cabe decir que no parece probable que el concepto de pinaza como embarcación mayor, apta para el cabotaje, con cubiertas, etc. no supere tampoco en el País Vasco a la mitad del siglo XVIII, indicándose tal uso a finales de la centuria precedente. ZABALA Op. cit.

Como ya he señalado se incluyen, a veces, informaciones detalladas sobre el tonelaje, pero las cifras señaladas, no sólo por razones técnicas, de dificultad de arqueo, sino que probablemente también por motivos fiscales, son de poco fiar, hasta el punto de que varían de una declaración a otra y así, confrontados los nombres de las embarcaciones bermeanas que coincidían en las listas de los años 1771 y 76, se observa una tendencia a aumentar de 2 a 5 toneladas en cada embarcación; con tonelajes comprendidos entre los 20 y 25 toneladas se pasa, cinco años después a los de 22 a 48 toneladas. Lo que convierte a la información en poco útil, tanto como medida comparativa, más útil que el simple número de navíos, como en cuanto valor significativo para diferenciar a los buques comerciales de los venaderos o pesqueros.¹¹⁷

Una visión de los valores tal como se presentan indica un alza del número de navíos hasta 1791 y luego una fuerte disminución provocada, a no dudar por la guerra (se señalan y cuentan, cuanto menos 11 embarcaciones de Plencia presas a Inglaterra) para luego tras un tirón brusco en 1.800 retornar a cifras similares a los previos a la crisis. Ahora bien, la parte más importante de esta flota, si no en número, sí en toneladas es la bilbaína.

	1776		1791		1802	
	Nº N	Tn	Nº N	Tn	Nº N	Tn
Bilbao	52	5328	28	2818	50	4436
Total	127	6841	127	6236	81	5118

La evolución en número, tipo y tonelaje de esta flota bilbaína, a través de los registros comparables a la matrícula, y atendiendo a las fechas concretas de consulta se resume así:

117. Como consecuencia de la duración supra-anual de cada pasaporte, llegando en algunos casos a ser bianual; la representación gráfica de los pasaportes concedidos por año no refleja la evolución real del armamento en curso por lo que he recurrido a la utilización de medias móviles trienales que pienso reflejan con precisión dicha evolución.

Años	XII	III	I	I	V	VII	IX	XI	XII	V	?	?
	1791	1797	1798	1799	1799	1800	1800	1800	1801	1802	1802	1804
Fragata	2	1	2	2	2	13	13	12	12	7	19	22
Paquebote	2											
Bergantín	17	8	14	13	12	35	35	30	32	17	33	52
Goleta						1	1	1	3		2	2
Diate						1	1	1	1	1		
Balandra						1	1	1	1	1	1	1
Laugres												2
Cachemarin	6	6	7	7	7				6	23	2	5
Pinaza									2			
Patache	1									1		
Total	28	15	23	22	21	51	51	45	57	50	57	84
Tn.	2818	1419	2733	2603	2513	8583	8583	7808	—	4436	10501	14681

* 1771: 49 embarcaciones con 4.754 Tn.

** 1776: 52 embarcaciones con 5.238 Tn.

Estas cifras son poco representativas de la realidad de la flota comercial bilbaína porque desconocen un factor muy importante, la circunstancia de que muchos propietarios de navíos los matriculados con banderas de otras naciones para proteger sus mercancías del corso. Por otra parte algunos comerciantes extranjeros, para beneficiarse de ciertos privilegios de carga, como ya hemos visto, podían matricular sus navíos en Bilbao; además de las consabidas prácticas de contrabando de pabellón y cuantos sistemas, con fines fiscales o no, pudieran alterar la significación de una propiedad. Además la consulta en sí, como hecha por un organismo oficial, el Gobierno General del Señorío, tendía a generar ocultación, preventiva de presiones fiscales o requisas militares.

b. *La coyuntura de las patentes*

Con las limitaciones que se quiera, éste es un dato, el número de navíos matriculados en la villa, aunque no quepa, en propiedad, hablar de

FIANZAS DE PATENTES DE NAVEGACION¹¹⁷

Bilbao					Santander			
Año	Valores reales		M.M.3		Valores reales		M.M.3	
	Nº Pat	Tn.	Pat	Tn.	Nº Pat	Tn.	Nº Pat	Tn.
1764	131	9.596						
1765	166	11.640	141,6	9.759				
1766	128	8.043	136,3	9.063				
1767	115	7.507	123,3	8.413				
1768	127	9.691	126,3					
1769	137		103,3		6			
1770	46		91,6		10		7,3	
1771	92		64		6		8,6	
1772	54		73,6		10		7	
1773	75		58,6		5		9	
1774	47		70,6		12		10,3	
1775	90		68		14		15,3	
1776	67		82,3		20		18,3	
1777	90		78,3		21		20,6	
1778	78		82,6		21		22	
1779	80		52,6		24		15	
1780	—		82,3		—		8,6	
1781	18		6		2		3	
1782	—		24,3		4		6,3	
1783	55		27,3		13		13	
1784	27		48,3		22		22,6	
1785	63		62,3		33		27,6	
1786	67		68,3		28		32,3	
1787	75	5.415	74		36	6.626	37	
1788	80	6.237	76,3	5.545	47	9.473	38,3	7.576
1789	74	4.984	81,3	5.580	32	6.630	41,6	8.196
1790	90	5.519	80,6	4.789	44	8.485	41,3	7.982
1791	78	3.865	87,3	4.823	48	8.833	55,6	10.695
1792	94	5.085	76	4.501	75	14.765	48,6	9.341
1793	56	4.554	63,6	4.087	23	4.426	43,6	8.425
1794	41	2.622	51,3	3.245	33	6.084	34,6	5.770
1795	57	2.559	39	3.807	38	6.800	36	
1796	119	6.242	74,6	3.550	37		27,6	
1797	48	1.851	78	3.288	8		17,3	
1798	67	1.771	53,6	1.661	7		11,6	
1799	46	981	38,6	967	20		15,1	
1800	3	151	23,3	1.151	19			

matrícula. Sin embargo estos datos no se refieren al armamento y el desajuste entre estos valores y los de las fianzas de patente es suficiente como para intentar una clarificación. Los datos bilbaínos junto con la villa de Santander y los registros del Señorío de Vizcaya, muestran coincidencias que inducen a una explicación; los registros de fianzas de patentes son registros que podemos considerar de armamento.

Por otra parte dadas las características de las fianzas hay que compararlas, no con los valores bilbaínos sino con los provinciales, lo que lleva a una doble consideración derivada del hecho de que siempre los valores de «registro» sean superiores a los de armamento, ésto es, que parte de las embarcaciones consideradas capaces de comerciar no lo hacían, o se limitaban, al menos aparentemente, a un comercio provincial, sin salirse de la jurisdicción bilbaína por lo que no necesitaba patente, y por otra parte, que alguno de los navíos capaces, se armaba en otros lugares, respecto a lo cual, y a finales de siglo, no caben dudas. Algunas embarcaciones vizcaínas se armaban en Santander.

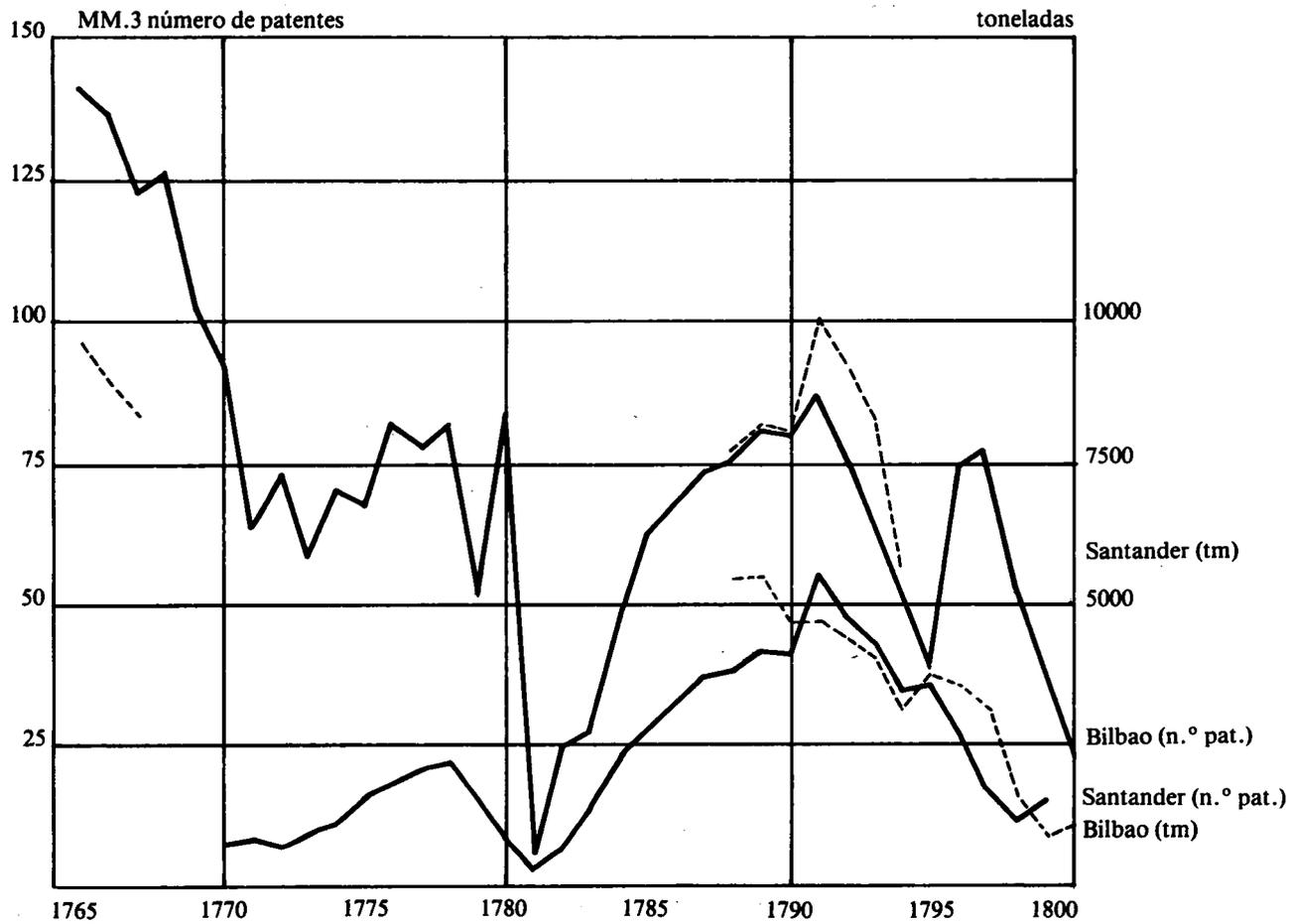
Los comportamientos son claros, al igual que las incidencias. Para Bilbao, el año 1770 fue fatal, ¿qué más podía esperarse? Si para Santander lo fue o no, no lo sabemos, pero me temo que lo exiguo de su flota por esas fechas, y las condiciones de su puerto, no fueran tales que le hicieran sentir mucho los efectos de la situación.

Recuperada una cierta normalidad la situación vizcaína se estabiliza muy por debajo de sus anteriores niveles, al tiempo que se inicia el auge de Santander, auge y armamento del que no puede ser ajeno el comercio americano. Esta recuperación se ve cortada por los problemas del inicio de los 80; el puerto vizcaíno tarda en recuperarse al tiempo que en Santander y en sus armamentos se nota cada vez con más fuerza el impulso renovador, América, camino, Consulado, Puerto. La gran caída de los años 80 fue más general de lo que los datos aquí mostrados manifiestan, y su geografía amplísima. En Nantes se dejó sentir antes y con mayor fuerza, y en otros puertos europeos su incidencia no fue menor, como en los años 80 y 81 en el Sund.

En esta línea expansiva del puerto montañés, al igual que en la lenta recuperación bilbaína, la década finisecular, con sus múltiples problemas de honda repercusión marítima, van a suponer un duro golpe; cuando la villa bilbaína había recuperado los niveles de armamento de diez años atrás, en una lenta y penosa recuperación, justo cuando Santander daba su

más fuerte impulso, —el número máximo de patentes, 75, se produce en 1792— la situación se vuelve todo lo adversa que quepa imaginarse. La aparente euforia del armamento bilbaíno en los años 1795 a 1798 es eso, más aparente que real, en número los armamentos aumentan pero el tonelaje fletado es regresivo, la situación parece no tener remedio y los principios del XIX, aunque menos penosos, no fueron mejores.

A lo largo del tiempo ni una sola vez el armamento montañés superó en número el vizcaíno pero éste es un planteamiento falaz desde que se conserva información, aunque sea dudoso el que fuera así desde siempre. El tonelaje fletado en Santander era mayor, notablemente superior, y ésto debido a un hecho evidente, el comercio que en el atlántico europeo realizaban los comerciantes bilbaínos no les exigía grandes arqueos, no así el tráfico que a través de Santander se hacía con el Atlántico Sur. Esta diferencia de destinos acompañada de la lógica peculiaridad de los arqueos derivados de ellos explica porqué se dio un comportamiento diferente entre el número de armamentos y el arqueo total de los fletes armados.



En resumen, y acompañado de la plasticidad del gráfico que adjunto pienso que por el momento, la mejor y más completa información que podemos recoger sobre la capacidad comercial de la flota civil del norte se encierra en estas fianzas de patentes de navegación, pues suponen una información lo suficientemente indicativa y continúa como para decirnos algo al respecto.

Mientras no se encuentren nuevas fuentes, informes de los comandantes de marina, donde los haya, o documentos de otra índole, que por el momento se me escapan; mientras que no se haga un análisis serio de las matrículas en los puertos a los que estas afectaban distinguiendo pesca de comercio, poco sabremos de la flota comercial.

Además la práctica, muy generalizada, de contratar verbalmente las construcciones de los navíos no ha sustraído una información importante. Hasta tal punto era ésta una costumbre extendida que los poco frecuentes contratos que podemos consultar resultan por término medio muy pocos en noticias. La búsqueda se complica por la falta de rigor en el cumplimiento de la ley ya que estaba reglamentado que toda transacción de navíos se hiciera ante el correspondiente escribano de marina, y ésto si bien se cumplía, en gran parte, en Santander, no se tenía en absoluto en cuenta en Bilbao, complicándose así notablemente la investigación.

Aingeru ZABALA URIARTE
Director del Patrimonio Histórico-Artístico
y Bibliotecas
Gobierno Vasco