

AUGE Y DECADENCIA DE LA MARINA COLONIAL CATALANA (1720-1821)

Josep M^e Delgado
 Universidad de Barcelona.

1. Evolución de la marina mercante catalana (1720-1821)1.1. La etapa de formación (1720-1778).

Pocos son los datos concretos que poseemos acerca del número, tipo y calidad de las embarcaciones mercantes catalanas utilizadas durante la primera mitad del siglo XVIII. En general, tal como afirma Pierre Vilar¹, la "barca" como unidad de transporte no sufriría en este período variaciones esenciales. La documentación habla de la existencia de tres tipos genéricos de embarcaciones no militares: de pesca, de tráfico y de comercio. En el ámbito de la marina mercante habría que incluir, pues los barcos de tráfico o cabotaje, y los de comercio o trasatlánticos.

Hasta 1765 puede decirse que el predominio absoluto correspondió a la flota de cabotaje. De menor a mayor arqueo, quedaban comprendidos bajo esta denominación los "llauds"², "llondros"³, canarios⁴ y javeques⁵, que en ningún caso sobrepasaban las 100 toneladas de arqueo. Su actividad fué excelentemente descrita por Fábregas i Barri:

"Les barques de la costa de llevant, anaven a Barcelona, Tarragona, Alacant, Cartagena, Cadis. Hi duien carbó d'alzina, plats i olles, cèrcols de fusta de castanyer, corbes i ralls de roure per als carreters, peces de fusta blanca per a fer cadires; i tornaven amb càrrega de sal, garrofa, vi, arròs per a les vilas de la costa i de terre endins"⁶.

Las embarcaciones "de tráfico" estuvieron íntimamente ligadas al desarrollo de la vía indirecta del comercio colonial durante la etapa del monopolio gaditano⁷. Los comerciantes ca-

talanes supieron aprovechar un medio de transporte que se plegaba plenamente a sus necesidades. Su periplo se iniciaba en Barcelona, donde se aprovisionaban de todo tipo de productos manufacturados, tanto nacionales como extranjeros descendiendo, sin perder nunca de vista la costa, hasta Vilanova, Torredonbarri o Salou, a donde solía desembarcar la producción comercializable del Campo de Tarragona. En Cádiz, estas mercancías eran entregadas a los comisionistas del comercio catalán que se encargaban de darles salida "cambalacheándolas" por coloniales⁸.

La flota "de comercio" comprendía a todas aquellas embarcaciones de porte superior a las 100 toneladas de arqueo que ofrecían una cierta garantía de seguridad para la navegación en mar abierto. Su tipología era muy variada: "pincs"⁹, "bergantins"¹⁰, "polacras"¹¹, "sageties"¹², fragatas¹³, etc. Durante la primera mitad de siglo su desarrollo fue limitado, dado que los buques de fábrica catalana no podían competir en igualdad de condiciones con los grandes mercantes de potencias marítimas como Gran Bretaña, Holanda, Francia, Suecia o Dinamarca, viendo reducida su actividad al comercio colonial gaditano donde gozaban de algunos privilegios por su calidad de buques de fábrica española. En un trabajo reciente, José M^a Oliva¹⁴ logró detectar la presencia de 153 bastimentos catalanes interesados en el transporte de mercancías a América, en el período comprendido entre los años 1720 y 1778, de los cuales más del 60% aparecían con posterioridad al primer decreto de comercio libre(1765)¹⁵.

En casos esporádicos, las embarcaciones catalanas de gran porte eran también utilizadas para el aprovisionamiento del Principado, en especial de granos extranjeros¹⁶.

Una matrícula de marinería confeccionada en 1726 nos permite observar, de un modo indirecto, la correlación existente entre la marina transoceánica y la de ámbito exclusivamente mediterráneo¹⁷:

CUADRO I

Marineros y pescadores del Principado de Catalunya.
(año 1726)

| Localidad | Han navegado sólo en el Mediterráneo | Id. también en el Océano |
|----------------------------|---|-----------------------------|
| Badalona..... | 82 | -- |
| Tiana | 18 | -- |
| Alella | 7 | -- |
| Premiá | 13 | -- |
| Masnou | 50 | -- |
| Vilassar | 87 | 2 |
| Mataró | 519 | 72 |
| Llavaneres | 15 | -- |
| Caldes d'Estrach | 48 | -- |
| Arenys de Mar | 135 | 9 |
| Canet de Mar | 250 | 22 |
| Pineda | 16 | 2 |
| Malgrat | 28 | -- |
| S. Pol | 42 | -- |
| Blanes | 106 | -- |
| Lloret | 38 | -- |
| Tossa | 65 | -- |
| S. Feliu | 206 | -- |
| Calonge | 9 | -- |
| Palamós | 126 | -- |
| Palafurgell | 54 | -- |
| Begur | 27 | -- |
| Pals | 3 | -- |
| Torroella de Mongríf | 20 | -- |
| L'Escala | 108 | -- |
| Castelló d'Empuries | 16 | -- |
| Roses | 27 | -- |
| Cadaques | 123 | -- |
| Selva de Mar | 63 | -- |
| Llançá | 62 | -- |

| Localidad | Han navegado sólo en el Mediterráneo | Id. también en el Océano |
|-------------------------------|---|-----------------------------|
| Castelldefels | 8 | 7 |
| Sitges | 260 | 50 |
| Vilanova | 216 | 22 |
| Cubelles | 15 | 7 |
| Cunit | 8 | 7 |
| Calafell | 7 | 7 |
| Creixell | 15 | 7 |
| Torredenbarra | 60 | 7 |
| Altafulla | 66 | 7 |
| Tamarit | 9 | 7 |
| Tarragona | 153 | 7 |
| Vilaseca | 31 | 7 |
| Cambrils | 31 | 7 |
| Mont-roig | 18 | 7 |
| Tortosa | 236 | 52 |
| Barcelona ¹⁸ | 85 | 7 |
| TOTAL ===== | 3651 | 231 |

De los 3.882 marineros censados en el Principado, en 1726, tan sólo 231, es decir, poco más del 5%, habían navegado alguna vez por el Atlántico. Naturalmente, no se incluían aquí a los que solían frecuentar Cádiz o Sanlúcar de Barrameda, por considerarse estos puertos una mera prolongación del periplo mediterráneo de las embarcaciones de cabotaje.

Si examinamos la procedencia de los marineros con experiencia oceánica hallaremos como hecho resaltable su extrema concentración; 6 puertos de los 47 que aparecen en la relación agrupan el 98,3% del total censado. Atendiendo al marcado carácter local que en estos momentos posee el armamento naval¹⁹, no dudamos en considerar a Mataró, Tortosa, Sitges, Vilanova, Canet y Arenys de Mar como pioneras de la marina -y por extensión- del comercio colonial catalán²⁰. Salvando el

carácter excepcional de la concentración de capitales e iniciativas en Barcelona, fué en estos seis puertos donde se llevó a cabo la adaptación de la típica "barca" bajomedieval a las necesidades de la navegación de altura, y ello gracias a la experiencia reunida por sus hombres de mar. Como veremos, el posterior desarrollo de la marina mercante catalana en la segunda mitad del siglo XVIII, no hará sino confirmar esta hipótesis.

Una inspección de la matrícula, efectuada en 1765²¹, nos permite un nuevo acercamiento al desarrollo de la flota mercante del Principado:

CUADRO II

Embarcaciones matriculadas en Catalunya
(año 1765)

| Provincia | Subdelegación | pueblo | Embarcaciones de comercio | Id. de tráfico |
|------------------|---------------|-------------|------------------------------|-------------------|
| <u>Barcelona</u> | Barcelona | Barcelona | 11 | 24.. |
| " " | " " | Badalona | - | -.. |
| <u>S.Feliu</u> | La Selva | La Selva | 1 | 2.. |
| " " | Cadaquès | Cadaquès | - | 3.. |
| " " | L'Escala | L'Escala | - | 2.. |
| " " | Begur | Begur | - | 11.. |
| " " | Palamós | Palamós | - | 12.. |
| " " | " " | Palafurgell | - | 4.. |
| " " | " " | Calonge | - | 3.. |
| " " | S.Feliu | S. Feliu | - | 48.. |
| <u>Mataró</u> | Tossa | Lloret | 4 | 46.. |
| " " | " | Tossa | 10 | 38.. |
| " " | Blanes | Blanes | 16 | 25.. |
| " " | " | Malgrat | - | 27.. |
| " " | Calella | Calella | 5 | 3.. |
| " " | " | Pineda | - | 4.. |
| " " | Canet | Canet | 24 | 14.. |
| " " | " | S. Pol | - | 4.. |

| Provincia | Subdelegación | pueblo | Embarcaciones de comercio | Id.de tráfico |
|------------------|---------------|---------------|------------------------------|------------------|
| <u>Mataró</u> | Arenys | Arenys | 15 | 36 |
| " | Mataró | Mataró | 13 | 22 |
| " | Caldes | Caldes | -- | 4 |
| " | Llavaneres | Llavaneres | -- | 2 |
| " | Masnou | Masnou | -- | 1 |
| " | " | Alella | -- | 1 |
| <u>Tarragona</u> | Sitges | Sitges | -- | 43 |
| " " | Vilanova | Vilanova | -- | 67 |
| " " | Tarragona | Tarragona | -- | 26 |
| " " | " " | Vilaseca | -- | 3 |
| " " | Altafulla | Altafulla | -- | 14 |
| " " | " " | Torredenbarra | -- | 9 |
| " " | Cambrils | Cambrils | -- | 9 |
| <u>Tortosa</u> | Tortosa | Tortosa | 15 | 51 |
| TOTAL | | | 114 | 558 |

CUADRO II bis,

a) Actividades económicas de la flota matriculada en Catalunya.

| Provincia | % comercio | % tráfico | % pesca |
|------------------|------------|-----------|---------|
| Barcelona | 3,93 | 8,57 | 87,5 |
| S. Feliu | 0,20 | 17,24 | 82,56 |
| Mataró | 10,87 | 28,37 | 60,76 |
| Tarragona | --- | 60,42 | 39,58 |
| Tortosa | 22,73 | 77,27 | --- |
| Total Catalunya: | 7,55 | 38,46 | 53,99 |

CUADRO II bis.

b) Distribución de la flota en los puertos de mayor importancia comercial.

| puerto | % comercio | % tráfico | % pesca |
|-----------------|------------|-----------|---------|
| Barcelona | 4,42 | 9,64 | 85,94 |
| Mataró | 13 | 22 | 65 |
| Blanes | 18,39 | 28,74 | 52,87 |
| Tossa | 14,28 | 54,29 | 31,43 |
| Lloret | 5,33 | 61,34 | 33,33 |
| Arenys | 25,86 | 62,07 | 12,07 |
| Sitges | --- | 86 | 14 |
| Vilanova | --- | 69,79 | 30,21 |
| Canet | 45,78 | 26,42 | 28,30 |
| Tortosa | 22,73 | 77,27 | --- |

El exámen de los datos numéricos reunidos en el cuadro II nos ha permitido llegar a una serie de conclusiones que resultan de mucha utilidad para comprender el desarrollo alcanzado por la marina mercante catalana, en los umbrales de la promulgación del primer decreto de libre comercio a Indias.

Primero. La extraordinaria importancia que, dentro del contexto del Estado español, tenía la flota catalana utilizada para el transporte de mercancías. Catalunya, con sus 114 buques de gran porte y 558 embarcaciones de tráfico, sobrepasaba con creces a toda la matrícula mercante del Departamento de Cádiz, que sólo tenía matriculados, en 1765, 79 buques de comercio y 439 de cabotaje²².

Ello justificaría sobradamente el hecho de que los mercantes construidos en Catalunya y patroneados por marinos catalanes, fueran un medio de transporte habitualmente utilizado por el comercio colonial gaditano, bastante antes de que la producción del Principado se encaminase de una forma decidida hacia el mercado americano²³.

Segundo. Partiendo de una confrontación entre la situación que, para 1727, nos muestra el cuadro I, y los datos que el cuadro II nos da para 1765, se puede afirmar que el "despegue" del armamento naval en Catalunya coincide con la etapa de máxima aceleración de la economía en general, que culminaría en el llamado período de realizaciones, donde se gestó la "primera generación burguesa"²⁴. Esta plenitud alcanzada por la marina mercante catalana, en vísperas de que fuera autorizado el comercio directo de Catalunya con América, confirma, una vez más, en el sector que estudiamos, la tesis de P. Vilar de que el proceso industrializador del país catalán obedeció más al empuje de una burguesía emprendedora que a las medidas ilustradas de los Borbones²⁵.

Tercero. El predominio, en lo que a la flota mercante se refiere, de la provincia marítima de Mataró, con el 76,32% de los buques de comercio y el 40,68% de las embarcaciones de tráfico matriculadas en Catalunya. Sin embargo, este predominio no debe atribuirse al peso específico de la capital -Mataró-, sino a la presencia, dentro de su jurisdicción de puertos de la importancia de Tossa, Blanes, Arenys, Canet o Lloret²⁶.

Cuarto. La especialización en el tráfico de cabotaje de las provincias de Tarragona y Tortosa que, mientras sólo poseen el 13,16% de los buques del gran comercio, su flota de tráfico alcanza el 39,79% del total²⁷.

Quinto. Analizando en concreto los 10 puertos con una flota mercantil de mayor consideración, podemos distinguir cinco tipos distintos, partiendo de su grado de especialización:

a) Puertos con una importante flota mercante, pero porcentualmente inferior a la pesquera. Es el caso de Barcelona, Mataró y Blanes²⁸.

b) Puertos con predominio de la flota mercante, pero en los cuales no existe una verdadera especialización: Tossa, Lloret y Arenys de Mar²⁹.

c) Puertos especializados en el transporte de mercancías a grandes distancias: Canet³⁰.

d) Puertos especializados en el transporte de cabotaje: Sitges y Vilanova³¹.

e) Puertos con la totalidad de su flota dedicada al comercio: Tortosa³².

El Decreto de 16 de octubre de 1765, autorizando el comercio libre con algunas de las posesiones americanas menos favorecidas por el monopolio gaditano³³, llegó cuando la marina mercante catalana se hallaba en pleno estado de madurez y con una importante experiencia trasatlántica.

Ceferino Ferret, en su Exposición Histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la marina española, escrita en 1813³⁴, consideraba que la posibilidad de una participación masiva de los catalanes en el comercio con América había tenido una importancia extraordinaria a la hora de configurar el desarrollo de la flota de transporte en la década de los setenta:

"..... la primitiva navegación a América rendía más beneficio que el cabotaje, y el estímulo de los mayores productos promovió la construcción de barcos de carrera que se aumentaron considerablemente en varias provincias y distritos. Este aumento en la matrícula de tantas embarcaciones de a ciento cincuenta a doscientas toneladas hizo concebir fundadas esperanzas de una duradera prosperidad".

Sin embargo, este auge de la construcción naval, financiada por el capital comercial barcelonés interesado en la intensificación de los intercambios con América, provocó el estancamiento en los restantes sectores de la marina catalana, y especialmente en la de cabotaje:

"De este modo quedó a beneficio de las otras naciones el transporte de unos puertos a otros de la Península, llenos siempre de barcos italianos, franceses, ingleses, holandeses, suecos y dinamarqueses que se absorvie-

ron todas las utilidades del tráfico mercantil en ³⁵ nuestra España y otros países de Europa".

Una nueva inspección de la matrícula de marina, efectuada en 1774, parece confirmar esta decadencia de las embarcaciones de pequeño y mediano tonelaje:

CUADRO III

Embarcaciones matriculadas en Catalunya (1774)³⁶

| <u>Provincia</u> | Datos de la rev. de 1765 | | Datos de la rev. de 1774 | |
|------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------|
| | E. de C. y T. | Pesca | E. de C. y T. | Pesca |
| S. Feliu |86..... |407 |96 |427 |
| Mataró |314 |486 |307 |521 |
| Barcelona |35 |245 |34 |191 |
| Tarragona |171 |112 |168 |257 |
| Tortosa |66 |-- |55 |136 |

CUADRO III bis.

Aumento o disminución porcentual que registra la revista de marina de 1774, con respecto a la de 1765.

| <u>Provincia</u> | <u>Embarcaciones de comercio y tráfico</u> | <u>Id. de pesca</u> |
|------------------|--|---------------------|
| S. Feliu | + 11,63% | + 4,91% |
| Mataró | + 2,23% | + 7,20% |
| Barcelona | - 2,86% | - 22,04% |
| Tarragona | - 1,75% | + 50,18% |
| Tortosa | - 16,67% | + 191,00% |
| Total | - 1,79% | 22,56% |

El Estado resultante de la Inspección de matrícula efectuada en 1774 no distingue entre embarcaciones mercantiles matriculadas de comercio y de tráfico. Sin embargo, muestra como, en términos absolutos, el número de embarcaciones mercantiles matriculadas había disminuido ligeramente desde 1765. Habida cuenta de que todos los testimonios que poseemos nos hablan de un importante aumento de los buques de comercio³⁷, debemos atribuir este descenso a una merma en la flota de cabotaje. Porcentualmente, la baja parece haber sido compensada en las tres provincias con un mayor censo de embarcaciones (Mataró, Barcelona y Tarragona), siendo sólo muy acusada en Tortosa. El aumento que registra la flota de S. Feliu (11,63%), debe relacionarse, sin duda, con la intensificación de los intercambios con el Midi francés.

A su vez, la flota pesquera parece crecer en todas las provincias marítimas catalanas, salvo en la de Barcelona, donde se acusan los efectos de la emigración a los ricos bancos de pesca gallegos y andaluces³⁸.

1.2 La etapa de apogeo (1778-1793).

Las páginas anteriores nos han permitido seguir los orígenes de una especialización en la flota catalana de transporte, consumada ya cuando abordamos el último cuarto del siglo XVIII. En estos momentos, el rápido crecimiento del sector de la construcción naval es innegable; pero también lo es que se trata de un crecimiento anárquico y unidireccional, que concentra toda su vitalidad en la fábrica de un determinado tipo de embarcaciones -las del comercio colonial- olvidando las demás. Este olvido incluirá también a la navegación de cabotaje que fuera durante mucho tiempo el único puente de enlace entre Catalunya y el mercado gaditano, puerta de la "vía indirecta del comercio con América"³⁹.

Como han mostrado los estudios realizados sobre la industria naval catalana para la época inmediatamente anterior a 1778, ésta no había logrado independizarse de la tutela ejer-

cida por un capital comercial, cada vez más centralizado en Barcelona⁴⁰. El deseo que este capital tenía por controlar todos los puntos del circuito de distribución colonial, unido a la mayor rentabilidad económica de la marina trasatlántica y a la seguridad de una permanente demanda de fletes garantizada por el Reglamento de el libre comercio, fueron los factores que más influyeron en la canalización masiva de inversiones hacia la gran construcción naval, forzando, la especialización de la marina mercante catalana. El enorme beneficio especulativo que permitía el control de los intercambios entre ambas partes del Atlántico, y el fuerte proteccionismo naval que los Borbones impusieron a la Carrera, especialmente a partir de 1778, hicieron rentable la inversión de una parte del capital comercial en la construcción de buques mercantes de gran porte, tanto para su utilización directa por los propietarios, como para su flete a terceros.

La flota colonial, configurada en dos vertientes a partir de 1765, será el único caso en que consiga perdurar la convergencia de los tres negocios que encerraba el complejo mundo de la barca catalana: "empresa de construcción naval", "empresa de noliment" y "empresa comercial"⁴¹. De este modo, se desarrollará, partiendo de la configuración tradicional de la barca, una flota mercante totalmente catalana, a la que llamamos flota del libre comercio, y que alcanzará su madurez en los diez años comprendidos entre la paz de Versalles (1783), y el inicio de la guerra contra la Convención Francesa (1793). Sobre su estructura en esta década de plenitud, convendrá detenernos un poco.

CUADRO IV

La construcción naval en Catalunya, según las escrituras de protocolos⁴².

| año | número unidades | quintales |
|------------|-----------------|-----------|
| 1776 | 3 | 11.540 |
| 1777 | 3 | 14.690 |
| 1778 | 2 | 7.600 |
| 1779 | - | - |

| año | número unidades | quintales |
|--------------|-----------------|----------------|
| 1780 | 1 | 4.300 |
| 1781 | - | - |
| 1782 | - | - |
| 1783 | 2 | 12.000 |
| 1784 | 4 | 14.000 |
| 1785 | 7 | 28.000 |
| 1786 | 19 | 56.500 |
| 1787 | 4 | 12.400 |
| 1788 | 2 | 4.300 |
| 1789 | 8 | 20.200 |
| 1790 | 5 | 12.400 |
| 1791 | 3 | 5.200 |
| 1792 | 7 | 20.800 |
| 1793 | 9 | 24.500 |
| 1794 | 5 | 15.800 |
| 1795 | 4 | 13.000 |
| 1796 | 7 | 19.400 |
| 1797 | 4 | 11.600 |
| 1798 | 5 | 15.105 |
| 1799 | 2 | 10.535 |
| 1800 | 3 | 15.200 |
| Total | 109 | 349.770 |

Quintales de fábrica construidos en cada astillero.

| | <u>quintales</u> |
|-----------|------------------|
| Arenys | 109.945 |
| Barcelona | 83.575 |
| Mataró | 73.200 |
| Canet | 40.850 |
| Calella | 11.900 |
| Lloret | 7.400 |
| Badalona | 6.000 |
| Palamós | 5.500 |

| | <u>quintales</u> |
|----------------|------------------|
| Blanes | 5.500 |
| Pineda | 3.000 |
| S. Feliu | 1.500 |
| Tossa | 1.400 |

Volumen medio por unidad construida.

| | |
|-----------------|-------|
| Badalona | 6.000 |
| Barcelona | 3.980 |
| Mataró | 3.360 |
| Canet | 3.142 |
| Pineda | 3.000 |
| Calella | 2.975 |
| Arenys | 2.804 |
| Palamós | 2.750 |
| Blanes | 2.750 |
| S. Feliu | 1.500 |
| Tossa | 1.400 |
| Lloret | 1.233 |

El reconstruir las series que muestren la evolución exacta de la gran construcción naval en los distintos astilleros catalanes, durante los años del comercio libre, ofrece, por el momento, dificultades insalvables, principalmente por dos motivos. Primeramente, la pérdida irreparable de importantes fondos documentales pertenecientes a las Escribanías de marina de Tarragona, Tortosa y Barcelona, nos deja en la ignorancia acerca de la actividad constructora centrada en puertos como Sitges, Vilanova, Tarragona y Tortosa, o nos impide, en el caso de Barcelona, prolongar la serie más allá de 1800. En segundo lugar, la inaccesibilidad de fondos tan importantes como los del Archivo Central de Marina "Alvaro de Bazán"⁴³, en período de reestructuración, no nos ha permitido el poder contar con su documentación no catalogada, que se refiere a los últimos años del siglo XVIII y siglo XIX.

A pesar de ello la serie elaborada, partiendo de una detenida investigación sobre los protocolos notariales de Barcelona y Mataró, permite constatar diversos rasgos característicos del armamento naval catalán en el último cuarto de siglo.

a) Evolución de la producción naval.

La distribución cronológica de la construcción de navíos de gran porte hasta 1800 patentiza como, tras una actividad reducida en los primeros años del comercio libre, la construcción naval queda colapsada durante el período de intervención española en la guerra de independencia norteamericana (1779-1783). Más que por una crisis interna de este sector productivo, la paralización se debió a la recluta masiva de los individuos de maestranza, para cubrir las necesidades de la marina de guerra, que dejó prácticamente reducidos a cero los efectivos dedicados a la construcción de mercantes⁴⁴. Tras la paz de Versalles, la actividad armadora renace con brío, alcanzando su cénit en el bienio 1785-1786, en que se construye el 24,3% de la fábrica documentada en los años estudiados. La crisis de 1787, parece afectar el sector naval pues cambia la tendencia alcista por un importante descenso en el ritmo productivo. Como en el sector comercial, la crisis fué superada rápidamente, dando paso a una etapa de ocho años en la que el volumen de fábrica anual producida se mantiene en niveles altos, tratando de satisfacer la demanda de transporte que un comercio colonial en auge propiciaba.

En las postrimerías del siglo XVIII, coincidiendo con las guerras contra Inglaterra, se observa un descenso de la producción naval que no se identifica con la espectacular caída del comercio colonial y de otros sectores productivos⁴⁵. Ello parece poner de manifiesto el mantenimiento de una demanda real de buques mercantes, pero no para intensificar un comercio abatido, sino para suplir los enormes destrozos causados en la flota colonial catalana por el corso inglés. Después de 1795, los astilleros catalanes perderán su carácter de abastecedores únicos de transporte naval para el comercio de América, al quedar autorizada la matrícula, en la Carrera de Indias, de buques de fábrica extranjera⁴⁶.

b) Número de unidades producidas.

El número de mercantes construidos entre 1776 y 1800 es difícil de establecer con seguridad. Entre los distintos tratadistas de la historia marítima de Catalunya no parece existir acuerdo. Ceferino Ferret⁴⁷, habla de más de 1.000 buques catalanes de gran porte matriculados en 1792, cifra que creemos muy exagerada. Por su parte, Fábregas i Barri⁴⁸ estima que, entre 1780 y 1880, se construyeron en los astilleros catalanes:

| | |
|-----|--|
| 44 | fragatas |
| 51 | corbetas |
| 277 | bergantines |
| 220 | polacras |
| 142 | bergantines-goleta, polacras-goleta o goletas. |

En conjunto 734 buques de más de 80 toneladas, con una media de 164 toneladas por unidad, para todo un siglo. Según estas cifras, el número de naves construidas entre 1780 y 1800 apenas llegaría a 300. Por otro lado, los trabajos anteriores de Ricart i Giralt, y Emerencià Roig, parecen apoyar la realidad de esta evaluación⁴⁹.

Una nueva perspectiva sobre el tema nos la da los diversos ejemplares del "Relevé des Etats envoyés par les Consuls et Vice-Consuls des bâtimens de Commerce appartenans aux sujets des Pays dans l'étendue de leurs Départemens", procedentes de los Archivos Nacionales de Paris, y publicados por Ruggiero Romano⁵⁰. Según estos informes, la matrícula de todos los puertos de Catalunya quedaría como sigue:

| | |
|--|-----|
| - Embarcaciones con menos de 100 toneladas | 63 |
| - Embarcaciones de 100 a 199 toneladas | 186 |
| - Embarcaciones de 200 a 299 toneladas | 17 |
| - Embarcaciones de 300 a 399 toneladas | 1 |
| - Embarcaciones de 400 a 499 toneladas | -- |
| - Embarcaciones de 500 a 599 toneladas | 2 |

Globalmente, resulta que, en 1786-87, momento en que R. Romano situa la confección de este Estado, Catalunya poseía una flota de 269 buques mercantes, el 23,4% de los cuales no alcanzaban las 100 toneladas de arqueo. Estas cifras son bastante fiables, sobre todo si tenemos en cuenta que gran parte de los buques construidos en astilleros catalanes estaban matriculados en los puertos de Cádiz y Málaga, y que el gran "boom" de la construcción naval se produciría con posterioridad a la crisis de 1787. Por nuestra parte, y teniendo como base las 400 patronías, o títulos de propiedad, de embarcaciones de gran porte documentadas para este período, calculamos una cifra muy similar.

CUADRO IV bis.

Embarcaciones de construcción catalana (1776-1800).

| tipo | nº unidades | % del total |
|-------------------|-------------|-------------|
| bergantines | 33 | 30,3 |
| polacras | 22 | 20,2 |
| saetías | 18 | 16,5 |
| fragatas | 17 | 15,6 |
| londros | 9 | 8,4 |
| paquebotes | 3 | 2,7 |
| javeques | 3 | 2,7 |
| pinques | 2 | 1,8 |
| corbetas | 1 | 0,9 |
| balahús | 1 | 0,9 |
| total | 109 | 100 |

Entre los 109 buques, cuyos datos específicos nos son conocidos en su totalidad, y sobre cuya fábrica catalana no existe la menor duda, el predominio de bergantines y polacras es bien manifiesto, especialmente si tenemos en cuenta que el nombre de "saetía", no indica ningún tipo especial de embarcación, sino que se aplicaba a polacras y bergantines⁵¹.

Las fragatas, -que si bien numéricamente sólo suponen el 15,6% de las construcciones documentadas, en capacidad de carga representarían un porcentaje sensiblemente superior-,⁵² comienzan a ser fabricadas de una manera masiva a partir de la década de los noventa, debido a la necesidad de habilitar transportes de un arqueo cada vez mayor.

Los "llondros"⁵³ eran embarcaciones de vela latina que sólo ocasionalmente se arriesgaban a navegar por el Atlántico. Sin embargo, su papel fue importante en la "vía indirecta del comercio colonial", como bastimento utilizado casi de un modo exclusivo para cubrir la ruta Barcelona-Málaga-Cádiz⁵⁴.

El paquebote, o "pailebot" de construcción catalana desplazaba un tonelaje similar al de la polacra; sus dos palos se aparejaban con cangrejas y escandalosas, además de una vela cuadra en el palo de proa⁵⁵. Era el más veloz de los mercantes catalanes que surcaban el Atlántico en el siglo XVIII.

El "xabec", que desplazaba entre 80 y 120 toneladas, era una embarcación de tres palos, con aparejo de vela latina, muy frecuente en las Baleares. Debido a sus excepcionales condiciones maríneas fué utilizado durante todo el siglo, como la embarcación corsaria por excelencia del Mediterráneo⁵⁶. Su participación en el "comerç lliure" adquirió una cierta importancia con motivo de las guerras contra Inglaterra, momentos en los cuales los javeques eran fletados para hacer viajes a América "en corso y mercancía"⁵⁷.

Pinques, corbetas y balahús no salían con frecuencia de los astilleros catalanes. Por otro lado, mientras el "pinc", aún muy abundante en los años sesenta, estaba prácticamente en desuso, la corbeta o bricarca⁵⁸, pertenecía ya a la morfología marinera del siglo XIX.

Todos los barcos construidos en las "drassanes" -astilleros- de Catalunya reunían una serie de peculiaridades que permitían diferenciarlos de los buques de fábrica extranjera.

El carácter artesanal que, durante todo el Setecientos conserva el trabajo en los astilleros, y la gran influencia que la tradición ejerce sobre "mestres d'aixa" y carpinteros de ribera, poco propensos a introducir modificaciones en su sistema de producción, permitió el mantenimiento de una serie de deficiencias en la construcción naval, que serían incomprensibles si los astilleros hubieran estado controlados por la burguesía capitalista⁵⁹.

Los barcos catalanes de los siglos XVIII y XIX no se caracterizaban, en general, por sus buenas condiciones marineras. Su excesiva anchura, que en algunos casos llegaba a dar una relación de la manga con la eslora de uno a tres⁶⁰, si bien permitía un mejor aprovechamiento del espacio interior, los convertía en un medio de transporte bastante lento. Mientras en Gran Bretaña, Noruega, Francia, Holanda, etc. se tendía a la construcción de veleros de gran porte, utilizando placas de madera de poco grosor, para asegurar la ligereza y poco peso del bajel, y buscando un período de aprovechamiento no superior a los 20 años; en Catalunya, constructores y armadores, preferían obtener un buque, construido con gruesas y pesadas piezas, que pudiese navegar cincuenta y sesenta años, encareciendo de este modo su coste de producción⁶¹. También pecaba la construcción catalana de un excesivo gusto por la ornamentación recargada y lujosa, en la que destacaban los preciosos mascarones de proa⁶².

Otro rasgo frecuente de los buques del libre comercio era su escaso tonelaje. En este punto, todas las referencias coinciden. Según Fábregas i Barri⁶³, el desplazamiento medio de las unidades construidas entre 1780 y 1880 era de 164 toneladas de arqueo. De los datos publicados por Ruggiero Romano, se deduce el abrumador predominio de las embarcaciones comprendidas entre las 100 y las 199 toneladas. La media de desplazamiento de los buques computados en el cuadro IV es de 160 toneladas; y si tenemos en cuenta el tonelaje de los 373 bastimentos del comercio libre que hemos identificado en el período 1776-1800, llegaremos a la misma conclusión:

CUADRO V

Barcos catalanes en el comercio con América (1776-1800)

| tonelaje | número | % del total |
|------------------|-----------|-------------|
| 80-100 | 56 | 15 |
| 101-150 | 109 | 29,2 |
| 151-200 | 136 | 36,5 |
| 201-250 | 48 | 12,9 |
| 251-300 | 14 | 3,7 |
| más de 300 | 10 | 2,7 |

El cuadro V confirma, una vez más que la mayoría de los bastimentos del gran comercio catalán -exactamente el 65,7%- se hallaban entre las 100 y las 200 toneladas.

d) La financiación de la industria naval (1778-1793).

Trás el análisis de la procedencia geográfica y social de más de 4.000 inversores, se pueden formular algunas conclusiones acerca de la distribución del financiamiento naval:

1ª) Desde un punto de vista estrictamente geográfico, se observa una concentración extrema en la localización de las inversiones en los ocho corregimientos más orientales de Catalunya. Su densidad parece estar en relación directa a su cercanía marítima y aumenta a medida que nos acercamos al corregimiento de Barcelona.

2ª) Las peculiaridades de cada una de las zonas geográficas pueden resumirse en los términos que siguen: Inexistencia de participación extranjera en los barcos de construcción catalana; escasa presencia de capitales procedentes del resto del estado español, aportados por una burguesía comercial, muchas veces de origen catalán, asentada en los puntos estratégicos del mercado colonial, y en menor escala, en núcleos urbanos de la costa levantina; carácter mayoritario del capital

financiero barcelonés, canalizado no sólo a los astilleros de la capital, sino también a los pueblos con mayor especialización en la navegación atlántica. Los "parçonniers" barceloneses pertenecen mayoritariamente a estamentos burgueses. Su esfuerzo se combina con el de las pequeñas burguesías locales situadas en la franja marítima y que también muestran un gran interés por el comercio con América, de los gremios que participan en la vida marinera, y de los miembros de otras corporaciones con capital excedentario; como aportaciones de menor cuantía, pero no desdeñables, deben considerarse las de las "clases medias", y un capital de base agraria con dos núcleos: Uno que gira en torno del corregimiento de Girona, enmarcado por una producción poco comercializada pero en auge, cuya oferta de capital se fundamenta en el aumento de las rentas agrícolas, y en la lenta penetración del trabajo a domicilio, otro centrado en el área vitícola del Camp de Tarragona, donde figura como fuerza inversora una burguesía nacida de la comercialización de los productos agrarios de su suelo.

3ª) Si efectuamos un cotejo entre los resultados que arroja nuestro estudio y los ofrecidos por trabajos sobre el mismo tema, referidos a la época inmediatamente anterior, surgen algunas interesantes variaciones en la composición social de los grupos inversionistas. Así, disminuye relativamente la importancia de la burguesía barcelonesa, con respecto al período 1740-1756, en que controlaba el 44% de la flota colonial⁶⁴. Sin embargo, en términos absolutos, el capital desembolsado sería muy superior, debido al aumento de las patronías empleadas en nuestro trabajo. Se produce un descenso similar en los gremios no marítimos, que pasan de suponer el 17,5% en el período de referencia, al 10%, entre 1776 y 1793. En cambio, la representación de las clases medias y el campesinado parece no sufrir modificación.

Las bajas se ven compensadas, en primer lugar, por la pujanza de una nueva burguesía no barcelonesa, que aumenta en un 2,7% y, sobre todo, por el espectacular crecimiento de las inversiones procedentes de los gremios de mar y maestranza, que se sitúan en proporciones cercanas al tercio del total.

4ª) La desaparición casi absoluta de sectores sociales que jugaron papeles de relieve en la construcción de los primeros barcos trasatlánticos, como pueden ser el gremio de "adroguers"⁶⁵, o la nobleza de origen no mercantil.

e) La organización del tráfico: los registros.

La organización del transporte marítimo entre Catalunya y América estuvo muy condicionada al marco legal que en cada momento estableciera la administración borbónica. Hasta 1765, las embarcaciones catalanas estuvieron sometidas a los intereses de la burguesía gaditana que controlaba desde su bahía las entradas y salidas con destino a Indias. Este año, la primera ruptura del sistema monopolístico por el Decreto y Real Instrucción de 16 de octubre de 1765, en el que se habilitaban nueve puertos para el comercio directo con las islas del Caribe (Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona), permitió un gran salto hacia adelante de la marina colonial catalana.

Sin embargo, las modificaciones profundas y generalizadas no llegaron hasta 1778. Un Real Decreto de 2 de febrero, extendió la zona del libre comercio a las provincias de Buenos Aires, "con internación por ella a las demás de la América meridional, y extensión de los puertos habilitados en las costas de Chile y Perú"⁶⁶, y amplió a 12 los puertos habilitados de la metrópoli. Finalmente, el voluminoso Reglamento de 12 de octubre declaró, en su art. 4º, abiertos al comercio libre los puertos de "Sevilla, Cádiz, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón y Coruña; y los de Palma y Santa Cruz de Tenerife en las islas de Mallorca y Canarias", y en América, "San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y Monte-Chisti, en la isla Española; Santiago de Cuba, los dos de Margarita y Trinidad; Campeche en la provincia de Yucatán; el Golfo de Santo Tomás de Castilla y el puerto de Omoa, en el Reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobelo y Chagre, en el de Santa Fé y Tierra Firme..... Montevideo y Buenos Aires, en el Río de la Plata, Valparaíso y La Concepción, en el Reino de Chile; y los de Arica, Callao y Guayaquil, en los mares del Sur"⁶⁷.

La modificación de los circuitos coloniales de distribución que las sucesivas ampliaciones supusieron, requirió la adopción de nuevas soluciones en su gestión que armonizaran los deseos de la burguesía comercial, interesada en lograr una mayor agilidad de los intercambios con las Indias, y los crecientes ingresos fiscales de la Corona procedentes del comercio colonial. Entre ellas destacan dos íntimamente relacionadas: la sustitución de los impuestos creados en el Proyecto de 1720 por derechos "ad valorem", sobre las diferentes mercancías, con la subsiguiente generalización de las hojas de registro como sistema de adeudo fiscal, y la consagración y excluyente de la navegación en registros sueltos como forma de navegación trasatlántica.

Los navíos de registro, aunque gozaron ya de alguna importancia durante los siglos XVI y XVII, no adquirieron verdadera carta de naturaleza hasta el siglo XVIII. Su evolución durante los siglos XVIII y XIX, podría resumirse en varias etapas:

- 1ª (1717-1738) de "confirmación oficial"
- 2ª (1739-1754), período de intensa actividad bélica en el mar durante el cual todo el transporte se realiza siguiendo este sistema.
- 3ª (1755-1777), de "consagración definitiva", con un porcentaje del tráfico total muy superior al de flotas y galeones.
- 4ª (1778-1789), etapa de extensión, que finaliza con la anexión al sistema del comercio libre del Virreinato de Nueva España y la Capitanía General de Venezuela.
- 5ª (1790-1796), período de dominio absoluto en el que todas las expediciones comerciales a las colonias lo emplean.
- 6ª (1797-1827), si bien el registro continúa siendo forma usual de adeudo fiscal, la extensión del comercio neutral, primero para evitar las acciones del corso inglés, y posteriormente para burlar los ataques de los insurrectos americanos, desvirtuó su naturaleza ya que no existía forma de controlar su utilización en los buques de pabellón extranjero.

1.3. La crisis (1793-1821).

Como dijimos anteriormente, el desarrollo de la construcción naval catalana dependió casi exclusivamente de la existencia de una constante demanda de transporte, asegurada por la privativa navegación a Indias de que gozaban los buques de fábrica nacional⁶⁸. Pero a partir de 1793, la Corona se halló ante el perentorio dilema de seguir protegiendo la producción naviera, o evitar el colapso del comercio americano, dando todas las facilidades posibles para el aumento de la flota de transporte. Sin grandes vacilaciones, el dilema se resolvió contra el sector naval. Una Real Instrucción de 1793, permitió la inscripción en la matrícula española de los buques fabricados en el extranjero cuyos dueños aportasen los siguientes requisitos:

- certificado de compra del buque, formalizado en el consulado español.
- pasaporte de conducción del buque al puerto de destino, firmado por el Cónsul.
- documento fehaciente probando la nacionalidad o naturalización española y la residencia.
- certificado del Ministro Principal de Marina que acredite la matriculación del patrón.

Siguiendo la misma línea, y para potenciar el desarrollo de las empresas dedicadas al corso, una R.O. de 12 de octubre de 1793⁶⁹, autorizó la habilitación para el comercio libre de los barcos franceses apresados y subastados por la Real Hacienda. Un paso más significativo lo representó la R. O. de 14 de diciembre de 1794⁷⁰, al eximir de los derechos de extranjería y media annata a las embarcaciones extranjeras matriculadas en España, disposición que fue prorrogada en 1798 por un plazo de 10 años⁷¹

Las medidas liberalizadoras fueron bien acogidas por la gran burguesía mercantil catalana, que conseguía de este modo, zafarse a las pretensiones monopolizadoras que los gremios de maestranza imponían sobre la construcción naval, y paliar el alza sufrida por las materias primas. Los efectos del desvío masivo de las inversiones hacia la compra de buques de

fábrica extranjera no tardaron en hacerse notar. En abril de 1796, el "botiguer" de Barcelona Josep Mestre había encargado la construcción de un javeque a los astilleros de Palma "bajo la esperanza de que hallaría socios que interesasen en el mismo, la que se ha frustrado en el día no pudiendo por lo mismo continuar su construcción"⁷². La falta de contratación de nuevas obras sumió a los astilleros de la costa catalana en un paro casi total, originándose frecuentes conflictos de intrusismo por la emigración de los operarios de maestranza en busca de trabajo de un puerto a otro. Una R.O. de 24 de febrero vino a zanjar una larga discusión entre el gremio de "fusters de ribera" de Tarragona y el Ministerio de marina de Barcelona, quien no dejaba trabajar dentro de su jurisdicción a los del oficio venidos de otras provincias. Para evitar "que se amontonen en el referido puerto operarios de esta clase en ocasiones de poco trabajo", se prohibió la entrada en Barcelona a todos los agremiados que no fueran llamados⁷³.

Esta mano de obra en paro era ignorada por la burguesía mercantil catalana a la hora de adquirir un buque de construcción extranjera, para lo cual alegaban como motivos fundamentales:

"... los continuos naufragios que han ocurrido con los temporales que son notorios como y también las repetidas presas que se han hecho durante la guerra con Francia y en la actualidad, con los ingleses, se han minorado el número de buques nacionales ... y lo peor es que la falta de operarios impide la construcción de ellos"

La realidad era que los astilleros estaban paralizados por su escasa competitividad. Su rígida estructura artesanal no supo ni quiso acomodarse a la realidad de una competencia abierta con la producción de otros países, más racionalizada y de costes más reducidos. ¿Quién iba a contratar la construcción de una fragata de 350 t., cuando por la mitad de su precio podía adquirirse otra de fábrica extranjera, libre de derechos y gravámenes?⁷⁵.

De nada sirvieron las medidas que dictó la Corona para el fomento de la marina mercante nacional, como la R.O. de 26 de febrero de 1803⁷⁶, que primaba el comercio exterior efectuado en buques de fábrica española; los astilleros catalanes sólo recuperarían su esplendor al socaire del impulso del comercio antillano, ya en el segundo tercio del siglo XIX. Sin embargo, las secuelas de esta crisis condicionarían su definitivo fracaso: mientras las estructuras de la empresa de transporte y la organización comercial se adaptaban al modo de producción capitalista, ello no sucedería en el sector de la construcción naval que de ser la punta del desarrollo económico catalán pasó a ser un sector marginal, con unas técnicas de producción anacrónicas, y sólo mínimamente rentable en un mercado intervenido.

NOTAS

1. Pierre Vilar, Catalunya dins l'Espanya Moderna, IV, pag. 345.
2. Monjó i Pons, (Curso metódico de arquitectura naval aplicada a la construcción de buques, Barcelona, 1856, vol. I, pag. 98), describe el "llaúd" como "barco latino de cabotaje o pesca, más chico que el falucho, y sin batículo o mesana. El de pesca o barca no tiene foque, tiene la eslorá igual a 4 veces la manga y el puntal igual a 1/3 de la misma, la cuaderna chata, extremos agudos y mucha brusca de Bao".
3. El "llondro" es una de las embarcaciones catalanas más genuinas. E. Fábregas i Barri (Dos segles de marina catalana. Històries de gent de mar, Barcelona, 1961, pag. 49). Lo describe como "bastiment desaparegut de la navegació, aparellat de tres pals. Els pals del mig i de popa duien vela Llatina (mestra) y el de proa, dues veles de creu". El nombre de "llondros" -lentos, en catalán- se les adjudicó por su navegación pesada y lenta.
4. Embarcación de cabotaje, de porte entre 40 y 60 toneladas de arqueo, con vela latina y foque. Similar, aunque de menor tonelaje, es la Tartana.
5. El javeque era un buque peculiar del Mediterráneo "y el mayor de aparato latino que consta de tres velas principales y un foque. El palo de mesana está junto al codaste y algo caído a popa, y el trinquento mucho más caído y colocado cerca del branque" (Monjó, op. cit., II, pag. 95).

6. Fábregas i Barri, op. cit., pag. 87.
7. Carlos Martínez Shaw, El comercio entre Cataluña y América, (1680-1756). Tesis doctoral inédita, Barcelona, 1973 PP. 155-159.
8. Vid.: Josep M^a Delgado, "Comercio colonial y fraude fiscal en Catalunya. Algunas consideraciones en torno a los registros del libre comercio a Indias" (1778-1796), Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos, VI (1978), pp. 311-326.
9. El pinc, pinque, o pingue, era un bastimento similar al javeque, pero con capacidad superior y velas cuadradas en el palo de mesana.
10. El bergantín era un buque de dos palos, el mayor a popa y el trinquete a proa con su bauprés -palo que salía fuera de la proa con más o menos graduación-, y sus foques correspondientes. De vela mayor utilizaba una gran cangreja, aunque algunos para aprovechar los vientos largos llevaban otras mayor redonda. Al que poseía este aparejo se le denominaba "bergantín redondo", para diferenciarlo del "bergantín goleta", de construcción más fina y con aparejo de goleta en el palo mayor. (Monjó, op. cit., II, pag. 27).
11. La polacra era una embarcación de cruz con dos palos triples -que suplían con su largo el de los masteleros de gavia y juanete-; sin cofas, y en lo restante similares al bergantín, aunque con la ventaja sobre éste de arriarlas vergas superiores sobre la mayor, y aferrar las velas con mayor facilidad y menor riesgo. Según las variantes de su arboladura, cabría distinguir entre polacra de cofas, aquella que las usa; polacra bergantín, la que tiene como éste el palo de proa; polacra goleta, la que tiene como ésta el palo mayor; y polacra de tres palos, la que además del mayor y el trinquete, admite uno de mesana aparejado como el de la corbeta. Su arqueo oscilaba entre las 130 y las 200 toneladas: (Monjó, op. cit. II, pag. 126).
12. La "sagetía", sahetía, o saetía, es uno de los bastimentos que aparecen con mayor frecuencia en la documentación marítima catalana durante todo el siglo XVIII. Sin embargo, no hemos encontrado su descripción en ninguno de los tratadistas más importantes de la construcción naval catalana. Ni J. Monjó (Curso metódico de Arquitectura naval), ni E. Roig (La marina catalana del Vuitcens, Barcelona, 1929), ni J. Amades (Vocabulari de l'art de la Navegació i de la Pesca, Barcelona, 1924), ni J. Ricart i Giralt ("El Siglo de Oro de la marina velera de construcción catalana", MEMORIAS DE LA REAL ACADEMIA DE CIENCIAS Y ARTES, XVIII (1924), pp. 171-201) parecen conocer la existencia de este tipo de embarcación. El Diccionario de la Real Academia Española define la saetía como "embarcación latina de tres palos y una sola cubierta, menor que el javeque y mayor que la galeota", descripción que no creemos corresponda al buque que, con este mismo nombre, surcaba el Atlántico con dirección a las Indias.

Por investigaciones propias he llegado a la conclusión de que el término "saetía", no era atribuido a un tipo específico de embarcación, con unas características técnicas determinadas, sino que equivalía al término genérico de "barca", también muy frecuente en la documentación consultada, utilizado para designar a las embarcaciones catalanas de gran porte, especialmente polacras y bergantines.

Así, la "barca Santo Cristo del Calvario, de una patroña de 1777 (AHPB, Escribanía de Marina, Vicente Simón, manual de 1777, fol. 150 r.), aparece, en 1785, como saetía (AHPB, Escribanía de Marina, Cosme Rourés, manual de 1785, fol. 627 r.) y, en 1790, como bergantín (AHPB, E. de M. Juan Fontrodona Roura, manual de 1790, fol. 305). La "barca" San Jerónimo, de 1779 (AHPB, E. de M. Cosme Rourés, manual de 1779, fol 76 r.) es, en 1787, saetía (ACA-AN, Mataró, Escribanía de Marina, Bonaventura Català, manual de 1787, s.f., escritura de 27-II-1787). La que, en 1783, es polacra Ecce Homo (AHPB, E. de M., Cosme Rourés, m. de 1783, fol. 373) la encontramos como saetía, en 1785 (AHPB, E. de M., Cosme Rourés, m. de 1785, fol. 363 r.). Y a la inversa, la saetía N^o S^a. del Carmen, documentada en 1783 (AHPB, E. de M., Cosme Rourés, manual de 1783, fol. 353), reaparece en 1796, como polacra (AHPB, E. de M., Pablo Rourés, manual de 1796, fol. 357). Los ejemplos aducidos podrían ser muchos más.

13. Las fragatas eran los veleros de mayor porte y envergadura. Su porte solía oscilar entre las 200 y las 350 toneladas. Tenía tres palos: el de proa era denominado palo trinquete; el del medio palo mayor, y el de popa, palo mesana. Constaban todos de tres piezas, y estaban provistos de vergas, foques, crucetas, etc. Sólo difería de la corbeta en tener el aparejo del palo de mesana semejante al de los otros dos, en la misma disposición que el bergantín. (Vid. E. Roig, La marina catalana del Vuitcents, pag. 76, y J. Monjó, Curso... II, pag. 84).
14. José M^o Oliva Melgar, "La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII" Comunicación al Primer Congreso de Historia de Andalucía, Córdoba, diciembre de 1976. (en prensa). ANUARIO DE HISTORIA DE ANDALUCÍA II CORDOBA, 1978, pp. 113-132
15. Sólo el 22,8% de las expediciones catalanas a Indias fueron controladas de un modo exclusivo por el capital comercial catalán, cuya participación era también importante en otro 23,5%.
16. Sobre el transporte de salazones, vid. Luíís Alonso Alvarez, Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen (1750-1830), Madrid, 1977.
17. A.G.S., Secretaría de Marina, legajo 276: "Estado General de los Marineros y Pescadores que hay en las Ciudades, Villas, y Lugares de la Costa de Levante y Poniente del Principado de Cataluña con distinción de los que se matricularon, los que no acudieron a este acto, los que han navegado en el Océano, y Mediterraneo con velas

latinas y cuadras, y los que se hallaban sirviendo en navios de la Real Armada al tiempo que se executó la Matricula en cada lugar, numero de Maestranza de Carpinteros de Ribera, y Blanco, Calafates, Toneleros, Ase- rradadores, y Herreros de piezas de Marina. Barcelona, 3 de agosto de 1737. Antonio Gallego de Montemayor.

18. Los datos de Barcelona están incompletos.
19. La Ordenanza de pesca y navegación establecía que los barcos se construyesen en el mismo puerto donde residieran sus dueños (Carrera i Pujal, Hª Política y Económica de Cataluña, IV, pag. 404). Sin embargo, esta reglamentación nunca se cumplía debido a que la contrata de construcción del buque se celebraba entre el "mestre d'aixa" y el futuro "patró", sin intervención de los "parçonnens". La escritura de propiedad sólo se elevaba a documento público cuando la embarcación había sido ya botada. Gracias a este procedimiento, la construcción se realizaba en el astillero elegido por los capitalistas, que coincidía con el lugar a cuya matrícula pertenecía el "patró designado y donde, al mismo tiempo, se contrataba la tripulación.
20. Vid., Carlos Martínez Shaw, El comercio entre Cataluña y América, pag. 103. Del mismo autor, "La procedencia de los capitales en la industria naviera catalana del siglo XVIII: Los barcos del comercio Atlántico", en ANUARIO DE ESTUDIOS AMERICANOS, XXX (1973), pp. 471-488. Vid. también, M. Andreu Vidiella: La financiación de la industria naval en Barcelona (1745-1760). Tesis de licenciatura inédita, Universidad de Barcelona, 1972.
21. A.G.S., Secretaría de Marina, legajo 300: "Estado de la Gente de mar y Maestranza de Servicio, de la Ynhabil y Jubilada, de Embarcaciones y demás que se expresará, existentes en las Nueve Provincias y Subdelegación de Tortosa, que componen este Departamento de Marina, se- quo Revista General de Ynspección executada por mí en consecuencia de Reales Ordenes, desde cinco de noviembre de mil setecientos sesenta y quatro que se principió en Palma, Reyno de Mallorca, hasta el día de la fecha que se concluyó en esta capital. Cartagena, 15 de septiembre de 1765. Josep de Ambulodi.
22. A.G.S., Secretaría de Marina, legajo 300: "Estado General que comprehende lo que ha resultado de la Revista de Ynspección executada de orden de S.M. por el Comisario ordenador de Marina D. Fernando de Bustillo y Arce, a la Gente de Mar de todas clases, Maestranza y Embarcaciones alistadas y matriculadas en las ocho Provincias de que se compone este Departamento, con arreglo a la Real Ordenanza de Matrícula y Ordenes comunicadas a su efecto, que con expresión de su existencia y paradero se manifiesta en la disposición siguiente. Cadiz, 1º de mayo de 1765.
23. Vid. Pierre Vilar, Catalunya dins l'Espanya Moderna, IV, pp. 387-388, y pag. 424.

24. Vicens Vives, Coyuntura Económica y reformismo burgués, pag. 31.
25. P. Vilar, op. cit., IV, pp. 517 y 537.
26. Frente a las 35 embarcaciones mercantiles matriculadas en la ciudad de Mataró, Canet poseía 38, Blanes 41, Tossa 48, Lloret 50 y Arenys 51.
27. La misión de este transporte de cabotaje consistía en recoger los frutos del Campo de Tarragona y distribuirlos por una amplia zona geográfica comprendida entre Cádiz y Marsella. Vid.: "E. Giralt: "La viticultura y el comercio colonial catalán en el siglo XVIII", en ESTUDIOS DE Hª MODERNA, II, pag. 157-176.

28.

| Totalidad | E. de c. | % | E. de t. | % | E. de p. | % |
|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| Barcelona |11 |4,42 |24 |9,64 | ...214 |85,94 |
| Mataró |13 |13,00 |22 |22,00 | ...65 |65,00 |
| Blanes |16 |18,39 |25 |28,74 | ...46 |52,87 |

29.

| | | | | | | |
|--------|---------|-----------|--------|-----------|-------|-----------|
| Arenys |15 |25,86 |36 |62,07 |7 |12,07 |
| Tossa |10 |14,28 |38 |54,29 | ...22 |31,43 |
| Lloret |4 |5,33 |46 |61,34 | ...25 |33,33 |

30.

| | | | | | | |
|-------|---------|-----------|--------|-----------|-------|-----------|
| Canet |24 |45,28 |14 |26,42 | ...15 |28,30 |
|-------|---------|-----------|--------|-----------|-------|-----------|

31.

| | | | | | | |
|----------|---------|---------|--------|-----------|-------|-----------|
| Sitges |-- |-- |43 |86,00 |7 |14,00 |
| Vilanova |-- |-- |67 |69,79 | ...29 |30,21 |

32.

| | | | | | | |
|---------|---------|-----------|--------|-----------|--------|--------|
| Tortosa |15 |22,73 |51 |77,27 |-- |-- |
|---------|---------|-----------|--------|-----------|--------|--------|

33. El decreto de 16 de octubre de 1765 (A.G.I., Juzgado de Arribadas, legajo 467) autorizaba el comercio libre desde nueve puertos de la Península (Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona), con las islas del Caribe (Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita). Vid. : Valentín Vázquez de Prada: "las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII". ANUARIO DE ESTUDIOS AMERICANOS, vol. XXV, pag. 212.
34. Ceferino Ferret: Exposición Histórica de las causas que más han influido en la Decadencia de la Marina Española e indicación de algunos medios para restaurarla, Barce-

lona, 1819. Ferret fué, en los años que siguieron a la guerra contra Napoleón, comisario de marina de la provincia de Barcelona y para la elaboración de su libro aprovechó gran cantidad de documentación a la que tuvo acceso gracias a su cargo.

35. C. Ferret., op. cit., pag. 88.
36. A.G.S., Secretaría de Marina, legajo 300: "Estado de la Gente de Mar, Maestranza, y Embarcaciones de que consta la Matricula del Departamento de Cartagena, conforme a la Revista General de Vnspección celebrada por Real Orden de 13 de Noviembre de 1772 por el Comisario de Guerra don Manuel Salvide, y presenciada por el Capitán de Fragata de la Real Armada don Ignacio Huarte, desde 10 de enero del sucesivo año, hasta esta fecha. Cartagena, 15 de febrero de 1774.
37. C. Ferret, op. cit., pag. 88; Carrera i Pujal, Historia Política y Económica de Cataluña, IV, pag. 403-404.
38. Vid. L. Alonso, Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, Madrid, 1987.
39. Vid., al respecto, mi artículo "Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778" Comunicación presentada al I Congreso de Hª de Andalucía, Córdoba, 1976 (en prensa).
40. Vid. C. Martínez Shaw, El comercio de Cataluña con América, pag. 576.
41. P. Vilar habla de "empresa industrial", refiriéndose a la primera, y de "empresa d'armament", en lugar de empresa de transporte. P. Vilar, Op. cit., IV, pag. 346.
42. Fuentes:
 - A.H.P.B., Escribanía de Marina.
 - Notario Vicente Simón (años 1776-1777)
 - Notario Cosme Raurés (años 1778-1789)
 - Notario Fontrodona Roura (años 1790-1793)
 - Notario Pablo Raurés (años 1794-1800)
 - A.C.A., A.N., Mataró, E. de M.
 - Notario Buenaventura Catalá (años 1776-1791)
 - Notario J.Aº Font y Prats (años 1791-1797)
43. El archivo se halla cobijado en un hermoso palacio renacentista ubicado en el pueblo manchego de El Viso del Marqués, y contiene la documentación oficial de los asuntos del ramo de marina a partir de 1783. Desde hace algún tiempo, este archivo ha estado cerrado al investigador.
44. Ceferino Ferret, Exposición Histórica....., pag. 97.
45. Vid. J.M. Delgado, "La manufactura catalana al segle XVIII" en História de Catalunya (edit. Salvat), vol IV, pag. 241-256, Barcelona, 1978.

46. Una R.O. de 14 de diciembre de 1794 habfa concedido a las embarcaciones extranjeras permiso para matricularse y naturalizarse, quedando eximidas de pagar los derechos de media anata y extranjería (A.H.-P.B., Escribanía de Marina, Pablo Rourés, manual de 1798, fol 538 v.). Otra R.O. de 20 de marzo de 1798 autorizaría, esta vez expresamente, la participación de los buques de construcción extranjera en la Carrera de Indias, al eximirles durante 10 años del derecho de extranjería, y equipararlos, a todos los efectos, con los de construcción nacional (A.G.S., Dirección General de Rentas, legajo 827).
47. Ceferino Ferret, Op. cit., pag. 155.
48. Fábregas i Barri, Dos segles de marina catalana, pag. 15.
49. Tanto Ricart i Giralt (El siglo de Oro de la Marina Vele-
ra de construcción catalana", en MEMORIAS DE LA REAL ACADEMIA DE CIENCIAS Y ARTES DE BARCELONA, vol. XVIII, pag. 190-201), como Emerencià Roig (La marina catalana del vuitens, pag. 22-33) a los que parece seguir Fábregas i Barri, basan sus apreciaciones en la contestación nº 20 de la información sobre las consecuencias que ha producido la supresión del derecho diferencial de bandera y sobre las valoraciones y clasificaciones de los tejidos de lana, formada con arreglo a los artículos 20 y 29 de la Ley de Presupuestos del año 1878-1879 por la Comisión Especial arancelaria creada por R.D. de 18 de septiembre de 1878. Madrid, 1879, suscrita por la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, en cuyo apéndice 25 -publicado- asimismo, en la Gazeta de Madrid entre el 10 de septiembre y 13 de octubre de 1879, se reproducían los asientos de los buques matriculados en la provincia de Barcelona desde principios de siglo, y en la Relación de los buques de guerra y mercantes de la Marina española del año 1887, Madrid, 1888.
50. Ruggiero Romano, "La flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII", STUDI IN ONORE DI AMITORE FANFANI, V, pag. 575-591.
51. Vid. supra, nota 12.
52. El 19,6%.
53. Del "llondro" da una buena definición la Gran Enciclopedia catalana: "Embarcació aparellada amb tres pals, vella llatina, de 150 a 300 tones d'arqueig, emprada a la Mediterrània desde el segle XV fins a mitjans del segle XIX. Semblant al xabec, se'n diferencià pel fet d'ésser més alterosa, més plena de proa i amb major calat", aún cuando, en el siglo XVIII no sobrepasara nunca las 150 toneladas.
54. "Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778". *Actas del I Congreso Historia de Andalucía. Andalucía moderna (siglo XVIII)* I, pp. 127-140

55. Monjó i Pons lo describe como "buque menor que la goleta cuyo aparejo usa, con la diferencia de no tener gabias" (Curso metódico...., II, pag. 116).
56. Vid. Arcadi García Sanz, Història de la marina catalana, Barcelona, 1977, pag. 342; Pere Voltes Bou, Catalunya i la llibertat de comerç amb Amèrica, Barcelona, 1964, pag. 33-44.
57. La navegación "en corso y mercancía" se generalizaría en los primeros años del siglo XIX entre los mercantes que traficaban con esclavos, para justificar sus "razzias" en la costa guineana, y el posterior traslado de las "piezas" a los mercados americanos.
58. Monjó (op. cit. II, pag. 59) define la corbeta como "buque de tres palos, o bergantín de mucho porte con un pequeño palo de mesana, aparejado como el mayor de la goleta". El palo de trinquete y el mayor eran como los de la fragata, pero el de mesana sólo constaba de dos piezas. Vid. E. Roig., La marina catalana.... pag. 76, A. García Sanz, Història de la marina catalana, pag. 424.
59. La Junta de Comercio trató de racionalizar los procedimientos de fabricación naval mediante la creación, en 1786, de una Escuela de Construcción naval para la formación de las gentes de maestranza, cumpliendo una función similar a la de la Escuela de Náutica: formar unos profesionales altamente especializados al servicio del capital comercial. La dirección de la Escuela se encomendó al menorquín Gabriel Estivill, reputado "mestre d'aixa". Dos años y medio después de su inauguración, ante la abierta hostilidad del Gremio de carpinteros de ribera, receloso de toda enseñanza profesional que no saliera de su seno, y la indiferencia de los "mestres d'aixa" que no acudían a la Escuela "por estar persuadidos aquellos de que nada tenían que aprender", la Junta de Comercio abandonó el experimento y despidió a Estivill. (Carrera i Pujal, Hª Política y Económica de Cataluña, IV, pag. 409-410).
60. Ricart i Giralt: "El Siglo de Oro de la marina velera de construcción catalana" pag. 182.
61. Emerencià Roig, La marina catalana del Vuitcents, pag. 61.
62. Vid. A. García Sanz, Història de la marina catalana, pag. 433; Ricart i Giralt, op. cit., pag. 181.
63. Fábregas i Barri, Dos segles de marina catalana, pag. 15.
64. C. Martínez Shaw: El comercio entre Cataluña y América, pag. 355.
65. Ibidem, pag. 69.
66. Real Decreto en que S.M. ha resuelto ampliar la concepción del comercio libre, contenida en el Decreto de 16

- de octubre de 1765. Instrucción de la misma fecha, y demás resoluciones posteriores que solo comprendieron las Islas de Barlovento y Provincias de Campeche, Santa Marta y Río del Hacha, incluyendo ahora la de Buenos Aires con internación por ella a las demás de la América Meridional, y extensión de los Puertos habilitados en las costas de Chile y el Perú, Expedido en 2 de febrero de 1778 (Biblioteca de Catalunya, Follets Bosoms, nº 8.401).
67. Reglamento de Libre Comercio de 12 de octubre de 1778, art. 5 (AHN, Hacienda, Colección de Ordenes Generales, libro 8030, fol. 174).
 68. Consagrada por el Reglamento de 1778.
 69. Almanak mercantil o Guía de comerciantes para el año 1795, pag. 206.
 70. AHPB, Pablo Raurés, manual de marina de 1798, pag. 535 v.
 71. ACA, Audiencia, Consulado de Comercio, Registro de Ordenes y oficios que recibe el Consulado, 5/6 (1798), fol. 19 r.
 72. AHPB, Escribanía de Marina, Pablo Rourés, m. de 1796, fol. 297 r.
 73. AHPB, Escribanía de Marina, Pablo Rourés, m. de 1798, fol. 810 r.
 74. AHPB, Escribanía de Marina, Pablo Rourés, m. de 1798, fol. 99 r.
 75. La fragata La Paz, comprada por Joan Bta. Cabanyes, en 1800, de fábrica catalana, había costado 38.500 lliuras, siendo apresada este mismo año por el corso inglés (AHPB, Escribanía de Marina, Pablo Rourés, m. de 1800, fol. 393 r.); este mismo año, tres comerciantes barceloneses adquirirían en pública subasta la fragata Chatari, de construcción norteamericana, por 7.210 ll. (AHPB, Pablo Rourés, manual de 1800, fol 558 r.). La diferencia entre el precio de una y otra no podía ser más grande y su fundamento no se puede buscar en la diferencia de tonelaje (250 t. de la catalana, frente a 222 t. de la americana).