

EL PESO DE LAS FUERZAS NATURALES: LOS NAUFRAGIOS EN EL TRÁFICO CATALÁN DE LA CARRERA DE INDIAS (1740-1778)

Javier de Castro

Hablar de la irrupción catalana en el comercio colonial a partir del último cuarto del siglo XVII no es ya ninguna novedad. El crecimiento de la flota mercante, la creación de nuevas compañías mercantiles o la consolidación de las ya existentes y la continuada comercialización de la producción agrícola e industrial son algunos de los factores que condicionan una progresiva integración de Cataluña en la Carrera de Indias (1).

Esta implantación, que pasó por diversas etapas, coincidió a partir de 1715 con el proceso de concentración del tráfico sobre el puerto de Cádiz y se caracterizó por la paulatina aparición de corresponsales catalanes al servicio de los intereses comerciales del Principado.

Es a partir de 1740 cuando los barcos propios de Cataluña inician su andadura en el comercio transatlántico apoyados en las primeras expediciones directas al Nuevo Mundo. En abril de 1756 y con la expedición de la Real Cédula de Aprobación de Ordenanzas de la Compañía de Barcelona se abre un capítulo aparte en la historia del comercio catalán de ultramar que pone de manifiesto el auge alcanzado por el Principado en los tiempos anteriores al Decreto de Libre Comercio.

Nuestra comunicación se enmarca cronológicamente en estos años e intenta dar una visión aproximada de la incidencia de los factores naturales en el tráfico mercantil catalán (2). Partiendo de una clasificación de las embarcaciones según su origen, iremos analizando los casos de pérdida de manera singular, procurando evaluar después el fenómeno, globalmente, a partir de una documentación que se nos presenta, desgraciadamente, muy dispersa y a menudo imprecisa y contradictoria (3).

- 1.- C. Martínez Shaw, "El comerç català, del Mediterrani a l'Atlàntic" en *El Comerç entre Catalunya i Amèrica, 1680-1898* Barcelona, 1986, p. 32.
- 2.- Al hablar de tráfico catalán matizamos, desde un principio que se pretende estudiar las incidencias, tanto de los barcos cuya fábrica catalana sea incuestionable como de aquellos otros que por una u otra razón sean susceptibles de ser considerados propios del comercio del Principado o que guarden alguna relación con él.
- 3.- Las fuentes documentales que han servido para realizar esta investigación provienen, básicamente, del Archivo General de Indias de Sevilla (Secciones de Contratación, Consulado, Indiferente General, Ultramar y de las Audiencias de Buenos Aires, Cuba, Santo Domingo, Lima y México). La información que nos aportan dichas series sobre el tema que estamos tratando, resulta en la mayoría de las veces muy parca en datos. No existen, salvo en contadísimas ocasiones, expedientes más o menos completos sobre naufragios u otras incidencias por causas naturales (en los casos que sí disponen de una información precisa sobre la pérdida, rara vez se encuentran datos concretos sobre las cargas recuperadas). Para la constatación del hecho en sí, nos hemos fijado en las escuetas notas de los libros de registro de salida y para analizar las cargas, sus consignatarios y otros interesados, en las series de Contratación y en la bibliografía existente sobre comercio catalán y español del siglo XVIII.

1.- LOS NAUFRAGIOS

1.1.- Naves Catalanas fletadas en Cádiz.

Bajo esta denominación encontramos una serie de barcos *fabricados en Cataluña* pero que efectúan la travesía por cuenta exclusiva de los intereses de Cádiz, obteniendo únicamente para el Principado beneficios en la expedición de los fletes concertados y en la venta de algunas cargas de poca importancia (4).

De este tipo tenemos la polacra de probable fábrica catalana y con un arqueo de 99 1/2 toneladas, *Nuestra Señora de la Misericordia* (5), propia de Francisco de Ledesma y que navega bajo el auspicio de la Universidad de Cargadores de Cádiz. Haciendo viaje hacia Cartagena de Indias varó y se perdió frente a Sanlúcar de Barrameda el 27 de octubre de 1743. De la localización de su carga hay pocas referencias aunque es posible que se recuperase alguna parte (6). Otro barco que tenía fijado igual destino en las colonias fue el pinque de 216 6/8 toneladas *San Diego alias "La Esperanza"* cuyo dueño, Jacinto de Arizón, mantuvo durante años importantes relaciones comerciales con catalanes (7). Precisamente otro miembro de su familia, Salvador, aparece como el mayor accionista, asociado a otros comerciantes del Principado en esta empresa (8). El navío, que debía patronear un marinero de Canet llamado Salvador Cruañas, ni tan siquiera inició su singladura. Estando en período de apreste y carga y como consecuencia de un recio temporal se desmarró y fue a naufragar a un paraje llamado Torre del Asperillo, cerca de Ayamonte, el 17 de enero de 1752. La parte de la carga que pudo ser recuperada tuvo que ser endulzada después de su buceo (9). Tras un rápido proceso de prorrateo las mercancías fueron embarcadas en otro navío fletado para sustituir al siniestrado. El *Nuestra Señora del Buen Viaje* no pudo transportar enteramente todo lo consignado a bordo del *San Diego*; se puede deducir racionalmente que algunos géneros embarcados por Joan Carbonell, Fèlix Pera y Jaume Campins se perdieron dado que en los nuevos registros no aparecen (10). De lo cargado inicialmente por el propio maestre Cruañas se sabe salvada una parte, y la otra, junto con lo consignado por Félix Almerà, se supone, puesto que la identificación es difícil de realizar, debido a un problema de mala denominación y posible duplicación de otras partidas (11).

4.- C. Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelona, 1981, p. 144.

5.- Esta embarcación ha sido incluida en el estudio aún cuando la paternidad de su fábrica presenta serias dudas. A. García-Baquero en *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)* Sevilla, 1976, p. 382, la tilda de catalana aunque no aporta ningún otro dato al respecto. C. Martínez Shaw, en *Cataluña...*, p. 145, nos habla de otro navío de idéntico nombre, características similares y que viajó a las Colonias en años coincidentes.

6.- A.G.I., Contratación, 1639, 2902 B, Consulado lib. 358. Los datos que los documentos nos aportan sobre este barco son escuetos y en ocasiones contradictorios. Se nos dice en Contratación que se perdió toda la carga y en el libro de registro de Consulado (p. 17) que se recuperó parte de la misma.

7.- C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 98 y ss.

8.- A.G.I., Contratación 1625.

9.- Se entiende por dulce el proceso de restauración de las mercancías rescatadas.

10.- A.G.I., Contratación 1625, Consulado 856. La parte de la carga no recuperada perteneciente a cargadores catalanes y de la que se tiene noticia es la siguiente: J. Carbonell, 22 tercios y 49 piezas de crehuelas de Hamburgo; F. Pera, 1 cajón y J. Campins, 3 tercios.

11.- Los fiadores del *Nuestra Señora del Buen Viaje*, que ya lo eran de *San Diego*, fueron: Francisco del Río, Cristóbal de Arizón, Jaume Campins, Fèlix Almerà y Fèlix Pera. Como abonadores de la expedición constan Tomás Prats y Pere Marsal. En C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 153.

1.2.- Naves extranjeras con fuerte participación catalana

Nos referimos, en este caso, a aquellas embarcaciones que pese a su demostrada fabricación extranjera guardan una destacada relación con comerciantes y gentes de mar catalanes.

El paquebot de fábrica inglesa y porte de 110 toneladas llamado *El Salvador alias "Enrique"* perteneció a Salvador de Arizón y había realizado anteriormente una travesía por el Atlántico en la cual la participación comercial catalana se había hecho notar (12). En su segunda expedición, el patronazgo y la capitania de la nave corrieron a cargo de Joan Cruañas Gispert (13) y entre sus varios fiadores figuraron los también catalanes Pere Marsal Sans y Salvador Font Carbonell, apareciendo Francesc Solivera como abonador de penas pecuniarias (14). El viaje de regreso resultó un completo fracaso al verse alterado, como ocurrió con muchas otras expediciones en ese momento, por un furioso huracán que azotó toda la zona comprendida entre la Florida y las islas del Caribe durante el año 1750 (15). El desastre de esta empresa fue total y no se circunscribió únicamente a la carga sino también a la tripulación. En este caso los números hablan por sí solos: únicamente se salvaron de la tragedia 4 personas y el registro, que se componía de cacao, palo de brasilete y otros frutos y ropas, no llegó jamás a Cádiz.

El navío *Nuestra Señora de Montserrat y San Agustín alias "Sultana"* de fabricación francesa y con un tonelaje de 490 1/2 había sido adquirido por Pedro Maseras para el comercio con América. Habiendo salido de Cádiz en noviembre de 1752 realizó su travesía sin contratiempos hasta Tierra Firme cumpliendo, sin otra novedad, los veintisiete registros que transportaba por cuenta de catalanes (16). El viaje de regreso ya fue otra cosa. Apenas salido y cargado en baja cantidad por cuenta de catalanes, naufragó a causa de una tormenta a pocas leguas de Veracruz (17). La mercancía, que se recuperó toda, no sufrió percance alguno quedando así ilesos los intereses de Almería, Maseras, Quadradas y Padrés que, a su cuenta y riesgo habían cargado diferentes partidas (18).

El caso del navío de fábrica española y de 513 6/8 toneladas bautizado *San Cristóbal alias "Sol Dorado"* es, en términos generales, muy parecido a los anteriores (19). Se trató de un barco

- 12.- P. Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, Barcelona, 1986, vol. IV, pp. 376-377.
- 13.- Emparentado con el anteriormente citado Salvador Cruañas y pertenecientes ambos a una familia muy relacionada con el comercio marítimo y con los viajes a las colonias americanas. Véase al respecto C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 114 y ss.
- 14.- Otros fiadores no catalanes en esta empresa fueron los andaluces José Lucas y Francisco del Río y un francés asentado en Cádiz llamado Jean Cassalot. C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 158.
- 15.- A.G.I., Contratación, 1643, 4860, 5157, Consulado lib. 358. Idéntica suerte corrieron otros 6 barcos como consecuencia del mismo temporal: en Virginia aparte de El Salvador también naufragaron los navíos San Pedro; Nuestra Señora del Carmen "Galga"; Nuestra Señora de los Godos "Arrington" y Nuestra Señora de Guadalupe "Augusta Zeli". Perdiéndose en la Carolina así mismo el Nuestra Señora de la Soledad y San Francisco Javier y la Zumaca de Galicia.
- 16.- El repartimiento de registros fue el siguiente: Aparte de los correspondientes al propietario del barco Pere Maseras, 4 de Tomàs Prats para 6 cajones, 25 quintales de acero, 75 barriles de aguardiente y 50 de vino; otros 4 de Almería para 10 cajones y 44 barriles de vino, y 2 remesas de la Casa Dillat y Goday. El propietario Pedro Maseras cargó por su parte 1.892 quintales de hierro. En C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 159.
- 17.- A.G.I., Consulado lib. 358.
- 18.- Almería: 32 arrobas, 6 libras y 8 onzas de grana; Padrés: 41 arrobas de grana, 44 de copal y 3 tercios de cebadilla; Maseras: 20.000 pesos, 61 arrobas y 16 y 3/4 libras de grana; finalmente Quadradas: 8 arrobas y 15 libras de grana. En C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 161.
- 19.- Sobre este barco conviene realizar ciertas puntualizaciones. La denominación dada con el texto y utilizada también por A. García-Baquero, *Cádiz...*, vol. II, p. 19, responde a las anotaciones encontradas en Contratación 1389 y Consulado lib. 358, aunque cabe destacar que en otros documentos originales, Contratación 2902 lib. II, p. 355 y 2902 A (VI libro), p. 64, aparece con el nombre *San Rafael y San Antonio "Sol Dorado"*. Este es igualmente el nombre que le atribuye C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 160. Todos los datos excepto el ya reseñado del nombre y el de la fábrica coinciden, por lo que pensamos que se trata en ambos casos de un mismo barco.

propiedad del ya mencionado Félix Almerà y fletado para comerciar con las colonias. La mayor participación en su carga correspondía a gentes del Principado, siendo su propietario, en esta ocasión, el responsable de la mayoría de los géneros (20). El navío, cuyo maestro era Cristóbal Fernández Franco, tuvo una efímera singladura, dado que a los cinco días de iniciada la misma y debido al desgaste acumulado en su casos (21), tuvo que volver de arribada el 16 de febrero de 1757, dando fondo antes de entrar a puerto (22). Su carga apenas sufrió avería y fue transbordada a otro buque, el *Nuestra Señora del Rosario* y *San Francisco Javier* que sí realizó con éxito la empresa.

1.3.- Expediciones directas a América

Este grupo lo componen aquellas embarcaciones que pudieron realizar su periplo comercial de forma completa. Nos referimos a ejemplos de empresas pensadas y realizadas enteramente por comerciantes catalanes, en las que se embarcan desde Barcelona u otros puertos del Principado productos propios con destino a los mercados coloniales y a bordo de buques construidos en la propia tierra.

La sociedad de Jaume Campins y Francesc Clota fue la encargada de fletar el pinque de 202 1/2 toneladas, *San Francisco de Paula*, figurando como capitán y maestro del mismo, Joan Ferrer y Francisco Tomás Roldán respectivamente. El proceso comercial se dividió en dos partes. Una primera en la que unos cuantos negociantes barceloneses garantizaron el barco y su carga entre el Principado y Cádiz (23) (en donde, pese a todo, debía hacer escala el buque antes de la partida hacia su destino americano) y otra segunda en que se concertó apoyo económico en la ciudad gaditana para acabar de perfilar la empresa (24). Por lo que se refiere a la carga, un análisis de los registros permite comprobar que una gran parte de lo transportado es de origen catalán; así destacan, entre otros productos, aguardiente, papel, almendras, vino, vinagre y metalúrgicos. El resto, formado básicamente por aceite, aceitunas, alcaparras y otros frutos, tendría seguramente su origen en Andalucía (25). Se hizo a la vela con destino a Veracruz el 17 de diciembre de 1746, naufragando a la entrada dicho puerto como consecuencia de un tremendo temporal el día 4 de marzo de 1747. Tras las gestiones de buceo realizadas, una vez oídos los testimonios y redactados los autos del suceso, se procedió a la resolución de un litigio entre consignatarios, interesados y aseguradores del buque. Al no haber sido recuperada toda la carga, el pleito resultó

- 20.- A.G.I., Contratación 1389. Almerà carga de su cuenta y riesgo las siguientes partidas: 2.781 quintales de hierro, aceite, 250 de pimienta, 1.720 resmas de papel, 18 quintales de hilo, 1000 docenas de reata, 18 quintales de hilo, 157 tercios y 3 cajones. C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 161, añade a esta relación, 100 losas de mármol para entregar como limosna a una capilla de Veracruz, 57 tercios y 24 cajones a cuenta de Antoni Almerà y diversos registros de hierro y acero pertenecientes a Tomàs Prats y Lluçia Quadradas.
- 21.- A.G.I., Consulado lib. 358: "no pudo seguir viaje por falta de gobierno (...) y se acordó que el dueño pusiese otro navío en su lugar para transplantarle el registro". 22.- A.G.I., Contratación 2902 A (VI libro).
- 23.- Garantizaron el barco entre el Principado y Cádiz, Francesc Oller, Jaume Guàrdia i Morera, Francesc Roig i Vives, Josep Bricfeus, Anton i Francesc Darrer, Josep Pujol i Mora, Josep Buigas, Anton Seguí, Pere Cesceci, Joan Pujol i Sió, Anton Casanovas, Josep Leonart, Pere Reynés, Domènec Gispert y la Cía. de Andreu, Benages y Milans; y las mercancías que debían ir a Indias, Joan Pongem, Joan Pau Gispert, Josep Puigriguer, Bernat Glòria, Esteve Matas y Agustí Gibert. (El navío suscribe pólizas por un valor total de 12.000 libras catalanas y las mercancías se evalúan en 3.200 pesos, 4.480 libras). C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 168.
- 24.- Los fiadores de Francisco Tomás Roldán, maestro del barco, fueron Juan Domínguez de Garay, Roque Aguado, Domingo de Murguía y Juan Martínez Molinar. Jaume Campins respondía de las penas pecuniarias figurando como abonadores Matías Valdés y Lorenzo del Arco. C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 168.
- 25.- Los registros catalanes detallados de este navío aparecen relacionados en C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, pp. 169-170.

penoso y complicado ya que entraron en juego intereses de todo tipo. La diputación de comerciantes de Cádiz canceló el asunto en septiembre del año siguiente tras fallar en contra de los propietarios y obligar a los consignatarios a pagar fletes sobre todo lo salvado (26).

El pinque de 93 5/8 toneladas *San Juan y San Severo* fue el protagonista de la cuarta expedición promovida por la Compañía de Barcelona y el primero que sufrió incidencias graves por causas naturales. Como consecuencia de la concesión a la Compañía del comercio privilegiado con las islas de Barlovento, zarpó hacia ellas el 4 de octubre de 1758 y naufragó tras perder la línea de flotación el 14 de febrero de 1759 en Santo Domingo (27). En este caso en concreto no vamos a analizar lo relativo a la carga puesto que el funesto desenlace se produjo, afortunadamente, cuando ya se había procedido a su alijado (28). Añadiremos únicamente que la compañía sufrió durante sus treinta y siete expediciones, aparte de la pérdida total de la embarcación ya reseñada, el apresamiento en alta mar de otras cuatro naves por parte de corsarios ingleses o berberiscos y la retirada de la circulación de una sexta nave, la fragata *Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio de Padua*, tras un violento temporal que no la hizo zozobrar pero que la dejó imposibilitada para siempre (29). El 15 de octubre de 1768, un gran huracán asoló la isla de Cuba y sus alrededores destruyendo gran cantidad de construcciones y viviendas y mandando a pique no menos de una treintena de buques que se hallaban navegando por la zona o permanecían atracados en el puerto. Gracias a la información que nos aporta el Real Arsenal del Puerto de La Habana, sabemos que entre los barcos siniestrados hubo seis pérdidas correspondientes a naves catalanas.

Entre ellos destaca la saetía *El Espíritu Santo*, que conocemos, tan sólo, gracias a una escueta nota recogida en uno de los documentos originales consultados, pero cuya existencia real no nos ha sido posible contrastar con otras informaciones, ya que ninguno de los autores especialistas en el tema la cita (30). Propiedad de los herederos de Josep Rovira se perdió, sin arrojar víctimas entre la tripulación, cuando estaba siendo aprestada para el regreso. Sobre el registro de la carga poca cosa se puede decir, puesto que tanto la información que tenemos de este barco como la del resto que veremos a continuación se muestra especialmente parca en datos (31). Otras cuatro saetías, las nombradas *Virgen de los Dolores, San José, San Juan Bautista* (32) y

26.- A.G.I., Contratación 1506. Este documento reúne los testimonios del naufragio así como el proceso posteriormente entablado

27.- A.G.I., Contratación 1452,

28.- J.M. Oliva Melgar, *Cataluña y el Comercio Privilegiado con América*, Barcelona, 1987. En esta obra se analiza en valores absolutos las importaciones y exportaciones de la Compañía de Barcelona y aporta, entre otros interesantes datos, referencias concretas a lo sucedido con este barco.

29.- J.M. Oliva Melgar, *Ibidem*, p. 218 y ss..

30.- P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 376, cita un barco llamado "Sancti Spiritu" que navegó en el año 1743 a Veracruz, aunque dudamos que se trate del mismo. Sorprende, sin embargo, que en su lista sí aparezcan los restantes barcos siniestrados durante el huracán y que sobre éste, en concreto, no se haga referencia alguna. En J. Llovet, "La Navegación de Barcelona a les Antilles del 1767 al 1777", *Miscel·lània Pau Vila*, Granollers, 1975, p. 306, se presenta una lista de contratos de tripulaciones para viajes directos a América entre aquellos años, en la que tampoco se menciona para nada a este barco.

31.- A.G.I., Contratación 2917. Toda la información que hemos hallado en el archivo sevillano, sobre los registros de los barcos analizados por aquel suceso se circunscribe a un legajo dividido en expedientes individualizados, cuyos encabezamientos respectivos rezan lo siguiente: "Registro de particular que arreglado al nuevo proyecto de las islas de Barlovento, se despacha con efectos de todas clases a el puerto de la Habana (...) que por la tabla de Indias, no se expidió despacho alguno para esta embarcación por lo que no consta en las contadurías de Contratación, ni en esta veeduría, nada del cargue de ella, po haberse dado todos los despachos (en virtud de Real Orden) por la Audiencia en cuya Tesorería satisfizo los reales derechos del nuevo proyecto de las islas de Barlovento".

32.- A.G.I., Cuba 1097. Véase también lo que sobre ella aportan tanto P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, pp. 376 y 384 y J. Llovet, *La Navegació...*, p. 306.

Nuestra Señora del Carmen (33) se perdieron así mismo en el suceso, aunque sabemos algunas cosas más sobre ellas. Las dos primeras, patronada la una por Jaime Villar de Boo (34) y la otra por Bartomeu Rabassa i Pujals (35) habían cargado 3.504 arrobas de azúcar y 200 cueros al pelo, y 3.446 arrobas de azúcar, respectivamente, como parte de su embargo, sobre la suerte que corrió la carga, tras embarrancar ambas naves en la playa de Nuestra Señora de la Regla, aunque deducimos que se debió perder toda, puesto que en otros casos en que sí se salvó, se da constancia expresa de tal extremo. Los ya mencionados *Nuestra Señora del Carmen* y *San Juan Bautista* naufragaron en el mismo lugar y no se tiene noticia fehaciente sobre si se hallaban en período de apresto o acababan de ser alijados de su carga. Sí sabemos, por el contrario, que no acusaron bajas entre sus tripulaciones y que sus patrones en el momento del huracán eran Joan Beltrán (37) y Josep Baralt (38), respectivamente.

Los dos últimos barcos catalanes inmersos en este suceso colectivo presentan, como veremos, algunos aspectos particulares. Nos referimos a las fragatas *San Antonio* (39) y *La Feliz* (40). La primera de ellas, de la que desconocemos cualquier dato acerca del registro, estaba patronada por Francesc Font y se perdió, a diferencia del resto, cuando ya había iniciado su viaje de regreso a la península (41), en la costa de La Habana. La segunda embarcación cuyo maestro capitán era Francesc Berenguer, acababa de atracar en el puerto de la isla y procedía de Puerto Rico (42), lugar en el que había cargado sus bodegas de esclavos negros destinados a las plantaciones de caña (43). Al estar descargado, en el momento del temporal, no se deben contabilizar otras pérdidas que no sean los desperfectos ocasionados en el casco y la arboladura (44).

1.4.- Naves extranjeras con escasa participación catalana

El grupo más numeroso de barcos con participación catalana lo forman, precisamente, aquellos cuyo volumen de negocio es menor. Se trata por lo general de empresas en las que cargadores catalanes o sus consignatarios gaditanos intervienen de forma poco apreciable. Los trataremos de manera diferenciada: aquellos que sufriendo grave percance resultaron del todo irrecuperables y los que aun padeciendo algún tipo de contratiempo pudieron ser recuperados parcial o totalmente.

- 33.- A.G.I., Cuba 1907. Véase igualmente lo que en P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, pp. 376 y 384 y J. Llovet, *La Navegació...*, p. 306.
- A.G.I., Cuba 1907. Véase igualmente lo que en P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 385, se dice de ella
- 34.- P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 386. Nos nombra como patrón de este barco a Jaume Vilardebò. Aunque creemos que se trata de la misma persona, (coinciden en el resto de los datos) respetaremos la forma que aparece en el documento original.
- 35.- P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 384. El capitán Bartomeu Rabassa i Pujals sustituyó precisamente en esas fechas a J.F. Font en las funciones de capitán, aunque ignoramos la razón de tan repentino cambio. En el documento original se omite cualquier dato referente a este hecho y sobre la suerte corrida por el resto de la tripulación tras el naufragio.
- 36.- A.G.I., Cuba 1907: "Noticias de las embarcaciones que se hallaban en esta Bahía el día 12 de octubre de 1768, cargando para los puertos de España, y frutos registrados en ellas hasta el día".
- 37.- A.G.I., Cuba 1097. Véase también las referencias que sobre este patrón y su barco da P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 385.
- 38.- A.G.I., Cuba 1907. Consúltense también C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 151; P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 384 y J. Llovet, *La Navegació...*, p. 306.
- 39.- A.G.I., Consulado libro 358.
- 40.- A.G.I., Cuba 1097. Consúltense también P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 384.
- 41.- A.G.I., Contratación 2917.
- 42.- P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 384, da el año 1769 como la fecha de regreso de este buque desde Puerto Rico, aunque omite cualquier referencia sobre su paso por Cuba en el año 1768.
- 43.- A.G.I., Cuba 1097.
- 44.- Por este motivo no aparece en las estadísticas, aunque ha sido citado en el texto para completar la información aportada.

En el primer grupo tenemos las fragatas *Nuestra Señora de la Esperanza* y *San José* (45) y *Nuestra Señora de Aránzazu* (46) y el navío *Nuestra Señora de la Rosa* alias "*El César*" (47). Los dos primeros efectuaron viaje al Virreinato de la Plata y se perdieron allí, ambos a la vuelta, durante los años 1752 y 1753, respectivamente. El tercero se fue a pique en la isla Aneгада muy cerca de Puerto Rico, en el año 1757, cuando efectuaba el viaje de regreso. La participación comercial catalana se nos antoja en estos tres casos muy limitada si analizamos los registros de ida. Almería, cómo no, cargó un total de 3 cajones y 2 tercios, F. Galup 2 cajones y F. Simon i Pou, mientras que J. Sadurní embarcó, de su cuenta y riesgo, únicamente 10 pipas de aguardiente. Los registros de vuelta, evidentemente, no pudieron realizarse por causas obvias, aunque podrían calcularse aproximadamente sus pérdidas traduciendo a moneda los valores de exportación (48).

El quinquenio 1750-1755 fue especialmente prolijo en incidentes navales de tipo natural. En el grupo de barcos que ahora nos ocupa, el valor de las pérdidas no fue tan importante puesto que en la mayoría de los casos la recuperación de los cargamentos fue casi completa y, por tanto, su incidencia en los comerciantes catalanes prácticamente nula. Los documentos no nos permiten evaluar, sin embargo, el monto total de las pérdidas por lo que nos vamos a limitar, en esta ocasión, a analizar someramente estos casos.

En trayectos de ida, nos encontramos el navío de fábrica española y 480 toneladas de arque *San Jerónimo* alias "*Retiro*", naufragado el 24 de septiembre de 1751 en la isla Mujeres frente a la costa de Campeche. Su dotación quedó diezmada puesto que de una tripulación total de 200 hombres que zarpó de España tan sólo se salvaron unos pocos marineros y el capellán de a bordo (49). Sabemos que Tomàs Prats embarcó en él, por cuenta de Josep Puiguriguer, 230 barriles de vino, 70 de aguardiente y 30 piezas de lona, y por cuenta de otros, 5 cajones y 20 barriles de vino juntamente con Francesc Galup, que embarcó 28 tercios. No se pueden determinar las pérdidas reales, aunque los documentos no indican que no se recuperó apenas nada (50). El navío *Nuestra Señora del Rosario*, *San José* y *las Animas* alias "*Fredisberg*" de fábrica danesa y 408 1/8 toneladas (49), propiedad de José Polloni salió de Cádiz el 13 de noviembre de 1752 con destino a Buenos Aires, transportando en su bodega, además de otras cargas, 2 tercios y 24 piezas de lona de Tomàs Prats y 1 cajón y 28 tercios embarcados por Josep de Molas (51). El 31 de enero de 1753, a la altura de Los Castillos en la costa de Montevideo, se echó a perder como consecuencia de un tremendo temporal aunque se sabe, gracias a los autos del naufragio, que la mayor parte de la carga pudo salvarse (52). El navío de 470 3/8 toneladas y contrastada fábrica extranjera *San*

- 45.- A.G.I., Contratación 2902 B. Se trata de una fragata de construcción inglesa de 130 1/2 toneladas, propiedad de Lorenzo del Arco, siendo su maestre José Tomás de Errecarte.
- 46.- A.G.I., Contratación 2902 B. lib. III, 2902 B. Fragata de construcción española con su tonelaje de 172 3/8, propia de Nicolás del Valle y Miguel de Ezcurrechea. Su patrón y maestre Tomás de Ugarte se encargó de conducirla cargada de azogue a Buenos Aires y se perdió de regreso en el Janeiro.
- 47.- A.G.I., Contratación 2902 A (lib. VI), 2902 B (lib. III), 2902 B, Consulado libro 358. Este navío de fábrica inglesa y 407 toneladas era propiedad del Marqués de Casa Madrid. Su maestre fue José Bernabé Madero. Este barco aparece en C. Martínez Shaw. *Cataluña...*, pp. 298 y 301, como *Nuestra Señora del Rosario "César"*, aunque no se le menciona como objeto de ningún percance.
- 48.- Lo que sí resulta de todo imposible de calcular sin los registros es el valor de probables importaciones de productos coloniales. En A.G.I., Contratación 5163, se nos informa de los vanos esfuerzos realizados para recuperar los 6 cajones de plata y oro y los 12 zurrones de añil y grana que el barco conducía.
- 49.- A.G.I., México 1026, Consulado 800, 862, Contratación 5163. Propiedad de Manuel Silvestre y Manuel Delfín. La documentación es abundante en cuanto a testimonios y autos del buceo y muy embarullada y contradictoria en lo referente a los listados de cargas recuperadas.
- 50.- A.G.I., Contratación 5158.
- 51.- A.G.I., Buenos Aires 579.
- 52.- A.G.I., Consulado 866.

Raimundo alias "Blancken" (53) salió para Veracruz el 7 de agosto de 1755 y naufragó ese mismo año, a causa de otro temporal, en la costa de Campeche (54). Entre su carga, que se componía exclusivamente de frutos, hallamos únicamente un par de registros con intereses catalanes. Se trata de 60 barriles de vino embarcados por Tomàs Prats, de los cuales 20 figuran a su cuenta y riesgo y los 40 restantes a la de Antonio Rodríguez (55). La recuperación de las mercancías fue casi total según reza la documentación (56) aunque, una vez más, los datos concretos de que disponemos no nos permiten evaluarla con precisión.

El último contratiempo que conocemos en la ruta de ida, es el que sufrió el navío de fábrica inglesa y 435 toneladas de arqueo *Nuestra Señora de los Angeles alias "Peregrina"* (57). Propio de Juan Manuel de Bonilla, salió hacia Nueva España el 26 de noviembre de 1753 transportando a cuenta de Francesc Milans 1 cajón, de Tomàs Prats 25 barriles de vino, 2 tercios y 3 cajones, y de Francesc Galup 11 cajones y 78 tercios, entre otras muchas mercaderías. Se perdió a principios de 1754, en el bajo de la Cadena (Puerto Rico), a causa de la tormenta y, al parecer, de ciertas irregularidades en la conducción por parte del capitán. Lo cierto es que, tras el suceso, se desarrolló un complicado proceso en el que, por una parte, se pleiteó sobre el repartimiento de las pocas mercancías recuperadas y, por otra, sobre a quién correspondía satisfacer los diferentes intereses al reconocerse la responsabilidad de Bonilla, a la sazón capitán y maestre del barco.

En lo que respecta a pérdidas en viajes de regreso, se puede adelantar que es un ámbito realmente difícil de estudiar puesto que al no existir registros de entrada, entre la documentación disponible, la evaluación de las pérdidas es prácticamente imposible (como ya ocurrió con algún caso anteriormente reseñado). Optamos en esta ocasión por dejar constancia de los barcos que fueron con registros catalanes y, en la medida que los datos investigados lo permitan, dar referencia de las incidencias acaecidas a la vuelta.

Juntos en la desgracia, puesto que naufragaron en la costa de Virginia a consecuencia del mismo temporal, encontramos a finales de 1750 los navíos de fábrica inglesa y fábrica hamburguesa respectivamente, *Nuestra Señora de los Godos alias "Arrington"* de 361 toneladas propio de Pedro Pumarejo y *Nuestra Señora de Guadalupe alias "Augusta Zeli"* con un arqueo de 311 2/8 toneladas y perteneciente a Angela de Prado y Manuel de Bonilla. La carga del primero estaba compuesta por 613.000 pesos de cobre, grana, añil, vainilla, algodón, purga de Jalapa, palo de Campeche, azúcar, cueros curtidos y al pelo y "otras menudencias" (58) además de un indeterminado número de cajones de plata cuyo registro aparece incompleto (59). Sabemos, gracias al registro de ida, que F. Almerà cargó de su cuenta y riesgo diferentes mercancías, por

53.- Entre los distintos especialistas en el tema existen diversas interpretaciones sobre la naturaleza y probable adscripción de este barco. P. Vilar, *Catalunya dins ...*, vol. IV, p. 376, lo que presenta como una nave de fábrica catalana y la engloba dentro del tráfico general del principado. A. García-Baquero, *Cádiz...*, vol. II, p. 31 y C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, pp. 143-144 le atribuyen ambos, por el contrario, fábrica extranjera, aunque particularmente difieran entre ellos sobre su verdadero origen. García-Baquero afirma que es holandesa y Martínez Shaw la propone como francesa. Parece claro, en todo caso, que pese a ciertos datos que nos podrían inducir a calificarla como catalana (su nombre, y el de su maestre, Juan Francisco de Vilanova) existen otros que arrojan luz sobre lo contrario (la ya citada fábrica extranjera y la filiación gaditana de su propietario Antonio Nicolás Rodríguez).

54.- A.G.I., Contratación 2902 B p. 27.

55.- A.G.I., Contratación 1557.

56.- A.G.I., Contratación 2902 A (VI libro), p. 61.

57.- C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 298, le atribuye el nombre Reina de los Angeles "Peregrina" y A. García-Baquero, *Cádiz...*, vol. II, p. 11, la denomina igual que nosotros. En todo caso se trata del mismo barco, puesto que todos coincidimos en el resto de los datos: maestre (Tomàs Carriedo), propietario, tonelaje, fechas de salidas, destino, etc.

58.- A.G.I., Contratación 5157.

59.- A.G.I., Consulado 856. En este documento figuran unas listas incompletas del registro de plata del barco en el que las relaciones nominales no presentan a ningún cargador catalán.

lo que no es muy aventurado pensar que también a la vuelta debió interesar cargas (60). La desgracia de este barco no acabó únicamente en el hecho en sí del naufragio y de su fútil recuperación. El fiasco total de la empresa se produjo con la pérdida a su vez y a la salida del puerto de Norfolk, de un navío inglés llamado *La Dorotea* que transportaba en su bodega lo poco salvado del "Arrington" (61). El segundo barco al que hacíamos alusión portaba, en el momento de zozobrar, 324.000 pesos en grana, añil, vainilla, cacao, azúcar, tabaco en rama y cueros. Como en el caso anterior, conocemos la composición de la carga del viaje de ida por lo que respecta a los cargadores catalanes (62), pero ignoramos, sin embargo, si tuvieron participación en el de vuelta. De este naufragio sí se recuperó la mayoría de la carga, aunque por diversos avatares el líquido resultante de la operación tardó largo tiempo en llegar a manos de sus legítimos dueños (63).

Los dos últimos barcos de fábrica no catalana siniestrados y que cargasen productos embarcados por comerciantes catalanes de los que se tiene noticia fueron el *San Francisco de Asís* alias "Soberbio" de 693 $\frac{3}{8}$ toneladas y el *San Martín* alias "Feliz" de 601. Ambos naufragaron en viaje de regreso pero su análisis no comporta, en este caso, dificultad alguna por diferentes razones. El primero, propiedad del Marqués de la Cañada, se perdió a causa de un temporal el día 1 de febrero de 1752 muy cerca de Cádiz, concretamente en la playa de la Barrosa. Por ello, fue factible bucearlo de inmediato y recuperar la totalidad de la carga por lo que conocemos con detalle la composición de la misma. Sabemos que J. Padrés y Cía. cargó por cuenta y riesgo de F. Simon y Pou 8 arrobas y 18 libras de grana y por la de T. Prats, otras 8 arrobas y 8 libras; que P. Manjón por cuenta de J. Campins embarcó 349 pesos y un real y que D. Cadalso hizo lo propio con 416 pesos y 6 reales y medio a favor de F. Aixemus (64). El *San Martín*, propio de Lorenzo del Arco, se perdió en la ensenada de los Mejillones cerca de Valparaíso a mediados de noviembre del 1759 (65). Su carga no sufrió, tampoco, contratiempo alguno puesto que fue alijada poco antes del naufragio al descubrirse una vía de agua en el casco del navío (66) y llevada a bordo tres barcos que le condujeron sin novedad a Cádiz. En esta ocasión la participación catalana fue realmente exigua pues sólo consta 1 cajón a favor de T. Prats.

60.- En C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 295, se nos especifica que cargó en el viaje de ida 29 tercios y 4 cajones, 47 barriles de aguardiente y 9 de vino y finalmente 128 resmas de papel.

61.- A.G.I., Contratación 2901 A (libro III) p. 438.

62.- F. Almerà carga de su cuenta y riesgo 22 tercios y 8 cajones, 56 piezas de crehuelas de Cataluña y 508 resmas de papel y por cuenta de F. Galup y M. Folch, 4 cajones de libros y 2 quintales y medio de acero. Citado por C. Martínez Shaw, *Cataluña...*, p. 294.

63.- A.G.I., Consulado 861. Este documento refiere la rocambolesca odisea de la carga, que tras ser recuperada del mar, fue robada por unos piratas holandeses, subastada en diferentes islas caribeñas y recuperado su valor tras arduas diligencias diplomáticas en diferentes países europeos y al cabo de más de quince años por parte de los herederos del propietario, que no vio, en vida, el final del pleito.

64.- A.G.I., Consulado 863, 864 y 865.

65.- A.G.I., Chile 447.

66.- A.G.I., Contratación 2902 A (VI libro) p. 89.

2.- UN BALANCE GLOBAL

Los viajes transatlánticos durante el siglo XVIII aun conllevando un cierto riesgo, ya no eran comparables, en ese sentido, a los que se habían desarrollado en las centurias anteriores. Los adelantos técnicos, las mejoras en la construcción naval (67) y en el pilotaje, el mejor conocimiento de los derroteros habituales y la decadencia paulatina del corso y la piratería no acabaron con todos los peligros pero contribuyeron a eliminar muchos de los factores que antaño habían dificultado el tráfico naval.

Pese a todo, no debemos llegar a la conclusión peregrina de que transitar hacia las colonias americanas se había convertido en poco menos que un viaje de placer. Nada más lejos de la realidad. Las fuerzas naturales y los elementos no cesaron en su papel desestabilizador y continuaron alterando, aunque en grados cuantitativos de poca consideración, las rutas comerciales a las Indias y viceversa.

Como se habrá podido observar a lo largo de nuestra exposición, la incidencia, si bien no es puramente anecdótica, resulta incapaz de introducir cambios de relevancia dentro del contexto general del comercio de ultramar (68). Por tanto es preciso el valorar en su justa medida un hecho real que de alguna manera debió deformar o alterar las variables estructurales del tráfico, en este caso, del Principado.

Partiendo de la división utilizada en el estudio, podemos comprobar que en el primer grupo, es decir el de las embarcaciones catalanas al servicio del comercio de Cádiz, la incidencia de pérdidas es de un 4%; se eleva hasta un 18% en el grupo de las también catalanas destinadas al comercio directo y alcanza un 65% en el de las naves extranjeras con participación catalana.

Al calificar los naufragios según su recuperación, constatamos que el 5% de los barcos no fueron rescatados, carecemos de datos acerca de un 29% de ellos, mientras que del 67% que sí lo fueron, un 36% se recuperaron totalmente y el 64% restante sólo parcialmente.

En el debatido tema de la incidencia en trayectos, destaca el 62% de naufragios en viajes de vuelta frente al 38% de los de ida (69).

La localización geográfica también arroja datos esclarecedores sobre qué zonas resultaban más dificultosas de derrotar. El 76% de las pérdidas en territorio americano (mar de las Antillas y Golfo Mejicano, sobre todo) frente al 24% en el europeo (barra de Sanlúcar y costa gaditana) no deja lugar a dudas sobre este extremo.

En cuanto a la causalidad del fenómeno, los factores atmosféricos inciden en un 80% de los casos y el desgaste de materiales en el 20% restante.

67.- J.M. Delgado Ribas, "La construcción i la indústria navals a Catalunya (1750-1820) en *Recerques* num. 13, Barcelona, 1983.

68.- Si hacemos caso a P. Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, p. 375 y ss., tendremos para un número aproximado de 160 expediciones catalanes (consideramos indistintamente viajes de ida y vuelta) 10 naufragios, y tomando como referencia a A. García-Baquero, *Cádiz...*, vol. II, gráfico num. 3, para un total aproximado de 1500 viajes "extranjeros" tendríamos 14 naufragios.

69.- Hemos decidido denominar IDA a todo el trayecto comprendido desde el apreste del barco en puerto de origen hasta el alijado de la carga en puerto de destino y VUELTA para el caso contrario, porque consideramos que introducir subdivisiones, en cuanto a incidencias en puertos, podría desvirtuar quizás estas conclusiones provisionales si tenemos en cuenta el bajo número de naufragios con los que estamos trabajando.

Hablar finalmente de la periodicidad en un intervalo de tiempo tan corto puede parecer poco interesante pero nos resistimos a no hacerlo. Si comparamos la curva que nos dibuja la incidencia de las pérdidas catalanas con la del resto del país (70) comprobaremos que guardan una cierta proporcionalidad, aunque la diferencia entre los volúmenes absolutos de ambos tráficos sea evidente. Contrastan en ambos casos los momentos culminantes que coinciden con dos sucesos secretos: los huracanes que azotaron la zona de Virginia y la Carolina en 1750, y Cuba y sus alrededores en 1768; y los de bajísima incidencia, relacionados con épocas de guerra (contra Inglaterra entre 1739 y 1748) y por tanto de menor tráfico marítimo. El resto de las oscilaciones del gráfico marcarían, levemente, la acción de fuerzas naturales menos determinantes.

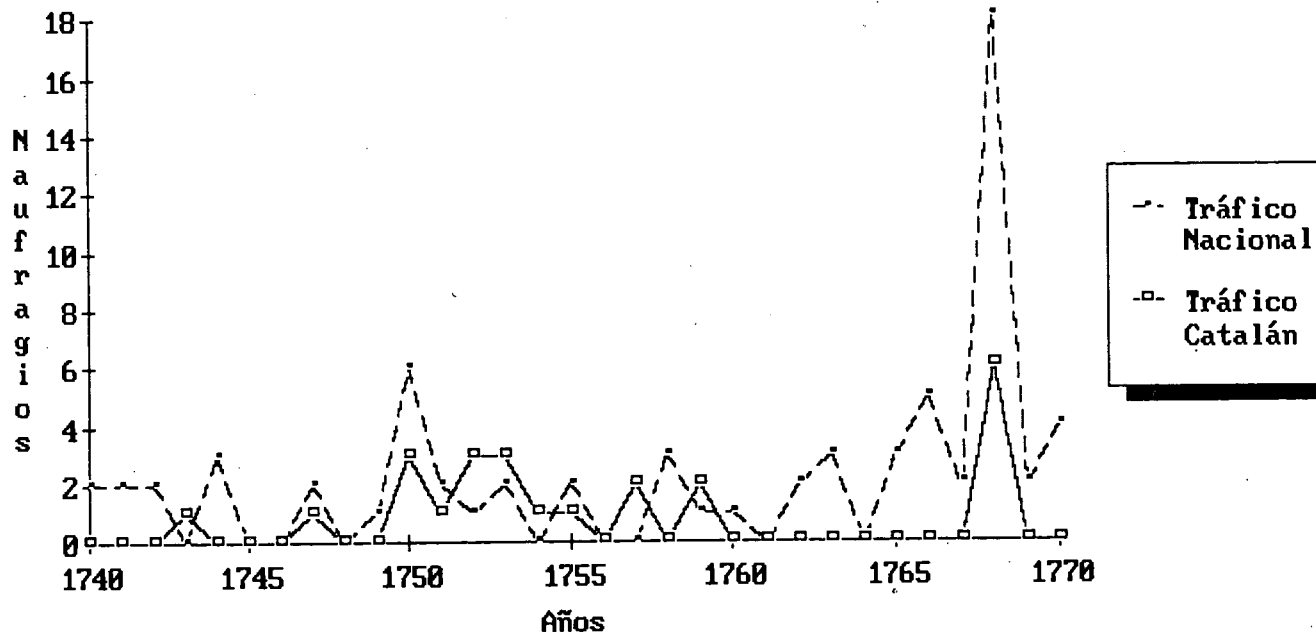
Sobre la evaluación precisa de la pérdida de las cargas, omitiremos dar cualquier cifra o porcentaje concretos, puesto que consideramos que los datos con los que hemos podido trabajar presentan demasiadas lagunas como para arrojar conclusiones fiables.

A partir de unos casos concretos relativos a naufragios y otras incidencias por causas naturales, se ha pretendido poner en evidencia un hecho real que habían estudiado demasiado someramente o incluso pasado por alto la mayoría de los especialistas en la historia del comercio marítimo del siglo XVIII. Hemos tratado, en cualquier caso, de un fenómeno de valor económico evidente, tanto por las pérdidas netas que causa como por el negocio que generan su recuperación o la posible venta de los pecios, sin olvidar, tampoco, su implicación o efectos indirectos en el ramo de los seguros y de los préstamos a riesgo de mar.

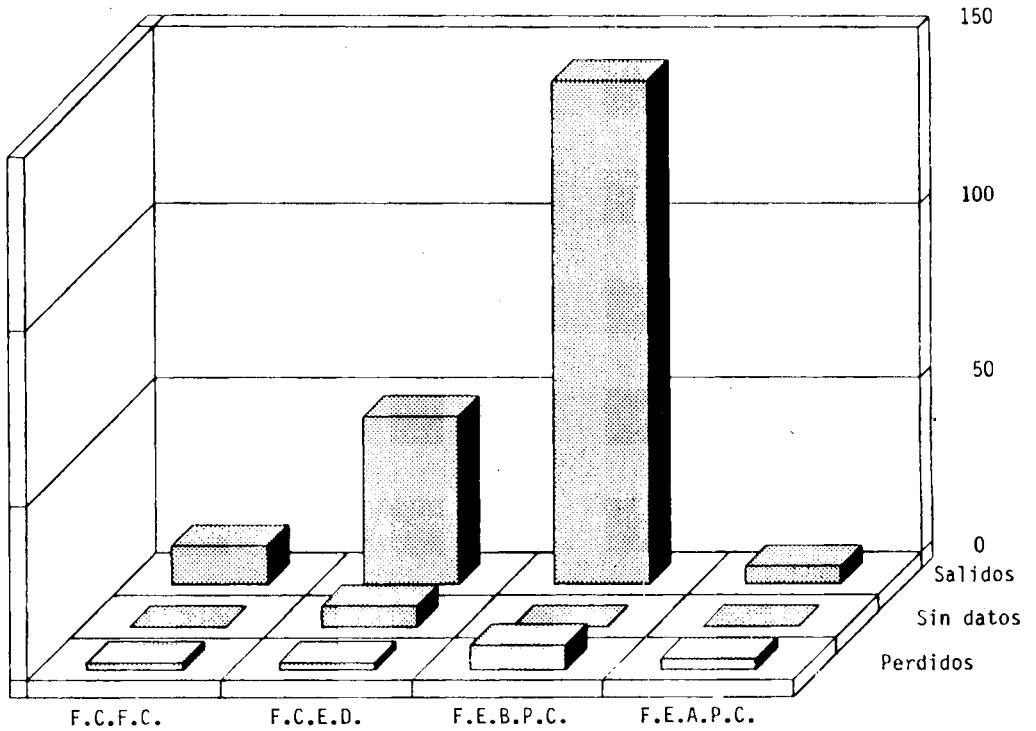
Creemos que el caso catalán aquí analizado representa una buena prueba de todo ello y que estas conclusiones, aun teniendo como base únicamente el material empírico antes referido, servirán de plataforma a nuestras futuras investigaciones.

70.- Los datos relativos a los naufragios en el tráfico transatlántico ajeno al Principado están siendo recogidos en el marco de una investigación que estamos realizando, actualmente, encauzada a determinar la incidencia de las fuerzas naturales en la Carrera de Indias entre 1717 y 1778.

CUANTIFICACIÓN TEMPORAL DEL FENÓMENO



CUANTIFICACION SEGUN ORIGEN



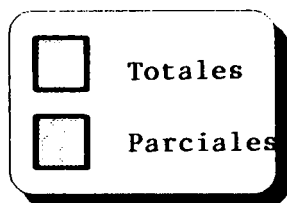
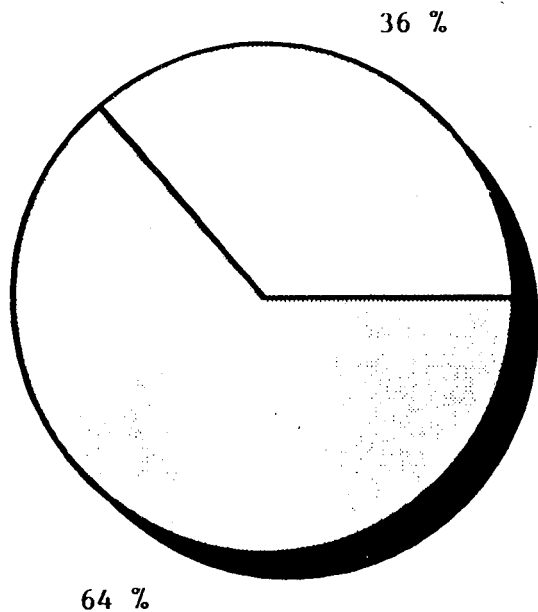
F.C.F.C.: Fábrica Catalana, Fletados en Cádiz.

F.C.E.D.: Fábrica Catalana, Expediciones Directas.

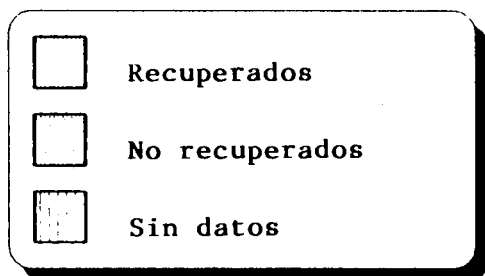
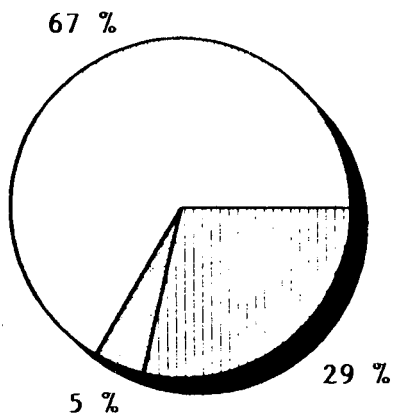
F.E.B.P.C.: Fábrica Extranjera, Baja Participación Catalana.

F.E.A.P.C.: Fábrica Extranjera, Alta Participación Catalana.

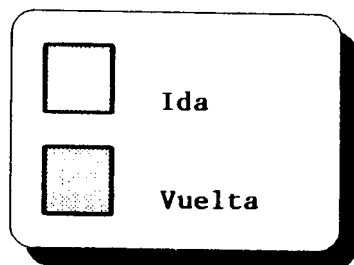
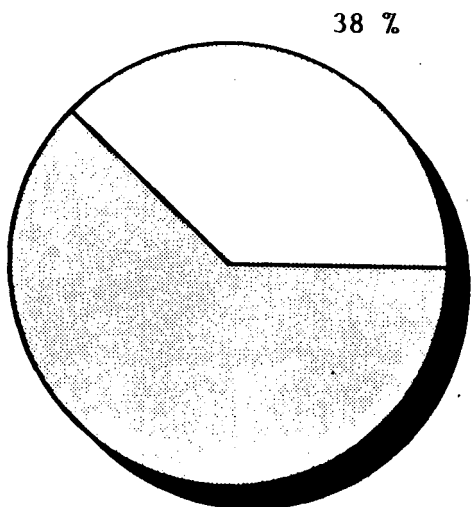
RECUPERACIONES



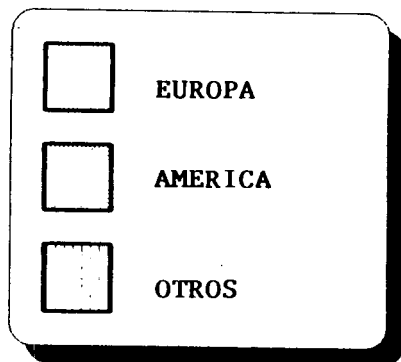
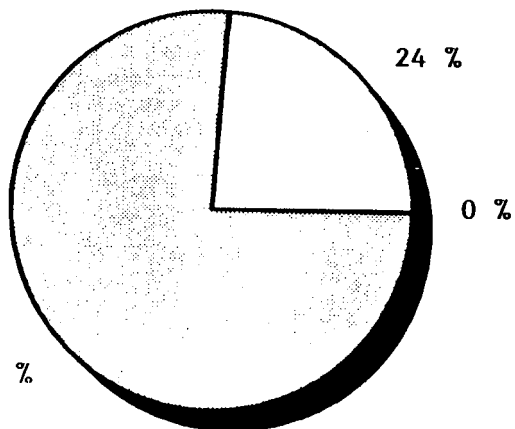
CUALIFICACIÓN DE NAUFRAGIOS



INCIDENCIA EN TRAYECTOS



LOCALIZACION DEL NAUFRAGIO
(Por Continentes)



CAUSALIDAD DEL NAUFRAGIO

