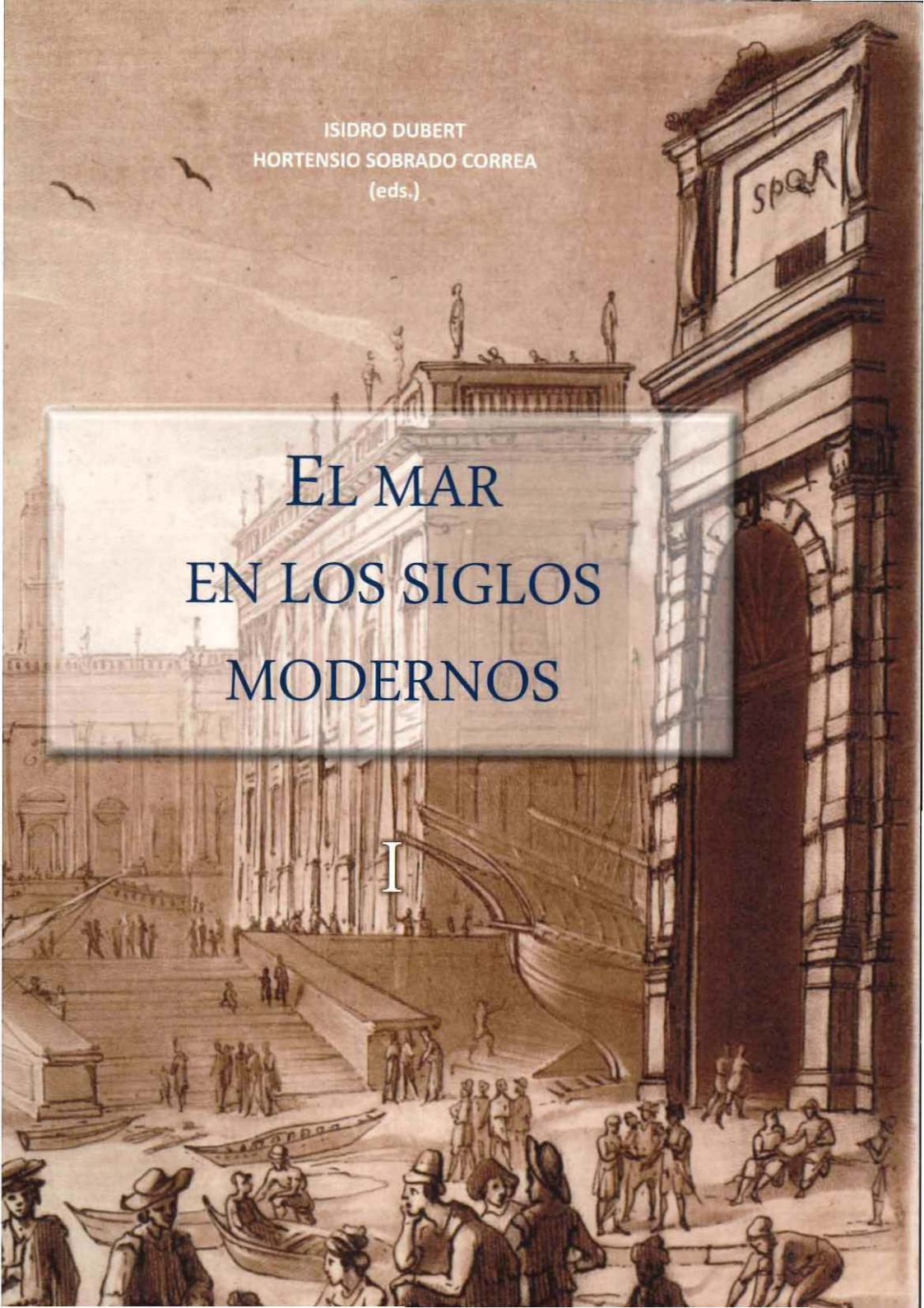


ISIDRO DUBERT
HORTENSIO SOBRADO CORREA
(eds.)

EL MAR EN LOS SIGLOS MODERNOS

I



El mar en los siglos modernos
O mar nos séculos modernos
Tomo I

Edición:

ISIDRO DUBERT

HORTENSIO SOBRADO CORREA

Santiago de Compostela, 2009

XUNTA DE GALICIA

El mar en los siglos modernos

O mar nos séculos modernos

Tomo I

Isidro Dubert, Hortensio Sobrado Correa (ed.)

Santiago de Compostela

XUNTA DE GALICIA

Nº de páxinas: 624

17 x 24 cm.

Índice: páxinas 5-8

ISBN Tomo I: 978-84-613-0646-6

ISBN Obra Completa: 978-84-613-0642-8

Depósito legal: C 944 - 2009

Materia: 94: Historia da Idade Media e Moderna en xeral.

Edición

XUNTA DE GALICIA Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo
S.A. de Xestión do Plan Xacobeo

© Os autores

© XUNTA DE GALICIA

Editores deste volume

Isidro Dubert

Hortensio Sobrado Correa

Coordinación da obra

Manuel-Reyes García Hurtado

Ofelia Rey Castelao

Domingo L. González Lopo

Imaxe da cuberta:

Claudio de Lorena, «A sea port, with a market on shore, and magnificent buildings adjoining». Procedo de *Liber veritatis, or a collection of two hundred prints after the original designs of Claude le Lorrain...*, London, J. Boydell, 1777.

Imprime:

Lugami Artes Gráficas

Infesta, 96

15300 Betanzos (A Coruña)

La construcción naval en Canarias en el siglo XVIII

Vicente J. Suárez Grimón

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Las Islas Canarias, dada su condición de territorio fragmentado en siete islas situadas en medio del Atlántico y con una red de caminos terrestres bastante deficiente, necesitaron de una flota naval propia para realizar el transporte de personas y mercancías con el exterior, entre las islas y en el interior de cada una de ellas. Esta flota canaria aparece formada tanto por la compraventa de embarcaciones de fabricación española o extranjera como por las fabricadas en las islas. Unas y otras dan un estímulo a la construcción naval pues, aunque el mayor impulso constructivo se debe a estas últimas, no es menos cierto que la actividad de los carpinteros de ribera se mantiene gracias a las composiciones hechas a las primeras o, a las que sin pertenecer a la flota canaria, hacen escala en los puertos canarios para reparar sus averías. No obstante, el tema se abordará desde la perspectiva de la construcción y no tanto desde la óptica de la propiedad de los brcos¹.

En el modelo económico canario, la industria naval no tuvo la pujanza del sector agrícola-ganadero², pero fue «sin duda la primera de unas islas que no disponían de recursos industriales»³. En el siglo XVIII, pese a los escasos recursos madereros disponibles, conoció un notable impulso debido a la existencia de un artesanado experimentado desde antiguo y a la iniciativa privada que, al calor de algunas medidas estatales como el Reglamento de Comer-

¹ Véase SUÁREZ GRIMÓN, V.: «Construction navale et charpentiers de bateaux aux canaries au XVIII siècle», en *Revue d'Histoire Maritime*, n° 7. *Les constructions navales dans l'histoire*. Presses de l'Université Paris-Sorbone, 2007, pp. 135-181.

² BETHENCOURT MASSIEU, A. (Ed.): *Historia de Canarias*, Ed. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de G. C., 1995.

³ CIORANESCU, A.: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Ed. Caja de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, S. C. de Tenerife, 1976, tomo I, p. 255.

cio de 1718 y del desarrollo de la actividad pesquera en la costa de África, logró orientar hacia dicha industria capitales de diversa procedencia pues la inversión, en contadas ocasiones, fue realizada por un solo socio capitalista. Probablemente nunca llegó a asegurar la autonomía de la flota canaria, pero sí que cubrió gran parte de sus necesidades y, de una manera general, todas las de su flota de pesca o del tráfico de las islas, hallándose la «mayor marina de toda la provincia» en la «isla de Canaria», de que «es capital», pues en la ciudad de Las Palmas, capital de dicha isla, «hay 22 barcos de 15 a 50 toneladas de carga» destinados a la pesca de la costa de Berbería⁴.

Su mayor inconveniente, dada la buena calidad y reputación de la madera de Canarias por su resistencia contra la broma que destrozaba los cascos, estuvo en la escasez de madera debido al uso abusivo de los bosques y su reducción a costa del avance de las tierras de cultivo desde la conquista de las Islas en el siglo XV. En el XVIII la madera de los bosques canarios continuó teniendo como principal destino la fábrica de barcos al no poderse formar la flota canaria únicamente con la compraventa de embarcaciones de fabricación foránea, impulsoras asimismo del desarrollo de la industria naval por la vía de la reparación de sus averías o las de cualquier otro barco que por igual motivo arribó a las Islas. Los mayores problemas se presentaron en Gran Canaria y Tenerife, recurriéndose a finales del siglo a la importación de madera desde la isla de La Palma o a la fabricación en ella de barcos a cambio de cereales. El uso abusivo de los montes alcanzó también a La Palma motivando a fines del XVIII la formación de un expediente en la Audiencia a pedimento del fiscal «relativo al extermínio a que han venido los montes de dicha Ysla»⁵. En ocasiones puntuales, la escasez se suplió reutilizando la madera aprovechable de algunas embarcaciones deterioradas, ya sean de fábrica canaria⁶ o foránea⁷.

Pese a lo limitado de los recursos madereros, el desarrollo de la industria naval en Canarias durante el XVIII fue posible gracias a la existencia de un «gremio» de carpinteros de ribera, a que no fueran necesarias grandes inversiones o maquinaria especializada ni grandes espacios para la fabricación y botadura, y, por último, a la iniciativa privada.

1. Los carpinteros de ribera

La industria naval no sólo necesita madera sino también quien la trabaje. La existencia de carpinteros de ribera se constata en Canarias desde los inicios de la modernidad, siendo su

⁴ HERMOSILLA, M.: *Descripción topográfica, político, militar de la isla de Gran Canaria*, n° 30, (1785, Inédito).

⁵ AHPLP. Audiencia: Libro de decretos 19, fs. 216 v.-217 r.

⁶ Con los pertrechos del bergantín de pesca «La Soledad», incendiado por los ingleses en 1799, sentaron la quilla de otro barco con el mismo nombre y destino. A.H.P.L.P. Protocolos notariales: leg. 1.893, año 1800, s.f.

⁷ El navío del comercio con América «El Brillante» fue «fabricado (1766) con maderas desta ysla (Tenerife), aunque con ayuda de las del nauío francés que se hechó al través en el mencionado puerto». A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) S(anta) C(ruz) T(enerife). Hacienda: H-11-29.

principal ocupación la construcción, composición, reconocimiento y tasación de los barcos. Recibieron la denominación de «gremio» de carpinteros de ribera pese a no figurar como tales en las Ordenanzas de los cabildos y a que no tuvieron, aunque lo intentaron, una organización articulada en unos Estatutos o Constituciones. En él se incluyen tanto los maestros y oficiales como los calafates, fragueros y ayudantes. El periodo de mayor desarrollo del «gremio» y de la actividad constructora fue el siglo XVIII en coincidencia con el auge de las pesquerías en Berbería.

Entre sus características destacamos:

a.- Los intentos de unidad y de organización del trabajo. Hasta el último cuarto del siglo XVIII, los maestros del «gremio» contratan de forma individual con los dueños de los barcos la fábrica y carena. Su actividad no está regulada por ordenanza ni hay juez del ramo que les obligue a cumplir los compromisos contraídos. En 1771, los carpinteros de Gran Canaria, con el objeto de conservar el oficio por ser necesario tanto para «los barcos del tráfico de pesquería, los del pescado fresco, como también de las demás embarcaciones que aportan a ella y necesitan de su composición», trataron de regular su actividad sobre la base de la unión del «gremio» y evitar la competencia a la hora de ajustar y trabajar en una obra nueva o composición, la subsistencia de los miembros enfermos cuando la obra era de ajuste y no de jornal, y en la perpetuidad del contrato⁸.

El desgobierno y el intrusismo profesional en el sector no desapareció pues ni siquiera el capitán general de Canarias accedió al nombramiento de un juez conservador encargado de vigilar el cumplimiento de las cláusulas del contrato. Ello justificaría la queja en 1784 del maestro Miguel Farías relativa a que, por no estar autorizado competentemente para el mejor gobierno de lo concerniente al oficio, «ni los discípulos guardan la subordinación debida, ni las inspecciones ocurrentes se practican siempre por peritos en dicho oficio, confiándose algunas a los mareantes, sin embargo de ser extraño de su instituto el conocimiento del estado de las embarcaciones»⁹.

b.- Transmisión familiar del oficio. Sin llegar a ser un hecho generalizado, el caso de los Bendito y Farías son ejemplo de la existencia de auténticos linajes de carpinteros de ribera que transmiten su oficio de padres a hijos. En los Bendito encontramos dos generaciones desempeñando el oficio de carpinteros de ribera: Bartolomé Bendito, de nación genovés, y sus hijos Juan y José, nacidos en las Islas. Bartolomé Bendito aparece en Gran Canaria en 1685 como maestro de calafate¹⁰ y como tal enseñaría el oficio a sus hijos Juan y José Bendito. De la actividad de ambos hay constancia en el testamento otorgado por Juan en 1704 en el que no sólo se mencionan algunos de los barcos fabricados sino también las herramientas empleadas, disponiendo que una parte de las mismas se

⁸ AHPLP. Protocolos notariales: leg. 1.697, año 1771, f. 533.

⁹ Idem, leg. 1.909, año 1784, f. 231 r.-v.

¹⁰ El 4 de agosto examina o reconoce la habilidad y suficiencia como calafate de Luis de Armas, vecino de Tenerife. Idem, leg. 1.332, año 1685, f. 148.

entregaran a su hermano José «por hasistirme y (h)auerme ayudado a buscar la vida en las obras que (h)e tenido»¹¹.

En los Farías son tres las generaciones ocupadas en la construcción de barcos: Simón Farías, su hijo Agustín y los cinco hijos de éste, a saber: Eugenio, Agustín, Miguel, Francisco y José Farías. A ellos se refiere el ingeniero militar M. Hermosilla cuando señala que «los constructores de estos barcos y los de otros mayores, lanchas y cualquier especie, «son (h)oy solo dos hombre hermanos, rústicos, de la maior compasión..., ellos no saben leer, escribir ni más reglas que las de su práctica y la vista, pero es un prodigio el berles sacar un barco del tamaño que se les pide y de excelentes propiedades en el mar para qualquier tráfico»¹².

Simón y Agustín trabajaron como carpinteros de ribera hasta su muerte en la fábrica «de los barcos, bergantines y balandras del tráfico de la costa de pesquería y comercio de estas islas entre sí y a la América»¹³. Abuelo y padre instruyeron a Miguel siendo niño, ocupándose desde la década de 1760 de la fábrica de nuevo de «los barcos y bergantines de esta yslla a entera satisfacción de sus dueños», de los «reparos y composiciones o carenas de dichos barcos y los que han arribado a esta yslla de todo género de naciones con necesidad y precisión de componerse», y, por último, de «reconocer su estado y formar juicio del justo valor en las ventas y traspasos, o si pueden o no navegar». A la altura de 1784, Miguel Farías era el «oficial más instruido que hay en la isla y bajo de cuya dirección trabajan los que se han aplicado a dicho oficio de ella, sin haber reconocido otro maestro», fabricándose por su mano y dirección unos treinta bergantines «manifestando su habilidad en el enjerto que haze de algunas embarcaciones con la fábrica velmudeña y la nueba constru(c)ión americana, esto es, del medio a proa, poniéndoles la amura a la velmudeña y del medio a popa a la americana con unos delgados mui bien sacados, y que el día que se hizo a la vela admiró al declarante su nabegación, quien tiene mucha práctica y algunas luces de las diferentes constru(c)iones»¹⁴. Con este aval, Miguel Farías pretendió en 1784 obtener título real para entender del gobierno de todo lo concerniente a su oficio en Gran Canaria.

¹¹ La herramienta consistía en una rueda con su banco del uso de oficio de carpintero que ejerce y demás materiales de dicho torno, docena y media de barrenas del oficio de ribera, dos suelas, un hacha, tres martillos de herrero, dos tenazas, dos gatos de dicho oficio, dos escoplos y un formón, dos gurbias, dos «junteras», un cepillo, una pila de amolar de vuelta grande, una «formeta de bolas», once limas, cinco «gurbiañas» pequeñas, tres compases, dos «alvates», dos escoplos pequeños, dos «serrotes», un serrucho de mano, dos sierras (grande y pequeña) y, por último, una «juntera» pequeña. Las piezas y herramientas que se debían dar a su hermano eran: el hacha, una (a)suela de las mejores, una sierra, un «serrote», un alicate, un compás, dos limas de media caña, una «juntera», un cepillo, un escoplo y una gurbia, tres barrenas y un martillo. Idem, leg. 1506, año 1704, f. r.

¹² HERMOSILLA, M., *op. cit.*

¹³ El 23-03-1740 se define a Simón como uno de los oficiales «que son del arte y oficio de galafate que han estado usando y ejersiendo muchos años ha, así en estas ysllas como en la América, con aprobasión de otro del mismo ejersisio». AHPLP. Protocolos notariales: leg. 1.622, año 1740, s.f.

¹⁴ Declaración del piloto de altura Pascual Sosa. Idem, leg. 1.909, año 1784, f. 248 r.

2. Astilleros

El desarrollo de la industria naval también fue posible por el hecho de no necesitar grandes inversiones o maquinaria especializada, y menos grandes espacios para la fabricación y botadura. La actividad se desarrolló por numerosos pequeños talleres de carpintería de ribera distribuidos por todo el litoral insular en función de las posibilidades de proveerse de madera y del lugar de residencia de los carpinteros. En Gran Canaria, el mayor número de barcos y los de mayor tamaño se construyeron y compusieron en el litoral de la ciudad de Las Palmas¹⁵, aunque también se construyeron en otros parajes de la isla¹⁶. En Tenerife el lugar más frecuente de trabajo era la caleta de Santa Cruz, aunque también se fabricaron barcos en otros parajes de la isla como San Andrés, San Marcos de Icod, Garachico o el puerto de la Cruz.

Las reducidas dimensiones de estos astilleros no le impidieron responder con eficiencia a las necesidades del tráfico insular y a una actividad pesquera en auge que no requería de barcos de grandes dimensiones y, en menor medida, pudo hacerlo a las del comercio con la Península y con América por requerir barcos de mayor tonelaje que no podían proporcionarse en cantidad suficiente por lo limitado de las materias primas, en especial de la madera. El nivel de conocimientos no nos permite conocer con exactitud el número de unidades fabricadas, aunque considerando todas las tipologías bien pudieron estar cerca de los dos centenares.

La adopción por el Estado de alguna medida como el Reglamento de Comercio con América de 1718¹⁷, sobre todo por la pretensión de disfrutar el registro de Caracas, el que mayores beneficios proporcionaba, dio un impulso notable a la construcción naval. Este impulso, a mediados de siglo, continuó en Tenerife, donde en los puertos de Santa Cruz, Garachico y La Orotava se fabrican «muchos navíos que se destinan para la permisión a Indias»¹⁸. En dicha

¹⁵ En los astilleros de San Telmo se fabricó en noviembre de 1780 «un barco de costa nuevo llamado San Joseph», propiedad de Juan Lorenzo; en 1785 en la esquina de la calle la Matula otro de don Esteban Laguna y detrás de la calle de la Carnicería la goleta del tráfico de las islas del cirujano Mesa; en 1793 el paquebote del veneciano Lorenzo Zanqui y, hecho pedazos en el momento de la botadura, al año siguiente en la esquina de la calle la Matula se sentó la quilla para otro mayor que fue botado con más éxito en septiembre, etc. ROMERO CEBALLOS, I.: *Diario cronológico histórico de los sucesos elementales, políticos e históricos de esta isla de Gran Canaria (1780-1814)*, Ed. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de G. C., 2002, tomos I y II. Sobre las composiciones M. Hermosilla señala que en el puertecillo del Arrecife «carenan los barcos de hasta 60 toneladas». HERMOSILLA, M., *op. cit.*

¹⁶ En el puerto del Juncal (1704), en las Salinas del Romeral (1773), en la Caleta de Arriba (1776) y en la Aldea de San Nicolás (1776).

¹⁷ Los barcos de este tráfico debían pertenecer a la flota canaria ya sea por razón de fábrica o de propiedad. Los fabricados en las islas eran escasos y sólo lo fueron en Gran Canaria, Tenerife y La Palma, islas a las que se concedió el privilegio de comerciar con América. De los 12 barcos de 1753, 8 se fabricaron en América, 2 en la Península y 2 en La Palma; en 1759 eran 21 y de ellos se fabricaron 6 en Tenerife y 2 en La Palma, variando en años sucesivos el total de la flota pero no el número de los fabricados en las islas. MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955.

¹⁸ Es por ello que el personero Lorenzo Salazar señala (1764) que «esta misma experiencia del biaxe (a Caracas) proboca a fabricarlos sin necesidad del común en estas yslas, consumiendo los pocos montes que deuieran conservarse para la construcción de barcos tan presisa para la comunicación y tráfico de unas a otras yslas y pesca de la costa de África, tan necessaria para la subsistencia de ellas». A(rchivo) H(istórico) N(acional). Consejos, leg. 20.282, exp. 6, fs. 91 v.-92 r.

isla y para este comercio se fabricaron las fragatas «Nuestra Señora del Rosario y Santo Domingo, alias la Caneca y la Estrella del Mar»¹⁹ y «Nuestra Señora de los Afligidos y el Gran Poder de Dios o San Juan Bautista, alias el Invencible o Bitoque»²⁰; el navío «El Corazón de Jesús y Santa Ana, alias el Natural»²¹; la fragata «Nuestra Señora de la Rosa y San Francisco de Asís, alias el Oriente»²²; el navío «La Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Pilar, alias el Famoso»²³; la fragata «Nuestra Señora de la Concepción, Santo Domingo de Guzmán, San Francisco y las Ánimas, alias el Nuevo o el Diamante»²⁴; y, por último, el navío el «Nuestra Señora del Rosario y San José, alias el Brillante»²⁵. En La Palma el número de navíos de registro fue menor pero se sabe de la fábrica de «La Papa», «El Constante»²⁶, una fragata propia de don Felipe Massieu²⁷ y es posible que también se fabricara el navío «Santísimo Sacramento, alias la Paloma Isleña», la vieja y la nueva, que dieron sus primeros viajes a Caracas «con las quillas en verde»²⁸. En Gran Canaria fue donde menor número se fabricaron pues sólo se sabe de la fábrica en la década de 1720 del navío «Nuestra Señora de las Angustias y San Antonio de Padua, alias el Canario»²⁹, por un importe de 81.422'5 rs.³⁰. Tras la publicación del decreto de Libre Comercio con América de 1778 continuaron construyéndose barcos especializados en este comercio³¹.

¹⁹ «Se fabricó en el puerto de La Orotaua», efectuando su primer viaje desde Santa Cruz al de la Guaira en 2 de junio de 1730. Idem, leg. 20.282, exp. n.º 6, fs. 20 v. y 33 r.

²⁰ «Se fabricó también en el puerto de La Orotaua, año de treinta y dos» o en «el puerto de la Cruz de la villa de La Orotaua desta dicha yslla y botádose al agua el día dies y nuebe de septiembre de dicho año» (de 1732). Idem, fs. 20 v. y 32 v.

²¹ Puerto de Garachico, 1755. Idem, pieza 3, f. 1 r.

²² «Sentó su quilla el día 3 de octubre del año próximo pasado de settecientos cinquenta y ocho» en Santa Cruz. AHPST. Protocolos notariales: leg. 1. 137, año 1759, f. 58 r.

²³ Botado al agua en el mes de septiembre de 1758 en Garachico.

²⁴ En Garachico «se sentó la quilla» en mayo de 1761 y no se botó al agua hasta fines de junio de 1763 porque su fábrica «estubo parada más de ocho meses a causa de hauer sobreuenido el rompimiento de la guerra con la Gran Bretaña». AHN. Consejos, leg. 20.282, fs. 4 r.-v.

²⁵ Salió del astillero del lugar de Garachico «sin concluir su fábrica, pues se botó al agua sólo para poner la quilla en el puerto de Santa Cruz, de suerte que actualmente (enero de 1766) se está acavando de construir en el mismo puerto». Idem, leg. 20.280, exp. n.º 4, f. 32 r.

²⁶ La Papa «se fabricó en La Palma, año de treinta y dos» y salió en su primer viaje para la Guaira en el de 1734. El «Constante» «se fabricó en La Palma, año de treinta y nuebe», dando su primer viaje a la Guaira en 1740. Idem, leg. 20.282, exp. n.º 6, f. 21 r.

²⁷ En enero de 1748 la «tenía enteramente cargada y detenida por falta de bizcocho y menestras». AHPLP. Protocolos notariales: leg. 1.634, año 1748, f. 11.

²⁸ En 1763 era el más antiguo de la Carrera de Indias. AHN. Consejos, leg. 20.282, exp. n.º 6, fs. 21 r. y 105 r.

²⁹ En su fábrica intervino Juan Gómez Ferrera, natural de Lisboa, pues desde principios de siglo había estado usando del oficio de calafate «así (en) las ysllas de Tenerife y La Palma como en ésta en la fábrica del nauío de su permisión». AHPLP. Protocolos notariales: leg. 1.622, año 1740, s.f.

³⁰ Puede ser fábrica de la isla la corbeta «Nuestra Señora de los Milagros y San Antonio de Padua», construida a partir del bergantín corsario del mismo nombre que a fines de 1743, por estar «yncapaz de poder seguir el corzo», fue varado en el «puerto del Arresife... con ánimo de echarlo al través». Con sus pertrechos, los cosecheros que lo compraron «(h)an fabricado y construido um bazo para corbeta y con ella navegar a las Yndias». Idem, leg. 1.630, año 1744, f.r.

³¹ El bergantín «La Purísima Concepción, alias el Diamante», de 37 toneladas, fabricado en 1788 con maderas de la isla en la ribera de Santa Cruz; o la construcción en 1793-94 por Lorenzo Zanqui de la fragata «La Gran Canaria».

La falta de madera y la inundación de navíos de origen foráneo en la Carrera de Indias casi hicieron desaparecer la fábrica de estos barcos en las islas. Su lugar fue ocupado por los destinados a la pesca en la costa de África, convertida por entonces en una actividad plenamente desarrollada por los canarios. La mayoría de estos barcos se fabricaron en Gran Canaria y menos en La Palma y Tenerife pues, a fines del XVIII, en los varaderos de Santa Cruz ya no se fabricaban sino lanchas y barcos pequeños o bien arreglos menores³². Los factores que hicieron posible su expansión, descartada una eficaz organización de los suministros de materias primas, fueron la capacitación profesional de un artesanado experimentado desde antiguo en estos menesteres y el sistema de financiación adoptado pues, aunque dominado por una burguesía mercantil, intervinieron capitales de distinta procedencia dado que la inversión, en muy pocas ocasiones, fue realizada por un solo socio capitalista³³. El mayor inconveniente estuvo en la disponibilidad de madera pues, como señala en 1769 el síndico don José Hidalgo, la reducción de los montes en Gran Canaria amenazaba con hacer desaparecer «los oficios de carpintero de ribera, calafate, marinero...» y el abastecimiento de pescado salado por no poderse fabricar los barcos de pesca³⁴.

El tipo de barco destinado a este tráfico es el bergantín que, como señala G. Glas, «están contruidos de tal manera que pueden soportar un buen viento, como se dice en el lenguaje marino, siendo muy afilados de proa y de popa, y amplios y aplastados en el centro», llevando los que van aparejados como bergantines «una gran gavia flotante a proa, pero, en general, no llevan gavia principal ni velas de estay, pero todos llevan grandes velas de abanico, aunque no velas de cuchillo»³⁵. Opinión que corrobora M. Hermosilla cuando señala que sus aparejos, velas, cables y cordelerías «son tan sencillos que es admirable» y que «es particularísimo y causa espanto ver lo velero de estos barcos, su aguante y que ninguno o raro zozobra ni perece»³⁶. En general, la dimensión de la quilla oscila entre los 50 y 58 palmos³⁷, distinguiéndose entre barcos grandes y pequeños en función de los cahíces de sal que llevan³⁸. El tonelaje difiere según la fuente de información: de 15 a 50 toneladas para G. Glas (1764), de 45 a 50 para Campomanes (1768)³⁹, de 50 a 60 para el personero del Cabildo de La

³² G. Glas (1764), Campomanes (1768) y el Cabildo de La Palma (1768) cifran en 30 los barcos y M. Hermosilla en 20 (1785). En la distribución por islas no hay variación: Glas señala que a La Palma corresponden 2, a la de Tenerife 4 y a G. Canaria 24; Hermosilla señala que 18 corresponden a G. Canaria y uno a Tenerife y La Palma respectivamente. CIORANESCU, A., *op. cit.*, pp. 246 y 424.

³³ Véase SUÁREZ GRIMÓN, V: «La pesca en Canarias: Gran Canaria, 1750-1800», en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Universidad de Granada y Centre d' Estudis d' Historia Moderna Pierre Vilar, Granada, 1995, pp. 489-517.

³⁴ AHPLP. Audiencia: I-527, f. 51.

³⁵ GLAS, G.: *Descripción de las islas Canarias, 1764*, ed. Instituto Estudios Canarios, La Laguna, 1976, p. 145.

³⁶ HERMOSILLA, M., *op. cit.*

³⁷ El «Nuestra Señora de la Soledad y San José, alias el Diamante» tiene 58 palmos; el «Nuestra Señora de Candelaria» 50; el «Nuestra Señora de las Nieves y Señor de la Vera Cruz» 53; el «San Felipe» 55; etc.

³⁸ El barco pequeño fabricado en 1797 por José Navarro y Sebastián de Ortega, vecinos de Las Palmas, debía gastar de 4 a 5 cahíces de sal. A.H.P.L.P. Protocolos notariales: leg. 1.964, año 1797, f. 371.

³⁹ AHN. Consejos, leg. 2.685, exp. 26.

Palma (1768) y de 15 a 20 para M. Hermosilla (1785). El tiempo empleado en su fábrica oscilaba entre los 7 y 11 meses⁴⁰.

A estos bergantines habría que añadir aquellas otras embarcaciones conocidas con el genérico «barquito» o «barquillo», cuyo número resulta difícil de determinar y su destino era la pesca realizada en las aguas cercanas a las propias islas, sobre todo en la punta de Jandía (Fuerteventura) o en Maspalomas (Gran Canaria)⁴¹.

Aunque los bergantines de pesca se emplearon de manera habitual en el tráfico interinsular⁴², no por ello dejaron de fabricarse otros del tipo goleta o balandra para emplearse en dicho tráfico. De características similares a los destinados a la pesca, el tamaño de la quilla oscila entre los 47 y 50 palmos y su número en islas como Gran Canaria o Tenerife debió estar en torno a los 10 y algo menor en el resto⁴³.

A las goletas o balandras del tráfico insular se añaden los «barquitos» o «barcos de primera tierra», así llamados por traficar con los puertos de primera tierra, y a los que se les permitió su construcción con calidad de «no usar timón ni vela para que no pudiesen alejarse de las costas y sólo sirviesen de surtir a esta ciudad y demás lugares de pescado fresco». Se pretendía que no pudiesen ir de unos puertos a otros, pero la realidad acabó siendo diferente porque por su reducido tamaño no se advertía su salida de los puertos principales, sobre todo desde Santa Cruz de Tenerife, y se arrimaban a cualquier embarcación surta en el muelle y hacían transbordo de cuanto pudiesen conducir⁴⁴. Fueron numerosos en los años centrales del XVIII.

En determinados momentos del siglo XVIII los carpinteros de ribera también se atrevieron con la construcción de barcos para el tráfico peninsular o europeo del tipo paquebote, fragata o bergantines. Los barcos dedicados en exclusiva a este tráfico no debieron ser muy numerosos a tenor de lo acordado por la Económica de Las Palmas sobre «las utilidades que se seguirían al país si los dueños de los bergantines de la pesca de sama destinaran algunos para conducir judías a Cádiz», trayendo a la vuelta aceite, sal, losa y otros efectos de consumo⁴⁵.

⁴⁰ Con intervención de un maestro de ribera, tres oficiales, un «fraguero» y un calafate.

⁴¹ El 21-02-1737 Gregorio Rodríguez vende a José Albiturria en 430 rs. «un barquito falqueado para la pesca de Handía nombrado el señor del Hospital y las Ánimas, que se halla barado en la Caleta (Las Palmas)». El 8-03-1772 Teresa Camacho declara haber dado a Salvador Macías 20 pesos «para fornecer el barquito que tengo de pescar que gouierna el susodicho». AHPLP. Protocolos notariales: legs. 1.619 y 1.698, años 1737 y 1772, s.f. y f. 190.

⁴² El barco de la costa «San Antonio» viajó a América pues, «por estar viejo», fue vendido por Sebastián Suárez a fines del XVIII en el puerto de Santa Cruz y «su amo lo mandó a Indias». Idem, leg. 1.894, año 1801, s.f.

⁴³ En La Palma en 1768 existían 10 barcos y el Cabildo pretende se destinen alternativamente dos a la pesca. En 1788 los barcos eran 9: 3 destinados al tráfico con América, 3 a la pesca y 3 al tráfico insular. AHN. Consejos, leg. 2.685, exp. 26. A.H.P.S.C.T. Consulado, f. 98 v.

⁴⁴ AHN. Consejos, leg. 2.238, exp. 17.

⁴⁵ En sus acuerdos de 27-05-1782 y 7-06-1784. VIERA Y CLAVIJO, J.: *Extracto de las Actas de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, Las Palmas de Gran Canaria*, Ed. Sociedad Económica de Las Palmas, Madrid, 1981, p. 119. SUÁREZ GRIMÓN, V.: «Relaciones mercantiles canario andaluzas a fines del siglo XVIII: Las exportaciones de judías canarias a Cádiz», en *Revista de Historia Canaria*, Universidad de La Laguna, n° 177, Santa Cruz de Tenerife, pp. 157 a 174.

Opinión que avala M. Hermosilla cuando lamenta que a la marinería canaria no se les inspire la formación de un Monte Pío no sólo para remedio de las viudas y para un mayor fomento y perfección de la pesca sino también «para que aprendan la construcción y el pilotaje bajo reglas y principios sólidos a fin de que, saliendo a Cádiz y otras partes, llevarsen y trajesen en sus barcos lo que hoy conducen los extranjeros a todas las yslas, a la Península y a la América, con notable perjuicio del país»⁴⁶. La información disponible se reduce a la isla de Gran Canaria y a dos o tres ejemplos⁴⁷. Estos barcos terminaron navegando a Europa y América.

La industria naval no sólo permaneció activa por la fábrica de barcos sino también por la composición y renovación casi continua de la flota debido a los desgastes y las pérdidas ocasionadas por los naufragios y las continuas guerras y actividad del corso⁴⁸. Las composiciones o carenas no sólo se redujeron a los barcos de la flota canaria, a los que a veces se sometían a una fábrica de nuevo⁴⁹, sino también a los nacionales o extranjeros que con frecuencia arribaban a los puertos canarios abatidos por las tormentas de mar y viento⁵⁰. Averías que incluso podían producirse en el mismo puerto por razón de los temporales⁵¹.

Las composiciones se realizaban en los mismos astilleros o lugares habilitados para la fábrica. No obstante, los introducidos en la Carrera de Indias, sean o no de fábrica local, eran llevados a puerto Naos (Lanzarote)⁵² o a la bahía de Gando (Gran Canaria)⁵³ por reunir mejo-

⁴⁶ HERMOSILLA, M., *op. cit.*

⁴⁷ El paquebote del comerciante Esteban Laguna botado el 23-05-1785 y fabricado en la «boca mar de las esquina de la Matula...», de cuño tamaño, por lo grande, no se (h)avía hecho otro en Canaria desde que se hizo el que llamaron el Canario, serca ia de un siglo»; la fragata «Ciudad de Gran Canaria» fabricada por el comerciante veneciano Lorenzo Zanqui en 1794 aprovechando la madera del que se destrozó en junio de 1793; y el bergantín «Santa Bárbara» fabricado por el comerciante Antonio Betancourt en 1793. ROMERO CEBALLOS, I., *op. cit.*, tomo I, f. 136 r., 139 r. y 157 v. y., tomo II, pp. 12 y 15.

⁴⁸ Sobre esta actividad véase BETHENCOURT MASSIEU, A.: «Reflexiones sobre la repercusión del corso marítimo en las Islas Canarias», en *As sociedades insulares no contexto das inter-influencias culturais do século XVIII*, Funchal, 1994, pp. 51-92.

⁴⁹ Es el caso del barco de pesquería «San Judas Tadeo», inservible por su antigüedad, por cuya razón Francisca Millares dispuso en 1799 vararlo en la playa de San Telmo para «hacerle una carena general como si se fabricara de nuevo, sin perder su figura ni el gáligo que tenía» por un valor de 39.019'5 rs. corrientes. AHPLP. Protocolos notariales: leg. 1.892, año 1799, s. f.

⁵⁰ Se convirtió en habitual lo ocurrido al paquebote nombrado «Nuestra Señora del Rosario» que, en su viaje de registro de Cádiz a La Habana, arribó al puerto de Santa Cruz el 5-04-1777 «para componerse y cojer el agua que descubrió durante su viage». AHPST. Protocolos notariales: leg. 1.419, año 1777, f. 18 v.

⁵¹ Como consecuencia del temporal ocurrido en Santa Cruz los días 15 y 16-12-1779 vararon «cinco embarcaciones», entre ellas la polacra «La Purísima Concepción» y la goleta «La Victoriosa». El 10-12-1781 varó una goleta americana «La Estrella Nocturna» por un temporal y, aunque quedó inútil para navegar, se reedificó y destinó al comercio entre Tenerife y Lanzarote. Idem, legs. 1.293 y 1.294, años 1779 y 1781, s.f.

⁵² En opinión de don Juan Núñez Loisel (1-06-1775), vecino de La Laguna y rematador del navío nombrado «La Perla», el puerto de Santa Cruz de Tenerife no era muy a propósito «por lo peligroso del surgidero de este puerto de Santa Cruz, lo costoso que le es la manutención de dicho nauío en él y ahorro de gastos, menores riesgos y proporción para la carena que se le seguirá en el de Naos de la isla de Lanzarote, que es de reconocida seguridad, por cuyos motibos se acostumbra poner en él las embarcaciones de esta carena de Indias, ynterin no están en disposición de haser viaje». En octubre de 1778 también está surta

res condiciones para la espera o invernada. De forma excepcional, alguna composición debió hacerse en la misma costa de África, donde se realizaba la pesca⁵⁴.

Las pérdidas debidas a los naufragios y a las continuas guerras y actividad del corso afectaron tanto a los barcos destinados al tráfico insular y a la pesca⁵⁵ como los destinados a la Carrera de Indias. Con respecto a los primeros sabemos que en 1742 los corsarios ingleses trataron de sacar del Confital (Gran Canaria) la goleta del tráfico de las islas de Sebastián de Ortega⁵⁶, pero fue en la segunda mitad del XVIII cuando las guerras con Inglaterra causaron mayores estragos⁵⁷. Sobre las pérdidas de los destinados a la Carrera de Indias sabemos que el Constante, que hizo su primer viaje con registro desde La Palma a la Guaira en 1740, «a su retorno fue apresado por los ingleses»; el navío «El Canario», construido en Gran Canaria, fue echado al través en el transcurso de su último viaje realizado a La Habana y su sustituto, el nuevo «Canario», fue atacado por los corsarios ingleses en la bahía de Gando⁵⁸; la corbeta reutilizada realizó en 1744 su primer viaje con registro desde Gran Canaria al puerto de La Habana y no regresó porque se destrozó en un encuentro que tuvo con un navío francés «yendo en compañía del puerto del Guarico al de La Habana»; y, por último, el navío «El Famoso», que partió en 11 de abril de 1761 desde Santa Cruz de Tenerife para la Guaira «en el primer viaje que hizo a la América», no regresó porque en su viaje de retorno también fue apresado por los ingleses⁵⁹.

en el puerto de Naos, «a donde pasó para invernar», la fragata «Sagrado Corazón de Jesús y Santa Ana, alias la Natural»; en abril de 1782 lo está el paquebote español «San Juan Nepomuceno, alias la Unión», para «carearlo y repararlo de las averías que resibió por los malos tiempos que experimentó durante la navegación en el viage que hizo del puerto de La Havana con destino para el de Cádiz»; en febrero de 1786 el bergantín «El Marte» va ser llevado desde Santa Cruz a Lanzarote para carearlo. *Idem*, legs. 1.292, 1.293, 1.294, 1.295, años 1778 y 1782, fs. 278 v., 300, 76 v., s.f.

⁵³ Aquí se hizo la carena durante tres meses (24-07-al 24-10-1741) al navío «El Canario» por un importe de 1.552.488 maravedís. Mientras se realizaba la carena una corbeta inglesa intentó capturarlo.

⁵⁴ Sucedió con el bergantín «El Rosario» al que se rompieron (1785) los palos de las velas, los que fueron llevados desde G. Canaria en otro barco a Berbería para su composición. AHPLP. Audiencia: I-515, año 1786.

⁵⁵ El 26-03-1759 declara Jacob Gil, vecino de Las Palmas, haber comprado (22.000 rs.) una balandra del tráfico de la costa, la que «se nos perdió en el puerto de Gando». A.H.P.L.P. Protocolos notariales: leg. 1.604, año 1759, f. 78 r.

⁵⁶ En 1734, con los 6.302 pesos que quedaron de los pertrechos, bajados los costes del último viaje, se «plantificó y fabricó un navío» nuevo, de mayores dimensiones, con el que efectuó el regreso a las islas.

⁵⁷ En la de 1761-63 fue apresado el bergantín de pesquería «Nuestra Señora del Rosario y Santo Domingo, alias Colorado»; en la de 1779-1783 capturaron un barco palmero en su travesía desde G. Canaria a Tenerife (1780) y atacaron una goleta que iba de Tenerife a Lanzarote (1781); y en la declarada en 1796 se desbordaron los apresamientos pues en 1797, por espacio de más de tres meses, dos corsarios ingleses capturaron cinco barcos de pesca. Aunque en el ministerio británico no fue bien recibida la noticia de estas capturas por ser «presas infelices», la presión de los corsarios ingleses sobre la flota canaria no aflojó porque a fines de 1797 dos barcos de pesca vararon en la huida en las playas de Gáldar y uno de la «primera tierra» de Gáldar se hundió. ROMERO CEBALLOS, I., *op. cit.*, tomo I, fs. 69 v. y 80 v., y tomo II, f. 37 r.-38 r.

⁵⁸ AHN. Consejos, leg. 20.282, exp. 6, f. 21 r.

⁵⁹ *Idem*, leg. 20.280, exp. 4-5, fs. 24 v.-25 r.v. y 57 v.-58 r., 60 r.-v.

3. Fábrica y fabricantes

La fábrica de un barco comienza desde el momento que el fabricante concibe el proyecto, entendiéndose por tal la persona que lo manda fabricar a su costa y no el carpintero o calafate que lo hace. El ejemplo del bergantín «Santísimo Sacramento, alias el Correo Canario», fabricado en la isla de La Palma en los años de 1775-1776 nos permite establecer las siguientes fases en el proceso de construcción:

- a.- Solicitud de licencia al Cabildo de la isla para el corte de madera en los montes públicos o municipales.
- b.- Ajuste del corte y conducción de la madera hasta el astillero, incluida la quilla (de mocán), arboladura con taburetes y baos, madera de lancha, cepos de ancla, costón, etc.
- c.- Transporte de los pertrechos al astillero: jarcia, alquitrán, hierro, hilo de acarreto, aceite de linaza, etc., traídos desde Tenerife; y el aceite de pescado, brea, etc., adquiridos en La Palma.
- d.- Corte y preparación de la madera en el aserradero y picaderos al tiempo que se comenzaba a abrir la estopa, coser velas, meollar, trabajar la jarcia, aparejar, etc.
- e.- Realización de otras tareas como abrir el hoyo para ajustar el timón y empernar la sobrequilla, poner los morones y hacer la pared para dar fuego al barco, traer brusca para dicho fuego, etc.
- f.- Botadura al agua después de dar fuego a las maderas, pintado el barco, puesto el nombre, las banderas y gallardetes y hecha la bendición.

Estas tareas no siempre se recogen en los contratos de trabajo formalizados entre el fabricante y el carpintero de ribera. La información disponible nos permite distinguir entre dos tipos de contratos o de obras:

- 1.- Las de ajuste. El carpintero ajustaba la totalidad o parte de la fábrica por un precio determinado, corriendo a su cargo todos los gastos de la obra, corte y transporte de madera, fábrica de la lancha y demás pertrechos, poner y pagar los «fragueros» que labren con hacha la madera gruesa y los calafates que den estopa y brea y, en definitiva, todo aquello que fuese necesario hasta dejar el barco «estanco y marinero» para botarlo al agua⁶⁰. Un barco de pesca o de las islas entre 52 y 58 palmos de quilla así ajustado podía estar terminado en 7 y 11 meses.
- 2.- Las de jornal. El trabajo se hacía por administración del fabricante o dueño del barco. Están vinculadas a la renovación o «fábrica de nuevo», obligándose el carpintero con el dueño del barco a trabajar por un salario y a no ocuparse sin previo acuerdo en otro barco hasta la terminación de la obra.

⁶⁰ En ellos se recogen otros aspectos como las medidas de la quilla, lugar de fábrica, valor y forma de pago, etc.

Como quiera que los contratos conocidos no concretan todas las fases del proceso de construcción resulta del todo imposible determinar el costo de la fábrica de un barco. Los gastos realizados en el bergantín «Santísimo Sacramento, alias el Correo Canario», fabricado en la isla de La Palma en los años de 1775-1776 ascendieron a 1.583.440 mrs. pues no sólo se incluyen los costos de madera, pertrechos y trabajo de los carpinteros o calafates sino también otros de diversa naturaleza que van desde la licencia de corte de madera y alimentación de los operarios hasta la bendición del barco. La documentación notarial no suele incluir la mayor parte de estos gastos sino únicamente el trabajo del carpintero de ribera y, de forma circunstancial, el valor de los aparejos, la lancha, el corte de la madera u otros gastos. Los valores escriturados en 1761 para el bergantín de 51 palmos de quilla que Andrés Negrín contrató con el maestro Agustín Farías y los dos que fabricó el maestro Juan de la Torre sólo ascienden a 87.000⁶¹ y 369.600 mrs., respectivamente, en tanto que el de 55 palmos, lancha y arboladura, que Salvador Rodríguez contrató en 1773 con Francisco Domínguez y otros dos oficiales, ascendió a 52.800 mrs.⁶² porque sólo incluyen los gastos de corte de la madera y trabajo de carpintería.

El proceso constructivo realizado en Canarias durante el siglo XVIII se debió en exclusiva a la iniciativa privada⁶³, ya sea de forma individual o asociada con dos o tres personas para compartir gastos y riesgos. La condición socio-profesional del fabricante difiere en función del destino que tiene el barco. En los destinados a la pesca, los capitales provienen del mundo de los comerciantes, cosecheros y hacendados, clérigos, profesionales liberales (abogados, procuradores), pero, sobre todo, de los comúnmente llamados mareantes. La casuística es diferente y, aunque la inversión no siempre se hace a partes iguales, acaba resultando determinante porque en el fabricante-propietario de un barco de pesca queda reservado el «fornecimiento» o derecho de abastecer al barco de todo lo necesario en cada zafra a cambio de varias soldadas de las que gana el casco. En los destinados al tráfico insular, la construcción al igual que la propiedad casi siempre es obra de una sola persona, en su mayoría comerciantes, artesanos o hacendados avecindados en las ciudades capitalinas. Finalmente, la fábrica de los destinados al tráfico peninsular tienen un carácter más individual y sus fabricantes son mayoritariamente comerciantes avecindados en dichas ciudades y bastante interesados en la participación en el comercio de América después de la desaparición de los navíos especializados tras el decreto de Libre Comercio de 1778. Esta tendencia de los comerciantes a hacerse con la propiedad de su propio medio de transporte se había iniciado desde mediados del siglo XVIII. Lo mismo podemos decir respecto de los destinados al comercio con América: si en la primera mitad del siglo los inversores son comerciantes, cosecheros y propietarios, a fines de la centuria se ha convertido en una actividad y negocio exclusivo de los comerciantes.

⁶¹ AHPLP. Protocolos notariales: leg. 1.551, año 1761, s. f.

⁶² El fabricante debía mantener a los carpinteros en el astillero con todo lo necesario, además de llevarles y traerles al comienzo y final de la obra. Idem, leg. 1.774, año 1773, s. f.

⁶³ Únicamente el proyecto de pesca en la costa de África ejecutado por el comerciante de Santa Cruz don Bartolomé Montañés mediante la construcción en 1774 de unos almacenes en dicha ciudad y seis barcos en La Palma, y el de pesca de la ballena en las calmas de Arguineguín (Gran Canaria), recibieron un cierto respaldo estatal.

4. A modo de conclusión

Aunque la escasez de recursos madereros constituyó un grave inconveniente, la industria naval canaria experimentó un notable impulso durante el siglo XVIII por contar con un «gremio» de carpinteros de ribera muy hábiles y suficientes para cubrir medianamente las necesidades de la flota canaria. De sus manos y astilleros salieron el largo centenar de barcos destinados a la pesca en la costa de África y al tráfico entre las islas y un número menor, pero significativo por ser de mayores dimensiones, para el tráfico peninsular y el comercio americano. Los riesgos del mar y el corso sometieron a la flota canaria a una constante renovación, llegando a convertirse en el principal aliado que encontraron los carpinteros de ribera para el sostenimiento de su actividad.