

Históricas Digital

Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw

“La multifuncionalidad de la flota colonial de Cataluña (1740-1778)”

p. 257-274

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



TERCERA PARTE
INTENTOS Y ALCANCES DE LAS REFORMAS
EN EL ÁMBITO COLONIAL
PENÍNSULA IBÉRICA, NUEVA ESPAÑA Y FILIPINAS



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



LA MULTIFUNCIONALIDAD DE LA FLOTA COLONIAL DE CATALUÑA

(1740-1778)

MARINA ALFONSO

Universidad Nacional de Educación a Distancia

CARLOS MARTÍNEZ SHAW

Real Academia de la Historia

Para explicar el sentido de nuestra contribución hay que dejar zanjada una cansina cuestión que, pese a todas las evidencias científicas, se resiste a salir de la controversia de las ideas. Se trata del mito nacionalista de la exclusión catalana del comercio con América. Si nos remitimos, para la incidencia de esta leyenda en la historiografía a un artículo de Josep María Delgado, que desde 1980 no ha perdido un ápice de actualidad, nos limitaremos a señalar las repetidas veces en que nosotros mismos hemos insistido en la cuestión que, además, ha sido abordada de forma más que satisfactoria por otros historiadores e historiadores del derecho.¹

El sentido de la leyenda fue así definido por José María Delgado:

¹ Josep María Delgado Ribas, “América y el comercio de Indias en la historiografía catalana (1892-1978)”, *Boletín Americanista*, Revistes Científiques de la Universitat de Barcelona, Barcelona, n. 28, 1978, p. 179-187; Carlos Martínez Shaw, “Catalunya i el comerç amb Amèrica: final d’una llegenda”, *L’Avenç*, L’Avenç, S. L., Barcelona, n. 15, 1979, p. 19-23; Carlos Martínez Shaw, “Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate”, *Boletín Americanista*, Revistes Científiques de la Universitat de Barcelona, Barcelona, n. 30, 1980, p. 223-236; Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, Crítica, 1981; Carlos Martínez Shaw, “El mito que no cesa. La doble exclusión de la Corona de Aragón”, en *El Tratado de Tordesillas y su época*, t. II, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1995, p. 849-862; “L’exclusió catalana d’Amèrica. Punt i final?”, *L’Avenç*, L’Avenç, S. L., Barcelona, n. 150, 1991, p. 34-38; Antonio Rumeu de Armas, “Colón en Barcelona”, *Anuario de Estudios Americanos*, t. I, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1944, p. 431-524; Romà Pinya Homs, *La debatuda exclusió catalano-aragonesa de la conquesta d’Amèrica*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1990.

Catalunya tuvo un papel de primera línea en el Descubrimiento ya mediante la participación de catalanes supuestos (Colón, Juan Caboto) o ciertos (padre Boil), ya mediante su apoyo financiero (Luis de Santángel). A pesar de este protagonismo, el país quedaría marginado de los beneficios extraídos del Nuevo Mundo. La decadencia económica y el escaso protagonismo de Catalunya en la historia peninsular de los siglos XV y XVI sería una consecuencia de esta marginación totalmente injusta.²

El único apoyo documental a esta interpretación de los hechos es el famoso testamento de Isabel la Católica, una de cuyas cláusulas, citada por todos los autores que se han ocupado del tema, deja clara la voluntad de la reina de reservar las tierras recién descubiertas para beneficio exclusivo de los castellanos.³ Ahora bien, este testamento, que es un documento privado, nunca entró a formar parte de ningún cuerpo de ley, sino que quedó como papel mojado desde el mismo día de su publicación. Por el contrario, tenemos numerosos textos legales que confirman la inclusión de los catalanes en la empresa americana. Citemos una (entre varias) de las disposiciones más significativas firmadas por Felipe II:

[Se declara] por extranjeros de los Reinos de las Indias y de sus costas, puertos e islas adyacentes para no poder estar ni residir en ellas a los que no fueren naturales de estos nuestros reinos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra y de las islas de Mallorca y Menorca por ser de la Corona de Aragón.⁴

A este irrefutable argumento legal, se suman los hechos bien documentados de la continuada presencia de los catalanes en los barcos de la Carrera de Indias como pasajeros, como tripulantes o como sobrecargos de sus propias mercancías. Así sabemos de la temprana travesía del comerciante Gabriel Forn, “mercader tratante” de Uldecona, quien se embarca con destino a América en 1510, y también que, entre 1509 y 1534, fueron 38 los catalanes que atravesaron el Atlántico en dirección al Nuevo Mundo.⁵

² Delgado, “América y el comercio...”, p. 181.

³ “Testamento de Isabel la Católica”. Medina del Campo, 12-10-1504. Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), PTR, legajo 30, 2.

⁴ Estas disposiciones se encuentran en las Reales Cédulas del 1 de abril de 1564, 1 de noviembre de 1591 y 3 de enero de 1596, esta última recogida en la *Recopilación de las Leyes de Indias*, libro IX, título XXVII, ley XXVIII.

⁵ Estos datos pueden consultarse especialmente en Ciriaco Pérez Bustamante, “Las regiones españolas y la población de América (1509-1534)”, *Revista de Indias*, Consejo Supe-



Los barcos catalanes figuraron asiduamente en la Carrera de Indias desde 1510 hasta 1560, cuando una nueva legislación (esencialmente el llamado Proyecto de Flotas y Galeones, de 1561) se convirtió en un obstáculo casi insalvable para una marina y un comercio de modestas proporciones que no tenían cabida en el nuevo sistema que sólo contemplaba el tráfico a bordo de enormes barcos que debían navegar en extensas formaciones de varias unidades convoyadas por buques de guerra. A causa del Proyecto de Flotas y Galeones, los catalanes se autoexcluyeron de la Carrera de Indias, de modo que los barcos y las mercancías de Cataluña, salvo algunas contadas excepciones, especialmente en las décadas de los sesenta y los setenta, abandonaron esta ruta durante un siglo y medio hasta que otra medida legislativa —la autorización de los registros sueltos propiciada por la guerra del asiento (o de la “Oreja de Jenkins”), entre 1739 y 1740, y por la primera parte de la guerra de Sucesión de Austria (o de la Pragmática Sanción, entre 1740 y 1748) — favoreció el retorno de la marina catalana, esta vez ya de forma definitiva y creciente.

La historia de esta nueva y decisiva etapa ha sido abordada por diversos autores, como Carlos Martínez Shaw, Josep María Delgado, José María Oliva Melgar y Marina Alfonso Mola. Sin embargo, la necesidad de unificar todos los datos aportados por estos diversos historiadores ha hecho aflorar recientemente el proyecto de recomponer la totalidad de la marina catalana de Indias, entre el año inicial de 1510, hasta la derogación del sistema del Libre Comercio, en 1828. Y dentro de esta propuesta, se han podido añadir, por un lado, la documentación inédita aportada por Eloy Martín Corrales a partir de los registros de la sección de *Contratación* del Archivo General de Indias (en adelante, AGI) (entre 1740 y 1780, ambos inclusive) y, por otro, la documentación también inédita de las Escribanías de Marina depositadas en el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (en adelante, AHPB) —para los años 1756-1778, ambos inclusive—, consultada también en estos últimos meses.⁶

rrior de Investigaciones Científicas, Sevilla, n. 6, 1941, p. 81-120; Enrique Otte, “Los comienzos del comercio catalán con América”, en *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, t. II, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1967, p. 459-480; Carlos Martínez Shaw, “Sobre el comerç català amb Amèrica al segle XVI”, en *Segones Jornades d' Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1987, p. 33-39.

⁶ Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (en adelante, AHPB). *Escribanías de Marina*. Sobre esta institución y el fondo documental generado, Lluïsa Cases i Loscos: “L’Escribanía de Marina de Barcelona (1751-1876). Les institucions i els fons documentals”, *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, Colegio Notarial de Barcelona, Barcelona, n. 33, 2015, p. 273-333. El primer escribano de Marina fue Vicenç Simon i Gibert, “per

Estas fuentes, ahora incorporadas, han permitido, por una parte, completar el catálogo de las naves (sin tentaciones homéricas) de la flota catalana de Indias (que se expondrá en un próximo libro) y, por otra, identificar otras funciones de la marina catalana al margen de las estrictamente comerciales, las únicas prácticamente abordadas hasta ahora. De ahí que hayamos emprendido el estudio de estas funciones desempeñadas entre 1740, fecha del primer registro suelto catalán de la nueva época, y 1778, año inaugural del Libre Comercio decretado el 12 de octubre y puesto en funcionamiento efectivo desde el principio del año siguiente.

Ese nuevo periodo de la actividad de la marina catalana puede dividirse, desde el punto de vista comercial, en varias etapas: los registros promovidos por la gran burguesía de negocios de Barcelona (1745-1753), las expediciones de la Real Compañía de Barcelona (1756-1785), los registros amparados por el Decreto de Comercio Libre de Barlovento y sus prolongaciones (desde 1765, en adelante) y las expediciones realizadas bajo el decreto de Libre Comercio de 12 de octubre de 1778 (que quedan fuera del marco cronológico del presente trabajo).⁷

Las primeras expediciones tuvieron su origen en las disposiciones de Felipe V destinadas a paliar los negativos efectos de la guerra naval contra Inglaterra. De este modo, se autorizó que los barcos, aparejados en diversos puertos españoles, salieran rumbo a diversos puertos americanos sin necesidad de incorporarse a ninguna flota, puesto que estas quedaron anuladas a partir de 1739 y no serían restauradas hasta 1754, en el caso de Veracruz, y nunca, en el caso de las restantes plazas. Eso permitió la salida desde Barcelona de los pinques *Nuestra Señora de Montserrat* y *San José* (1745), *San Francisco de Paula* (1746) y *Nuestra Señora del Pilar* (1752) y de la fragata *Nuestra Señora de Montserrat* y *San Antonio* (llamada *La Perla de Cataluña*) en dos ocasiones (1749 y 1753). Posteriormente, esta línea comercial se encauzó a través de otra fórmula, la de la

autoritat reial notari públic de Barcelona” (1751-1774). Después, la escribanía pasó a cargo de Cosme Raurés. Sobre los fondos que nos interesan aquí (1756-1778), hay que hacer constar que tienen graves déficits de conservación, que afectan al Manual 3 (1755-1757), al Manual 4 (1758-1760); al Manual 5 (1761-1764, prácticamente ilegible) y al Manual 7 (1769-1770). El estado de los restantes manuales permite una lectura completa de sus datos.

⁷ José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América, La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1987, p. 184-185 y José María Oliva Melgar, “Reflexiones en torno al Comercio Libre de Barlovento. El caso catalán”, en *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*, coordinación de Antonio-Miguel Bernal Rodríguez, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987, p. 71-94.

citada Real Compañía de Barcelona, una compañía privilegiada, que no fue un mero “episodio” como la calificara el maestro Pierre Vilar, sino la auténtica continuadora de las iniciativas de la gran burguesía comercial de la capital del Principado, hasta el punto de que la nueva sociedad heredó, incluso, los barcos en activo que habían participado en las anteriores empresas, aunque vio reducido su campo de acción (recordemos que Veracruz se había reintegrado al sistema de flotas) a las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita, aunque luego se alargaría hasta incluir la provincia de Honduras, para el comercio del añil, y el puerto de Cumaná, para el comercio del cacao (1761), renglones que le permitirían mantenerse en activo hasta que los decretos de 1765 y 1778 la condenaran a una lenta pero insoslayable decadencia. Finalmente, Barcelona quedaría incluida entre las plazas autorizadas a realizar el llamado Comercio Libre de Barlovento, donde se incluían los destinos de Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita, Cuba y Trinidad, a los que se fueron añadiendo Luisiana (1768), Campeche y Yucatán (1770), las islas Canarias (1772), Santa Marta y Riohacha (1776) y, tras la aprobación del decreto de Libre Comercio de febrero de 1778 (no confundir con el de 12 de octubre del mismo año), las provincias del Río de la Plata y, en el Pacífico, las de Perú y Chile.⁸

Como recapitulación puede afirmarse que la marina catalana aprovechó todas las oportunidades brindadas por las sucesivas medidas de flexibilización y liberalización del comercio ultramarino dictadas durante los reinados que van de Felipe V a Carlos III, según se puede comprobar en la bibliografía ya citada y, próximamente, en el catálogo completo en preparación.

Pues bien, durante los años objeto de este estudio (1740-1778), la marina colonial catalana realizó dos tipos de operaciones comerciales. La primera incluye el embarque en sus bodegas de las remesas de productos estrictamente catalanes, o por cuenta y riesgo de mercaderes catalanes. La segunda se refiere a la suscripción de contratos de flete para transportar mercancías de diversa procedencia, pero por cuenta de cargadores de fuera de Cataluña (especialmente

⁸ Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1988; Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios*, Sevilla, Algaída, 1992; Marina Alfonso Mola, “La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica”, en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*, San Fernando, Editorial UCA, 1998, p. 13-49; Marina Alfonso Mola, “El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Ministerio de Defensa, Madrid, v. 41, 2002, p. 105-129.

radicados en Cádiz). Y finalmente, hubo expediciones mixtas, en que las bodegas se llenaron de productos de Cataluña y de fuera de Cataluña que viajaron por cuenta y riesgo de catalanes, y no catalanes. Ésta fue la principal función desempeñada, aunque, por obvia y bien sabida, no será necesario que nos detengamos en este particular. Nuestro interés inmediato es señalar las restantes funciones, mucho menos conocidas y cuyo análisis da un nuevo sesgo al conjunto de la actividad marítima catalana en el siglo XVIII.⁹

La primera de estas actuaciones de los barcos catalanes fue la de servir de avisos, es decir, la de transportar correspondencia (tanto privada y mercantil como oficial) entre ambas orillas del Atlántico. El primer caso conocido, y que citamos por excepción, pues se produce en 1696, es el de la tartana *Santa Ana y San Antonio*, del patrón barcelonés Espíritu (o Esperit) Conde, que parte como aviso para llevar correspondencia mercantil con destino a Santo Domingo y Veracruz fletada por la Universidad de Cargadores a Indias.¹⁰

Más tarde, aparecerán documentados otros casos similares, ya dentro de los límites cronológicos de nuestro trabajo, como es el caso del *Nuestra Señora del Pilar y del Rosario*, barco de la Real Compañía, que en 1761 llevó, junto a las mercancías propias del comercio con Santo Domingo y Puerto Rico, “pliegos del Rey”, pero sobre todo, como ocurre en 1762 con la saetía *Santo Cristo del Calvario* (patrón Josep Carbó), que navega explícitamente como “aviso” y que vuelve con carga de retorno a Cádiz. Del mismo modo, al año siguiente de 1763, la saetía *Nuestra Señora de la Merced y Santa María del Socorro* (patrón Miquel Vinyals) también viaja como “aviso” fletada por la Real Hacienda a Cartagena de Indias, aunque naufragaría a su regreso frente a las costas de Cuba.¹¹

Esta utilización expresa de los barcos catalanes como navíos de aviso sólo aparecerá a partir de ahora de forma esporádica en nues-

⁹ No nos detenemos en la tipología de los barcos catalanes, que ya viene especificada en la bibliografía señalada. Solamente diremos que los tres tipos de embarcaciones más utilizados son la saetía (barco de vela latina de tres palos usado tradicionalmente en el tráfico mediterráneo, que puede ser incluso un genérico para los barcos de medianas proporciones utilizados en el comercio de cabotaje pero también los más típicos de los que hicieron la Carrera de Indias, de modo que prácticamente decir *saetía* equivale a decir *barco catalán*), el pinque (barco de tres palos y velas latinas en el palo mayor y en el trinquete, y velas cuadradas en el palo de mesana, caracterizado por su amplia manga que permitía una mayor capacidad de bodega), y la fragata, la mayor de estas embarcaciones, utilizada en la navegación atlántica como buque de comercio y como buque de guerra, de menos envergadura pero más veloz que el navío de línea, en nuestro contexto menos presente que las embarcaciones anteriores.

¹⁰ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera...*, p. 142.

¹¹ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Contratación*, legajos 1457, 2565 y 1659.

tra documentación, como en el caso de la fragata *San Esteban y Nuestra Señora del Socorro* (patrón Miquel Vinyals), que en 1765 llevó para Puerto Rico y Santo Domingo “pliegos del Rey”, o de la fragata *La Purísima Concepción y San José “La Diligencia”* (patrón Sebastià Mayor), que incluye “pliegos del real Servicio” en su cargamento destinado a Cartagena de Indias en 1769. Y se podrían citar otros varios ejemplos en el mismo sentido.¹²

Este hecho, sin duda, hay que ponerlo en relación con la creación, en 1764, de los Correos Marítimos radicados en el puerto de La Coruña que, aunque se dirigieron con mayor frecuencia al Río de la Plata, también atendieron muchos otros puertos de Barlovento, Tierra Firme y Nueva España. Sin embargo, como acabamos de ver, la creación de los Correos Marítimos no obstó para que otras naves siguieran llevando correspondencia oficial en las siguientes décadas.¹³

Dejando al margen la corta etapa en que una de las funciones principales de los barcos fletados por la Real Hacienda fue la de actuar como avisos, llevando correspondencia a América, la flota catalana, en paralelo con su actividad estrictamente mercantil, sirvió asiduamente a la Corona, durante las décadas de los sesenta y los setenta, esencialmente encargándose del transporte a América de suministros de diversa índole, sobre todo, militares.

En 1762, encontramos a la saetía *Nuestra Señora de la Merced y San Vicente* (patrón Joan Escardó), navegando con pertrechos para América (La Habana) por cuenta de la Real Hacienda, aunque fue apresada por los ingleses y conducida a Gibraltar.¹⁴

En 1764, las saetías *San José* —patrón J. Pont o, quizás, Joan Pau Font— y *San Juan Bautista* (patrón Joan Baralt) se enrolaron

¹² AGI, *Contratación*, legajos 1457 y 1631.

¹³ Sobre los Correos Marítimos, pueden consultarse algunos trabajos interesantes. Cf. Manoel Lelo Bellotto, *Correio marítimo hispano-americano. A Carreira de Buenos Aires, 1767-1779*, Assis, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1971; Francisco Garay Unibasó, *Correos Marítimos españoles*, 2 v., Bilbao, El Mensajero, 1987; Celia Parceró Torre, “La creación de los correos marítimos en el contexto de las reformas borbónicas en Cuba”, *IX Congreso Internacional de Historia de América*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 2002, t. 1, n. 9, p. 365-372; José Manuel López Bernal, *El correo marítimo colonial (1764-1824). Rutas y tarifas postales (1764-1824)*, Madrid, Real Academia Hispánica de Filatelia, 2011; y Rocío Moreno Cabanillas, “El primer paquebote a las Indias (1764). El *Cortés*, precursor de un nuevo sistema postal ultramarino”, *Revista de Historia Naval*, Ministerio de Defensa, Madrid, n. 126, 2014, p. 75-89. Sin embargo, los estudios más completos son los de José María García-Hevia, “Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)”, *Ius fugit*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, n. 7, 1998, p. 197-266; y Rocío Moreno Cabanillas, *Comunicación e Imperio. Proyectos y reformas del Correo en Cartagena de Indias (1707-1777)*, Madrid, Sílex, 2022.

¹⁴ AGI, *Contratación*, legajo 1471B.

en la expedición mandada por el marqués de Casinas y compuesta por nueve barcos cargados con tropas con destino a Veracruz, de donde regresaron a Cádiz.¹⁵

Normalizadas ya completamente estas prácticas, los ejemplos se multiplican. Así, en 1766, la saetía *San Narciso* (patrón Joan Escardó) viajó a Cartagena de Indias con un cargamento de pólvora, como parte de un convoy al mando del brigadier Francisco Banzas, mientras anotamos el mismo año la salida —fletados por la Real Hacienda— de otros dos barcos, el paquebote *El Americano* (patrón Josep Carbó) y la saetía *San José* (patrón Joan Pau Font), ambos con rumbo a la capital cubana, aunque haciendo uso del reglamento de Libre Comercio de Barlovento.¹⁶

A partir de ese mismo año, superada la crisis originada por la ocupación de La Habana por los ingleses, las expediciones oficiales se dedicaron de modo especial al restablecimiento de la maltrecha ciudad cubana y al fortalecimiento de los puertos del Caribe. Así, en 1768, el viaje de la saetía *El Sagrado Nacimiento* (patrón Fèlix Misser) tuvo como objeto transportar un piquete de fusileros de montaña y un cargamento de 10 000 ladrillos para las nuevas fortificaciones de La Habana. En 1769, la fragata (catalana, se especifica, aunque la verdad no hacía falta la precisión) *Nuestra Señora de Montserrat* (maestre Gabriel de Sistares) se incorporó a la expedición mandada por Andrés Cierzo y compuesta por once barcos con destino a Cartagena de Indias, llevando tropas de Marina, vestuario militar, armas y municiones (400 espoletas, 9 000 balas, 8 morteros y 800 bombas). Y el mismo año, la saetía *San Vicente Ferrer* (patrón Josep Ros) viajó a La Habana, pero con el encargo de desembarcar a dos oficiales y veinte soldados en la isla de Santo Domingo.¹⁷

De estos desempeños no se libraron ni los propios barcos de la Compañía de Barcelona. Así, el paquebote (antes pinque) *Nuestra Señora del Pilar* (patrón Miquel Xiquès), uno de los supervivientes de las expediciones de mediados de siglo que habían sido incorporados a la compañía privilegiada, fue fletado en 1768 en La Coruña (donde se hallaba para vender un cargamento de vino) para condu-

¹⁵ AGI, *Contratación*, legajos 2908 y 1567. También en José María Oliva Melgar, “La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII”, *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna*, t. IV, Córdoba, Junta de Andalucía, 1978, p. 113-131. Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas, mandó este convoy de particulares fletados por la Real Armada, que salió de Cádiz en 1764 rumbo a Veracruz para transportar el ejército de don Juan de Villalba.

¹⁶ AGI, *Contratación*, legajos 2909, 2902 y 2917.

¹⁷ AGI, *Contratación*, legajos 2906, 2907 y 2917.

cir tropas y pertrechos con destino a La Habana, de donde pasaría a Nueva Orleans, antes de volver a Cádiz vía La Habana. Cuando se disponía a regresar a Barcelona, fue fletado de nuevo para transportar más tropas a América. Por último, a su retorno a Cádiz fue fletado de nuevo para realizar otro transporte militar con destino a La Habana, lo que significa que estuvo al servicio de las necesidades bélicas de la Monarquía entre 1768 y 1771.¹⁸

En 1770, la documentación indica la existencia de varias “expediciones reservadas con destino secreto” (probablemente destinadas a las islas Malvinas). Entre ellas, figuran tres embarcaciones catalanas: las saetías *La Purísima Concepción* (patrón Bartomeu Mont), *San Francisco de Paula* (patrón Josep Mayol) y *Virgen de la Misericordia* (patrón Joan Vilardebó), todas ellas cargadas genéricamente con “pertrechos”. En esta empresa estuvo también implicado otro de los barcos de la Real Compañía de Barcelona, la fragata *San Francisco de Paula y Santa Eulalia* (a) *El Neptuno*, que fue embargada en el mes de abril para servir literalmente como nave de transporte en la expedición enviada por Francisco de Paula Bucarelli a las islas Malvinas, lo que la obligó a permanecer durante tres años en aquellas aguas antes de reintegrarse a sus actividades mercantiles.¹⁹

El mismo año de 1770 se formó la flota mandada por Juan Lombardón con destino a Cartagena de Indias, con un total de trece naves, de las cuales al menos cinco pertenecen a la marina catalana: *Nuestra Señora del Carmen* (patrón Gerard Vidal), *San Jaime* (patrón Jaume Gual i Catà), *San Juan Bautista* (patrón Joan Baptista Clausell), *San Miguel* (patrón Josep Pasí) y otra *San Jaime* (patrón Francesc Milans). La primera llevaba parte del batallón de Saboya y su vestuario; la segunda, otra parte del batallón de Saboya, más tropas, pertrechos y pólvora; la tercera y la cuarta, tropas (sin especificar), pertrechos y pólvora, y la última, sólo pólvora. Y, finalmente, también intervino en la empresa una sexta nave catalana, esta vez de la Real Compañía, aunque no de las de su propiedad, sino de las contratadas a flete por la sociedad, la saetía *Nuestra Señora de la Merced*

¹⁸ José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América, La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1987, p. 184-185.

¹⁹ AGI, *Contratación*, legajo 2913; y Oliva Melgar, “Reflexiones en torno...”, p. 196. En 1769, Francisco de Paula Bucarelli, gobernador de Buenos Aires (1766-1770), mandó desalojar de enemigos la isla de Trinidad en las Malvinas, mediante el envío de una escuadra al mando del capitán de navío Juan Ignacio Madariaga, que conseguirá la rendición de los ingleses el 10 de junio de 1770.

(patrón Sebastià Carsí) que, dedicada al tráfico regido por el Comercio Libre de Barlovento, fue asimismo enrolada en Cádiz, junto a las otras cinco, rumbo al puerto caribeño.²⁰

En 1771, encontramos la expedición al mando de Salvador Vilaseca, compuesta por cuatro barcos (cuyos nombres, salvo el del paquebote *Nuestra Señora del Pilar*, cuyo patrón es el mismo jefe de la escuadra, no constan en la documentación) destinados a La Habana por cuenta de la Real Hacienda para transportar armas y “municiones de guerra”.²¹

Y el mismo año, zarpa, con el mismo destino e igualmente al servicio de la Real Hacienda, otro convoy al mando del capitán de navío Ignacio Mendizábal, compuesto por tres naves, todas ellas catalanas: son las saetías *Ecce Homo* (patrón Josep Nonell), *San Narciso* (patrón Pere Escardó) y *Santa Rosalía* (patrón Pere Gatell).²²

En 1774, otras tres naves catalanas salieron con destino a Buenos Aires formando una expedición al mando del alférez de navío Fernando Angulo: se trata, esta vez, de las saetías *San Francisco de Asís* (patrón Joan Vilaseca), *San José* (patrón Bartomeu Rabassa) y *Virgen de la Misericordia* (patrón Bonaventura Clausell) (véase cuadro 1).²³

Las siguientes expediciones con participación catalana tienen diferentes destinos. En 1776 —entre finales de julio y el 4 de septiembre—, zarpó un total de diecisiete naves catalanas cargadas con “tropas y efectos” con destino genérico a la “América Septentrional”.²⁴ Y, al año siguiente, zarpó la fragata *Nuestra Señora de los*

²⁰ AGI, *Contratación*, legajo 2909; y Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio...*, p. 200-202. Juan Manuel de Lombardón y Alua fue comandante del navío *Princesa*, que en 1768 dio escolta a los mercantes que trasladaron a los jesuitas expulsos de Cádiz a Málaga y, más tarde, a diversos lugares de Italia. Ascendido a capitán de navío en octubre de 1769, se le dio como nuevo destino el apostadero de Tierra Firme (lo que justifica su mando de la expedición mencionada). Murió en Cartagena de Indias poco después (noviembre de 1771).

²¹ AGI, *Contratación*, legajo 2907. Salvador Vilaseca completa la puesta a punto de su paquebote en Cádiz, lo que suscitó una advertencia oficial, ya que estos trabajos entraban en colisión con las atribuciones concedidas al Cuerpo de Ingenieros de Marina. Así, el 10 de enero de 1771, dentro del contencioso, se dio cuenta de que se había sabido extrajudicialmente que “se estaba dando fuego y betún al Paquebote Catalán nombrado Nuestra Señora del Pilar, su patrón Salvador Vilaseca, mediante a estar concluidas las obras de Maestranza que necesitaba para su habilitación”. Carlos Pérez Fernández-Turégano, “Las ordenanzas de 1770 y 1772 del Cuerpo de Ingenieros de Marina en el marco del enfrentamiento entre ‘la pluma y la espada’”, *Aequitas*, Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, Valladolid, n. 12, 2018, p. 13-48.

²² AGI, *Contratación*, legajos 2907 y 2912. La saetía de Pere Escardó está también registrada por Pierre Villar, *La Catalogne dans l’Espagne moderne*, t. III, París, Service d’édition et de vente des publications de l’éducation nationale (SEVPEN), 1982, p. 230-233.

²³ AGI, *Contratación*, legajo 2911.

²⁴ AHPB, *Escribanías de Marina*, Manual 10.



Cuadro 1
EXPEDICIÓN A LA AMÉRICA SEPTENTRIONAL CON “TROPAS Y EFECTOS”
VERANO DE 1776

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Lluís Baralt
Saetía	<i>San José</i>	Francesc Batllé
Saetía	<i>Santa Juliana</i>	Tomàs Famades
Bergantín	<i>Virgen de la Concepción y Santa Eulalia (a veces sólo Santa Eulalia)</i>	Marià Fontrodona
Saetía	<i>La Sagrada Familia</i>	Rafael Finet
Saetía	<i>San Francisco de Asís</i>	Josep Molet
Saetía	<i>San Francisco de Paula</i>	Josep Mayol
Saetía	<i>Ecce Homo</i>	Tomàs Pujals
Saetía	<i>Santa Eulalia</i>	Salvador Pujals sustituido por Jaume Pasqual, ambos de Arenys
Saetía	<i>Nuestra Señora de la Merced</i>	Joan Gualba
Saetía	<i>San José</i>	Joan Baptista Codina
Saetía	<i>Santo Cristo</i>	Tomàs Taxonera
Saetía	<i>San Pedro</i>	Pere Puig
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Joan Ràfols
Polacra	<i>Virgen de la Concepción</i>	Pere Martí Sentí, de Sant Feliu de Guíxols
Paquebote	<i>La Virgen del Pilar</i>	Antoni Tutsó
Saetía	<i>Nuestra Señora de la Merced y San Francisco de Paula</i>	Pere Escardó

FUENTE: Elaboración propia a partir de AHPB, *Escribanías de Marina*, Manual 10.

Dolores —patrón Jeroni Vinyals, quien se declara también propietario y maestro— transportando por cuenta de la Real Hacienda a Honduras las tropas del batallón de infantería de Guatemala.²⁵ Naturalmente, este movimiento de tropas está en relación con la implicación española en la guerra de las Trece Colonias, donde se unirá a Francia contra Inglaterra en defensa de la independencia de los Estados Unidos.

La saetía *Nuestra Señora de la Merced y San Francisco de Paula*, de reciente fábrica (“nuevamente construida”), había realizado una travesía entre Barcelona y La Habana durante los años 1777 y 1778. En esta misma fecha, volvió a cargar de nuevo para La Habana, de donde no regresaría hasta 1784, porque durante los años de la guerra de las Trece Colonias hubo de realizar diversos servicios por cuenta de la Real Hacienda en aguas americanas. Lo mismo le ocurrió a la saetía *Santo Cristo del Calvario* (patrón Fèlix Catà), que también partió (en su segundo viaje comercial) en 1778 con rumbo a La Habana, de donde no regresó a Barcelona hasta el 14 de julio de 1784 por idénticos motivos que en el caso anterior.²⁶

Sin embargo, el mayor concurso de tropas catalanas con ocasión de un conflicto bélico se dio con motivo del embarque de tropas y de material militar en la expedición organizada en 1776, comandada por el marqués de Casa Tilly y compuesta por más de un centenar de naves, con el objetivo de rescatar para la monarquía hispánica la colonia de Sacramento mediante la acción del ejército puesto a las órdenes de Pedro Cevallos.²⁷

De esa numerosa escuadra, al menos cuarenta y cuatro barcos procedieron de la marina catalana.²⁸ El listado completo de las unidades se integra en el cuadro 2.

²⁵ AGI, *Contratación*, legajo 2909.

²⁶ Conocemos estos datos gracias a la conservación de sus respectivos cuadernos de cuentas, estudiados por Vilar, *La Catalogne...*, t. III, p. 233-247 y p. 247-254, respectivamente.

²⁷ El marqués de Casa Tilly mandó en 1776 la escuadra que transportó al ejército de Pedro Cevallos para enfrentarse a Portugal en el Río de la Plata y rescatar la colonia de Sacramento. Se embarcaron 8 500 soldados de infantería y 600 dragones a caballo, con 97 barcos artillados de transporte y 19 navíos de guerra. El éxito alcanzado permitió la firma del tratado de San Ildefonso, que devolvía a España la plaza tanto tiempo en litigio.

²⁸ AGI, *Contratación*, legajo 1383B. La mayoría de estos barcos ya era veterana en este tipo de servicios. Así, en el transporte de tropas a América Septentrional de 1776, encontramos a las saetías *San Juan Bautista* (patrón Lluís Baralt), *Santa Juliana* (patrón Tomàs Farnadas), *Ecce Homo* (patrón Tomàs Pujals), *Santa Eulalia* (patrón Salvador Pujals), *Nuestra Señora de la Merced* (patrón Joan Gualba), *San José* (patrón Joan Baptista Codina), *Santo Cristo* (patrón Tomàs Taxonera) y *San Pedro* (patrón Pere Puig) y al bergantín *Virgen de la Concepción y Santa Eulalia* (patrón Marià Fontrodona).

Cuadro 2
EXPEDICIÓN COMANDADA POR EL MARQUÉS DE CASA TILLY
A LA AMÉRICA MERIDIONAL CON “TROPAS Y EFECTOS”, 1776

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>
Saetía	<i>Ecce Homo</i>	Tomàs Pujal
Saetía	<i>El Dulce Nombre de Jesús</i>	Francesc Serra
Saetía	<i>El Sagrado Nacimiento</i>	Francesc Misser
Saetía	<i>Jesús, María y José</i>	Rafael Finet
Saetía	<i>La Divina Pastora</i>	Ramón Llenya
Saetía	<i>La Misericordia</i>	Josep Muny
Saetía	<i>La Misericordia</i>	Salvador Cassanyes
Saetía	<i>La Pura y Limpia Concepción</i>	Narcís Pla
Saetía	<i>La Purísima Concepción</i>	Cristòfol Amat
Saetía	<i>La Purísima Concepción y San José</i>	Josep Galup
Saetía	<i>La Virgen de la Misericordia</i>	Jaume Vilardebó
Saetía	<i>La Virgen de la Pineda</i>	Pere Maurí
Saetía	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>	Josep Carcases
Saetía	<i>Nuestra Señora de los Desamparados</i>	Josep Llenas
Saetía	<i>Nuestra Señora de la Merced</i>	Joan Gualba
Saetía	<i>San Agustín</i>	Joan Aulet
Saetía	<i>San Antonio</i>	Joan Gumà
Saetía	<i>San Francisco de Paula</i>	Salvador Fàbregas
Saetía	<i>San Francisco de Paula</i>	Josep Garay
Saetía	<i>San Francisco Javier</i>	Ignasi Fita
Saetía	<i>San Gil, San Quirce y Santa Julita</i>	Bonaventura Bofill*

* Se indica que transporta un “Regimiento de Cataluña”. AGI, *Contratación*, 1383B.

Cuadro 2. *Continuación...*

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>
Saetía	<i>San Jerónimo</i>	Francesc Colomer
Saetía	<i>San José</i>	Joan Baptista Codina
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Lluís Baralt
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Joan Cruanyes
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Joan Llauger
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Joan Marxuach
Saetía	<i>San Narciso</i>	Joan Oliver
Saetía	<i>San Pedro y San Antonio</i>	Pere Puig
Saetía	<i>San Peregrino</i>	Josep Costa
Saetía	<i>San Quirce y Santa Julita</i>	Joan Bofill**
Saetía	<i>San Vicente Ferrer</i>	Joan Ros
Saetía	<i>Santa Ana y San José</i>	Francesc Llorens
Saetía	<i>Santa Eulalia</i>	Salvador Pujal Bofill
Saetía	<i>Santa Eulalia</i>	Marià Fontrodona
Saetía	<i>Santa Juliana</i>	Tomàs Famades
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Pere Jaume Rabassa
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Josep Antoni Gatell
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Josep Antoni Flaquer
Saetía	<i>Santa Teresa de Jesús</i>	Pau Carrera
Saetía	<i>Santo Cristo del Buen Viaje</i>	Jaume Milans
Saetía	<i>Santo Cristo del Calvario</i>	Tomàs Taxonera
Saetía	<i>Santo Domingo</i>	Domènec Framil
Saetía	<i>Virgen del Carmen</i>	Francesc Taxonera

** Seguramente es un barco propiedad de la misma familia que la saetía *San Gil*, *San Quirce* y *Santa Julita*, cuyos patrones llevan el mismo apellido, aunque distintos nombres. AGI, *Contratación*, 1383B.

FUENTE: Elaboración propia a partir de AGI, *Contratación*, legajo 1383 B.

Al año siguiente de 1777, se menciona otra saetía catalana, también veterana en estas empresas, la llamada *San Pedro* (patrón Pere Puig), igualmente fletada por la Real Hacienda, a la que se le asignó un destino poco definido (“Al Sur”), pero que quizás se incorporase a la expedición anterior, aunque sea sólo una suposición.²⁹ Y lo mismo podría decirse de la fragata *Nuestra Señora del Buen Suceso* (a) *El Adolfo* (patrón Josep Padrés), que zarpó el mismo año para Montevideo.³⁰

En el año 1778, José María Oliva localizó toda una flota de dieciséis barcos catalanes en el mismo puerto de Montevideo. Muchos ya habían sido consignados en la flota del marqués de Casa Tilly, pero algunos que no figuraban como parte de aquella escuadra presentaban una clara connotación militar (dos bombardas) (véase cuadro 3).³¹

Revisados todos los registros a nuestro alcance entre 1740 y 1778, las conclusiones que se desprenden de la documentación son muy claras. En primer lugar, hay que señalar el éxito obtenido por el régimen de registros sueltos, que permitió el retorno de la marina catalana (y el comercio de Cataluña) a la Carrera de Indias, de donde habían quedado excluidos por la dinámica de la legislación aplicada a la Carrera de Indias desde la segunda mitad del siglo XVI.

En segundo lugar, hay que convenir en que la marina (y el comercio) de Cataluña aprovecharon todas las oportunidades que le brindaron las políticas de flexibilización y liberalización del tráfico metropolitano con América: el régimen de registros sueltos, el sistema de compañías privilegiadas, el reglamento de Libre Comercio de 1765, el reglamento de Libre Comercio de febrero de 1778 y, finalmente, el reglamento de 12 de octubre de 1778. De este modo, frente a una derivación frecuente del mito nacionalista, el Libre Comercio no fue la puerta abierta para el comienzo de la llegada de los barcos y los géneros catalanes a Indias, sino la consecuencia lógica de todos los ensayos anteriores llevados a cabo por unos agentes (marinos y comerciantes) que nunca dejaron de pensar en América como oportunidad económica.

Es más, la fecha de 1778, cuando ya cientos de barcos catalanes habían cruzado el Atlántico, y llevado los frutos y las manufacturas de la tierra a diversos destinos americanos, fue el comienzo de un

²⁹ AGI, *Contratación*, legajo 2902A. Oliva Melgar, “La aportación catalana...”, p. 130.

³⁰ AGI, *Contratación*, legajo 2902A. Oliva Melgar, “La aportación catalana...”, p. 130. También en AGI, *Contratación*, legajo 1736.

³¹ AGI, *Contratación*, legajo 2902A. Oliva Melgar, “La aportación catalana...”, p. 130-131.

Cuadro 3
EXPEDICIÓN A MONTEVIDEO CON “TROPAS Y EFECTOS”, 1778

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>
Barca	<i>Nuestra Señora de la Misericordia</i>	S. Casamàs
Barca	<i>Ecce Homo</i>	Tomàs Pujals
Barca	<i>Santo Nacimiento</i>	Fèlix Misser
Barca	<i>San Vicente Ferrer</i>	Joan Ros
Saetía	<i>San Antonio de Padua</i>	Joan Gumà*
Saetía	<i>San José</i>	Joan Baptista Codina
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Lluís Baralt
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Joan Antoni Gatell
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Jaume Rabassa
Bombarda	<i>Santa Eulalia</i>	J. Retamosa
Bombarda	<i>Santa Casilda</i>	J. Angelet
Saetía	<i>Purísima Concepción</i>	Josep Galup
Saetía	<i>Dulce Nombre de Jesús</i>	Francesc Serra
Saetía	<i>San Agustín</i>	Joan Aulet
Saetía	<i>Jesús, María y José</i>	Rafael Finet**
Saetía	<i>San Narciso</i>	Joan Oliver

* Probablemente, aunque Oliva no consigna ningún nombre.

** Probablemente, aunque Oliva lo llama Tinent.

FUENTE: Elaboración propia a partir de AGI, *Contratación*, legajo 2902 A.

segundo despegue, mucho más considerable que el primero y que pudo celebrarse como un gran éxito, pese a que las sucesivas guerras impidieran superar el gran momento de auge de los años 1782-1796, aunque no la continuidad de la línea comercial ya consolidada en los años anteriores ni el sistema del Libre Comercio, que se prolongaría legalmente hasta febrero de 1828.

Naturalmente, la marina catalana de Indias dedicó sus afanes al transporte de mercancías, poniéndose al servicio de los comerciantes del propio Principado, aunque también ofreciendo la bodega que quedaba incompleta a otros fletadores, ya fueran catalanes, ya



fueran foráneos (con una preferencia por los socios gaditanos); ya fueran particulares, ya fueran institucionales (compañías privilegiadas, Consulado de Cádiz).

Ahí empezó la multifuncionalidad de la marina catalana, que pronto se vio involucrada en la atención a las necesidades de la monarquía. Así, nunca desdeñó la función de aviso, es decir, de correo, remitiendo “pliegos del rey” y toda clase de correspondencia privada u oficial, antes pero también después de la creación de los Correos Marítimos radicados en La Coruña. Del mismo modo, fue igualmente una de sus misiones más destacadas la colaboración en la reconstrucción de la ciudad y el arsenal de La Habana, adonde remitió toda clase de elementos constructivos y de pertrechos navales.

Sin embargo, el empleo más frecuente fue el del transporte militar: vestuario para el ejército, armas, municiones, tropas y ejércitos completos para participar en algunas de las empresas bélicas más relevantes de la monarquía en América, como fueron la guerra de la Pragmática Sanción (1740-1748), la guerra de los Siete Años (1756-1763), el socorro de las Malvinas (1770), la guerra de las Trece Colonias (1776-1783) o la conquista de la colonia de Sacramento. Y en muchos otros conflictos armados, que le hizo llevar sus bastimentos a todos los lugares de un imperio siempre amenazado. Esta última función de servicio a la defensa imperial permite iluminar, más que ninguna otra, una historia de permanente colaboración con los Borbones, con la monarquía hispánica. Una vez más, la documentación que expone desapasionadamente los hechos acaecidos desmonta las creencias sentimentales sin apoyo en la realidad recogida por las fuentes.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS