

ALGUNAS NOTAS SOBRE LAS APORTACIONES DEL ALMIRANTAZGO DE 1737 AL COMERCIO GADITANO

POR

ANGEL GUIRAO DE VIERNA

Departamento de Historia de América "Fernández de Oviedo"
CSIC. Centro de Estudios Históricos

Por Real Decreto, fechado en El Pardo el 14 de marzo de 1737, Felipe V nombra a su hijo, el infante don Felipe, Almirante general de España y de todas sus fuerzas marítimas; y para mayor seguridad en el desempeño de su cargo establece, en cédula posterior, una Junta de Marina encargada de asistirle. Esta Junta de Marina —órgano de mando de lo que sería el Consejo del Almirantazgo— estaba formada por los tenientes generales marqués de Marí, Francisco Cornejo y Rodrigo de Torres, como vocales, y el marqués de la Ensenada, como secretario (1).

La importancia del Consejo del Almirantazgo fue considerable, tanto en el desarrollo de la marina de guerra como en el fomento del comercio y la navegación. En lo que respecta a este último, el Consejo del Almirantazgo debía ocuparse particularmente de promover los siguientes aspectos: el aumento de las fuerzas de la Carrera de Indias, la construcción de muelles en los puertos y su mantenimiento, la navegabilidad de los ríos, la protección del comercio, la concesión de pasaportes y licencias, la creación de compañías comerciales, la protección y aumento de la pesca, la forma-

Siglas utilizadas:

AGI Archivo General de Indias.
AHN Archivo Histórico Nacional.
MNM Museo Naval, Madrid.

(1) Antonio RODRÍGUEZ VILLA: *Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*. (Madrid, 1878), Apéndices 6 y 7.

ción de derroteros y órdenes de navegación, la protección de las academias marítimas y todo aquello que estuviese relacionado de alguna forma con los descubrimientos geográficos.

Todas estas atribuciones, a las que se hace mención por primera vez, de una forma genérica, en la Real Cédula por la que el rey nombra a su hijo Almirante, se sistematizan en las Ordenanzas —llamadas del Infante-Almirante— publicadas en 1740. Según éstas, el Consejo del Almirantazgo debía proponer al rey todos los medios y arbitrios necesarios para adelantar la navegación —en especial la de la Carrera de Indias—, aumentar la gente de mar y procurar que fuesen empleadas las embarcaciones españolas para el transporte de mercancías (2).

Para llevar a cabo cada uno de estos puntos, las Ordenanzas de 1740 marcaban tres líneas básicas de actuación, a las que se remitió el marqués de la Ensenada —verdadero artífice de este organismo— para encaminar sus proyectos: la promoción de las embarcaciones españolas para el transporte de mercancías en los viajes al Nuevo Mundo, el control del fraude en la manera de lo posible y la organización del tráfico. Su fracaso en lo que hace referencia al primero de estos aspectos no desmerece en absoluto sus logros en los otros dos.

1. *Los vehículos del comercio*

Según Antúnez y Acevedo (3), en los primeros cincuenta años que siguieron al descubrimiento del Nuevo Mundo no hubo resolución alguna que ordenara que los navíos que viajasen a las Indias tuviesen que ser de fabricación española. A pesar de ello, desde los inicios de este tráfico se estableció de modo indirecto la normativa según la cual todas las embarcaciones que interviniesen en dicho tráfico habrían de ser *naturales* en un doble concepto: *uno el de pertenecer en propiedad y dominio a vasallos españoles, y otro, el de ser contruidos en estos reinos* (4).

En lo que respecta a la observancia y vigencia del primero de estos requisitos, no debemos albergar duda alguna, excepción hecha de unos cuantos años del reinado del emperador Carlos y de algunos otros en el transcurso de la guerra de Sucesión. Fue una

(2) AHN, Sección Consejos, libro 1.510, núm. 32.

(3) R. ANTÚNEZ Y ACEVEDO: *Memorias históricas sobre la legislación, y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*. (Madrid, 1797), p. 43.

(4) *Ibidem*, p. 41.

constante en la política ultramarina española mantener tajantemente el principio de no permitir la injerencia de extranjeros en los tratos comerciales. No se puede afirmar otro tanto en lo que se refiere al segundo requisito. Desde fecha muy temprana, y por razones de muy diversa índole, el Estado se vio en la necesidad de mantener una política más tolerante y flexible, acorde con las posibilidades reales de España. La incapacidad de la industria naval española pronto se puso de relieve, constituyendo un grave lastre para el cumplimiento de este segundo requisito.

Haring sugiere en su obra que esta última condición no llegó a imponerse ni tan siquiera en los primeros viajes y que, por lo tanto, siempre figuraron naves de procedencia extranjera en las expediciones con destino a América (5). No es de la misma opinión Chaunu, quien ha demostrado en su voluminosa obra que, hasta superada la primera mitad del siglo XVI, la presencia de embarcaciones extranjeras en las rutas atlánticas no comenzó a adquirir una cierta significación (6). Efectivamente, no fue hasta bien entrado el reinado de Felipe II cuando la escasez cada vez más pronunciada de navíos fabricados en astilleros españoles de un lado, y los continuos apremios de las finanzas reales de otro, determinaron que la concesión de licencias a navíos extranjeros se generalizase, hasta convertirse en un recurso poco menos que indispensable con vistas a garantizar el mantenimiento de unas comunicaciones regulares con aquellos dominios (7).

En diversas ocasiones a lo largo del siglo XVII, especialmente a comienzos de la centuria, se intentó reaccionar contra esta perjudicial costumbre y volver al rigor de las primitivas ordenanzas. Así lo demuestra la consulta, de 8 de julio de 1608, por la que se hicieron presentes al Consejo de Indias los inconvenientes que tenía dar licencias a navíos extranjeros para navegar a las Indias; en vista de lo cual, por decreto firmado por el duque de Lerma el 22 de marzo de 1613, el rey resolvió:

que se oservase puntualmente lo dispuesto cerca de esto en las Ordenanzas antiguas de la Casa de Contratación, y de las fábricas de navíos, a fin de que fuesen amparados, y protegidos los constructores naturales, y sus navíos, y que por ningún caso se excediese en dichas Ordenanzas, por los inconvenientes que han resultado de admitir extranjeros en la navegación de la Carrera de Indias (8).

(5) C. H. HARING: *Comercio y navegación entre España e Indias en la época de los Habsburgo*. (México, 1975), p. 292.

(6) P. CHAUNU: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. (París, 1955-1960), VI, 2, pp. 160-167.

(7) HARING [5], p. 294.

(8) ANTÚNEZ [3], p. 295.

Pese a ésta y a otras órdenes similares, los resultados fueron estériles. La propia Corona fue la culpable del fracaso en su afán por engrosar las arcas del tesoro, violando sistemáticamente el espíritu de las leyes.

Los efectos de semejante política no tardaron en dejarse sentir. A medida que se aceleró el proceso de aniquilamiento de la ya alicaída industria naval española, el predominio de los navíos extranjeros en las rutas ultramarinas fue cada vez más claro y contundente. Esta situación alcanzó su punto álgido en los primeros años del siglo XVIII, en los que llegó a ser tal la falta de navíos españoles que fueron flotas francesas las encargadas, no sólo de vigilar y defender aquellas posesiones, sino también de absorber casi por completo el comercio ultramarino (9). No es de extrañar que a los españoles no les gustara esta situación y que pronto aparecieran airadas críticas. En 1705, por ejemplo, apareció en España un folleto en el que se expresaban quejas al haber sido el comercio de las Indias *quitado por los franceses, así que los mercaderes han declarado que no desean enviar mercancías a las Indias, porque los buques franceses que actúan como escolta trafican ellos mismos con las Indias* (10).

Con la consolidación definitiva de la nueva dinastía borbónica se va a intentar, una vez más, dar marcha atrás y reaccionar contra tal estado de cosas. Resultaba lógico que así fuese; las nuevas directrices de inspiración netamente mercantilista que los Borbones imprimen a su política económica, no tenían más remedio que dejar sentir su influencia. Los mercantilistas reconocían que los fletes marítimos podían aumentar o disminuir en proporción considerable la balanza comercial de un país; todas las medidas encaminadas a fomentar la industria naviera nacional y a evitar la salida de numerario revestían una importancia de primer orden. Por ello, la reglamentación del tráfico que se lleva a cabo con el *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España, y para los Navíos de Registros y Avisos* es tajante al respecto. En el capítulo primero dice textualmente:

Todos los Navíos que hubieren de navegar a la América... ayan de ser fabricados en Astilleros de mis Dominios, sin que con ningún pretexto, ni por medio de indulto alguno se dispense, ni permita este tráfico o navegación, en Navíos de fábrica extranjera; lo que sólo he tenido por bien se permita en aquellos Vasos, que hasta

(9) Henry KAMEN: *La guerra de Sucesión en España, 1700-1715*. (Madrid, 1974), pp. 161-184.

(10) *Ibidem*, p. 169. Cfr. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Sección Correspondencia Política, leg. 154, f. 358.

aquí están poseídos por Españoles Vassallos míos, pagando éstos la habilitación de cada viage, que con ellos hubieren de hazer a razón de 33 reales de plata doble antigua por tonelada, en inteligencia de que después que se hayan extinguido, y quedando incapaces de servir los buques, que ahora tuvieren comprados, haziéndolo justificar, no ha de poder administrárseles ninguno de fábrica extranjera (11).

Con esta disposición se pretendía retornar de golpe al rigor de los primeros tiempos. Pero como las leyes no hacían los navíos y había escasez de ellos, a pesar de la rigidez de la orden, las necesidades del tráfico impusieron su propia ley. A partir de 1725 comenzaron a afluir las peticiones de permiso por parte de propietarios españoles de navíos extranjeros. Si bien la Corona se cobró la renuncia aumentando considerablemente la tarifa, que pasó a 100 reales de plata doble antigua por cada tonelada de carga (12).

Desde entonces, y bajo las condiciones expresadas, nuevamente volvió a quedar reglamentado el empleo de embarcaciones extranjeras en el tráfico ultramarino, sin que se promulgase ninguna otra disposición en sentido contrario. Las órdenes dadas por el rey al Consejo del Almirantazgo no fueron, por tanto, sino un pliego de buenas intenciones.

Deberéis proponerme todos los medios, y arbitrios de adelantar la Navegación, y aumentar la Gente de Mar, a cuyo fin fomentaréis el Comercio Naval, que es su seminario, procurando sean precisamente empleadas, con preferencia a otras cualesquiera, todas las embarcaciones españolas en el transporte y conducción de las mercaderías, para lo cual tassareis, y preescribireis, por medio de un Arancel, los fletes, procurando hazer compatible el alivio de los Comerciantes con el de los Capitanes, Patrones, y Marineros de las embarcaciones (13).

Pese a los esfuerzos realizados por el Consejo del Almirantazgo en este punto, y al impulso dado por la institución a la industria naval española, fomentando los astilleros españoles y, principalmente, los americanos, la situación se mantuvo inalterable. La evolución de la industria naval había sido penosa, e intentar solucionarla en unos pocos años era una labor poco menos que imposible. A este respecto pueden verse, para tener una idea de la situación, los cuadros I y II que aparecen a continuación (14).

A la hora de examinar estos dos cuadros, y por ende, el fomento

(11) AGI, Sección Contratación, leg. 5.070 B.

(12) AGI, Sección Contratación, leg. 5.094 B.

(13) AHN, Sección Consejos, libro 1.510, núm. 32.

(14) A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. (Sevilla, 1976), I, p. 237.

CUADRO I
VOLUMEN TOTAL DEL TRAFICO DE NAVIOS MERCANTES EN CADIZ
SEGUN EL PORCENTAJE ANUAL DE LOS DE PROCEDENCIA
EXTRANJERA

Año	%	Año	%	Año	%
1730	92,59	1737	80	1744	68
1731	81,81	1738	80	1745	82,75
1732	91,66	1739	75	1746	73,33
1733	60	1740	66,66	1747	68,75
1734	71,42	1741	75	1748	76,31
1735	68,42	1742	92,62	1749	62,79
1736	75	1743	85,29	1750	64

Fuente: García-Baquero, 1976, I, p. 237.

del comercio y la navegación que el Consejo del Almirantazgo tenía asignado, hay que tener muy presentes las enormes dificultades a las que tuvo que enfrentarse, en especial a partir de 1739, año en que estalla la guerra con Gran Bretaña

2. La organización del tráfico marítimo

Las guerras, al interceptar los derroteros habituales por los que discurre el tráfico, obligan a abrir nuevas rutas o bien a buscar nuevas formas o sistemas de organización del transporte en busca de seguridad; al interrumpir las relaciones comerciales, fuerzan a prescindir de cierto tipo de mercancía, introduciendo al mismo tiempo importantes cambios en las partidas que componen la balanza comercial; del mismo modo, al restringir el volumen del comercio, reducen también la cantidad de bienes de consumo, con lo que disminuyen las importaciones; en último extremo pueden llegar a modificar la política arancelaria, e incluso revolucionar las condiciones y las técnicas comerciales. Sin embargo, el hecho de que hayan existido guerras con esta capacidad operativa sobre la estructura comercial, no debe llevarnos a presuponer que necesariamente todo conflicto bélico tenga que ejercer una influencia de esta índole. Desgraciadamente, la guerra anglo-española de 1739, para infortunio del Consejo del Almirantazgo, sí tuvo las características de las que hemos hablado. Nos encontramos ante un conflicto que tanto por sus implicaciones —motivado por razones comerciales y coloniales—, su duración —el más largo de cuantos sostuvo España en el siglo XVIII—, como por la forma de desarrollarse —ataques directos sobre América, intercep-

CUÁDRO II

NUMERO DE NAVIOS/AÑO SEGUN FABRICA EN VIAJES DE IDA Y VUELTA A AMERICA DESDE EL PUERTO DE CADIZ

Años	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1730... ..	55	17	10	2	26	—	3	2	8	6	1	—	3	3
1731... ..	34	14	7	2	11	—	1	1	2	3	—	—	3	1
1732... ..	53	19	7	4	23	—	1	3	12	2	1	—	3	1
1733... ..	20	13	1	3	3	—	—	—	2	1	—	—	—	—
1734... ..	32	17	6	5	4	—	1	—	1	1	—	—	1	—
1735... ..	43	13	7	9	14	—	1	2	7	1	—	—	1	2
1736... ..	27	16	5	3	3	—	—	—	2	—	—	—	1	—
1737... ..	46	14	5	11	16	—	1	1	5	2	—	—	6	1
1738... ..	29	17	4	4	4	—	—	—	2	—	—	—	1	1
1739... ..	25	17	5	1	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—
1740... ..	32	19	3	2	8	—	—	6	1	1	—	—	—	—
1741... ..	48	16	8	—	24	—	—	17	4	3	—	—	—	—
1742... ..	49	15	4	1	28	—	—	22	3	1	—	—	2	1
1743... ..	53	13	8	—	31	—	—	16	9	2	—	—	3	1
1744... ..	37	9	10	—	18	—	1	11	5	—	—	—	1	—
1745... ..	45	13	7	2	23	—	—	16	4	—	1	—	2	—
1746... ..	43	10	9	2	22	—	—	15	4	—	—	—	3	—
1747... ..	23	5	6	1	11	—	—	7	1	1	—	—	2	—
1748... ..	54	13	10	2	29	—	1	8	11	—	—	1	8	—
1749... ..	64	15	19	3	27	—	1	4	15	8	—	—	5	—
1750... ..	73	9	21	7	36	1	—	10	12	7	1	—	5	—

1. Número de navíos/año.
2. Número de navíos de fábrica desconocida.
3. Número de navíos de fabricación española.
4. Número de navíos de fabricación criolla.
5. Número total de navíos de fabricación extranjera.
6. Número de navíos de fabricación portuguesa.
7. Número de navíos de fabricación hamburguesa.
8. Número de navíos de fabricación francesa.
9. Número de navíos de fabricación inglesa.
10. Número de navíos de fabricación holandesa.
11. Número de navíos de fabricación sueca.
12. Número de navíos de fabricación danesa.
13. Número de navíos de fabricación italiana.
14. Número de navíos extranjeros sin especificar.

Fuente: García-Baquero, 1976, II, pp. 71-72.

tación del tráfico ultramarino— obligó al cambio de una de las variables estructurales del tráfico: el sistema de transporte.

El Consejo del Almirantazgo se vio obligado a modificar el procedimiento empleado hasta el momento, sustituyendo el sistema de flotas y galeones por el de registros sueltos (15). Este cambio permitió obviar el impacto de la guerra sobre el tráfico. Esta

(15) HARING [5], p. 100.

peculiaridad consiguió que, tras las pérdidas sufridas en 1739 (16), siguiera una recuperación que en 1741 alcanzaba los resultados normales de 1726, e incluso los superaba.

Conviene puntualizar que, pese a las significativas pérdidas sufridas durante esta guerra, el porcentaje de barcos hundidos se mantiene en clara inferioridad respecto a los naufragios y accidentes naturales —como puede observarse comparando los cuadros III y IV—, de modo que el precio pagado por España a sus enemigos en la Carrera de Indias, no sólo durante esta guerra sino a lo largo de los siglos, no fue de tanta monta como pudiera pensarse. Esto no hace sino confirmar el análisis que Chaunu ha hecho de este fenómeno para los siglos XVI y XVII, poniendo de manifiesto que las fuerzas naturales fueron siempre enemigos mucho más peligrosos para la navegación atlántica que las guerras, la piratería y el corsarismo (17).

CUADRO III

RELACION DE PERDIDAS OCASIONADAS EN LA CARRERA DE INDIAS DURANTE EL PERIODO DEL ALMIRANTAZGO POR LA ACCION DE LA GUERRA

Año	Navío	Referencia
1741...	<i>N.º S.º del Rosario y S. Pablo</i>	Apresado por los ingleses y llevado a Lisboa.
	<i>N.º S.º del Pilar y las Animas</i>	Apresado por los ingleses viniendo de Campeche.
	<i>Ntra. Sra. del Consuelo</i>	Apresado por los ingleses.
1743...	<i>Santa Rosa "Tigre"</i>	Apresado por los ingleses en Lagos.

Fuente: García-Baquero, 1976, I, p. 377.

La gran innovación realizada a instancias del Consejo del Almirantazgo en lo que a la organización del tráfico se refiere consistió en el uso generalizado, a partir de 1739, del sistema de registros sueltos. Gracias a este sistema la navegación adquirió una mayor flexibilidad y, en cierta medida, esa rapidez y regularidad que el régimen de flotas y galeones había sido incapaz de darle. De otra parte, la implantación con carácter exclusivo de esta modalidad de transporte implicó importantes modificaciones en los procedimientos mercantiles. La regularidad en la llegada de los navíos sueltos, así como el escaso volumen de sus cargamentos, hizo innecesaria la localización de las ventas en un lugar deter-

(16) La flota preparada en Cádiz para partir rumbo a ultramar no pudo hacerlo ese año ante la declaración de guerra de la Gran Bretaña.

(17) CHAUNU [6], VI, 2, pp. 861-881.

minado; al mismo tiempo eliminaba a los grandes almacenistas, dando lugar a que surgiera una nueva clase de pequeños comerciantes que, habituados a esta forma de comercio, se encargaron de hacer fracasar más adelante el sistema de flotas y galeones y las ferias (18).

CUADRO IV

RELACION DE PERDIDAS ACAECIDAS EN LA CARRERA DE INDIAS DURANTE EL PERIODO DEL ALMIRANTAZGO POR LA ACCION DE LAS FUERZAS NATURALES

Año	Navío	Lugar	Referencia
1737 ...	N.º S.º de Belén, San Antonio y San Francisco	Bahía de Cádiz	"a la salida, entre el bajo de los Cochinos y el baluarte de Bonete".
1738 ...	Victoria	Veracruz	"el 16 de diciembre naufragó en la anegada de Veracruz".
1739 ...	San Cayetano... ..	Florida	"se perdió en febrero con temporal".
	San Lorenzo "Incendio"	Veracruz	
1740 ...	Lanfrance	Veracruz	Ibidem.
	San Francisco... ..	Veracruz	Ibidem.
	N.º S.º del Carmen "Andalucía"	Bahamas	"Se perdió en el Canal".
1742 ...	Genovés... ..	Cayo Vibora	"Naufragó el 4 de septiembre".
	San Ignacio	Isla Anegada	"Viniendo de regreso".
1743 ...	N.º S.º de la Misericordia	Isla Fayal	
	N.º S.º de la Misericordia	Sanlúcar de Barrameda	

Fuente: García-Baquero, 1976, I, p. 390.

El registro suelto constituyó una modalidad de transporte presente desde el siglo XVI, aunque su existencia no era avalada por ningún tipo de legislación, sino que aparecía como un hecho aislado. Haring nos habla de su existencia como un medio empleado por la Corona para proporcionarse ingresos, pero sin mencionar apoyatura documental alguna (19). Ahora bien, pese a su carácter accidental y soterrado, su importancia en cuanto al volumen del tráfico no es desdeñable. Según los datos proporcionados por Chaunu, los registros sueltos representaron un 14,95 por 100 del número total de navíos que cruzaron el Atlántico entre 1504 y 1650, y el 8,40 por 100 del tonelaje bruto total en el mismo período (20).

(18) Geoffrey J. WALKER: *Política española y comercio colonial, 1700-1789* (Barcelona, 1979), pp. 258-276.

(19) HARING [5], p. 241.

(20) CHAUNU [6], VI, i, pp. 404-412 y cuadros 189-197.

La existencia marginal que los registros sueltos llevaron a lo largo de los siglos XVI y XVII cambia de signo en el transcurso del siglo XVIII. Durante el período en el que el Consejo del Almirantazgo se ocupó de los asuntos de la Marina podemos establecer dos etapas, a través de las cuales fue desarrollándose progresivamente tanto el volumen como la importancia del tráfico en estos registros sueltos.

1.^a 1737-1738. Durante esta etapa prosiguió la política emprendida por la Monarquía, cifrada en el mantenimiento del sistema de flota y en la continuación oficial de los registros sueltos, amparada en el proyecto de 1720. En este proyecto se admitía esta última modalidad, pero destinándoseles exclusivamente al abastecimiento de aquellas regiones que no necesitaban de un comercio regular, o de aquellas otras que se hallaban fuera de las rutas habituales; así sucedía con las islas de Barlovento, Honduras, Venezuela y las regiones del Río de la Plata y Chile.

La solicitud de licencias o permisos para navegar en calidad de registros sueltos debía tramitarse por vía reservada, siendo su concesión privilegio exclusivo del monarca, quien lo comunicaba a la Casa de Contratación por medio de una real orden. Esta situación se mantuvo hasta la creación del Consejo del Almirantazgo; a partir del momento en que comenzó a operar, éste fue el encargado de otorgar y tramitar dichas licencias (21). En las solicitudes los comerciantes solían exponer las condiciones bajo las cuales deseaban realizar el viaje y los servicios que estaban dispuestos a prestar a cambio de la obtención del permiso; se establecía así una especie de asiento. Por norma general el Almirantazgo se limitaba simplemente a aceptar las condiciones de los comerciantes a cambio de ciertas prestaciones pecuniarias; en otras ocasiones, la contribución en efectivo era sustituida por la prestación de ciertos servicios, que podían revestir las formas más variadas; por último, también solía recurrirse a fórmulas intermedias.

2.^a 1739-1743. El carácter accidental de la navegación en registros sueltos desaparece por completo en esta segunda etapa —que se prolongó hasta 1754, año en que se restableció el sistema de flotas y galeones—, ya que en su transcurso la totalidad del tráfico con los dominios ultramarinos, incluidos Nueva España y Tierra Firme, se realizó mediante este medio.

A este respecto conviene recordar que el régimen de exclusividad de este sistema, en detrimento del tradicional, no se produjo como reconocimiento de sus ventajas, sino que vino impuesto por

(21) AHN, Sección Consejos, libro 1.510, núm. 32.

la presión de un factor externo al propio mecanismo comercial: la guerra. El comienzo de las hostilidades con Gran Bretaña obligó a suspender la expedición de flotas que, pese a su protección, era presa fácil para la escuadra británica por estar sujeta a fechas fijas y derroteros preestablecidos. En consecuencia, el Consejo del Almirantazgo acordó su sustitución por registros sueltos, con los que se pensaba eludir más fácilmente la vigilancia de los buques británicos.

La experiencia de estos años sirvió para demostrar las ventajas que comportaba el nuevo método, tanto por su seguridad como por su rapidez, regularidad e incremento del volumen total de las transacciones. Así lo demuestra el que en el transcurso de esta segunda etapa, y pese a las dificultades que la guerra entrañaba, se intensificase notablemente el ritmo de la navegación al tiempo que aumentaba el volumen de los intercambios con el Nuevo Mundo.

Por otra parte, hay que contar también con el espectacular incremento experimentado por el comercio con ciertas regiones que hasta entonces habían sido mantenidas en un plano secundario, y que al concedérseles registros sueltos conocieron un gran desarrollo en todos sus sectores productivos.

No obstante, pese a todas las circunstancias reseñadas que probaban las grandes ventajas de este sistema de navegación, lo cierto es que los registros sueltos fueron considerados como un sustituto del sistema tradicional para aquellos casos en que fuerzas mayores, como en éste, impedían servirse de él. Así pues, el uso generalizado de los registros sueltos tuvo, todavía en estos años, la apariencia de una suplencia forzosa.

3. *El control del fraude*

Las numerosas y elevadas cargas fiscales, a las que vinieron a sumarse los derechos del Almirantazgo, con los que se gravó el tráfico ultramarino, determinaron que el intento de eludir su pago se convirtiera en una práctica habitual entre los individuos interesados. Esto dio como resultado un comercio ilícito cuyo volumen real es imposible de determinar, pero del que existen testimonios más que sobrados que vienen a confirmar su indudable importancia. Bien es verdad que no debe atribuirse exclusivamente al agobiante régimen fiscal en vigor toda la responsabilidad en las prácticas fraudulentas, ya que otra serie de circunstancias, entre las que destaca la centralización de todo el tráfico en un solo

puerto y la prohibición que pesaba sobre los extranjeros de participar en él, también colaboraron de forma decisiva.

La Corona no permaneció impasible ante el auge y desarrollo adquirido por este fenómeno, utilizando todos los medios a su alcance para extirpar este mal de raíz. Sin embargo, todo parece indicar que en la mayoría de los casos el intervencionismo no vino sino a convertirse en un aliciente, en un estímulo más para la práctica del contrabando. Hasta tal punto que podría afirmarse que el fraude crecía a medida que aumentaba el número y el rigor de las prohibiciones establecidas contra él (22).

Muchas son las explicaciones que pueden darse al continuo fracaso de la legislación represiva; no obstante, ninguna resulta tan esclarecedora como la colaboración encontrada por los contraventores en las propias autoridades encargadas de vigilar su cumplimiento. *En efecto, entre los numerosos informes dirigidos en el transcurso de esta centuria —el siglo XVIII— a la Casa de Contratación notificándole el estado en que se hallaban las aduanas, difícilmente podremos encontrar alguno en el que no se señale como causa fundamental de las prácticas fraudulentas y de los consiguientes perjuicios ocasionados a la Real Hacienda la ambición y mala fe de los ministros que las han manejado, quienes abusando de la confianza, y abandonando la honra, la conciencia y la propia obligación incurren en la maldad de que el mercader extranjero o natural usurpe a S. M. los justos derechos que le pertenecen* (23).

Múltiples fueron las formas que revistió la práctica del contrabando. Puede afirmarse que toda la organización del negocio comercial estaba concebida con el claro propósito de burlar las prohibiciones existentes. Tanto es así que desde el mismo momento en que se iniciaba en unos astilleros la construcción de un navío que debía utilizarse en la Carrera de Indias, ya se pensaba en la posibilidad de defraudar,

dejando para este efecto senos secretos sólo conocidos por su dueño en todas partes que lo permita el arte, bajando la primera cubierta de forma que queda inferior a lo ancho de la manga, dando cabida a el entrepuentes, que se hurta a la bodega, porque siendo ésta sólo la que se mide para la carga y aquél el que queda a beneficio del dueño, tanto cuanto tuviese de más el entrepuentes, tanto menos tendrá de buque contribuyente a V. M. (24).

(22) HARING [5], pp. 70-78.

(23) GARCÍA-BAQUERO [14], I, p. 216.

(24) AGI, Sección Indiferente General, leg. 2.479.

En los viajes de ida las prácticas fraudulentas se iniciaban en el preciso instante en el que los navíos eran presentados para el arqueo y señalamiento de obras. En tales ocasiones, los dueños, mediante dádivas, procuraban ganarse el favor de los oficiales encargados de la medición y arqueo, consiguiendo por este medio que sus navíos fuesen declarados de un porte inferior al que realmente tenía. El empleo de semejante procedimiento debió estar bastante generalizado, y prueba evidente de ello son los continuos reglamentos sobre el modo en que debían arquearse los navíos, que puso en vigor el Consejo del Almirantazgo. Todos ellos eran muy semejantes, por no decir iguales, y fueron apareciendo sucesivamente, en un intento desesperado por controlar este tipo de fraude, el 30 de noviembre de 1737, el 15 de marzo de 1738 y el 19 de septiembre de 1742 (25).

En vista del cariz que tomaban las cosas y tras el informe realizado por don Tomás Pinto de Miguel, remitido por el rey al Almirantazgo para que tomara cartas en el asunto, el Consejo rogó al rey que por una real orden dispusiera que se arquearan de nuevo todos los navíos conforme a los nuevos reglamentos. Así fue, el 14 de abril de 1739 (26) el monarca ordenó que todos los navíos que se encontraran fondeados en la bahía gaditana fueran nuevamente arqueados, pudiéndose así comprobar que la mayoría de ellos lo habían sido con anterioridad por la mitad e incluso menos de las toneladas que efectivamente tenía el buque —así puede apreciarse en el cuadro V—.

Para finalizar, veamos brevemente cómo se arqueaba un navío, es decir, cómo se determinaba su capacidad de carga, conforme al método puesto en vigor por el Consejo del Almirantazgo, cuyo sistema intentaba unificar criterios y evitar posibles irregularidades, cosa no demasiado fácil (27).

Dos eran las operaciones a realizar. La primera y fundamental consistía en tomar las cinco medidas básicas que constituyen todo navío, a saber: eslora, manga, quilla, plan y puntal. Según prescribían las mencionadas ordenanzas debían tomarse atendiendo a las siguientes normas, que al pie de la letra eran:

Eslora: se ha de medir sobre la cubierta principal, desde el codaste hasta la roda, sin incluir el grueso de las tablas de la popa llana, ni los del branque, o roda.

Quilla: se ha de medir de estopa, a estopa, que normalmente se llama quilla limpia.

(25) MNM, Ms. 1.455.

(26) AGI, Sección Contratación, leg. 5.073.

(27) P. O'DOHERTY: "La ciencia naval en el siglo XVIII", *Ingeniería Naval*, LXI (Madrid), núm. 458 (1973), pp. 386-391.

Manga: se medirá en la cuaderna maestra de babor a estribor, por lo más ancha de ella, esté o no sobre la cubierta principal de tabla a tabla y de dentro a dentro.

Plan: se ha de medir en la cuaderna maestra de palmejar a parmejar, y han de ser los que pasan por las cabezas de los planes.

Puntal: se medirá en el sitio de la cuaderna maestra desde la superficie alta de la cubierta principal hasta el forro del plan (28).

Practicadas estas medidas, el segundo paso consistía en calcular el número de toneladas que arqueaba el navío, para lo cual se llevaban a cabo una serie de operaciones aritméticas bastante sencillas. Consistían en multiplicar la mitad de la suma de la eslora y de la quilla por la suma de las tres cuartas partes de la manga y la mitad del plan; el producto obtenido se multiplicaba por la mitad del puntal, y el resultado se dividía por ocho codos cúbicos, que son los que tiene una tonelada; se obtiene de esta forma el tonelaje de arqueado del navío en su bodega. Para obtener el tonelaje total, se debía añadir a todos los navíos —así lo manda la ordenanza— el 14 por 100, siempre que sus entrepuentes no bajasen de tres codos de altura; en el caso de que no llegasen a dicha altura se les aumentaría tan sólo un 10 por 100.

CUADRO V

RELACION DE LOS NAVIOS NUEVAMENTE ARQUEADOS, CONFORME AL REGLAMENTO DE 1738, A TENOR DE LO DISPUESTO EN LA REAL ORDEN DE 14 DE ABRIL DEL AÑO 1739

Navío	Arqueo antiguo	Arqueo nuevo
<i>Jesús Nazareno y Nuestra Señora de la Paz</i>	273,1/10	317,2/5
<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	522,1/3	730,2/5
<i>Nuestra Señora de los Dolores y San José</i>	377,1/3	533,7/10
<i>Nuestra Señora de los Remedios "Ninfa"</i> ...	393,4/5	573
<i>Nuestra Señora del Carmen, San Jerónimo y Santa Bárbara</i>	371,3/4	713,4/5
<i>San José, San Nicolás "Oriente"</i>	329,3/4	755,1/6
<i>La Divina Pastora y San Telmo</i>	381,1/4	852,1/4
<i>Nuestra Señora de Loreto</i>	212,1/5	290,1/8
<i>Jesús, María y José</i>	117,1/2	200,1/5
<i>San Miguel</i>	227	384,4/5
<i>El Salomón</i>	201,1/5	415,2/5
<i>La Jerusalem</i>	145,1/3	258,4/5
<i>San Francisco "Marqués"</i>	480,2/3	762,7/10
<i>San Bruno</i>	279,1/10	442,1/4
<i>La Princesa</i>	174,3/4	313,1/3
<i>La Bretaña</i>	98,9/10	151,7/10
<i>El Salvador del Mundo</i>	388,2/3	833
<i>El Gran Poder de Dios</i>	447,1/2	923,2/3

Fuente: García-Baquero, 1976, I, p. 218.

(28) MNM, Ms. 1.455.