

JOSÉ IGNACIO DE ASPILLAGA: UN NAVEGANTE VASCO EN EL LIBRE-COMERCIO CON AMÉRICA EN EL PUERTO DE SANTANDER

ÁNGELES LAVÍN TORRES

I.- INTRODUCCIÓN

1.765 sería la fecha clave para analizar las posteriores consecuencias de la aplicación del Libre Comercio. Evitaremos el análisis de las causas sociopolíticas y económicas que impelían a los gobernantes españoles a incluir a Castilla en el tráfico comercial con América, pero apuntaremos que la guerra contra Inglaterra aceleró la decisión del monarca de implicar a todas las regiones españolas en los beneficios del comercio con ultramar.

Así, nueve puertos españoles participaron del Libre Tráfico en esa fecha: en Andalucía: Cádiz, Sevilla y Málaga; en el Mediterráneo: Cartagena, Alicante y Barcelona; y en el Cantábrico: Santander, Gijón y La Coruña, para irse ampliando a medida que pasaba el tiempo, como vemos en el ejemplo de la villa de Santoña que, a través de Juan Francisco José de Cairuso, suplicó en enero de 1.769, que la dársena fuese habilitada para que se hiciesen "cargas y descargas y pagos de derechos..." además de hacer relación de los grandes marinos hijos de la tierra y que el puerto y la villa era "el mejor de Cantabria"².

II.- CASTILLA MIRA A AMÉRICA: EL PUERTO DE SANTANDER

Así pues, Castilla, a través de Santander, su salida natural al mar, podría comerciar directamente con el área de Barlovento: Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita. Comenzaron así una serie de reformas destinadas a habilitar el puerto, innovaciones que continuaban en 1.772, según la carta enviada por Fernando Calderón de la Barca, Procurador General y Alférez Mayor de la ciudad "...en 1.765

¹ VARELA MARCOS, J.: El inicio del comercio castellano con América, Excma. Diputación de Valladolid, 1.992.

² Archivo General de Simancas (AGS): Secretaría de Marina, legajo 501-10, 1.769.

la ciudad solicitó limpiar su antigua dársena y extender sus muelles para facilitar la mayor comodidad y fomento de su comercio y la carga y descarga de sus navíos..."³

La segunda reforma fue encargada al ingeniero director Francisco Llobet, que levantó los planos. La idea de dotar al puerto con un faro surgió de un comerciante de la villa, Juan de Quijano Toca, en 1.776, quien propuso instalarlo a su costa. Finalmente, la obra fue encargada a Joaquín de Ibarguen, capitán de fragata e ingeniero, en febrero de 1.778⁴.

Formando parte de la cornisa cantábrica el núcleo hacía gala de un gran número de navegantes y armadores, como Juan del Mozo, propietario del paquebot Nuestra Señora del Camino; Luis de Collantes, que lo era de El Pulido; Bernardo de Raigadas, dueño del paquebot San Mateo y del bergantín La Luisiana; Manuel Díaz Cosío, del paquebot San Sebastián; José Mazo, de la fragata San Juan Bautista; Juan Nepomuceno Victoria, armador del bergantín El Valiente Vizcaíno; Antonio Aguirre, dueño del Santander o Nicolás Vial, que lo era del Nuestra Señora de la Antigua, y que, como otros propietarios, confiarían sus buques y cargas a navegantes vascos, marineros de gran tradición y pioneros en la navegación a América.

III.- LOS MARINOS VASCOS

La experiencia y buen hacer de los marinos vascos eran reconocidos en un documento por el Ministro de Marina de América, donde

"...expone que la natural propensión que siempre han tenido los vizcaínos al Real Servicio, especialmente en la marina, los conduce gustosos a instruirse en el arte de manejar y para sus mayores progresos se enseñan y con aprobaciones de estos en vigo roso examen se ejercitan los vizcaínos en todos los cargos necesarios en los navíos y embarcaciones..."⁵.

El pueblo vasco contaba con una infraestructura naval básica y desarrollada que les hacía indispensables a la hora de construir los necesarios navíos para los viajes transoceánicos, la aventura colonial precisaba de elementos que las herrerías vascas podían suministrar y para una sociedad aventurera, el Nuevo Mundo era el paraíso soñado, la culminación de leyendas y cuentos escuchados en largas travesías.

³ AGS: Secretaría de Marina, sección Generalidad de Matrícula, legajo 390, 1.772.

⁴ AGS: Secretaría de Marina, sección Generalidad de Matrícula, legajo 390.

⁵ AGS: Secretaría de Marina, legajo 265.

Serían muy numerosos los vascos que, tras servir en la Armada, pasarían a la marina mercante amparados por el artículo 190 de las Ordenanzas Generales:

"... al marino, carpintero o calafate de estas dos provincias (Bilbao y San Sebastián), que fielmente hubiese hecho una campaña en mis vajeles o trabajado en mis arsenales y astilleros (...) dará el Ministerio certificación en virtud de la cual se le permitirá el ejercicio de la pesca y navegación en qualquiera parte de mis dominios..."⁶

IV.- JOSÉ IGNACIO DE ASPILLAGA: UN CAPITÁN BILBAÍNO EN SANTANDER

Nuestro trabajo va a ser un ejemplo de cómo un armador cántabro, Nicolás Vial, puso su barco Nuestra Señora de la Antigua, alias El Infante, en manos de un capitán bilbaíno: José Ignacio de Aspillaga.

A.- LOS VIAJES

Conseguida la licencia el 5 de noviembre de 1.769, puso inmediatamente rumbo a La Habana, viaje éste que inicia una sucesión regular. Los registros de la aduana que hemos hallado nos permiten constatar el aumento de las cargas transportadas y, por tanto, un afianzamiento del comercio con Barlovento desde el puerto de Santander.

Para este primer viaje iniciado a finales de 1.769 no se ha encontrado el registro de la aduana, ni de ida, ni de tornaviaje, aunque dado lo temprano de las fechas podamos hacernos una idea si lo comparamos con el registro del segundo viaje iniciado el 13 de septiembre de 1.771, el cual ha sido ya publicado⁷.

El tercer viaje fue iniciado el 30 de julio de 1.772, apenas veinticinco días después del regreso del anterior. Se constata un aumento considerable de la carga, lo que nos hace pensar en el éxito de la empresa y de este comerciante en el puerto de La Habana: carga sus bodegas con productos como la cerveza, la sidra de San Sebastián, vino blanco y aguardiente castellanos, mistela y anisete, cuatro barricas con jamón de Francia y seis barricas con quesos de Holanda, especias como el azafrán, fardos con piezas de paño ordinario, sombreros y lienzo, para una clientela más exigente un fardo con 144 pares de medias de seda francesa y un paquete con 200 docenas de botones de hilo de oro y plata "mitad grandes, mitad pequeños". A todo ello añadió 492 hachas, 105 quintales de clavazón, barras y palas de hierro, todo ello de fábrica vizcaína. Productos, como hemos visto, extranjeros y nacionales cuida

⁶ AGS: Secretaría de Marina, sección Generalidad de Matrícula, legajo 265.

⁷ VARELA MARCOS, J.: obra citada en nota 1.

dosamente reseñados para el registro de la aduana. A lo cargado para comerciar hay que añadir lo transportado para el rancho: pan, bacalao, vinagre, grasa de ballena, menestra, aceite, aguardiente, carne salada, velas de sebo y doce cajones de botellas de chacolí de Somorrostro⁸.

En julio de 1.773, el bergantín armado por Nicolás Vial parte, en su cuarto viaje, al Nuevo Mundo. Las incidencias se encuentran registradas en el Archivo de Indias⁹.

Cuatro viajes en total, con otros tantos tornaviajes que, sin lugar a dudas, debieron representar unos importantes beneficios para el armador y el puerto cántabro y que animarían a otros a iniciar su propia aventura a América.

B.- EL CAPITÁN ASPILLAGA Y LOS DESERTORES DEL PRIMER VIAJE

El capitán bilbaíno recibió, como ya hemos visto, el 5 de noviembre de 1.769 una licencia de doce meses concedida por el Ministro de Santander para hacer el viaje a Cuba, donde arribó el 11 de febrero de 1.770. Su tripulación estaba compuesta por doce matriculados, todos ellos vizcaínos.

Siguiendo la normativa de los reglamentos de Marina, los capitanes tenían instrucciones precisas en caso de muerte y desertión: presentar una certificación de los fallecidos y enfermos que se quedaran en puerto y de los desertores una justificación "de haber practicado todas las diligencias cánducentes a su aprehensión"¹⁰

Debido a la desertión del grumete Antonio de Ojenaga y del cocinero Diego Waybol, al capitán Aspillaga se le abrió un **expediente para** aclarar lo sucedido y comprobar si de veras había cumplido las ordenanzas con respecto a semejantes casos. El Intendente de Marina de El Ferrol, Pedro de Hordeñana, remite el expediente el 23 de julio **de 1.770 a** Julian de Arriaga, Ministro de Marina de América. El 7 de agosto, el Marqués de Someruelos envía a este mismo personaje la historia completa del asunto y por él sabemos que para el viaje de **vuelta al bilbaíno**, previo aviso al Ministro de Marina de La Habana, y las diligencias oportunas puestas en práctica para aprehender a los dos desertores, **había** reemplazado al cocinero por un individuo llamado José Martínez, por lo que, dados de baja los dos enfermos, la tripulación era de **diez hombres**.

El ya mencionado Ministro de Marina de La Habana, entrevistó a la tripulación y quedó satisfecho con sus declaraciones, por lo **que no** puso impedimento para que Aspillaga y sus hombres pusieran rumbo a

⁸ **AGS**: Secretaría de Marina, legajo 510-1, 1.772.

⁹ VARELA MARCOS, J.: obra citada en nota 1.

¹⁰ **AGS**: Secretaría de Marina, legajo 288.

España, hacia donde salieron el 26 de junio, no sin antes depositar una fianza "de estar a derecho juzgado y sentenciado por razón de las faltas de los dos desertores..."¹¹

Llegado el bergantín al puerto de Santander, el Ministro de la plaza, exigió a Aspillaga las justificaciones como correspondía y le advirtió del posible arresto si no le complacía.

C.- EL GRAN PROBLEMA: LA DESERCIÓN

La deserción debía de convertirse en un gran problema a juzgar por la cantidad de documentación hallada. Además de la dura vida de los navegantes, hay que buscar otras causas: en otro informe hecho llegar a Arriaga por Manuel Antonio Flores, capitán del navío Tridente, de la Real Armada, en 1.765, apunta que muchos marinos quedaron allí tras no poder ser evacuados por efecto del sitio que sufrió La Habana, a ellos hay que añadir los desertores de las embarcaciones del Rey que llegaron posteriormente. El destino de estos hombres era muy variado: se establecían en el interior de la isla "porque los naturales del país los abrigan o favorecen", o bien pasaban a las colonias extranjeras donde se "empleaban" como comerciantes clandestinos aprovechando su gran conocimiento de las costas y experiencia marinera "y abandonan algunos de ellos la religión católica".

La Armada dió una serie de edictos que establecían tipos de desertores y penas que se imponían y el Marqués de la Victoria llegó a solicitar del Rey, en 1.765, que la pena de muerte no se aplicara hasta la tercera reincidencia, para la primera vez se le impondría un castigo de azotes sobre un cañón "al estilo de los navíos", y una marca la segunda vez.

El castigo se ampliaba al que ocultase al desertor, le diese ropa o disfraz, participase en su fuga o contribuyese a su subsistencia. Se gratificaba con diez pesos la captura del desertor en la ciudad o diez leguas alrededor y se aumentaría proporcionalmente si fuese a mayor distancia, y con cuatro pesos al que denunciare el paraje donde estuviere el desertor, si luego se verificase su captura.¹²

El Consejo se ocupó de la cuestión y en la reunión del 17 de junio de 1.765, se distinguió entre los matriculados tres clases de desertores:

- Clase 1^a: los que se ausentaren ante el rumor de un próximo embarco.

¹¹ AGS: Secretaría de Marina, legajo 288.

¹² AGS: Secretaría de Marina, legajo 287.

- Clase 2^a: los que se ausentasen una vez nombrados por tocarles el turno.
- Clase 3^a: los que estando ya en los navíos deserten de ellos.

"Es de parecer que a los primeros que gozan de privilegios, fueros y demás beneficios se les conceda la Ordenanza; y al perjuicio que causan a los otros que deben sustituirles: se les imponga la pena de dos campañas de mar seguidas. A los segundos, como proceden con mayor malicia, doble pena y a los terceros, que son de los que trata el Marqués de la Victoria, que por la primera vez se les de 50 azotes sobre un cañón y ciento por la segunda, quedando la Ordenanza en su fuerza y vigor por la tercera, sin que ninguno de los tres castigos sirva de infamia a los pacientes ni a sus familias"¹³.

Nada de esto valía para los oficiales de mar, a los que se impondría todo el rigor de la Ordenanza.

D.- LA RESOLUCIÓN DEL EXPEDIENTE

Como ya hemos visto en el caso del capitán Aspillaga, los patrones de los barcos eran responsables y debían poner todos los medios para su captura, además de entregar a su regreso los documentos justificativos de la desertión hasta tal punto que si no lo hacían "se formaliza se el arresto y se le tomase su declaración"¹⁴.

Una vez echados en falta el grumete y el cocinero vizcaínos, el capitán bilbaíno dió cuenta, como ya sabemos, al Ministro de Marina de La Habana y quedó conforme con las declaraciones de la tripulación. Enterados de ello en la Península, el Marqués de Someruelos solicita el sobreseimiento del expediente y la libre absoluciónde Aspillaga, dejando bien claro que el patrón llevó a cabo las oportunas diligencias para su captura, y en opinión del mismo Hordeñana "ni pudo hacer más el capitán de la embarcación en La Habana en lo respectivo a los dos desertores de que se trata, ni tampoco en Santander a su arrivo..." y "así se debe sobreseer por aora en la instancia contra el citado capitán"¹⁵

Por el Ministro de Marina de Santander, en una queja presentada al Intendente de El Ferrol, sabemos que

"...se le presentava esta gente vizcaína con sola relación de sus nombres y expresiónde ser de aquellos paises ..." lo que gracias a los fueros vizcaínos y guipuzcoanos era posible, pero contravenía la Real Ordenanza del 6 de mayo de 1.752, según la cual no se debía admitir ningún individuo "de aquel pais sin certificaciónde su Ministro en que conste ser de alguna de las Cofradías de Mareantes".

1 3 AGS: Secretaría de Marina, legajo 287.

1 4 AGS: Secretaría de Marina, legajo 288.

1 5 AGS: Secretaría de Marina, legajo 288.

Quizá con esta medida se quería evitar al máximo el problema de la desertión al estar inscritos en las cofradías y expuestos a los castigos recogidos en la Ordenanzas.

A pesar del poder intimidatorio de la pena, las desertiones eran un problema constante y existen listas de barcos con los nombres de los desertores guipuzcoanos y vizcaínos en 1.772, cuando se estableció que "para evitar que el Señorío ni la provincia envíen al servicio gente colectiva y nada marinera, que en lo sucesivo se examine al recibirla..."¹⁶

Como ni los castigos ni los exámenes fueron suficientes, encontramos noticias de indultos generales: el 23 de agosto de 1.773, ante la escasez de gente para embarcar, se ofrece por Real Orden uno de ellos, tanto de barcos de guerra como mercantes, con tal de que se matricularen dentro de los seis meses siguientes a la publicación de la citada Orden. Tres años más tarde encontramos otra Real Orden con las mismas características.

Y, evidentemente, no era un problema que apareció solamente en Cuba, puesto que la citada Orden fue enviada a Caracas, Manila, Méjico, Yucatán, Santo Domingo, Nueva Orleans, Lima, Cartagena de Indias, Nueva Guatemala, Montevideo, Santiago de Chile, Puerto Rico y Santa Fe.

V.- CONCLUSIÓN

Para finalizar, sólo recordar que el capitán Aspillaga hizo todo lo que las ordenanzas establecían con respecto a los desertores y pudo volver de nuevo a la mar en septiembre de 1.771, un año más tarde de resolverse la investigación. Esta demora no se volvió a repetir, como hemos podido comprobar por la sucesión regular de fechas.

Curiosamente, este barco desaparece de los registros, lo que daría pie a pensar en un posible desguace, pero que no es así lo prueba el hecho de que un registro efectuado el 19 de junio de 1.776, firmado por el Ministro de Marina de Bilbao Juan Bautista Homaechearría, aparece el Nuestra Señora de la Antigua, bergantín, y su patrón José Ignacio de Aspillaga, para hacerse de nuevo a la mar, para emprender un nuevo viaje, otro más, para seguir manteniendo el comercio de Castilla con el área de Barlovento¹⁷.

¹⁶ AGS: Secretaría de Marina, Generalidad de la Matricula, legajo 289.

¹⁷ AGS: Secretaría de Marina, legajo 510-2.