

numéro

7

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les constructions navales
dans l'histoire*

Suárez Grimón – 979-10-231-1693-9

PUPS

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

7

Les constructions navales
dans l'histoire

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2007
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9
PDF complet – 979-10-231-1687-8

TIRÉS À PART EN PDF :

Avant-propos – 979-10-231-1688-5
Daeffler – 979-10-231-1689-2
Villiers – 979-10-231-1690-8
Rodger – 979-10-231-1691-5
Quintero González – 979-10-231-1692-2
Suárez Grimón – 979-10-231-1693-9
Marnot – 979-10-231-1694-6
Borde – 979-10-231-1695-3
Perpillou – 979-10-231-1696-0
Fernandez – 979-10-231-1697-7
Marzagalli – 979-10-231-1698-4
Comptes rendus – 979-10-231-1699-1
Marcadon – 979-10-231-1700-4

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique: 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Avant-propos	
Jean-Pierre Poussou	5

Les constructions navales dans l'histoire

L'épave des Marinières : un témoin des mutations technologiques dans les chantiers navals du xv^e siècle	
Michel Daeffler	9
Navires corsaires et constructions navales de Louis XIV à Napoléon I^{er}	
Patrick Villiers	57
Formes et fonctions des navires européens du milieu du xvii^e siècle au début du xix^e siècle (1660-1815)	
Nicholas A. M. Rodger	81
L'arsenal de la Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au xviii^e siècle	
José Quintero González	105
Note de présentation de l'article sur la construction navale aux Canaries au xviii^e siècle	131
Construction navale et charpentiers de bateaux aux Canaries au xviii^e siècle	
Vicente J. Suárez Grimón	135
Le paradoxe de la construction navale dans la marine marchande en France de 1815 à 1914	
Bruno Marnot	183
L'intégration de la sécurité maritime dans les constructions navales, du <i>Great Eastern</i> au <i>Titanic</i> (1858-1912)	
Christian Borde	213

Présentation de l'article d'Aimé Perpillou : Les principaux chantiers maritimes mondiaux en 1959.....	231
Les principaux chantiers maritimes mondiaux en 1959	
Aimé Perpillou	233
Sur la disparition des activités de construction navale à Bordeaux	
Alexandre Fernandez	263
Position de thèse et d'habilitation : Silvia Marzagalli.....	277
Comptes rendus.....	285
Mémoires soutenus à l'Université de Caen – Basse-Normandie (suite)	289
<i>In memoriam</i> : André Vigarié, géographe de la mer et des ports	
Jacques Marcadon	291

NOTE DE PRÉSENTATION
DE L'ARTICLE SUR LA CONSTRUCTION NAVALE AUX
CANARIES AU XVIII^e SIÈCLE

L'article de Vicente J. Suárez Grimón est consacré à un domaine que ne fréquente guère notre historiographie ; c'est aussi ce qui en fait le prix, son intérêt étant en outre augmenté par la nécessité où son auteur s'est trouvé obligé de proposer une synthèse de la question qu'il traite en ne pouvant utiliser que des sources très partielles et très lacunaires. Il demande donc une grande attention au lecteur.

Celui-ci peut également éprouver quelques difficultés à comprendre certains passages, en particulier ceux qui concernent le commerce avec les Indes, c'est-à-dire avec l'Amérique espagnole. Nous signalons donc l'existence, en français, d'un ouvrage de référence sur le commerce hispano-américain à l'époque moderne, celui d'Antonio García-Baquero González, *La Carrera de Indias : histoire du commerce hispano-américain (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Desjonquères, 1997, d'où proviennent les renseignements fournis ci-après.

Le sens précis de la *Carrera de Indias*, c'est « la route des Indes », des Indes occidentales bien sûr, autrement dit de l'Amérique. On pourrait ainsi traduire en français par « la route des Amériques ». Il s'agit d'un système commercial totalement régulé et contrôlé par l'État espagnol, lequel fit respecter, ou s'efforça de faire respecter, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, un monopole national strict. Celui-ci fit néanmoins place, très vite, à l'initiative privée, celle-ci restant contrôlée par la *Casa de Contratación*, créée en 1503, que l'on peut définir comme la chambre de commerce créée pour administrer le monopole du trafic entre l'Europe et les Indes occidentales.

Tous les navires devaient donc partir de Séville et y arriver, mais il fallut très vite faire une place à Cadix, qui était en quelque sorte l'avant-port de Séville ; un partage des activités entre les deux villes se mit donc en place avant qu'en 1717 la *Casa de Contratación* ne fut transférée à Cadix. À partir de 1529, Séville avait d'ailleurs été obligée de partager son monopole pour les départs avec neuf autres ports, dont Cadix. Les navires ne pouvaient partir sans une licence et ils devaient soumettre à l'enregistrement (*registro*) tout ce qu'ils

transportaient. Cet enregistrement était également obligatoire dans les ports américains. Ce sont les *navios de registro*, ou navires de registre, dont l'article parle à plusieurs reprises, tout cela étant facilité par le fait que l'on naviguait en convois, obligation à laquelle aucun capitaine ne pouvait se soustraire sans accord officiel.

Il était donc possible de ne pas naviguer en convoi à condition d'en obtenir l'autorisation : ce sont les navires dits de *registros sueltos* (littéralement : d'enregistrements libres) ; ces navires trafiquent avec les ports hors du parcours habituel des grandes flottes. Les navires devaient être de fabrication uniquement espagnole. Les propriétaires devaient déclarer la quantité de marchandises en « paumes » ainsi que les taxes à payer pour les marchandises ; la feuille du registre servait comme livre de comptes pour calculer les quantités à payer.

132 Il fallait ainsi énumérer sur un mémoire les informations concernant le navire : nombre de tonneaux, type de navire, pays de fabrication.

L'inscription sur le registre équivalait à un accord entre le pouvoir royal et le propriétaire du navire (ou l'armateur, ou le négociant). Il en résultait une licence pour le commerce américain. Cette licence (et donc le *registre*) pouvait concerner un port précis.

Dans la première moitié du *xvi^e* siècle avait prévalu le système du libre commerce, dit des *registros libros*. Après l'avoir mis à l'essai en 1765 dans les îles du Vent, on y vint dans tout l'empire à partir de 1778. En fait, il s'agit d'abord d'un démantèlement de la *Casa de Contratación* dont les fonctions sont confiées désormais aux tribunaux d'accostage et aux consulats créés dans chaque port ; mais les patentes de navigation et les licences sont maintenues.

Le système de la *Carrera de Indias* ne s'effondra qu'en 1797, après la déclaration de guerre à l'Angleterre de 1796 : il s'agit de l'autorisation donnée aux navires des pays neutres de commercer avec les Indes espagnoles.

On notera que l'enregistrement ne concernait pas seulement les marchandises : il s'appliquait également aux personnes. Des cédules de 1569 et surtout de 1604 interdisaient aux capitaines d'admettre à leur bord un passager qui ne serait pas pourvu d'une licence, l'émigration aux Indes et le droit de commercer avec elles étant réservés aux sujets natifs des royaumes espagnols.

L'importance accordée dans l'article au commerce maritime des îles Canaries avec les Indes occidentales tient au fait que, depuis l'origine, elles servent de lieu d'approvisionnement ou d'escale technique pour la réparation des navires. Il est évidemment tout à fait regrettable que les lacunes de la documentation n'aient pas permis à l'auteur de l'article d'étudier ces problèmes plus à fond.

Au demeurant, les habitants des Canaries pouvaient commercer directement avec l'Amérique sans s'unir aux flottes de la route des Indes, à condition toutefois de respecter l'enregistrement et que ce commerce ne dépasse pas 600 tonnes (décision de 1612).

On ajoutera quelques références utiles pour qui voudrait étudier l'histoire économique des Canaries ou celle de leur commerce avec les Indes occidentales.

Enfin, on notera que, pour cet article comme pour celui consacré à l'arsenal de la Carraca, le choix a été de laisser intégralement l'orthographe initiale aussi bien pour les noms de lieux (à quelques évidentes exceptions près, comme la Grande Canarie) que pour les prénoms des personnages ou pour les notes, le but étant de permettre à tel ou tel lecteur de se retrouver aisément dans les ouvrages ou les archives hispaniques.

CONSTRUCTION NAVALE ET CHARPENTIERIS DE BATEAUX AUX CANARIES AU XVIII^e SIÈCLE¹

Vicente J. Suárez Grimón

La situation des îles Canaries sur la route tricontinentale (Europe, Afrique et Amérique) et leur caractère de territoire fragmenté en sept îles situées au milieu de l'Atlantique ont pour conséquence que la mer et les bateaux sont le moyen de transport le meilleur et le plus rapide, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises, qu'il s'agisse des échanges avec l'extérieur ou de ceux des îles entre elles, et même à l'intérieur de chaque île par suite des déficiences présentées par le réseau des chemins terrestres². Ces transports pouvaient être réalisés aussi bien par des navires appartenant à la flotte internationale ou nationale, qui se rendaient dans les îles ou y faisaient escale pour se ravitailler en eau et en vivres, que par la flotte locale, qui comprenait des bateaux se consacrant au trafic entre les îles, avec la péninsule, à la pêche sur la côte d'Afrique, ou au commerce avec l'Amérique. Cette flotte canarienne apparaît, indépendamment des échanges auxquels elle s'adonnait, formée aussi bien par l'achat d'embarcations de fabrication étrangère ou espagnole³, que par

- 1 Traduction de Jean-Pierre Poussou, revue et complétée par Mme Alexandra Merle, à qui la *Revue d'histoire maritime* tient à témoigner sa totale gratitude, ainsi qu'à Jean-Paul Le Flem, qui a su résoudre plusieurs problèmes épineux de traduction.
- 2 À Tenerife, sur 400 entrées d'embarcations enregistrées en 1778 au port de Santa Cruz, 9 proviennent de Garachico, 1 de San Marcos de Lcod, et 79 de Puerto de la Cruz, qui font partie de cette même île de Tenerife : voir A. Cioranescu, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1976, t. I, p. 255. Pour l'île de la Grande Canarie, on peut prendre comme exemple de communication par mer entre des localités d'une même île canarienne, les dispositions prises par le chapitre ecclésiastique le 8 octobre 1769 pour que « l'on amène par mer le blé de la Aldea [un des villages de l'île] appartenant au chapitre en laissant à la discrétion de l'administrateur de cette île tout ce qui touche au coût du transport en barque ainsi que pour amener le blé dont il s'agit en cette ville, où il sera remis audit administrateur » ; par la suite, le chapitre confirma le 7 décembre l'arrivée des grains de la Aldea au port de la Luz (Las Palmas). – Voir Archivo cabildo de diócesis Canarias [ACDDC], Actas del Cabildo, t. XLVIII, Acuerdos du 8 novembre et 7 décembre 1769.
- 3 Depuis le début de la modernité, les îles ont été non seulement un centre de construction mais aussi un marché : pour la Grande Canarie, voir M. Lobo Cabrera, « Gran Canaria e Indias hasta la creación del Juez de Registro, 1556 », dans *IV coloquio de historia canario-mericana*, 1980, Las Palmas, 1982, t. I, p. 109-156. Pour Tenerife, voir A. Cioranescu, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., p. 242-253.

la construction de bateaux dans les îles elles-mêmes. Ce sont ces derniers qui ont permis l'essor de la construction navale dans les îles ; toutefois, ce qui a maintenu l'activité des charpentiers de bateaux, ce sont les modifications ou réparations effectuées sur la flotte canarienne, ou sur les bateaux qui, sans appartenir à celle-ci, faisaient escale dans les ports de l'archipel.

Cet article aborde l'histoire de la flotte canarienne sous l'angle de la construction des bateaux dans les îles, et non pas sous celui de l'analyse des propriétaires ou patrons. Cette étude se heurte à une série de difficultés qui viennent non seulement du manque de sources documentaires directement liées à la construction navale dans les archives nationales, régionales et locales, mais aussi de la rareté des travaux qui les ont exploitées jusqu'à présent – et par conséquent du médiocre niveau de l'information disponible⁴ –, en raison du caractère parcellaire et ponctuel que présente l'information qu'elles fournissent, et du fait que les données qualitatives l'emportent toujours sur l'analyse quantitative. La documentation provient essentiellement des actes notariés conservés aux archives provinciales⁵, des dossiers de la *Real Audiencia* et de la Douane royale des Canaries⁶, ainsi que des divers fonds conservés dans des archives privées⁷ ou nationales⁸. Ce n'est donc pas un travail définitif, à supposer qu'une recherche historique puisse l'être ; il se structure autour de deux grands axes que sont les charpentiers de navires et la construction navale – avec les limites que rencontre le développement de celle-ci –, les chantiers navals et les constructeurs.

136

LA CONSTRUCTION NAVALE : UNE INDUSTRIE EN CROISSANCE, MALGRÉ DES RESSOURCES EN BOIS LIMITÉES

Dans le système économique canarien, l'industrie navale n'eut pas la vigueur de l'agriculture et de l'élevage⁹ ; elle fut pourtant, « sans doute, la première activité industrielle dans ces îles qui ne disposaient pas des ressources

4 Le plus grand nombre d'informations disponibles concerne l'île de Grande Canarie mais, même dans ce cas, les lacunes de la documentation sont importantes par suite de la disparition des archives de l'*Ayuntamiento* (municipalité) de l'île, ce qui limite notablement notre connaissance pour tout ce qui concerne l'activité et la réglementation du travail des charpentiers de navires, les permissions de couper du bois...

5 Ce sont l'Archivo histórico provincial de Las Palmas (AHPLP) et l'Archivo histórico provincial de Santa Cruz de Tenerife (AHPST).

6 Les fonds de la première sont conservés à l'AHPLP et ceux de la seconde à l'AHPST.

7 Ce sont l'Archivo Lugo Massieu de Tenerife (ALMT) et surtout l'Archivo del marqués de Acialcázar de Gran Canaria (AMA).

8 Ce sont l'Archivo histórico nacional (AHN) et l'Archivo de Indias (AI).

9 Voir *Historia de Canarias*, A. Bethencourt Massieu éd., Las Palmas de Gran Canaria, 1995.

nécessaires à cette activité »¹⁰. Il est probable qu'elle n'arriva jamais à assurer l'autonomie de la flotte canarienne, mais elle couvrit une grande partie de ses besoins, et, d'une manière générale, tous ceux de la flotte de pêche. En effet, passé le premier moment d'euphorie qui suivit l'incorporation des îles à la couronne de Castille, l'industrie navale canarienne se heurta à un important obstacle : la rareté du bois. Certes, celui des îles était de bonne qualité pour la fabrication de navires, et il jouissait de la réputation d'être supérieur à d'autres en raison de sa résistance aux tarets qui rongeaient les coques. Mais l'utilisation abusive des forêts des Canaries et leur recul devant l'expansion des terres cultivées entraînèrent l'apparition de mesures limitatives décidées par certaines municipalités canariennes pour essayer de freiner leur destruction, certaines en venant, comme celle de Tenerife, à décider que les coupes de bois ne seraient autorisées que pour des bateaux destinés au trafic local, et encore à condition que les propriétaires soient de l'île elle-même, ce qu'il fut difficile d'obtenir¹¹.

La destruction continue des forêts canariennes n'empêcha pas leur bois d'être toujours utilisé au XVIII^e siècle pour la fabrication des navires, non seulement pour la charpente, mais aussi pour en extraire la résine, avec l'autorisation des municipalités¹², ce qui se faisait « avec des morceaux de torche [de bois] dur et résineux coupés en rondins que l'on croisait pour former un tas pyramidal ; on mettait le feu à sa partie supérieure afin que la chaleur du feu, en se communiquant, fasse descendre la résine »¹³. Ces fabrications continuaient à être indispensables parce que la flotte canarienne ne pouvait pas être formée uniquement par l'achat d'embarcations de fabrication espagnole ou étrangère. Cependant, les deux systèmes contribuaient au développement de l'industrie navale, dans la mesure où les modifications et les réparations dont avaient besoin ces dernières, ainsi que les bateaux qui arrivaient aux îles avec des avaries, offraient du travail et des ressources supplémentaires aux charpentiers de navires et à tous ceux qui étaient employés dans cette activité.

10 *Historia de Santa Cruz de Tenerife, op. cit.*

11 Lors de la réunion de l'*Ayuntamiento* de Tenerife le 2 décembre 1575, il fut mentionné la construction dans l'île de 7 à 8 navires qui devaient être mis au service du trafic local, mais cette condition ne fut pas respectée et les navires furent intégrés à la *Carrera de Indias*. Lors de la réunion du 24 novembre 1589, Sebastián de Jesús fut dénoncé parce qu'ayant obtenu l'autorisation de construire une barque dans le port de Santa Cruz, il avait caché qu'il le faisait pour un habitant de la Grande Canarie : voir *Historia de Santa Cruz de Tenerife, op. cit.*, p. 245 et 424.

12 En 1799, bien qu'ils aient obtenu une permission de l'*Ayuntamiento*, le *corregidor* de la Grande Canarie confisqua cinq barques de brai qu'avaient fabriqué à Artenara plusieurs patrons de barques de pêche, AHPLP, Protocolos notariales, Escribano Francisco Martínez de Escobar, legajo 1965, año 1799, f. 422.

13 AHPLP, Sala de la Real Audiencia, Documento signatura I-4. 652, s. f.

Tout cela eut pour résultat que la construction navale aux Canaries, en dépit de leurs ressources limitées en bois, connut au XVIII^e siècle un essor notable, fruit des initiatives dues à certaines mesures étatiques, comme le Règlement du commerce de 1718, et à la forte augmentation de l'activité de pêche sur la côte africaine, surtout dans la seconde moitié du siècle, ce qui orienta les investissements vers la construction de bateaux dans les îles pour profiter des possibilités offertes par le système du registre libre [*el registro de la permisión*], et pour tirer parti du développement des activités de pêche.

138

Cet essor fut facilité par le fait qu'il ne fallait pas de grands investissements ni des machines importantes, ni non plus de grands espaces pour la construction et le lancement. Comme l'a souligné A. Cioranescu, le charpentier de navires était à la fois ingénieur, concepteur et constructeur ; il faisait tout lui-même, excepté les clous qu'il lui fallait acheter¹⁴. La construction navale canarienne, en fait, se développa dans de nombreux centres, modestes ou petits, où l'on fabriquait des navires de pêche ou marchands ; ils étaient implantés tout au long des côtes des îles, du moins dans celles où les disponibilités en bois étaient les plus grandes. Certes, ces petits ateliers de charpentiers de navire, situés sur les plages canariennes, produisirent quelques navires – en petit nombre en fait – pour la *Carrera de Indias*, ou le commerce avec l'Amérique, mais la plupart étaient destinés à la pêche en mer, au cabotage entre les îles ou au trafic avec la péninsule. Malgré leurs dimensions réduites, ils répondirent avec efficacité aux besoins d'une activité de pêche en développement, qui ne nécessitait pas de navires de grande taille, et dans une moindre mesure à ceux du commerce avec l'Amérique, après la publication du Règlement du commerce de 1718, car on demandait des navires d'un tonnage plus important que les îles ne pouvaient fournir en quantités suffisantes par suite de leurs ressources limitées en matières premières, tout spécialement en bois.

Au milieu du siècle, on fabriqua, surtout dans les ports de Santa Cruz, Garachico et La Orotava, « de nombreux navires destinés au trafic autorisé avec les Indes », ce qui laissa dans un état catastrophique les forêts de l'île, au point que la municipalité de Tenerife fut obligée d'interdire toute coupe et de se refuser à délivrer désormais quelque autorisation que ce soit¹⁵. Le désir de jouir de l'autorisation de commercer avec Caracas, destination qui procurait les plus grands bénéfices, amena les insulaires à acquérir ou à fabriquer des navires pour se mettre sur les rangs. « Les navires qui prétendaient faire ces

14 *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit., p. 244-245.

15 Cette décision fut adoptée par l'*Ayuntamiento* de l'île de Tenerife dans ses réunions du 4 mai 1764 et du 27 février 1765, après la construction en 1757 de deux navires pour la *Carrera de Indias*, ce qui avait entraîné d'importantes destructions des forêts de l'île, *ibid.*, p. 246 et 424.

voyages étant nombreux », il en résulta des litiges continuels que ne put éviter l'ordonnance royale du 10 avril 1759, publiée aux Canaries en 1761, qui visait à mettre en place un système d'alternance, ou de roulement, pour le commerce autorisé avec les Indes. Comme le signale en 1764 Don Lorenzo Salazar, *síndico personero*, de Tenerife, les procès ne pourront être évités ; au contraire,

il en résultera davantage de procès et de retards parce que la publication et l'octroi de l'ordonnance royale nourrit les prétentions, même de ceux qui ont des navires de moindre tonnage que ce qui est autorisé, ou qui ont des navires récemment fabriqués ou introduits ; et il faut aussi considérer que l'expérience du voyage entraîne à construire des navires sans tenir compte des nécessités habituelles aux îles, et que cela amènera à faire disparaître les quelques forêts qu'il faudrait conserver pour la construction des navires indispensables pour les communications et le trafic d'une île à l'autre, et pour la pêche sur les côtes d'Afrique qui est tellement nécessaire pour leur subsistance¹⁶.

Le manque de bois dans les forêts de Tenerife fut tel que, quand Bartholomé Montañés prétendit construire quelques bateaux de pêche pour alimenter son industrie de salaisons, il lui fallut aller chercher du bois de charpente à l'île de la Palma, et l'administrateur des rentes royales dut faire de même pour pouvoir fabriquer un brigantin destiné au service du roi. Dans les dernières années du XVIII^e siècle, la municipalité de Tenerife rappela que l'on pouvait jusqu'au milieu du siècle fabriquer dans l'île des navires allant jusqu'à 300 tonneaux et « d'une durée étonnante », mais qu'il fallait désormais les acheter à l'industrie étrangère, sans obtenir des bateaux d'une qualité équivalente¹⁷.

Sur la Grande Canarie également, la diminution des forêts avait atteint des proportions alarmantes au point qu'il fallut importer du bois de l'île de la Palma et qu'y disparurent, comme le signale en 1769 le syndic Don José Hidalgo, « les métiers de charpentier de navire, de calfat, et de marin... », ainsi que l'approvisionnement en poisson salé, « un des articles réellement les plus importants du ravitaillement », car on ne pouvait plus fabriquer les barques de pêche, « alors que dernièrement celles-ci faisaient vivre plus de 700 personnes »¹⁸.

16 AHN, Consejos, leg. 20.282, exp. N°6, fs. 91 v.-92 r. Le *síndico personero* est un procureur choisi par élection dans les *pueblos*, principalement dans ceux où l'office de procureur syndic général est perpétuel. Dans les municipalités, le syndic est chargé de promouvoir les intérêts des *pueblos*, d'en défendre les droits, et de se plaindre lorsque leurs intérêts ne sont pas respectés. Il défend ainsi, notamment, les intérêts d'une communauté rurale rattachée à un noyau urbain (N. du T.).

17 *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, op. cit.

18 Observation du syndic lors de la réunion du 6 mai 1769 au cours de laquelle il s'oppose à une autorisation pour le Monte Lentiscal, AHPLP, Sala de la Real Audiencia, Documento signatura I-527, f. 51.

Le manque de bois et l'arrivée massive de navires d'origine étrangère dans la *Carrera de Indias* eurent pour conséquence que la construction de ces navires disparut presque complètement dans les îles, surtout dans celle de Tenerife où on en avait construit le plus ; à leur place, on construisit des navires pour la pêche en mer, surtout dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Leur construction se fit majoritairement dans l'île de Grande Canarie. Les facteurs qui rendirent possible son expansion, si l'on met de côté la question d'une organisation efficace des fournitures de matières premières, furent la capacité professionnelle d'un milieu artisanal expérimenté dans ces métiers depuis longtemps¹⁹, et le système de financement adopté, car, même si celui-ci était dominé par une bourgeoisie mercantile, on avait recours à des capitaux de diverses origines, et il est rare que l'investissement ait été réalisé grâce au capital d'un seul individu. C'est cette manière de faire qui permit de se réserver le droit de fourniture du navire pour ses différentes campagnes (*zafra*) en Berbérie et de libérer quelques-uns des gains du navire. À Tenerife et à la Palma, la construction de ces bateaux de pêche fut moins importante car, comme l'a signalé Cioranescu, à la fin du XVIII^e siècle, dans les cales de Santa Cruz, on ne construisait plus que des chaloupes et de petits bateaux, en plus de réparations mineures²⁰.

Au début du XIX^e siècle, selon ce qu'indique Álvarez Rixo, on fabrique encore dans l'ensemble des îles plus de 30 navires ; il ajoute qu'à cette époque la marine des îles a été presque entièrement détruite par les corsaires anglais mais que, une fois la paix signée en juin 1808, elle a « paru augmenter par enchantement ». Cette trentaine de navires, ajoute Álvarez Rixo, furent construits : 9 à Las Palmas ainsi que 2 canonnières²¹ ; 2 ou 3 à Gáldar ; 4 dans le port de Lanzarote ; 1 corvette dans le port d'Orotava, ainsi que 2 brigantins de taille moyenne pour la Carrera de America, 5 goélettes et d'autres petits navires de peu d'importance qui se nomment « de décharge » ;

19 Comme le signale A. Cioranescu, dès le début de la conquête, il a existé à Santa Cruz de Tenerife un « maestre de faser navíos », appelé Cristóbal Martín ; voir *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, *op. cit.*, p. 245.

20 *Ibid.*, p. 246 et 424.

21 C'est le capitaine général, le duc del Parque, qui les fit construire dans le double but qu'elles servent pour la défense des îles et pour les postes de la Péninsule dont la correspondance avait souffert à plusieurs reprises de retards notables. Comme il n'y avait pas à la Grande Canarie de « constructeur suffisamment capable, il fit venir du Puerto de la Orotava un certain Agustín Vandama, habile charpentier de navires ». Après que le duc del Parque eut quitté les îles, une des canonnières fut vendue, cependant que l'autre, qui avait longtemps été mouillée dans la baie de Santa Cruz, « se pourrit et échoua ». Voir J. A. Álvarez Rixo, *Cuadro histórico de estas Islas Canarias de 1808 a 1812*, Las Palmas de Gran Canaria, El Gabinete Literario, p. 61.

à Garachico, un brigantin pour naviguer en Amérique²² et 2 navires de cabotage ; à la Palma, 4 ou 6 ; à la Gomera une bonne goélette de grande mâture ; « le total dépasse 33, et cela amène à comprendre l'importance des coupes qu'ont supporté nos pauvres forêts »²³. Ce même auteur conclut que les prisonniers français venus d'Espagne aux îles Canaries en 1809, ou dans un convoi postérieur, furent très utiles dans les îles de la Palma, de Tenerife ou de la Grande Canarie, « pour la mise au point des bateaux que l'on construisait, coupant et cousant la voilure et d'autres domaines de manœuvre dans lesquels ils étaient autant ou plus compétents que les nôtres »²⁴, parce que la majorité d'entre eux appartenaient à la Marine.

Dans certains cas, il fut remédié au manque de bois en réemployant celui encore utilisable que fournissaient des embarcations en mauvais état, qu'elles soient de fabrication canarienne ou étrangère. Dans les îles où il n'y avait pas de forêts, telles Lanzarote et Fuerteventura, ce fut une pratique habituelle, dépendant des navires qui accostaient dans cet état. Les exemples ne manquent pas : ainsi, le 8 juin 1783 échoua à Lanzarote une frégate française de 800 tonnes, partie pour l'Inde et la Chine ; on avait d'abord cru que ce navire pourrait reprendre la mer mais, finalement, « malmené par les vagues, il s'ouvrit »²⁵. Il arriva la même chose à des navires canariens : ainsi, à la fin

22 Construit en 1809, il fut appelé *San Antonio de Monte Florido* ; son principal propriétaire fut Don Luis Benítez de Lugo, fils du marquis de la Florida. Parti du port de Santa Cruz en direction de la Guaira le 3 septembre 1809, il fut capturé vingt jours après par un corsaire français de la Guadeloupe, qui y laissa des hommes mais s'empara du capitaine, du pilote et de quelques membres de l'équipage. Une fois le corsaire perdu de vue, les passagers se soulevèrent contre leurs ravisseurs, qui se rendirent ; mais ils se trouvèrent alors en difficulté parce qu'ils n'avaient ni pilote, ni personne pour diriger le navire, et ne pouvaient se fier à aucun des marins ennemis parce qu'ils seraient exposés à être menés à l'abattoir, ce qui se passerait s'ils rencontraient le corsaire. Ils étaient dans ce dilemme lorsqu'apparut une corvette de guerre anglaise qui les conduisit sains et saufs à Marie-Galante. Le navire fut l'objet d'un procès entre le propriétaire et ses libérateurs, jusqu'à ce que, de retour au port de Lanzarote en 1811, il s'échoue et soit détruit pour payer les frais judiciaires. Voir *ibid.*, p. 127.

23 Álvarez Rixo relate qu'en plus des navires construits « on répara et caréna quelques navires endommagés dans le port de Naos de Lanzarote ; on leur enleva les drapeaux portugais avec lesquels ils naviguaient déguisés et l'on mit les drapeaux espagnols de leurs propriétaires. On acheta aussi plusieurs autres navires, américains cette fois, qu'on nationalisa, tout cela produisant une activité continue dans le pays, ce qui n'eut lieu ni avant ni après. » Voir *ibid.*, p. 125.

24 *Ibid.*, p. 129. L'auteur vante l'habileté des prisonniers français, auxquels il attribue le mérite d'avoir été ceux qui, en 1809, « introduisirent l'usage des *abanaderos* pour les manœuvres », à la place du chapeau à l'ancienne mode utilisé habituellement.

25 I. Romero Ceballos, *Diario cronológico histórico de los sucesos elementales, políticos e históricos de esta isla de Gran Canaria (1780-1814)*, Vicente J. Suárez Grimón éd., Las Palmas de Gran Canaria, 2002, t. I, f. 103 v.

de janvier 1783, se brisa sur les côtes de Jandía, à Fuerteventura, un navire de Gáldar appelé *El Guarío*.

En Grande Canarie, la réutilisation du bois, et du reste des matériaux des navires avariés, a dû être proportionnelle au nombre des arrivées de bateaux de diverses nationalités qui s'y produisaient. Ainsi, le 15 février 1743 arriva au port de la Luz, « hors d'état de naviguer et démâté », par suite de la tempête, le *Salvador del Mundo*, propriété du marquis de Casa Madrid, qui avait fait le voyage après enregistrement depuis le port de Cadix jusqu'à celui de la Nueva Veracruz. En 1760, ce fut le tour d'un navire battant pavillon français, le « Notre-Dame du Bon Secours, alias la Polonaise », lequel, venant du Cap Français et se rendant à Cadix, fut obligé d'entrer dans la baie de Gando où il s'endommagea et échoua ; sa cargaison et son armement furent vendus à Las Palmas²⁶. L'année suivante, arriva, « détruite par la tempête et les rafales de vent », une pinque portant pavillon français, le « Saint Joseph de Marseille », qui se rendait de l'île de la Grenade à Marseille ou à Cadix, et ne put continuer sa route car il ne fut pas possible de la reconstruire dans l'île. Enfin, partit du port de la Luz, le 27 juin 1784, un navire à destination de Cadix, qui revint en arrière après avoir presque atteint la Madera, « parce qu'il avait embarqué trop d'eau de mer ; on finit par l'échouer et le déclarer inutilisable »²⁷.

À Tenerife, la réutilisation fut beaucoup plus fréquente par suite du trafic plus intense du port de Santa Cruz. Il suffit de citer ce qu'il advint à la polacre espagnole appelée la *Purísima Concepción*, ou à la frégate la *Venus*. Celle-ci appartenait au capitaine Don José Román y Manrique et au lieutenant de chasseurs Don Juan Cocho Iriarte, lesquels devinrent en 1778 les débiteurs de plusieurs maisons commerciales et de particuliers de Santa Cruz parce qu'ils avaient fait « diverses dépenses supplémentaires pour la conservation, le carénage et la remise en état de cette frégate qu'il fallut décider d'échouer et de détruire dans la baie de ce port »²⁸. La *Purísima Concepción* s'était perdue alors qu'elle mouillait dans le port de Santa Cruz, sur un contrat passé par Don Andrés Amat pour aller après enregistrement à la Havane y amener les recrues du bataillon de Louisiane, en 1779,

26 Le chargement, qui consistait en sucre, café et indigo, fut vendu le 20 août 1760 à Don Juan de la Barreda, *regidor* et habitant de Las Palmas, pour 25 609 pesos, y compris toute une partie du matériel du navire pour le prix de 98 pesos. Voir AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Pablo de la Cruz Machado, leg. 1645, año 1760, f. r.

27 *Diario cronológico histórico*, *op. cit.*, f. 121 r.

28 AHPST, Protocolos notariales, leg. 1.293, año 1778, f. 215 v. Les versements supplémentaires furent apportés par Don Esteban Cambreleng, Don Jorge Madan, Don Antonio Farias Barreto, Don José de Herrera, Don José Puitg y Dorì, le capitaine Don Manuel Acosta et Don Diego Barri, habitants de Santa Cruz.

sous les coups d'un violent ouragan essuyé dans ce port et cette baie, ce qui la fit s'échouer, dans la matinée du 16 courant, sur un banc de sable, de telle manière qu'elle ne pouvait prendre la mer, ni en sortir, sinon en morceaux, autant par l'état de destruction qui était le sien que par suite des incommodités du lieu²⁹.

LES CHARPENTIERIERS DE NAVIRES

Pour que la construction navale fonctionne, il ne fallait pas seulement du bois mais aussi des hommes capables de le travailler. Aux Canaries, on trouve des charpentiers de navires et des ouvriers spécialisés dès le début des Temps Modernes³⁰ ; dès ce moment-là, ils sont non seulement capables de travailler³¹ sur des bateaux ou de les caréner, mais aussi d'en construire³². Néanmoins, les Ordonnances des conseils et municipalités des Canaries ne font aucune référence explicite à ce corps de métier³³ ; seule la municipalité de la Grande Canarie parle en 1531 de maçons et de charpentiers dans un chapitre qui leur est consacré³⁴. De même, dans les examens réalisés par les inspecteurs et les fonctionnaires chargés de contrôler les métiers nommés par les municipalités, on ne voit pas apparaître comme tels des charpentiers de navires, si ce n'est au sein d'un ensemble majoritaire de charpentiers tout

29 *Ibid.*, año 1779, f. 348 r.

30 Pour l'île de Tenerife, María Luisa Fabrellas mentionne Cristóbal Martín, « maestro de hacer naves » (1507), Herrán Rodríguez, chargé du carénage, et Francisco López, calfat. Voir son article « Naves y marinos en los comienzos hispánicos de Tenerife », *Revista de historia canaria*, n° 105-108, 1954, p. 37-46.

31 En Grande Canarie, sa présence paraît davantage liée à la réparation qu'à la construction des navires. À partir d'une date précoce, telle que celle de la découverte de l'Amérique, dans la crique de Gando on procéda à la réparation de *la Pinta*, et cette activité continua à être pratiquée dans cette crique ou dans celle d'Arrecife au cours des siècles suivants par des charpentiers de navires qui étaient habituellement des habitants de l'île ; des calfats les aidaient. Voir M. Lobo Cabrera, « Gran Canaria... », art. cit.

32 María Luisa Fabrellas fait allusion à un accord de l'*Ayuntamiento* de l'île de Tenerife en 1511, par lequel Francisco López, calfat, avait obtenu l'autorisation de couper du bois pour construire une petite caravelle (*carabelón*). En 1513, il est question de la nef qu'il a construite dans la crique de San Marcos de Icod. A. Cioranescu fait allusion au navire de 250 tonneaux que construisit en 1546 Blas Díaz dans la crique de Santa Cruz et au galion de 600 tonneaux qu'essaya de construire en 1626 Luis Interián, ce qui lui valut de se heurter à l'opposition de la *Casa de Contratación*, du consul et des navigateurs de Séville : voir *Historia de Santa Cruz...*, *op. cit.*, p. 245, et M. Fabrellos, « Naves y marinos... », art. cit.

33 J. Peraza de Ayala, « Las ordenanzas de Tenerife y otros estudios para la historia municipal de Canarias », dans *Obras de José Peraza de Ayala. Selección 1928-1986*, Santa Cruz de Tenerife, 1988, t. I, p. 67-249 ; B. García del Castillo, *Antigüedades y ordenanzas de la isla de el Hierro*, Madrid, 2003.

34 F. Morales Padrón, *Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)*, Séville, 1974, p. 113.

court. Nous ne pouvons noter qu'un seul cas, celui des calfats de la Grande Canarie dans les années 1740³⁵ et 1741³⁶. L'absence d'examens ne faisait pas obstacle à ce que les ouvriers de ce métier de charpentier de navires puissent s'élever de la catégorie d'aide ou d'apprenti à celle de maître, ni à ce que l'un d'entre eux, Miguel Farias, habitant de Las Palmas, petit-fils et fils de charpentiers de navires, sollicite de la cour, en 1784, l'expédition « d'un brevet de compétence pour son métier de charpentier de navires »³⁷.

Durant toute l'époque moderne, même si les charpentiers de navires ne figurent pas comme tels dans les Ordonnances, il est certain qu'ils reçurent une dénomination particulière au sein du métier des charpentiers, cette situation durant jusqu'à une date aussi tardive que 1789, lorsque, dans leur réunion du 25 mars, « les charpentiers (*carpinteros*), forgerons, ferblantiers, cordonniers, corroyeurs, menuisiers (*carpinteros de blanco*), charpentiers de navires (*carpinteros de ribera*) et calfats », acceptèrent les députés qu'avaient nommés l'Assemblée des métiers de la Grande Canarie pour participer aux festivités organisées en l'honneur de la proclamation du roi Charles IV »³⁸. Bien qu'on les ait nommés « communauté de métier » (*gremio*) des charpentiers de navires, ils ne réussirent pas à avoir une organisation structurée par des statuts ou constitutions, malgré les efforts faits par leurs membres durant la seconde moitié du XVIII^e siècle. En faisaient partie tout autant le grand maître du métier, les maîtres et ouvriers, que les calfats, forgerons, et les aides. Leur nombre et l'importance du secteur a sans doute crû au même rythme que l'activité de construction de bateaux de la flotte canarienne destinés au trafic insulaire et à la pêche sur les côtes d'Afrique, ceci dans le dernier quart du XVII^e siècle, et surtout au XVIII^e siècle.

35 Le 23 mars 1740, Simón Farias et Bartolomé Andora, « ouvriers de l'art et du métier de calfat », examinent sur ordre de l'*Ayuntamiento* de l'île de Grande Canarie, Juan Gómez Ferrera, natif de Lisbonne, habitant de l'île de la Palma. Voir AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Fernando Álvarez Trujillo, leg. 1622, año 1740, s. f.

36 Le 12 mai 1741, Antonio Martel, habitant de l'île de Tenerife, mais résidant de la Grande Canarie, fut nommé, par l'*Ayuntamiento* de cette île, examinateur du métier de calfat ; en cette qualité, il procéda à l'examen de Raimundo Gómez, fils de Juan Gómez, maître de ce métier, natif de la Palma mais résidant à la Grande Canarie, de Juan Andrés Cabrera, natif d'une autre île mais résidant à la Grande Canarie, et d'Antonio Lorenzo, habitant de Las Palmas. Voir AHPLP, Escribano : Pablo de la Cruz Machado, leg. 1628, año 1741, s. f.

37 AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1909, año 1784, f. 252. r.-v.

38 Cependant, lors des cérémonies de la proclamation de Louis I^{er}, célébrées à la Grande Canarie en 1724, cette distinction n'apparaît pas : on mentionne seulement que fut prononcée une louange [du souverain] « par le métier des carriers, charpentiers et forgerons devant la Place et sous le portrait de Sa Majesté ». AHPLP, Sala de la Real Audiencia, Documento signatura, l-15. 021, f. r.

Quoique l'information disponible soit très limitée, et souvent réduite à l'île de Grande Canarie, on peut signaler, parmi les principales caractéristiques de ce corps de métier durant le XVIII^e siècle, les efforts d'unité et d'organisation du travail, ainsi que le souci d'une transmission familiale du métier.

Les efforts pour l'unité du « métier » et l'organisation du travail

Aux Canaries, pendant la majeure partie du XVIII^e siècle, ce qui caractérise certaines activités liées à la mer, comme la construction navale ou la pêche le long des côtes africaines, c'est le manque d'unité. Jusqu'à l'année 1771, et pour ce qui touche à la construction navale, les maîtres du corps de métier (*gremio*) des charpentiers de navires passent contrat de manière individuelle avec les propriétaires des bateaux pour les construire ou les caréner. Il n'existait donc pas d'ordonnance ou de contrat régulant leur activité, ni de magistrat attaché à cette branche d'activité qui puisse les contraindre à remplir les engagements contractés, ce qui obligeait à recourir aux tribunaux ordinaires³⁹. C'est pour cette raison que, le 23 juillet 1771, les charpentiers de navires de la ville de Las Palmas à la Grande Canarie, représentés par Francisco Domínguez, Fernando Corchero, Miguel et Eugenio Farias⁴⁰, établirent une convention ou contrat-type régulant leur activité, car ils estimaient

n'avoir pas d'autre moyen pour subvenir aux besoins de nos maisons assez rapidement, et, de jour en jour, nous avons éprouvé un retard notable parce qu'il n'y a pas d'union dans cette corporation ni de bonne entente pour conserver ce métier qui, à la vérité, est nécessaire dans cette île, aussi bien pour les navires qui servent au trafic de la pêche, ou à la pêche du poisson frais, que pour les autres bateaux qui y abordent et ont besoin d'être réparés⁴¹.

Si ce désordre continue, soulignent les charpentiers de navires, il n'y aura « personne qui se consacrera à ce métier » ; pour éviter un tel désastre, il convient « d'établir un document public pour garder et remplir les conditions et règles que nous devons instituer pour sa stabilité ». Les conditions et règles de l'accord concernent l'union du corps de métier (*gremio*), la perpétuité

39 C'est le cas de Francisco Farias, charpentier de navires, et habitant de Las Palmas, lequel, le 10 octobre 1769, donna pouvoir à des procureurs de défendre l'action qu'il allait mener devant la *Real Audiencia* contre José Antonio Talavera, du même lieu, pour qu'« il remplisse les obligations du contrat par lequel il devait l'aider à travailler dans son atelier jusqu'à ce que sorte le navire nommé de Cotardo ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Juan A. Herrera, leg. 1707, año 1769, f. 220 r.

40 Des quatre, seul Fernando Corchero savait signer.

41 AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Hernández Millares, leg. 1697, año 1771, f. 533 r.

du contrat et la subsistance de ses membres en cas de maladie, son contenu devant être le suivant :

1. Tous les membres doivent être unis, « comme si nous étions un seul individu », pour travailler dans l'égalité, sans qu'un membre du métier puisse, sans les autres, entreprendre un ouvrage neuf ou une réparation ; car s'il agissait ainsi, il perdrait ledit ouvrage, qui serait confié aux autres.
2. S'il n'y a qu'un seul ouvrage ou réparation, si mince soit-il, tous doivent y participer ; s'il y en a deux ou davantage, « les membres du métier détermineront entre eux lesquels doivent y travailler, et il ne sera permis à aucun de baisser ou d'augmenter son salaire par rapport aux salaires habituels, même en cas de cherté des denrées ; celui qui fera une telle chose sera contraint de remettre l'excédent à ses compagnons, mesure qui doit être respectée sans aucune exception ».
3. Si, pendant un travail dont la rémunération a été fixée d'avance, et non payé à la journée, un des compagnons tombe malade, « les autres seront responsables de son entretien, proportionnellement à leur travail, et aucun d'entre eux ne devra se soustraire à une œuvre si charitable et équitable, mais ceci s'entend au cas où le malade serait dans l'impossibilité totale de travailler ».
4. Aucun apprenti ne sera admis « sans avoir au préalable promis d'appliquer et de respecter le présent contrat, lequel est établi pour nous et pour ceux qui nous succéderont, au bénéfice de l'activité des charpentiers de navires ».

146

Pour donner de la force au contrat, les charpentiers sollicitèrent l'approbation du commandant général, qui était l'autorité suprême dans les îles, et le prièrent de faire respecter et observer le contrat « en nommant dans cette île un fonctionnaire de confiance afin de le faire appliquer, et d'imposer à ceux qui le transgresseraient les peines qui lui paraîtraient convenables, en plus de celles que le présent document prévoyaient, qu'ils s'engageaient à observer et à respecter en ce qui concernait leurs personnes et leurs biens »⁴².

Selon toute probabilité, l'établissement de ce contrat ne mit pas fin au désordre et à l'intrusion professionnelle dans la construction navale des charpentiers de navires de l'île de Grande Canarie, ni même aux désaccords au sein du métier⁴³. En effet, à peine une décennie plus tard, Miguel Farias,

⁴² *Ibid.*, f. 533 r. et 534 v.

⁴³ Le 23 mars 1790 Blas de Miranda donne pouvoir à des procureurs pour le défendre contre Agustín Talavera à propos du paiement supposé de maravedis que celui-ci prétend réclamer « pour le travail qu'il fit conjointement avec Miranda, lors de la construction d'un navire appartenant à Don Domingo Galdós ». AHPLP, Protocolos notariales, escribano :

maître du corps de métier des charpentiers de navires, se plaignait que, comme il n'avait pas reçu l'autorité lui permettant de mieux gouverner le corps de métier, « les apprentis n'obéissaient pas comme ils l'auraient dû, et que les inspections qui avaient lieu, au lieu d'être toujours le fait de personnes compétentes dans ce métier, étaient confiées parfois à des navigants, étrangers de par leur état à la connaissance de l'état des embarcations », ce dont résultaient de graves préjudices pour les affaires publiques, alors que la pêche sur la côte de Barbarie était « la branche principale du commerce de cette île, et celle où s'instruisent les marins »⁴⁴. Cependant, c'est cet esprit d'unité qui permit aux charpentiers de navires de faire face aux différents problèmes de leur travail ou administratifs, comme la prétention en 1785 du Syndic général de la Grande Canarie « d'imposer une taxe » sur les calfats et maîtres charpentiers de navires « dans l'exercice de leur travail »⁴⁵.

Beaucoup plus tard, en 1858, les charpentiers de navires de Las Palmas reformèrent une société pour la construction d'un navire dans le port d'Orotava (Tenerife), mais sans l'intention de la rendre définitive⁴⁶. Quoi qu'il en soit,

Cristóbal Luque Cabrera, 1767, s. f., año 1790.

- 44 AHPLP, Protocolos notariales, escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1909, año 1784, f. 231 r. - v.
- 45 Lors du recours formé contre le syndic, José Guindón, José Antonio Talavera et Francisco de Santa Ana, habitants de Las Palmas, calfats et maîtres de l'office de charpentiers de navires, donnèrent pouvoir le 24 mai 1785 à des procureurs pour défendre ce recours. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1785, año 1785, f. 145.
- 46 Formèrent cette société le 7 avril Mauro Moreno (qui ne signe pas), Rafael Cabrera (non plus), Francisco Alemán, Santiago Cabrera (ne signe pas), Antonio Jardín, Gregorio Cabrera et Manuel Acosta, charpentiers de navires habitant Las Palmas. Les dispositions en étaient les suivantes :
1. La compagnie durerait jusqu'à la fin de la construction du navire qu'ils étaient en train de construire dans le port de l'*Orotava* ; il appartenait à Don Juan Rodríguez, avec lequel ils s'étaient entendus.
 2. Chaque compagnon recevrait 9 réaux d'argent pour son travail, où qu'il soit installé, jusqu'au règlement des comptes dans les cinq jours de l'arrivée de ceux en provenance de Las Palmas, les autres salaires étant mis de côté pour être réglés à la dissolution de la société.
 3. Personne ne pourrait se retirer de ce contrat tant que n'aurait pas expiré le délai stipulé.
 4. Les contractants et les ouvriers travaillant avec eux seraient obligés de venir tous les dimanches chercher leurs salaires dans la maison du trésorier Rafael Cabrera, lequel garderait l'excédent après avoir payé les travailleurs.
 5. Le trésorier serait obligé de tenir un compte exact des entrées et des sorties d'argent dans les livres correspondants.
 6. En cas de maladie, ou si quelque coup les empêchait de travailler, ils recevraient 4 réaux d'argent, qui seraient classés à la rubrique des dépenses dans les comptes.
 7. Si certains des associés travaillaient les jours de fête, le capital acquis par ce travail leur appartiendrait exclusivement et n'entrerait pas dans le fonds commun.

les tentatives pour organiser et unifier cette activité qui se produisirent au cours du siècle, ne furent pas propres aux seuls charpentiers de navires, mais s'insèrent au contraire dans la tendance générale que connurent les autres métiers. En 1761, fut créé le collège des avocats ; le 8 avril 1777, les greffiers de la Grande Canarie fondèrent leur propre confrérie des notaires titulaires et, le 27 février 1786, ils sollicitèrent du Conseil de Castille leur transformation en collège ; la confrérie des navigants de San Telmo, dont faisaient partie les propriétaires de bateaux et les navigants, et qui ne disposait pas d'une licence royale pour son érection, essaya de l'obtenir dans les dernières décennies du XVIII^e siècle ; l'activité de pêche autour des îles ou le commerce du poisson avec la côte d'Afrique eut recours à des modes d'organisation inconnus jusqu'ici⁴⁷ ; le *gremio* des laboureurs serra les rangs face à la prétention des artisans reconnus par l'administration de s'emparer des contrats de location des terres cultivables.

148

Transmission familiale du métier

Établir la liste nominative des charpentiers de navires qui exercèrent leur métier dans les îles durant le XVIII^e siècle, est une tâche quasi impossible étant donnée l'absence de registres de matricule. Même en ce qui concerne la Grande Canarie, qui est l'île pour laquelle nous disposons de l'information la plus importante, les données restent incomplètes, et il faut toujours ajouter de nouveaux noms que fournit progressivement la documentation notariale. Il n'est pas non plus facile d'établir des listes nominatives des diverses catégories, parce que sans doute beaucoup entrèrent dans ce métier comme aides et terminèrent comme artisans confirmés ou maîtres, alors que d'autres débutèrent comme calfats et finirent comme maîtres charpentiers de navires.

8. Chaque individu passant à la Orotava recevrait un demi-salaire depuis le jour où il s'embarquerait jusqu'à son arrivée dans ce port, et il en serait de même lors du retour à Las Palmas.

9. Les compagnons qui resteraient à Las Palmas ne pourraient recevoir plus de 9 réaux d'argent, le reste demeurant aux mains du trésorier, comme cela se passe pour ceux qui vont hors de la Grande Canarie.

AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Sebastián Díaz, leg. 2161, f. 41 v.-43 r.

47 En 1786, les propriétaires des brigantins de pêche sollicitent du Conseil de Castille la désignation d'un juge qui soit compétent « pour régler les troubles et les désordres qui affectent les marins de cette ville, principalement les hommes d'équipage des brigantins du trafic de pêche ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1786, año 1786, f. 558.

Par ailleurs, il faut ajouter aux charpentiers et aux calfats les scieurs de bois, les forgerons, ceux qui étaient chargés de poser les ferrures et les clous, ainsi que les manœuvres qui étaient chargés de retourner les bois.

Dans l'île de la Grande Canarie, la liste des charpentiers de navires du XVIII^e siècle commence par Agustín Bautista Barreda, même si notre attention s'est portée surtout sur la famille des Bendito et celle des Farias, car ils sont représentatifs de la transmission familiale du métier. Sans que ce soit une pratique généralisée, la famille Bendito, dans la première moitié du XVIII^e siècle, et celle des Farias, dans la seconde moitié, montrent qu'il y existe d'authentiques lignages de charpentiers de navires qui se transmettent le métier de père en fils.

Dans le cas des Bendito, nous avons l'exemple de deux générations exerçant ce métier : Bartholomé Bendito, de nationalité génoise, et ses fils Juan et José. Le père qui résida sans doute en Grande Canarie depuis le XVII^e siècle⁴⁸, put enseigner son métier à ses fils. Nous avons gardé une trace de l'activité de Juan grâce à son testament, passé en 1704⁴⁹, dans lequel il déclare avoir construit un navire pour Juan Barreto et Domingo de Mota, barbier, tous deux habitants de Telde⁵⁰, et en avoir construit un autre « dans le port de Juncal », situé « dans la juridiction d'Agaete », pour le capitaine Cristóbal de Orihuela, navire « qui a été construit jusqu'à l'état où il se trouve, à mes frais », et pour lequel il a déjà reçu plus de 1 000 réaux sur les 1 800 qu'il devait toucher, « ce qui apparaît dans mon livre de comptes », en raison de la clause selon laquelle, si le navire coûtait moins que ce que lui avait payé le capitaine Orihuela, il rendrait la différence. Le testament nous renseigne sur les dimensions de son atelier et de ses outils, ainsi que sur ses dispositions, puisqu'il stipule qu'une partie de ses outils soit remise à son frère José, « pour l'avoir aidé et assisté dans ses travaux »⁵¹.

48 À son décès, il laissa parmi ses biens des maisons hautes et basses situées à Las Palmas, dans la rue Cano, qui va à la place des nonnes de San Bernardo.

49 Passé le 23 mai 1704, il stipule notamment que sa sépulture se fera au couvent de San Francisco de Las Palmas, « dans la chapelle principale où sont enterrés les Génois, étant fils de Bartholomé Vendito qui était de cette nation ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Pedro A. de Medina, leg. 1506, año 1704, f. r.

50 Pour la construction de ce navire, « on fit un contrat de la valeur de ce navire que j'ai en mon pouvoir », mais il reste dû la moitié appartenant à Domingo de Mota, dont j'ai seulement reçu deux barils et demi d'eau-de-vie valant un réal et demi la chopine, six aunes (*varas*) de tissu à 2 réaux l'aune, une fanègue et demie de millet et 128 réaux.

51 L'outillage consiste en une roue avec son banc pour le métier de charpentier qu'il exerce.

Dans le cas des Farias, nous avons au moins trois générations : Simon Farias⁵², son fils Augustin et les cinq fils de celui-ci⁵³. Il est très possible que Simon Farias ait commencé par être calfat car, en 1740, nous le voyons examiner, en compagnie de Bartholomé Andora⁵⁴, les aptitudes de Juan Gomez Ferrera, habitant de l'île de la Palma, « lequel exerce, depuis trente à quarante ans qu'il est arrivé de Lisbonne, le métier de calfat à Tenerife, à la Palma et maintenant à la Grande Canarie où il construit le navire pour lequel il a obtenu une autorisation »⁵⁵. Ensuite, Simon Farias, mais aussi son fils Augustin⁵⁶ – ainsi que nous l'apprend un procès-verbal de 1784 rédigé à la demande de Miguel Farias, leur fils et petit-fils – travaillèrent jusqu'à leur mort comme charpentiers de navires, « construisant des navires, brigantins et sloops à la fois pour la pêche et pour le commerce entre les îles et avec l'Amérique ».

Ce furent l'aïeul et le père qui enseignèrent le métier à Miguel⁵⁷, lequel commença à le pratiquer alors qu'il avait à peine 10 ans et « ne pouvait

- 52 Son père fut probablement le capitaine Don Domingo Farias qui apparaît comme témoin en 1739 dans une vente de navire pour laquelle Simón Farias agit comme expert. Simon est identifié comme charpentier de navires à partir de 1735, date à laquelle il achète une maison en terre dans la rue des Génois, à Las Palmas ; il s'est marié en 1717 avec Catalina Montesdeoca, fille de Salvador de Montesdeoca, un gradé du *presidio*, et d'Isabel de Zepa. Il fit le voyage aux Indes, « où il resta neuf ans avant de revenir dans cette île », années au cours desquelles sa femme et ses deux fils revinrent vivre avec les parents de celle-ci, qui leur permirent de subsister « par esprit de charité ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Rodríguez Gómez, leg. 1587, año 1735, f. 252-255 et 373.
- 53 Même si nous ne sommes pas sûrs de la filiation, nous trouvons en 1827 un Juan Farias qui est propriétaire de navire et qui passe contrat avec Francisco Miranda, charpentier de navires, pour la construction d'un navire pour la pêche, au prix de 950 pesos. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Sebastián Díaz, leg. 2.148, f. 180, año 1828.
- 54 Tous deux furent nommés par l'*Ayuntamiento* de Grande Canarie comme « ouvriers de l'art et du métier de calfat qu'ils ont pratiqué pendant plusieurs années dans ces îles comme en Amérique, avec l'approbation de ceux qui exercent le même métier ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Fernando Álvarez Trujillo, leg. 1622, año 1740, s. f.
- 55 L'examen eut lieu le 23 mars 1740 ; il fut jugé suffisamment habile et expert dans le métier de calfat pour être autorisé à l'exercer avec des apprentis, dans l'île comme ailleurs (*ibid.*).
- 56 En 1758, Simón Farias, qui savait signer, était le premier maître du métier de charpentier de navires et son fils Agustín son ouvrier. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Pedro de Isla, leg. 1682, año 1758, f. 71v.-73 v.
- 57 Le témoignage du capitaine et pilote hauturier Don Pascual de Sosa, natif de l'île de Tenerife et résidant en Grande Canarie, est assez éclairant à cet égard, car il signale qu'ayant été employé au service de la course royale depuis 1741, il passa à différentes occasions avec ses embarcations pour achever de les avitailler à la ville de Las Palmas ; c'est « depuis cette époque qu'il connaît très bien le maître Simón Farias, avec même une réelle familiarité par suite des nécessités de la construction des navires sur lesquels il allait pratiquer la course, parce qu'il n'y avait personne de meilleur dans cette île pour la construction des navires ; c'est pour cette raison qu'il a connu son fils Agustín Farias, qui était ouvrier charpentier sous la direction de son père ; de la même manière il a connu

manier la hache » ; mais il progressa rapidement et « il y a maintenant plus de 18 ans que sans l'intervention d'un autre maître il a fabriqué les navires et les brigantins de cette île à l'entière satisfaction de leurs propriétaires » ; il ajoutait, en 1784 : ainsi, « tous les navires actuels qui participent à la pêche sont de ma main ». À la construction de navires neufs s'ajoutaient « les réparations et les carénages, de ces navires comme de ceux d'autres nations qui ont accosté dans cette île et avaient besoin d'une réparation ». Il soulignait également son habileté « à reconnaître l'état des navires, à les évaluer pour les ventes ou reprises, et à dire s'ils pouvaient ou non naviguer ». Par suite du grand nombre de ses activités au sein de son métier, Miguel Farias était devenu le maître « le plus instruit de l'île, et celui sous lequel travaillaient tous ceux qui s'adonnent à ce métier ». Ces affirmations sont corroborées par les témoins qui interviennent à ce procès-verbal et qui certifient qu'ils l'ont vu travailler, ou qu'il a fabriqué ou réparé quelque embarcation pour leur compte⁵⁸. C'est le cas d'Andrés Cabral Placeres pour lequel il a construit plusieurs bateaux de pêche, ou d'Ildefonso de Santa Ana pour lequel « il a construit sept bateaux pour le trafic côtier à sa totale satisfaction ». Cependant, celui qui témoigne le mieux de l'habileté de Miguel Farias est le capitaine et pilote hauturier Pascual de Sosa, lequel souligne qu'il est « à ce point expert dans la construction de bateaux qu'il a construit environ trente brigantins, sous sa propre direction, montrant son habileté en associant pour certains bateaux la construction bermudienne et la nouvelle construction américaine, en leur donnant une amure bermudienne du milieu du navire à la proue, et à l'américaine du milieu du navire à la poupe, avec des extrémités (*delgados*) réalisées très soigneusement et [il ajoute] que le jour où il prit la mer sur un de ces bateaux, le déclarant, fort d'une longue pratique et de connaissances sur les différentes constructions, en admira la navigation »⁵⁹.

celui qui se présente [le petit-fils, Miguel] car il travaillait avec son grand-père et son père déjà cités, depuis un âge très tendre, à la construction de navires, brigantins et cotres pour le trafic et le commerce de ces îles ainsi que de la côte de Berbérie pour la pêche (qui est la principale activité et le plus important commerce qu'il y ait dans cette île, car c'est elle qui alimente en poissons toutes les autres), et aussi des navires pour l'Amérique ; ils exerçaient cet art avec suffisamment d'habileté et de capacité pour qu'on leur confie la direction de la construction de ces navires ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1909, año 1784, f. 247 r.-v.

58 Les témoins qui intervinrent dans l'enquête furent Antonio Benito Olgaz, navigateur de 64 ans ; Antonio de la Paz, navigateur de 58 ans ; Andrés Cabral Placeres, navigateur de 50 ans ; Ildefonso Cayetano de Santa Ana, navigateur de 52 ans ; José Flores, âgé de 49 ans ; Sebastián Rodríguez, navigateur de 50 ans ; Don Sebastián Barrera, âgé de 70 ans ; le capitaine et pilote Don Pascual de Sosa, natif de Tenerife, âgé de 66 ans ; Don Agustín Verdugo y Albiturria, capitaine de milices de 62 ans. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1909, año 1784, f. 230 r.-251 v.

59 *Ibid.*, f. 248 r.

Une fois reconnu comme l'artisan le plus compétent de l'île de Grande Canarie, Miguel Farias sollicita auprès du roi en 1784 le titre correspondant pour « une meilleure administration de ce métier », car l'obtention de ce titre permettrait non seulement que les élèves et apprentis respectent l'obéissance qu'ils lui doivent, mais encore que les inspections sur l'état et la valeur des bateaux, et surtout celles relatives à la coque et aux bois, ne soient plus faites, comme cela se produisait, par les membres de la confrérie des navigateurs de San Telmo, dont les connaissances et les interventions doivent « se limiter aux cordages et aux manœuvres des navires » ; ainsi serait évité le grand préjudice que subit la navigation canarienne, et surtout la pêche sur la côte de Barbarie « qui est le commerce le plus important et le plus fructueux de l'île de Grande Canarie, grâce auquel on instruit les marins »⁶⁰. Nous ignorons si ce diplôme lui fut envoyé.

LES CHANTIERS NAVALS

Les espaces où les charpentiers de navires développaient leurs activités dépendaient des routes et des accès nécessaires pour l'approvisionnement en bois, en provenance de l'île elle-même ou d'autres îles plus riches en bois (Tenerife, la Palma, la Grande Canarie), et du lieu de résidence des charpentiers, en général dans les capitales des îles. Le fait que la construction navale n'exigeait pas de machineries complexes ni d'espaces importants permettait la dispersion de ces ateliers dans les îles, en fonction des possibilités d'approvisionnement en bois, ou d'acheminement de celui-ci vers des chantiers plus appropriés ; ce trafic était assuré par les navires de transport du bois⁶¹.

60 Le 28 juillet 1784, Miguel Farias donna pouvoir à Don Domingo Martínez Ugarte, homme d'affaires « de la ville et cour de Madrid », pour qu'en son nom il se présente là où cela serait nécessaire, afin d'obtenir « le titre correspondant à son métier de charpentier de navires, en produisant le témoignage des démarches qui ont été entreprises dans ce but à la demande du mandataire ». *Ibid.*, f. 252 r.-v.

61 En 1775, Francisco Díaz Marrero, homme de mer, et Cristóbal Delgado, tous deux habitants de Güimar, voulaient construire « un navire de transport du bois », et, dans ce but, sans permission, ils coupèrent ce dont ils avaient besoin, de petits arbres dans le bois d'Agache (Güimar). L'*Ayuntamiento* de Tenerife leur accorda la permission de couper 4 petits arbres pour faire des planches et 20 perches pour les fonds de cale et les madriers. – Archivo municipal la Laguna, L-VI, Licencia de maderá, exp. 12.

Dans la Grande Canarie, on trouvait des chantiers navals à Juncal⁶², Caleta de Arriba de Gáldar⁶³, l'Aldea de San Nicolás⁶⁴, Gando, el Candón Salinas del Romeral⁶⁵, surtout pour des navires servant à la pêche ou au trafic insulaire. Les transports et la manutention étaient à la charge des propriétaires du début à la fin de la construction, les charpentiers se déplaçant pour leur part vers ces chantiers en fonction des besoins. Le plus grand nombre de navires – et les plus grands – se construisaient sur le rivage de la ville de Las Palmas, depuis « el Arrecife », la crique de San Telmo ou celle de Saint-Sébastien, jusqu'au mouillage de Las Comedurías⁶⁶ ; le bois nécessaire était transporté par mer⁶⁷. Le choix de ce chantier s'explique par la facilité qu'il présentait pour réunir les équipements nécessaires, ainsi que par le risque limité qu'y présentait le lancement, car il pouvait arriver que le navire à peine lancé se fracasse contre la côte, et l'on pouvait limiter les dégâts si le chantier se trouvait proche et si

- 62 Dans son testament, passé le 23 mai 1704, Juan Bendito déclare qu'il a construit un navire pour le capitaine Cristóbal de Orihuela, « dans le port du Juncal, lequel il a construit jusqu'à l'état dans lequel il se trouve à son compte et à ses frais », pour lequel travail il a reçu plus de 1000 réaux sur les 1800 qui avaient été convenus, ce que permet « de constater un livre de comptes que j'ai dans ma maison ». Il demande que le navire soit estimé et, s'il vaut moins que la somme déjà reçue, que l'on rembourse Orihuela. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Pedro A. de Medina, leg. 1506, año 1704, f. r.
- 63 Il y fut construit, aux frais de Don Luis de Sosa Valdés, capitaine de milices de Guía, un navire de « 800 fanègues de charge », appelé *Nuestra Señora de Guía y San Felipe Neri y Santiago Apóstol*. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1776, año 1776, f. 325.
- 64 Il y fut construit le navire armé comme un brigantin de Miguel Ruiz, habitant de Gáldar, le « *San Nicolás de Tolentino y la Limpia y Pura Concepción* » ; il se construisit « à mes frais dans le village de monsieur Saint Nicolas » ; en 1783, il fut vendu à Don Juan Bautista Dabuisson, « français, résidant à la Grande Canarie et habitant de l'île de Madère ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1908, año 1783, f. 77.
- 65 En 1773, profitant de la proximité des pinèdes de Tirajana, Francisco Domínguez, Fernando Corchero et José Antonia Talavera, habitants de Las Palmas et charpentiers de navires, construisirent à cet endroit un brigantin de 55 paumes de quille, canot et mâtère, appartenant à Salvador Rodríguez. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1774, año 1774, f. 136.
- 66 En 1785, on construisit au coin de la rue la Matula un navire pour Don Estebán Laguna, et, derrière la rue de la Carnicería, la goélette pour le trafic des îles appartenant au chirurgien Mesa ; en 1794, encore au coin de la rue la Matula, on construisit la frégate du Vénitien Lorenzo Zanquí... – Voir I. Romero Ceballos, *Diario cronológico...*, op. cit., t. I et II.
- 67 En 1794, les navires *El Socorro* et *San Juan* amenèrent dans cette rade deux cargaisons de bois coupées dans El Pinar ; le 11 août 1797, José A. Navarro, habitant de Tejada dans la vallée de Mogán, s'engagea à livrer sur la plage de San Telmo à Pedro Tovar, habitant de Las Palmas, une cargaison de bois de sapin et de pin, emmenée sur son navire *Santa Águeda* au cours du mois d'octobre, pour le prix de 100 pesos. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Martínez de Escobar et Pedro Hernández Navarro, leg. 1961 et 1.957, años 1794 et 1797, f. 703 et s. f.

l'on réussissait à y ramener le navire pour le réparer⁶⁸. Dans le pire des cas, on réutilisait le bois pour construire un nouveau bateau⁶⁹.

À Tenerife, il y avait une grande dispersion des chantiers, à San Andrés, San Marcos de Icod, Garachico⁷⁰, au port de la Orotava ou à celui de la Cruz... Celui qui servait le plus était situé dans l'anse de Santa Cruz⁷¹ ; néanmoins, cette dispersion n'entraînait pas une spécialisation des chantiers : dans ceux de Garachico et du port de la Orotava, on ne construisait pas seulement des navires pour la pêche ou le trafic insulaire⁷², mais aussi pour la *Carrera de Indias*.

LES ACTIVITÉS

154 Les charpentiers de navires s'occupaient principalement de la construction, de la réparation ou du carénage des navires, et de leur expertise. Cette dernière activité consistait à déterminer si les navires étaient aptes à naviguer ou à les évaluer pour une vente. Dans ce dernier cas, les charpentiers étaient chargés d'évaluer la coque, tandis que les marins s'occupaient des autres

68 Comme nous le relate le chroniqueur Isidoro Romero Ceballos, cet épisode se produisit à la fin du mois de novembre 1780, quand fut lancé un navire pour le trafic côtier appelé *San Joseph*, propriété de Juan Lorenzo Ramos, habitant de Triana, « lequel eut le déplaisir de le voir s'échouer partiellement sur le rivage, devant sa propre maison, un peu au sud de la fontaine de Triana parce qu'était survenue une lame de fond au moment où ledit bateau commençait à flotter ». Malgré ce contretemps, « les efforts, les ressources et l'activité de son propriétaire réussirent à le faire conduire au chantier pour être réparé et il finit par le voir naviguer avec bonheur le 21 décembre ». Voir *Diario cronológico...*, *op. cit.*, t. I, f. 77.

69 C'est ce qui arriva au paquebot du Vénitien Lorenzo Zanqui qui se brisa au moment (juin 1793) de le lancer et de le faire naviguer. On fit alors une autre quille pour un navire plus grand qui fut lancé en septembre 1794.

70 Bien que le port de Garachico ait été affecté par une éruption volcanique au début du XVIII^e siècle, il continua à être un lieu idoine pour la construction de navires.

71 Ici furent menées à bonne fin la plus grande partie des réparations et aussi plusieurs constructions. Par exemple, en 1799, le charpentier de navires Domingo Asensio, qui « construit actuellement un *balahu* sur la plage de Santa Cruz », répare deux navires de la *Real Compañía de Filipinas* mouillés dans la rade de Santa Cruz depuis 1797 et 1798. Voir AMLL, L-VII, Licencia de madera, exp. 26.

72 En plus de la mention que fait A. Cioranescu d'un cotre fabriqué dans le port de Santa Cruz, vendu en 1753 pour 12 000 réaux (*Historia de Santa Cruz...*, *op. cit.*, t. I, p. 422), notons qu'en 1798 Gabriel González, Antonio Bâez, José González, Tomás Romero et Bartolomé Barreda, maîtres de navires servant au déchargement et au trafic des îles, demandèrent à Don Juan Real, capitaine de mer du port de la Orotava, de leur accorder une licence pour couper du bois à Taganana, car, parce qu'ils n'avaient pas trouvé de bois dans la forêt proche pour la reconstruction de navires, ils avaient leurs navires échoués, sans pouvoir reprendre la mer tant ils étaient détériorés. On leur accorda 63 pièces de bois pour fabriquer 17 quilles et 2 digues (AMLL, L-VII, Licencia de madera, exp. 10).

équipements⁷³. À la fin du XVIII^e siècle, comme le dit Miguel Farias dans un document de 1784, les inspections visant à fixer la valeur ou l'état des navires, et surtout de la coque et des bois, étaient réalisées par des membres de la confrérie de navigateurs de San Telmo de Las Palmas, dont l'intervention aurait dû se limiter au gréement⁷⁴.

Les réparations

La réparation ou le carénage des bateaux eurent plus d'importance que l'activité d'expertise, ce qui permit aux charpentiers de navires d'accroître leurs ressources. La plus grande partie des navires construits dans les îles étant destinée à la pêche ou au trafic insulaire, le travail de réparation ou de carénage, qui consistait parfois en une véritable reconstruction, les concernait au premier chef⁷⁵ ; à la fois par leur nombre et par les détériorations entraînées par chaque voyage sur les côtes de Berbérie, les navires de pêche étaient ceux qui contribuaient le plus à l'activité de la construction navale⁷⁶. En bien moins grand nombre venaient ensuite les navires destinés au trafic

73 C'est ce que l'on constate à partir de plusieurs témoignages. Ainsi, à l'occasion de la vente de la moitié d'un cotre, la *Soledad y el Gran Poder de Dios*, effectuée le 28 novembre 1739 par Alonso Vázquez Figueroa, habitant de Las Palmas, à Don Bernardo Daleas, habitant du même lieu, propriétaire de l'autre moitié, pour 4000 réaux, le navire fut évalué par Simón Farias et António López, charpentiers de navires, experts nommés avec l'accord des deux parties, tandis que l'équipement fut évalué par José Barrera et par le capitaine Pinto. Lors de la vente du navire *Nuestra Señora de la Soledad* faisant le trafic de la côte de Berbérie, réalisée le 23 septembre 1758 par María Macías, habitante de Las Palmas, en faveur de José Guirola et de María Antonia de los Santos, veuve, tous deux habitants de Las Palmas, pour 3680 réaux, l'évaluation fut faite par « Simón Farias, maître charpentier de navires, et par Agustín Farias, charpentier de navires, pour la coque dudit navire et pour le reste de son équipement par Juan Negrín et Antonio de la Pas Mochilla, hommes de mer, experts habiles nommés en accord avec toutes les parties ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribanos : Lorenzo Rodríguez Gómez et Pedro de Isla, leg. 1588 et 1682, años 1739 et 1758, f. 207 v.-209 v., 71 v.-73 v. Dans d'autres cas n'apparaissent à l'occasion de l'évaluation que les charpentiers de navires.

74 AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1909, año 1784, f. 252 r.-v.

75 Ce fut le cas du navire de pêche le *San Judas Tadeo*, que l'on ne pouvait plus utiliser par suite de son ancienneté, dont la propriétaire, Doña Francisca Millares, veuve d'Ildefonso de Santa Ana, décida en 1799 de l'échouer sur la plage de San Telmo pour « lui refaire un carénage général, comme si l'on en fabriquait un neuf, sans perdre sa forme ». Le coût du travail, y compris les matériaux vieux ou neufs, monta à 26 013 réaux anciens ou 39 019 réaux courants. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Andrés Cabrera de León, leg. 1892, año 1799, s. f.

76 Des situations comme celle que relate Francisca Herrera, habitante de Las Palmas, dans son testament passé en 1740, sont assez fréquentes : elle déclare que, de son mariage avec son premier mari, Pedro de Sosa, il lui reste comme acquêts « deux navires de pêche », dont l'un est si détérioré qu'on ne peut donner que 100 réaux pour lui, navire que son second mari, Francisco Guillén, a fait réparer avec ce qu'il avait gagné, ce pourquoi il dépensa

à l'intérieur des îles ou avec les Indes ; enfin, étaient également fréquents les travaux dont avaient besoin des navires espagnols ou étrangers obligés par suite des tempêtes – et des dégâts que causaient à cette occasion la mer ou les vents – d'accoster aux Canaries⁷⁷.

Les réparations se faisaient dans les mêmes chantiers que ceux habités normalement à la construction des navires. Cependant, ceux qui participaient à la *Carrera de Indias*, qu'ils soient ou non de construction locale, étaient amenés au port de Naos (Lanzarote) ou dans la baie de Gando (Grande Canarie), qui offraient les meilleures conditions pour attendre ou pour hiverner. Le nombre élevé de navires dont les propriétaires souhaitaient qu'ils soient inscrits sur le registre de Caracas, qui apportait les plus grands bénéfices, entraînait des procès continuels : comme le signala en 1764 le syndic de Tenerife, Lorenzo Salazar y Frías, il n'y avait pas d'année au cours de laquelle de nombreux propriétaires de navires ne présentent leur demande, ce qui nuisait aux intérêts de tous en raison de la perte des boissons et de la détérioration des bateaux. Ces litiges retardaient le départ et ce retard causait des dommages car les navires, « une fois chargés, par suite du temps d'attente très long, se dégradent, et il faut les décharger pour les réparer et sortir l'eau que l'on y découvre »⁷⁸. Durant ces périodes d'attente, le port de Santa Cruz de Tenerife n'est pas bien adapté « par suite des dangers qu'il présente au mouillage, et parce que la manutention y est coûteuse... Les risques et les frais sont bien inférieurs dans celui de Naos, dans l'île de Lanzarote, dont la sécurité est reconnue par tous ; c'est pourquoi on y amène les navires de la route des Indes, tant qu'ils ne sont pas prêts à faire le voyage »⁷⁹. Ainsi, en octobre 1778, mouille dans le port de Naos la frégate *Sagrado Corazón de Jesús y Santa Ana, alias la Natural*, qui appartient à Don Manuel Nicolas Mongeoti, habitant de la Laguna ; elle y hiverne pendant que se prépare son voyage au Venezuela⁸⁰. En avril 1782, y vient à son tour le paquebot espagnol *San Juan Nepomuceno, alias la Union*, qui appartient en partie à

156

350 réaux, et par la suite, en cinq ans, il a dépensé au moins 150 réaux pour maintenir ce bateau et l'autre en l'état où ils sont. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Fernando Álvarez Trujillo, leg. 1622, año 1740, s. f.

77 Le 5 avril 1777, le paquebot *Nuestra Señora del Rosario* qui allait avec autorisation de Cadix à la Havane, arriva au port de Santa Cruz « pour être réparé et qu'en soit enlevée l'eau qui y était entrée durant le voyage ». Son capitaine, maître, propriétaire et administrateur était Don Bernardo González Sepúlveda, habitant de Cadix, auquel Don Felipe Carlos Piar procura 3151,5 pesos pour sa réparation. AHPST, leg. 1419, año 1777, f. 18 v.

78 AHN, Consejos, leg. 20282, exp. n° 6, f. 91 v.-92 r.

79 Déclaration du lieutenant d'infanterie Don Juan Núñez Loisel, habitant de la Laguna, acquéreur du navire *la Perla*, le 1^{er} juin 1755, par laquelle il s'engage à le ramener à Santa Cruz s'il en est requis. AHPLP, Protocolos notariales, leg. 1292, año 1778, f. 278 v.

80 *Ibid.*, leg. 1293, año 1778, f. 300.

Don Domingo Morera, sous-lieutenant de milices du régiment de la ville de La Lagune ; il vient « pour caréner et réparer les avaries que lui a occasionnées le mauvais temps qu'il a subi au cours du voyage qu'il faisait de la Havane à Cadix, chargé de sucre et de cuirs, le tout appartenant à divers habitants de Cadix où le mauvais temps l'empêcha d'arriver, ce qui l'amena à mouiller à Santa Cruz de Tenerife le 11 novembre 1781 »⁸¹. Comme Fuerteventura, Lanzarote était une île qui manquait de bois ; il fallait donc l'amener des autres îles : c'est ce que fit le lieutenant d'artillerie, Don Tomás Hernandez, habitant de Santa Cruz, pour caréner une frégate qui hivernait à Lanzarote ; le 13 septembre 1798, la municipalité de Tenerife lui donna l'autorisation de faire couper par le forgeron (*fraguero*) Bernardo Pérez 16 douzaines de planches de pin dans les forêts de l'île⁸².

La baie de Gando (Grande Canarie) réunissait aussi les conditions nécessaires pour le carénage des navires de la route des Indes, comme ce fut le cas, du 24 juillet au 24 octobre 1741, pour le navire *Nuestra Señora de las Augustias y San Antonio de Padua, alias El Canario* ; une corvette anglaise essaya de la capturer pendant qu'on était en train de la caréner⁸³ ; ceux qui y travaillaient reçurent non seulement leur salaire mais aussi une récompense pour la part qu'ils prirent « à la lutte contre les ennemis anglais »⁸⁴. Pour faire ce carénage, dont le coût s'éleva à 1 552 488 maravedis, les charpentiers et calfats se transportèrent de Las Palmas à Gando, le propriétaire du navire prenant à sa charge les frais de déplacement aller et retour (5 ânes furent loués au prix de 3 pesos et 1 real), d'alimentation (une vache et plusieurs bœufs, ainsi que du poisson frais et salé), et de transport des matériaux nécessaires qu'il fallut faire venir de la maison de Nicolás Maria Bignori à Santa Cruz de Tenerife. Il fallut ajouter à tous ces frais et aux salaires des artisans le montant des salaires et de la nourriture de l'équipage pendant le carénage, et le déplacement du navire du quai de la Luz à Las Palmas.

La réparation ou le carénage d'un navire de la *Carrera de Indias* et celle d'un brigantin destiné à la pêche maritime au terme de la campagne – qui

81 AHPLP, Protocolos notariales, leg. 1294, año 1782, f. 76 v. Le paquebot de 140 tonneaux espagnols avait été acheté à la Havane le 5 mai 1774 à Don José Ayala Peraza, habitant de cette ville. Morera, en plus d'en être le propriétaire, en était le capitaine, le maître et l'administrateur ; le 18 avril 1784, il en vendit la moitié à Don Sebastián Yáñez, habitant de Tacoronte, pour 2500 pesos de 15 réaux.

82 AML, Licencias de madera, signatura : L-VII, n° 23.

83 J. Viera y Clavijo, *Noticias de la historia general de las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1971, t. II, p. 350.

84 Au total, reçurent un salaire 26 personnes. Ceux qui reçurent la récompense furent le contremaître Ignacio de Ávila, Francisco Bayón Román, Antonio de Aday qui mourut dans la rixe du 13 octobre, Ignacio et Vicente Suárez, frères, José González. Vint s'ajouter à ceux-ci le charpentier Antonio Domínguez, qui reçut 30 pesos de récompense.

représente quelques dix voyages en Berbérie – différent quant au travail à réaliser et aux matériaux à employer mais pas tant en termes de coût (voir en annexe le tableau n° 2), quoique la comparaison en termes de coût n’ait pas beaucoup de sens, s’agissant de dates différentes : 1741 et 1802.

On doit en outre signaler que des réparations durent se faire à titre exceptionnel sur les côtes d’Afrique où avait lieu la pêche. C’est ce qui arriva au brigantin *El Rosario* qui avait subi des avaries à la fin de la campagne de pêche de 1785, à savoir la rupture des mâts portant les voiles ; il mit trois mois à retourner à la Luz, ce qui l’obligea à rejeter à la mer tout le poisson capturé. Les propriétaires du navire attribuèrent la responsabilité des dommages et des pertes aux marins, exigeant qu’ils paient la moitié des pertes, la rupture des mâts et l’envoi d’un autre navire en Berbérie pour la réparation⁸⁵.

La construction

158

C’est l’occupation principale des charpentiers de navires, mais celle-ci se fait selon les types de navires ; or, nous n’avons pas la documentation nous permettant d’en dresser une typologie, problème d’autant plus gênant qu’un même navire peut être défini de différentes manières : brigantin, goélette... quand le document ne se limite pas à parler « d’un navire », sans autre précision⁸⁶.

1 – Les navires de pêche

Au milieu du XVIII^e siècle, la flotte canarienne consacrée à la pêche sur les côtes d’Afrique avait pris suffisamment d’importance pour être devenue une activité pleinement développée par les habitants des Canaries, au point qu’avaient pratiquement disparu les expéditions maritimes qui, depuis la péninsule ou depuis l’étranger, venaient recruter des marins des îles pour aller en Berbérie et ramener ensuite les prises en Europe ou en Amérique. On utilisait pour cela des brigantins qui, comme le signale G. Glas, « étaient construits de telle manière qu’ils puissent supporter un bon vent, comme on dit en langage marin, étant très effilés à la proue et à la poupe, larges et aplatis au centre ». Les vaisseaux, appareillés comme brigantins, portaient « une grande voile de hune flottante à la proue, mais, en général, ils n’avaient pas de voile principale, ni de voile d’étai ; tous portaient de grandes voiles en

85 AHPLP, Sala de la Real Audiencia, Documento signatura, I-515, año 1786.

86 Lors de la campagne de pêche à la baleine de 1779 dans les eaux du sud de la Grande Canarie, une baleine qui avait été blessée vint s’échouer sur les plages de Granadilla (Tenerife) ; elle fut vue par l’équipage d’un « petit navire », qui faisait le voyage de Santa Cruz à Candelaria, ainsi que par un « navire plus grand », appelé *El Guayro*, qui faisait le trafic entre les îles. AMA, leg. Cabildo Secular II, exp. s.n., escrito de 11/5/1779.

éventail, mais pas de voiles triangulaires »⁸⁷. Comme cela a déjà été souligné plus haut (p. 151), Miguel Farias, charpentier de navires de la Grande Canarie, fabriqua jusqu'en 1784, sous sa seule direction, plus de trente brigantins, et l'on appréciait « son habileté à associer pour certains bateaux la construction bermudienne et la nouvelle construction américaine »⁸⁸.

En général, la dimension de la quille oscille entre 50 et 58 pieds⁸⁹, et l'on fait la distinction entre les grands et les petits navires en fonction des quantités de sel qu'ils portent ou utilisent⁹⁰. Le chapitre premier de l'accord adopté par les patrons de navires le 24 mai 1778 pour régler le trafic de pêche établit la distinction suivante : 24 grands navires et 4 à 7 petits⁹¹, qui doivent tous porter une seule chaloupe, 25 hommes et 5 garçons, sauf les plus petits⁹².

Les dimensions déterminent le tonnage qui varie suivant la source d'information. Pour G. Glas, en 1764, les bateaux de pêche vont de 15 à 50 tonneaux ; pour Campomanes, en 1768, ce tonnage oscille entre 45 et 50 tonneaux ; pour le conseil municipal de la Palma, en 1768 également, il va de 50 à 60 tonneaux ; pour l'ingénieur Miguel de Hermosilla, de 15 à 20. La construction, pour laquelle intervenait en général un maître

87 G. Glas, *Descripción de las Islas Canarias, 1764*, La Laguna, 1976, p. 145.

88 AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1909, año 1784, f. 248 r.

89 On donne de telles mesures pour les brigantins *Nuestra Señora de la Soledad y San José, alias el Diamante*, de 58 paumes et deux canots, construit par Juan Rodríguez, habitant de Las Palmas ; *Nuestra Señora de Candelaria*, de 50 paumes et deux canots, construit par Esteban Aires Penón, habitant de Las Palmas ; *Nuestra Señora de las Nieves y Señor de la Vera Cruz*, de 53 paumes et deux canots, construit par Juan Flores, habitant de Las Palmas, et Don Andrés J. Jáimez, habitant de Tenerife ; et pour le *San Felipe* de 55 paumes, construit par Antonio de Cubas et Lucas de Torres, habitants de Las Palmas.

90 Le 18 juin 1797, Don José Navarro et Don Sebastián de Ortega Barrera, habitants de Las Palmas, passèrent un contrat pour la construction d'un petit navire pour le trafic côtier, selon l'organisation suivante : A. Don Sebastián de Ortega remet 500 pesos à Don Luis Navarro et celui-ci se charge de toutes les dépenses jusqu'à ce que le navire ait quitté le port. B. Le navire, au cas où la campagne de pêche serait profitable, continuera cette activité, mais, dans le cas contraire, il sera destiné au transport et à d'autres voyages. C. Don Luis Navarro aura la moitié du navire et en payera le prix, et son approvisionnement sera à la charge des deux propriétaires. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Martínez de Escobar, leg. 1.964, año 1797, f. 371.

91 Parmi eux, on peut citer le *San Juan*, le *Soledad*, le *San Bernardo*, le *Brillante*, le *Victorioso*, le *Loreto*, le *Santa Barbara*, le *Rosario*, le *San Judas*, le *Niño Enfermo*, la *Luz*, le *San José*, la *Piedad*, le *Candelaria de la Compañía*. Parmi les petits, nous avons le *Goletilla*, le *Angustias*, le *Santa Rosa* et le *Santiago*.

92 Parmi ceux-ci, il devait exister aussi des différences. Ainsi, il fut décidé que le *Carmen*, le *Santiago* et le *Concepción, alias le Fraile*, dont les propriétaires étaient Antonio de Cubas et Juan Espino, n'auraient que 20 hommes d'équipage et 4 garçons, tandis que le *Santa Rosa* avait 18 hommes et 4 garçons, le *Goletilla*, le *Angustias* et le *San Antonio Abad*, 17 hommes et 4 garçons. AHPLP. Protocolos notariales, Escribano : Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1778, año 1778, f. 119.

charpentier de navires, trois artisans, un forgeron et un calfat, pouvait durer de 7 à 11 mois, en incluant l'équipement et la chaloupe⁹³. Il est difficile d'établir le nombre des bateaux qui furent fabriqués au XVIII^e siècle, mais, annuellement, il y en avait entre 20 et 30. Jorge Glas indique qu'en 1764 il y avait 30 navires « construits dans les îles, avec pour équipages des habitants des îles », dont deux pour l'île de la Palma, 4 pour celle de Tenerife et 24 pour la Grande Canarie⁹⁴. Dans son rapport au conseil de Castille du 29 mai 1768, Campomanes évalue lui aussi à 30 les navires sortant du port de la Luz, chacun monté par 15 à 30 hommes d'équipage, ce qui permet d'évaluer à 600 le nombre de marins qui « passent 9 mois de l'année à la pêche, faisant différents voyages, à raison d'un voyage par mois »⁹⁵. Au cours de cette même année 1768, la municipalité de la Palma avance le même chiffre de 30 navires fabriqués avec les bois des îles, surtout de celle de la Palma ; il met en valeur l'importance de la flotte de la Grande Canarie en prétendant que sur les 10 navires existant dans cette île, deux se destinent de manière alternative à la pêche⁹⁶. Une décennie plus tard, en 1779, l'ingénieur Miguel de Hermosilla ramène à 20 le nombre de navires, mais sans changer les proportions entre les îles puisqu'il en reconnaît 18 pour la Grande Canarie, un pour la Palma et un pour Tenerife⁹⁷. Enfin, en 1786, on signale que le nombre de navires consacrés à la pêche sur les côtes d'Afrique a augmenté, passant à 20-22 brigantins qui amènent et fournissent aux sept îles du poisson salé⁹⁸.

En dehors des brigantins, il faut prendre en compte, pour la pêche réalisée dans les eaux proches des îles, surtout à la pointe de Jandía (Fuerteventura) ou à Maspalomas (Grande Canarie), d'autres embarcations de taille plus réduite, nommées généralement « *barquito* » ou « *barquillo* ». Leur coût, si l'on tient en compte le contrat que passa Ana Cabrera, habitante de Las Palmas, avec le

93 Quelques barques de pêche arrivèrent à disposer de deux canots, ce qui obligea la confrérie à intervenir à plusieurs occasions pour l'interdire.

94 G. Glas, *Descripción de las Islas Canarias, 1764, op. cit.*, p. 142-143.

95 AHN, Consejos, leg. 2685, exp. 26. Le tonnage réduit de ces brigantins les obligeait à revenir au port au bout d'un certain temps pour décharger leurs prises. Parmi les mesures que l'on proposait pour améliorer cette pêche, figurait la construction de navires plus grands pour augmenter les quantités pêchées et les amener assaisonnées aux Canaries ou en Espagne.

96 AHN, Consejos, leg. 2685, exp. 26. C'était un vieux projet présenté devant la *Audiencia* par les députés et syndics antérieurs de la Palma, qu'actualisèrent le 19 juin 1768 Don Domingo Albertos et Don Mariano Martínez, députés, et Don Dionisio Odaly, syndic, ajoutant la demande de licences pour couper le bois nécessaire à la construction de navires et celle de la possibilité de fonder des compagnies pour améliorer le commerce.

97 M. Hermosilla, *Descripción topográfica, geográfica y militar de la isla de Gran Canaria*, inédit.

98 AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1786, año 1786, f. 559 v.

charpentier Pedro Ascanio au début du XIX^e siècle, était de 80 pesos, jusqu'à la mise en place de la coque, avec 4 rames et le mât de proue, mais il pouvait s'élever jusqu'à 180 pesos si l'on y faisait rentrer le prix de la voilure, des accessoires, des plombs et des autres matériels nécessaires pour la pêche⁹⁹.

2 – Navires pour le trafic des îles

Les brigantins de pêche sont suivis, en importance numérique, par les cotres et les goélettes qui servent aux échanges entre les îles ; mais il faut aussi tenir compte de ce que les brigantins de pêche participent aussi à ce trafic, puisqu'ils échangent dans la Grande Canarie une partie du poisson ramené de Berbérie contre des produits de cette île qu'ils amènent à Tenerife ou dans les autres îles¹⁰⁰. On construit ces autres types de bateaux dans toutes les îles, mais surtout en Grande Canarie¹⁰¹, à Tenerife et à la Palma. Leurs caractéristiques ne diffèrent guère de celles des navires de pêche. La taille de la quille oscille entre 47 et 50 pieds¹⁰², mais elle peut atteindre 57 à 58 pieds lorsqu'ils sont armés comme des brigantins¹⁰³. Ils peuvent être équipés d'une ou de plusieurs chaloupes, de deux voiles carrées, d'ancres, d'un gouvernail et d'autres attirails. Le nombre de navires de la Grande Canarie destinés à ce trafic entre les îles est sensiblement moindre que celui des navires de pêche puisqu'au cours du XVIII^e siècle, il a oscillé entre 10 et 15. Ils assurent surtout les relations avec Tenerife et dans une moindre mesure avec Lanzarote et Fuerteventura. Néanmoins, il leur arrivait aussi de se diriger vers les archipels portugais de l'Atlantique, ou vers l'Afrique, à la demande de commerçants étrangers ou canariens, ou parfois sur décision des propriétaires¹⁰⁴.

99 AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Nicolás A. de Troya, leg. 2025, año 1821, f. 72.

100 Jouent un rôle important dans ce trafic les navires appelés *de primera tierra* qui font le trajet entre la Grande Canarie et Tenerife à partir des ports qui sont situés de Galder à la Aldea. De manière tout à fait occasionnelle, ils pouvaient dévier de leur route traditionnelle pour se diriger vers Lanzarote et Fuerteventura.

101 Parmi les exemples, on peut citer « la grande goélette pour le trafic de Tenerife », propriété du chirurgien Mesa, lancée le 2 juillet 1785 à Las Palmas, derrière la rue de la Carnicería. Voir Romero Ceballos, *Diario cronológico...*, op. cit., t. I, f. 137 r.

102 Le *San Felipe*, propriété de José Ruiz, habitant de Galdar, avait 48 paumes de quille, pas de canot, deux voiles carrées, deux ancres, avec le gouvernail et le reste des équipements. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1907, f. 50.

103 Le navire armé comme un brigantin et nommé le *San Nicolás de Tolentino*, que construisit à la Aldea Miguel Ruiz, habitant de Gáldar, avait 57 paumes. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1908, año 1783, f. 77.

104 On peut citer quelques exemples. En 1788, va à Mogador pour chercher des grains et autres marchandises, le cotre *Nuestra Señora de la Luz* ; en décembre de la même année, il revient à Tenerife pour aller au Cap Vert. En 1785, Miguel Ruiz, propriétaire du brigantin le *San Nicolás*, passe contrat avec Don Luis A. Carballo, commerçant à Lisbonne, pour aller à Tenerife et Funchal.

Il faut à cet endroit faire une place aux navires que l'on nomme « *de primera tierra* », qui sont ceux qui trafiquent avec ces ports « *de primera tierra* » ; leur construction fut autorisée, comme le signale la municipalité de Grande Canarie en 1767, à condition « de n'avoir ni timon ni voile, pour qu'ils ne puissent pas s'éloigner des côtes, et qu'ils servent seulement à approvisionner cette ville et d'autres endroits en poisson frais ». On voulait les empêcher d'aller d'un port à l'autre, mais il en fut autrement car leur taille réduite leur permettait de sortir des ports principaux sans être vus, surtout de Santa Cruz de Tenerife, et ils s'arrimaient à n'importe quelle embarcation à quai, et transbordaient tout ce qu'il pouvaient porter¹⁰⁵.

3 – La flotte du trafic péninsulaire

162

À certains moments du XVIII^e siècle, les charpentiers de navires construisirent également des navires pour le trafic péninsulaire ou européen, c'est-à-dire des paquebots, frégates et brigantins. Les navires consacrés exclusivement à ce trafic ne durent pas être très nombreux si l'on s'en tient au texte élaboré par la Real Sociedad económica de amigos del país de Las Palmas pour ses accords du 27 mai 1782 et du 7 juin 1784, dans lesquels il est question « des profits dont bénéficierait le pays si les patrons des brigantins de la pêche au pagel (à la dorade), en consacraient quelques-uns à amener des haricots à Cadix », ramenant en retour de l'huile, du sel, de la faïence et d'autres produits de consommation¹⁰⁶. Leur nombre est plus faible encore si l'on s'en tient seulement aux navires fabriqués aux îles. Nous ne disposons d'informations que pour l'île de Grande Canarie ; encore se réduisent-elles à deux ou trois exemples : le paquebot de Laguna, la frégate *Ciudad de Gran Canaria* et le brigantin *Santa Barbara*. Le chroniqueur Romero y Ceballos nous apprend que le 23 mai 1785 fut lancé « un paquebot qu'avait fait construire à la Matula » Don Esteban Laguna, négociant de Las Palmas, « d'une taille sans équivalent dans le reste de l'île, depuis le *Canario*, construit près d'un siècle auparavant » ; le 21 août, il se rendit de la Grande Canarie à Tenerife et de là en Angleterre¹⁰⁷. Quant à la frégate *Ciudad de Gran Canaria*, elle était connue aussi sous le nom de *San Luis Gonzaga o de los Panaderos* ; il semble que soit à l'origine de sa construction le négociant vénitien Lorenzo Zanqui qui, après avoir fait plusieurs voyages entre les îles et le continent européen

¹⁰⁵ AHN Consejos, leg. 2238, exp. 17.

¹⁰⁶ J. Viera y Clavijo, *Extracto de las actas de la Real Sociedad económica de amigos del País, Las Palmas de Gran Canaria*, Madrid, 1981, p. 119. V. Suárez Grimón, « Relaciones mercantiles canario-andaluzes a fines del Siglo XVIII : las exportaciones de judías canarias a Cádiz », *Revista de historia canaria*, n° 177, p. 157-174.

¹⁰⁷ Le 4 août 1786, il fit le voyage du port de la Luz à celui de Veracruz : voir I. Romero Ceballos, *Diario cronológico...*, op. cit., t. I, f. 136 r., 139 r. et 157 v.

comme commandant du brigantin vénitien le *Triton*, s'établit en Grande Canarie au début des années 1780. En 1792-1793, il commença à réaliser son projet de construire un navire pour le commerce des Indes, sollicitant auprès de Don Luis Vernetta, pharmacien et négociant de Las Palmas, plusieurs emprunts, notamment de plusieurs pièces de toile à voile, pour son équipement¹⁰⁸. L'entreprise fut confiée à Miguel Farias, lequel avait passé le 8 septembre 1792 avec Zanqui un contrat pour la construction d'un navire pour la « *Carrera de America* », navire déjà commencé, dont la quille serait de 22 aunes. Le travail se ferait moyennant 650 pesos, Farias devant livrer seulement un navire brut, sans aucun apprêt, avec un pont et des passages d'entrepont [*vados entre-cubierta*], sa mâture et une chaloupe¹⁰⁹. Notre Vénitien eut peu de chance puisqu'en juin 1793, une fois le travail achevé, « le paquebot du Vénitien Lorenzo Zanqui, se délita et se rompit en plusieurs morceaux au moment de le mettre à l'eau, et l'on ne récupéra que le bois pour pouvoir faire une autre quille pour un autre navire »¹¹⁰. Cependant, Lorenzo Zanqui put reprendre et mener à bien son projet initial en septembre 1794, date à laquelle fut « lancée la frégate neuve faite à la cale de Matula... appelée *Ciudad de Gran Canaria* »¹¹¹. Il ne put néanmoins la garder, car il fut obligé de la vendre, sans doute pour payer les dettes contractées auprès de Vernetta. La même année, il fit un premier voyage à Cadix, amenant un chargement de haricots pour un négociant maltais établi en Grande Canarie, Don Francisco Parlar¹¹².

En 1795, il fut affrété par Idelfonso Ruiz del Río, habitant de Cadix, pour conduire une cargaison à Carthagène des Indes, et il mouilla en chemin dans le port de la Luz en novembre de cette année-là. À son retour d'Amérique, il revint à Cadix et de là à Londres, où il fut saisi par les Anglais par suite de la déclaration de guerre entre l'Angleterre et l'Espagne en 1796. Une fois libéré par les Anglais, il effectua un nouveau voyage de la Luz à la Havane (en remplacement de navires spécialisés dans cet itinéraire et en accomplissement du désir de Zanqui de fabriquer un navire pour commercer avec l'Amérique),

¹⁰⁸ Le 29 janvier 1793, Vernetta lui prêta 2 512 *pesos corrientes* et le 4 mai 1400 *pesos sencillos* (soit 21 000 *reales corrientes*), sans aucun intérêt, « pour la construction du navire qu'il a mis en route dans cette marina et dans son atelier, navire qu'il est sur le point de lancer ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Andrés Cabrera de León, leg. 1886, año 1793, s. f.

¹⁰⁹ AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Martínez de Escobar, leg. 1959, año 1792, f. 476.

¹¹⁰ I. Romero y Ceballos, *Diario cronológico...*, op. cit., t. II, p. 12.

¹¹¹ *Ibid.*, año 1794, p. 15.

¹¹² AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Andrés Cabrera de León, leg. 1887, año 1794, s. f.

revenant à la Luz le 5 mars 1799, en provenance de la Havane, d'où il était parti le 17 janvier. Alors que son itinéraire devait le ramener à Tenerife, il arriva à la Luz par suite du mauvais temps et de rencontres avec plusieurs corsaires anglais, conséquence de l'état de guerre entre l'Espagne et l'Angleterre. Les marchands, qui voyageaient sur le navire, demandèrent à le décharger à la Luz, mais le commandant général ordonna son transfert à Tenerife malgré les protestations du capitaine Salvador de Herrera Almeida, dues au fait qu'on voyait à l'horizon cinq à sept grands voiliers qui paraissaient être des ennemis. Finalement, selon ce qu'écrivit Romero Ceballos dans son journal, le déchargement s'effectua à la Grande Canarie et la cargaison fut amenée à Tenerife par des barques des îles.

164

À la fin du XVIII^e siècle, Don Luis Vernetta céda la frégate à Don Salvador Herrera Almeida, qui lui fit faire un nouveau voyage jusqu'à Caracas en 1799. Cela ne signifie nullement que Vernetta n'était plus désireux d'investir dans l'acquisition de bateaux. En effet, à la fin de 1800, Vernetta acheta à Don Salvador Magrí, négociant maltais de Las Palmas, le brigantin espagnol *El Salvador, alias Buena Fortuna*, récemment arrivé d'Amérique. Il avait en outre des intérêts dans quelques navires de pêche : il était en effet propriétaire du brigantin de fabrication anglaise le *San Francisco, alias Fortitude*, saisi par une escadre française, et de l'*Estrella* qu'en décembre 1793 il vendit à Juan Domínguez, habitant de Las Palmas, pour 280 pesos.

Enfin, le brigantin *Santa Barbara* semble appartenir à un négociant d'origine canarienne, Don Antonio Betancourt¹¹³, qui en paya la construction autour de 1793 ; l'année suivante, il effectua son premier voyage depuis le port de la Luz à Cadix, avec un chargement de haricots ; le bénéficiaire en fut réinvesti en produits que l'on pouvait facilement écouler dans la Grande Canarie ou à Tenerife¹¹⁴. Vers 1795, son propriétaire était Don Tomás de Santa Ana, lieutenant castillan de la forteresse de Buen Aire ; il n'en continua pas moins ses voyages à Cadix, toujours avec des chargements de haricots¹¹⁵. Comme les navires précédemment cités, il fit quelques voyages en Amérique ; ainsi, en 1798, il alla à la Havane. À partir d'alors, on n'en trouve plus de trace

113 Voir A. Bethancourt Massieu, *Los quadernos del comerciante de la calle de la peregrina Don Antonio Betancourt 1796-1807*, Las Palmas de Gran Canaria, 1996.

114 Il fut affrété par Don Bernardo de Ostia, commerçant de la ville, et Don Andrés Cabrera, *alcalde* de San Lorenzo et acquéreur du pâturage de Tamaraceite, qui apportèrent respectivement un capital de 2200 et de 1480 pesos. Le navire arriva à Lanzarote pour décharger des haricots ; le voyage de retour eut lieu en juillet 1794 ; Cabrera en retira un bénéfice de 720 pesos.

115 À la fin de 1795, affrété par Cayetano Ingloft et Bernardo de Ostia, il alla à Cadix, avec une cargaison de haricots pour MM. Fabri et Crima, commerçants à Cadix. Le 22 janvier 1796, la compagnie faite entre les affréteurs pour ce voyage s'acheva, et il revint à la Corogne.

dans les registres notariés. Sa dernière sortie du port de la Luz se produisit le 10 novembre 1798, sous le commandement du capitaine Don Manuel Abreu, et sous le nom de *El Bizcocho*¹¹⁶.

4 – La flotte du trafic avec les Indes

Au XVIII^e siècle, les charpentiers de navires des Canaries furent également capables de construire des navires de plus grandes dimensions et de tonnage plus élevé, comparables aux vaisseaux et frégates qui participaient à la *Carrera des Indias*. Même s'il arrivait que l'on introduise dans ce trafic des bateaux de pêche¹¹⁷, on n'y faisait appel normalement qu'à des navires spécialisés. Ceux-ci devaient déjà appartenir à la flotte des Canaries, soit pour y avoir été construits, soit pour des raisons de propriété. Morales Padrón a déjà posé le problème de l'existence d'une flotte canarienne en constatant le faible pourcentage de navires construits dans les îles qui participaient à la *Carrera de Indias*¹¹⁸. De telles constructions ne furent réalisées que dans les trois îles du *Domaine royal*, c'est-à-dire la Grande Canarie, Tenerife et la Palma, auxquelles le Règlement du commerce de 1718 avait concédé le privilège du commerce avec l'Amérique. Cette impulsion donnée à la construction navale canarienne fut suscitée successivement par la publication de ce Règlement, puis par l'Ordonnance royale de 1759, et par l'instauration en 1778 du libre commerce.

Les dispositions de 1718 et de 1759 favorisèrent la construction de nombreux navires dans les chantiers navals canariens, surtout celui de Tenerife. La jouissance du registre de Caracas, seule destination qui rapportait quelque

116 I. Romero Ceballos, *Diario cronológico...*, op. cit., t. II, año 1798.

117 C'est le cas que relate Mariana Gómez, veuve de Salvador Rodríguez, habitante de Las Palmas, propriétaire du *San Benedicto*, « qui faisait des voyages à la pêche » sous le commandement de Pedro Febles ; de sa propre initiative, celui-ci, « après sa campagne de pêche, fit le voyage des Indes pour Sa Majesté ». Là, il vendit le navire à Don Marcos Antonio del Castillo pour 400 pesos ; il mourut à San Francisco de Campeche, mais il reconnut dans son testament la dette qu'il avait envers la propriétaire du navire, et celle-ci donna pouvoir pour la recouvrer le 20 mai 1704. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Pedro Alejandro de Medina, leg. 1506, año 1704, f. 131. Au milieu du XVIII^e siècle cette possibilité subsiste, comme le montre l'opposition faite en 1761 par la confrérie des navigateurs de San Telmo de Las Palmas contre l'*Ayuntamiento* de Grande Canarie, à propos de la décision prise sur « les vivres que doivent emporter les bateaux qui vont à la pêche, car on ne peut prévoir la durée de la pêche, les voyages étant le plus souvent longs, et sachant que, comme cela est déjà arrivé, ces bateaux peuvent passer aux Indes ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : José Cabrera Betancourt, leg. 1551, fecha 8-7-1761.

118 Cet auteur signale qu'en 1753 cette flotte est composée de 12 navires, dont 8 ont été construits en Amérique, 2 dans la Péninsule et 2 à la Palma ; en 1759, il s'agit de 21 navires, dont 6 construits à Tenerife et 2 à la Palma. Les données que nous avons pour 1763, 1768, 1773... montrent que la part des navires construits aux îles Canaries est semblable. Voir F. Morales Padrón, *El comercio canario americano (siglos XVI, XVII, XVIII)*, Séville, 1955.

bénéfice, suscita un certain affrontement entre les propriétaires de navires construits aux Canaries, et ceux de la métropole ou des pays étrangers, qui étaient habilités à participer à ce trafic. Ceux-ci dénoncèrent le fait que s'était installée chez les fabricants canariens l'idée que « pour fonder un très riche majorat, il n'y avait pas de meilleur moyen que de construire un navire et de le présenter chaque année pour le commerce avec Caracas ». Les constructeurs canariens répliquèrent que le meilleur moyen pour accumuler des millions n'était pas de construire un navire, car « cela coûtait excessivement d'argent », mais de changer de propriétaire, car « si maintenant celui-ci achète la *Perla* pour obtenir ce voyage, l'année suivante il achètera dans le même but le *Bien Común* et celle d'après l'*Aurora*, et ainsi chaque année il achètera des navires, même s'ils ont déjà voyagé jusqu'à la Guaira, car le mâât importe moins que l'intérêt du propriétaire »¹¹⁹.

166

Cependant, ils considéraient que, puisque dans le passé, le Trésor royal avait aidé à la fabrication de chaque navire à la hauteur de 4000 ducats, et plus tard en prenant en charge le tiers du coût de la construction, afin de développer la marine et le commerce, désormais, « puisque cette participation a cessé, elle doit être remplacée par la possibilité de naviguer jusqu'à Caracas, qui est la destination qui incite à construire des navires pour la *Carrera*, avec l'espoir qu'ils seront choisis, et c'est pourquoi la Cédule royale de 1618 stipule que le propriétaire d'un navire nouvellement construit qui le commande en personne doit être préféré aux autres ; il ne sera donc pas inopportun de dire que les chargements pour Caracas (s'ils ne sont pas réservés) doivent être distribués en guise de compensation des coûts de construction de préférence à ces navires et non à ceux qui en ont déjà bénéficié »¹²⁰.

La dispute entre les constructeurs et les acquéreurs de navires construits à l'étranger fit ressortir les dommages que ces constructions de navires entraînaient pour les forêts de l'île, les opposants dénonçant la désolation totale qui en était résultée, et « qui avait obligé les syndics de l'île à la dénoncer, à réclamer qu'il y soit porté remède, et à s'étonner que de si graves préjudices envers le bien public soient commis pour octroyer des faveurs et des privilèges »¹²¹.

À Tenerife et dans le port d'Orotava, on construisit vers 1729-1732, plusieurs frégates : la *Nuestra Señora del Rosario y Santo Domingo*, alias

119 Pour les constructeurs, « le changement de propriétaire est un pur artifice parce que de nombreuses ventes sont simulées ». AHN, Consejos, leg. 20282, exp. n° 6, f. 22 r.-v.

120 *Ibid.*, f. 27 r.

121 Il s'agit de la dénonciation faite par Don Cristóbal Bandama en 1764. *Ibid.*, f. 12 r.

La Caneca, et la *Estrella del Mar*¹²² ; le *Nuestra Señora de los Afligidos y el Gran Poder de Dios, o San Juan Bautista alias el Invencible o Bitoque*¹²³. En 1755¹²⁴, on construisit dans le port de Garachico le *Corazón de Jesús y Santa Ana, alias el Natural*, payé par Don Cristóbal Bandama, Don Domingo Yansen Osorio, et le colonel Don Fernando del Hoyo Solórzano¹²⁵. En 1758, sur le rivage de Santa Cruz, et dans le chantier naval de Garachico, ce fut le tour du paquebot ou de la frégate *Nuestra Señora de la Rosa y San Francisco de Asís, alias el Oriente*, payée par moitié par Don José et Don Carlos García, deux frères habitant Santa Cruz¹²⁶, et de la *Santisima Trinidad y Nuestra Señora del Pilar, alias el Famosa*, payé par Don Fernando Rodriguez Molina et le colonel Don Fernando del Hoyo Solórzano, lancé au mois de septembre de la même année. Avant même le décret du libre commerce de 1778, on construisit à Garachicola deux nouveaux bateaux : la frégate *Nuestra Señora de la Concepción, Santo Domingo de Gúzman, San Francisco y las Ánimas, alias el Nuevo ou el Diamante*¹²⁷, payée par la Maison et la Compagnie de la veuve des fils de Don Bernardo Blanco, du port d'Orotava¹²⁸, et le navire

- 122 Pour le compte de son capitaine Don Francisco Tomás Franchi et du maître Don Sebastián Sánchez, « il fut construit dans le port de la Orotava », effectuant son premier voyage de Santa Cruz à la Guaira le 2 juin 1730, et revenant le 18 août 1731. Il jaugeait 142,5 tonneaux utiles et chargea 3276 fanègues de cacao. Dans l'enregistrement ultérieur, réalisé à la Havane le 16 avril 1732, on constata le même poids de jauge. *Ibid.*, f. 20 v. et 33 r.
- 123 Pour le compte de son capitaine et administrateur Don Diego Bautista Sturdy et du maître Don Francisco Antonio Luna, il fut « lui aussi fabriqué au port de la Orotava en 1732 », « ou dans le port de Santa Cruz de la ville de la Orotava, et mis à l'eau le 19 septembre de cette même année ». Il fut candidat pour un voyage à Caracas depuis Santa Cruz le 20 septembre avec une jauge de 112 tonneaux et il en chargea 120, prenant la mer le 12 août 1733, pour son premier voyage depuis sa construction, et retournant à Santa Cruz le 2 novembre 1734 avec une cargaison de 2860 fanègues de cacao. *Ibid.*, f. 20 v. et 32 v.
- 124 La frégate San Ginés semble elle aussi avoir été fabriquée à Tenerife. Le 22 mai 1751, elle quitta Santa Cruz pour l'enregistrement de la Havane (sous le commandement du capitaine Don Francisco Machado Fiesco et du maître Don Fernando Rodríguez Molina ». Ils « s'échouèrent par travers ». Le voyage de retour à Santa Cruz, achevé le 13 mai 1753, se fit sur la frégate *Nuestra Señora de los Remedios, San José, San Francisco Javier y las Ánimas, alias la Perla*, qui avait été construite à la Havane, de 176 tonneaux de jauge. *Ibid.*, f. 292.
- 125 Le 19 juillet 1756 il partit de Santa Cruz pour l'enregistrement de la Havane, avec pour capitaine et maître Don Domingo Yansen. *Ibid.*, pieza 3, f. 1 r.
- 126 « On mit en place sa quille le 3 octobre de l'année passée 1758 » ; elle navigua à la fin de 1759 pour l'enregistrement de Saint-Domingue et ensuite de la Havane. AHPST, Protocolos notariales, leg. 1137, año 1759, f. 58 r. Le 5 août 1778, elle fut vendue à Don Miguel María Botino Uque, habitant de la Laguna. *Ibid.*, leg. 1419, año 1778, f. 178.
- 127 Sa jauge tournait autour de 200 tonneaux. AHN, Consejos, leg. 20282, exp. nº 6, f. 57 r.
- 128 Selon la déclaration de Don Félix Antonio de Mendíbil, habitant de Garachico, « il était notoire dans ce lieu que l'habit que Don Pedro de Orea donna en paiement aux ouvriers et autres personnes qui participèrent à la construction de ce navire, venait de la maison appelée de Blanco, tout comme le fer utilisé pour cette construction ». *Ibid.*, pieza 3, f. 5 r.

appelé *Nuestra Señora del Rosario y San José, alias el Brillante*, payé par Don Marcos de Torres et Don José López Gordillo. On commença à construire le premier en 1761¹²⁹ ; au mois de mai de cette année-là, « on construisit la quille »¹³⁰, mais il ne fut lancé qu'à la fin de juin 1763¹³¹, « sa construction ayant été arrêtée pendant plus de huit mois à cause de l'éclatement de la guerre avec la Grande-Bretagne »¹³². Bien qu'il fût habilité pour la *Carrera de Indias* dès le 22 novembre 1765, le *Brillante* ne se fit enregistrer immédiatement dans aucun port américain car « on était en train d'achever sa construction dans ce port [de Santa Cruz], où il était ancré »¹³³. Comme le signale Don Felipe Carlos Piar, habitant de Santa Cruz, propriétaire de la *Nuestra Señora del Coro, las Ánimas, alias la Guipúzcoa*, le *Brillante* sortit du chantier de Garachico, « sans qu'ait été achevée sa construction, car il fut lancé seulement pour fixer la quille dans le port de Santa Cruz, de sorte qu'actuellement [janvier 1766], on achève de le construire dans ce même port ». Piar demanda à ce qu'il soit enregistré à Caracas en 1766, et il considéra que le fait que le *Brillante* ait été « construit avec des bois de cette île (Tenerife), et bien que c'eût été avec l'aide de ceux du navire français qui avait échoué dans ce port », ne devait pas le faire préférer aux navires des chantiers de Biscaye d'où

129 Sa construction donna lieu à une vive opposition du syndic de l'île par suite des destructions qui en résultèrent pour les forêts de l'île, ce qui fut qualifié d'étrange par Don Pedro Orea, car « c'est une chose surprenante que pour la construction du *Famoso*, dont le bois fut coupé dans les forêts mêmes, il n'y eut aucun dégât et aucune plainte, car ceux qui eurent recours au syndic et furent à l'origine des plaintes contre la nouvelle construction y étaient aussi intéressés, et considéreraient qu'il fallait lui préférer la *Perla* ou un autre navire auquel ils étaient intéressés ».

130 *Ibid.*, pieza 3, f. 1 r. Don Ángel Ginori Viera, habitant de la Laguna, signale que la quille fut mise en place « après la semaine sainte » de 1761.

131 Le 22 octobre 1762, alors qu'il était encore au chantier naval, mais, selon son propriétaire, Orea, déjà utilisable car achevé, il fut présenté pour bénéficier du registre à Caracas avec départ de Tenerife, au titre de l'année 1763. Bien qu'il n'ait pas mouillé dans le port de Santa Cruz jusqu'au mois d'août 1763, dans l'écrit de présentation au registre du 22 octobre, son propriétaire, capitaine, maître et administrateur, Don Pedro José de Orea y Quijano, insiste sur le fait que cette frégate « est de construction espagnole, car elle a été construite dans le port de Garachico, dans cette île (Tenerife), et, bien que l'œuvre ait été menée à bonne fin, comme on pourra le constater en cas de nécessité, il a jugé bon de suspendre sa mise à l'eau par suite de la présente guerre avec les Anglais et les Portugais ». AHN, Consejos, leg. 20282, exp. n° 6, f. 42. – v. – 5 r.

132 La guerre ne fit qu'augmenter leurs coûts car, après les dépenses importantes en bois, en artisans et ouvriers, il fut nécessaire d'organiser des gardes de jour et de nuit et de payer un salaire de trois réaux par jour à un homme qui servait de contremaître, et de faire face à des coûts croissants pour payer les bâches, deux calfatages, le grément, la voile et autres équipements qui furent exécutés en temps de guerre à des prix exorbitants ». AHN, Consejos, Pleitos, leg. 20282, f. 4 r.-v.

133 Sa jauge était de 203 tonneaux. AHN, Consejos, leg. 20.280, exp. n° 4, f. 32 r.

venait le *Coro* car « un semblable privilège n'est pas établi ». Le *Brillante* fit sa première traversée en 1766, allant à la Havane.

Dans la Grande Canarie, au cours de la décennie qui commence en 1720, on construisit pour plusieurs propriétaires récoltants de l'île¹³⁴, la *Nuestra Señora de las Angustias y San Antonio de Padua, alias el Canario*, pour un montant de 81. 422, 5 réaux. On peut également considérer que relève des constructions navales de Grande Canarie la corvette *Nuestra Señora de los Milagros y San Antonio de Padua*, construite à partir du brigantin corsaire du même nom qui avait été échoué en décembre 1743, « au port d'Arrecife [Las Palmas] » par le capitaine Don José Rivas, habitant de Cadix, « dans le but de le saborder », car il le considérait « incapable de continuer la course ». Dans l'état où il se trouvait, le capitaine Rivas en fit l'acquisition avec le capitaine Don Francisco Martínez de Escobar, Don Antonio de Monteverde, et le lieutenant-capitaine Don Fernando Gaspar Calimano, habitants de Las Palmas, « afin d'en récupérer les matériaux et autres équipements », et ils les utilisèrent pour « en faire la base de la construction d'une corvette pour naviguer aux Indes »¹³⁵. À la Palma, on construisit en 1732 la *Papa*, en 1739 *El Constante*¹³⁶, et en 1747 une frégate qui appartenait à Don Felipe Massieu¹³⁷. Il est possible que l'on y ait aussi construit le *Santissimo Sacramento, alias la Paloma Isleña*, la vieille et la jeune, qui firent leurs premiers voyages à Caracas « avec les quilles en bois vert »¹³⁸.

134 Parmi eux, nous connaissons le capitaine Don Juan Manuel de Matos y Coronado, le sergent-major Don Pedro Manrique y Alvaredo, le capitaine Don Juan González Travieso, le capitaine Don Feliciano Martínez de Escobar et Don Felipe Fogurtí. Le 22 janvier 1732, les deux derniers vendirent leurs parts à Don Miguel Arboniers Arostegui, habitant de Las Palmas, pour 226 *pesos escudos* et 1923 *reales* et 6 *cuartos*, respectivement ; mais ce fut une vente simulée car, comme le déclara Arboniers lui-même, elle se fit seulement « en confiance ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribanos : Lucas Bethencourt Cabrera et Lorenzo Rodríguez Giménez, legs. 1484 et 1586, año 1732, f. 6 v.-7 r.

Lorsqu'en 1738 le navire fut hors d'usage et que les comptes furent liquidés, apparurent également comme propriétaires Doña Josefa Correa Betancourt, veuve du capitaine Don Agustín de la Barreda, Don Manuel Díaz, comptable du monopole royal, et Don Bernardo de Burgo, maître caporal d'artillerie.

135 Le brigantin était la propriété de Don José Rivas, Don José Vélez Moro, Don Manuel Nafira Tarazena et Don José Manuel Alfeyran, habitants de la ville de Cadix. Quoique le contrat ait été passé en décembre de 1743, la vente ne fut pas menée à son terme avant le 20 février 1744, moyennant 1150 pesos de 8 réaux d'argent. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Pablo de la Cruz Machado, leg. 1630, año 1744, f. r.

136 La *Papa* fut construite à la Palma en 1732 ; elle fit son premier voyage pour la Guaira en 1734. Le *Constante* fut construit à la Palma, en 1739, faisant son premier voyage à la Guaira en 1740. AHN, Consejos, leg. 20282, exp. n° 6, f. 21 r.

137 En janvier 1748, elle était entièrement chargée et en attente de biscuit et d'autres denrées, qui lui furent octroyées par la municipalité de Grande Canarie le 12 janvier. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Pablo de la Cruz Machado, leg. 1634, año 1748, f. 11.

138 AHN, Consejos, leg. 20282, exp. n° 6, f. 21 r. En 1763, il était le plus vieux navire de la route des Indes ; il partit de la Palma pour la Guaira en janvier 1762 avec permission, parce qu'il n'y avait pas d'autre navire à la Palma pour la lui disputer ; il n'était pas revenu aux Canaries en avril 1763. *Ibid.*, f. 105 r.

À partir de la publication du décret sur le Libre Commerce avec l'Amérique de 1778, on continua à construire des navires spécialisés dans ce commerce. Ce fut le cas du brigantin appelé *La Purísima Concepción, alias el Diamante*, de 37 tonneaux, construit en 1788 avec du bois de l'île à Santa Cruz pour Don Juan Rivero, Don Andrés Tomás Oliver et Don José de Acosta, habitants de ce port¹³⁹ ; il y eut aussi l'intention de construire, à l'initiative de Don Lorenzo Zanqui, la frégate la *Grande Canarie* à la fin du XVIII^e siècle.

5 – Une flotte à rénover en permanence : naufrages et guerre

Rien ne caractérise davantage la flotte canarienne que d'avoir été en rénovation perpétuelle par suite des pertes dues aux naufrages et autres risques de mer, ou aux guerres continuelles, ainsi qu'à l'activité des corsaires. Ces dommages intervinrent aussi bien dans les eaux des Canaries que dans des espaces maritimes plus lointains. Les risques de mer entraînent ainsi la perte de navires construits dans les îles comme les brigantins *la Candelaria* de Salvador Rodriguez (1773) qui pêchait le long des côtes¹⁴⁰, ou *Las Angustias* d'Andrés Negrín (1796) à Arrecife de Las Palmas¹⁴¹.

La mise en défense des rivages contre les corsaires par les garde-côtes canariens ne put empêcher leurs activités¹⁴², qui entraînent la perte de nombreux navires, spécialement parmi ceux destinés à la pêche ou au trafic entre les îles. À cet égard, l'activité corsaire fut particulièrement intense dans les dernières années du XVIII^e siècle, mais elle se rencontra aussi dans la première moitié du siècle : ainsi, en 1742, des corsaires anglais s'emparèrent d'une goélette appartenant à Sebastián de Ortega¹⁴³, qui faisait le trafic entre les îles. Dans la seconde moitié du siècle, les plus grands ravages furent dus aux guerres contre l'Angleterre : en 1761-1763, le brigantin de pêche le *Nuestra Señora del Rosario y Santo Domingo, alias Colorado*, fut pris ; en 1779-1782,

139 Pour un coût total de 3736 *pesos corrientes*, 3 réaux d'argent et 11 *cuartos*. AHPST, Protocolos notariales, leg. 1428, año 1791, f. 91 et 483. Le 19 décembre 1791, Rivero et Oliver vendirent leurs participations à Doña Manuela Fernández Calañas, épouse de Don José Acosta, pour 2 175 pesos. Cette année-là, le navire fut habilité pour le voyage à la Havane.

140 AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : José A. Alvarado, leg. 1723, año 1773, s. f. Ce n'est pas un cas isolé si l'on prend en compte ce que déclare Dominga de Santa Ana, habitante de Las Palmas, sur la disparition de son mari embarqué pour la pêche depuis quatre ans : « elle n'a aucune nouvelle de ce navire ; elle tient donc pour certain qu'il est perdu et que son mari est mort ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Juan Guerra de Quintana, leg. 1665, año 1754, f. 205.

141 *Los Cuadernos...*, *op. cit.*, p. 101.

142 Sur cette activité, voir A. Bethencourt Massieu, « Reflexiones sobre la repercusión del corso marítimo en las Islas Canarias », dans *As sociedades insulares no contexto das inter-influencias culturais do século XVIII*, Funchal, 1994, p. 51-92.

143 AHN, Consejos, leg. 26897, exp .

ce fut un navire de la Palma qui faisait la traversée de la Grande Canarie à Tenerife (1780), puis ils attaquèrent, non loin du Confital, une goélette qui allait de Tenerife à Lanzarote (1781), l'abandonnant, après s'être emparés de sa cargaison¹⁴⁴ ; lors de la guerre déclarée en 1796, ils multiplièrent les prises : en 1797, dans l'espace de trois mois, deux corsaires anglais capturèrent cinq navires de pêche, laissant à terre les équipages¹⁴⁵. Bien que Romero Ceballos relate qu'ils ne firent plus d'autres prises, le ministère britannique n'ayant pas bien accueilli la nouvelle de ces captures, car il s'agissait « de prises sans intérêt », la pression des corsaires anglais sur la flotte canarienne ne cessa pas : ainsi, à la fin de 1797, deux navires de pêche s'échouèrent sur les plages de Gáldar en fuyant, et un navire de *primera tierra* de Gáldar coula¹⁴⁶.

Bien entendu, les navires de la *Carrera de Indias* furent eux aussi concernés : *El Famoso*, qui partit le 11 avril 1761 de Santa Cruz de Tenerife pour la Guaira, « premier voyage qu'il faisait en Amérique », ne revint pas parce qu'au cours du voyage de retour il fut pris par les Anglais¹⁴⁷. Le *Canario*, qui avait effectué plusieurs voyages à la Havane et à Caracas, s'échoua au cours du

144 I. Romero Ceballos, *Diario cronológico...*, op. cit., t. I, f. 69 r. et 80 r.

145 *Ibid.*, t. II, f. 37 r. Un des navires qui furent capturés fut le *Nuestra Señora de la Soledad* : au cours de son second voyage en Berbérie, « il fut capturé par les Anglais et, bien que ceux-ci y aient mis le feu sous les yeux de Juan Grande, les membres de l'équipage purent regagner le bord et l'empêcher de brûler entièrement ». La majeure partie de ses équipements fut utilisée pour un autre bateau, le *Nuestra Señora de la Soledad*, alias *el Ángel*, qui fut voué à la même activité de pêche. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Andrés Cabrera de León, leg. 1893, año 1800, s. f. Antonio Betancourt cite dans son journal cinq autres bateaux capturés.

146 Parce qu'il était vieux, le *San Judas* tomba en morceaux ; l'autre s'échoua mais en très mauvais état : voir I. Romero Ceballos, *Diario cronológico...*, op. cit., f. 38 r. En 1800 fut capturé devant les rivages de la Aldea un autre navire de pêche, le *Nuestra Señora de las Angustias*, alias *la Paloma*, qui revenait d'une campagne et se dirigeait vers Tenerife, mais les corsaires le larguèrent au bout de cinq jours avec trois hommes et une partie de l'équipage d'un navire de *primera tierra*. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Andrés Cabrera de León, leg. 1967, año 1800, f. 493.

147 Il effectua la sortie de la Guaira, en compagnie de deux navires basques qui allaient à Cadix ; au milieu de la traversée vers Puerto Rico, le mauvais temps les obligea à se séparer. Au bout de sept jours de navigation « ils arrivèrent sur la côte du port de Puerto Rico, cernés, par terre comme par mer, par trois navires corsaires anglais, dont deux vinrent les attaquer par la proue ». Le « Famoso » fit ses préparatifs pour se défendre, refusant de baisser pavillon devant ces embarcations, et réussit à s'échapper et à se réfugier à Cabo Rojo où il resta mouillé 17 jours. Pendant ce temps, apparurent un navire (*El Ferrillo*) et un cotre corsaires anglais « faisant force de voiles » pour s'emparer du *Famoso*, et son capitaine Don Pedro Montañés décida avec l'accord de tous les officiers de déposer à terre le contenu des caisses, ne laissant à bord que la cargaison de cacao, ce qui fut fait promptement la veille de la capture du navire. Les corsaires s'emparèrent du *Famoso* après avoir mouillé au Cabo Rojo en arborant le drapeau blanc, mais dès qu'ils eurent jeté l'ancre, ils engagèrent le combat. Au bout de quatre heures et demie de combat, le navire, qui s'était défendu avec acharnement, fut pris le 11 février 1763, pour être conduit par la suite à Londres.

dernier, à la Havane, sans doute en 1734¹⁴⁸ ; le nouveau *Canario* fut attaqué en 1741 par les corsaires anglais dans la baie de Gando. La corvette, réutilisée, fit son premier voyage de la Grande Canarie à la Havane en 1744, mais elle ne revint pas car elle fut détruite dans une rencontre avec un navire français alors qu'elle allait du port du Guarico à la Havane¹⁴⁹ ; quant au *Constante* qui faisait son premier voyage à la Guaira en 1740, il fut pris par les Anglais lors du retour.

CONSTRUCTIONS ET CONSTRUCTEURS

172

La construction d'un navire débute à partir du moment où le projet est conçu et non pas à partir de celui où le charpentier ou le calfat en commence la mise en œuvre. Celle du brigantin *Santissimo Sacramento, alias el Correo Canario* (tableau 3), construit dans l'île de la Palma en 1775-1776, permet de bien en suivre les étapes. Si l'on ne disposait pas du bois nécessaire, il fallait d'abord obtenir l'autorisation d'en couper dans les bois appartenant à l'État ou aux municipalités¹⁵⁰ ; puis, il fallait l'amener au chantier naval et s'occuper de la quille – de bois de mocán et d'une valeur de 11 040 maravedis –, de la mâture avec les tabourets et les baus, des bois de la chaloupe, du jas de l'ancre, du brise-lames de l'étrave [*costón*], etc., en incluant ou non le transport jusqu'au chantier naval. On y amenait tous les éléments nécessaires, les uns, comme les cordages, le goudron, le fer, le fil de traction [*hilo de acarreto*], l'huile de lin, étant fournis par les maisons de commerce établies dans l'île de Tenerife (maisons Bini et Dugi, Colognan et Fils, Murphi), moyennant le paiement des droits de douane correspondants et du fret, tandis que d'autres, comme l'huile de poisson, le brai, etc., étaient achetés dans l'île même de la Palma. Une fois que la scierie était installée et que les tins étaient en place, les scieurs commençaient à couper et à préparer le bois pour permettre aux charpentiers et aux calfats de le travailler¹⁵¹, pendant qu'on commençait à

148 Des approvisionnements et autres matériels, étant comptés les coûts du dernier voyage, il resta seulement en argent liquide 6 302 *pesos corrientes* des îles. En prévision de cette perte, ceux qui étaient intéressés au navire, en particulier le capitaine Juan M. de Matos et Don Pedro Manrique, ordonnèrent au capitaine Juan González Travieso, qui avait en charge ce navire, d'en faire construire un nouveau à la Havane avec l'argent laissé par le premier.

149 Le voyage de retour se fit sur le paquebot *Nuestra Señora de la Soledad y San Francisco Javier y las Ánimas* qu'ils achetèrent à la Havane.

150 En 1775, les droits qu'ils payèrent à la municipalité de l'île de la Palma pour couper le bois nécessaire pour construire le brigantin *Santísimo Sacramento, alias el Correo Canario*, se montèrent à 100 réaux.

151 Les salaires des charpentiers oscillaient entre 180 et 480 maravédís par jour ; ceux des calfats allaient de 120 maravédís pour un apprenti jusqu'à cette même fourchette de 180 à 480 pour les ouvriers.

défaire l'étope, à coudre les voiles, à préparer les cordages et à travailler au grément, etc. Tout cela était complété par d'autres tâches, comme creuser un trou pour ajuster le gouvernail et boulonner la contre-quille, dresser les monticules et le mur pour mettre le feu et nettoyer le bateau des tarets, apporter les branchages nécessaires, etc. Une fois que cette opération avait été menée à bien, que le bateau avait été peint, qu'il avait été placé sous l'invocation d'un saint, que l'on avait mis en place pavillons et drapeaux et qu'il avait été béni, on procédait à sa mise à l'eau, cérémonie qui incluait un bon repas qui, dans le cas du *Correo Canario*, consista en « poisson, pommes de terre, vin et pain »¹⁵².

Chacun des travaux à réaliser pouvait donner lieu à un accord écrit mais celui-ci pouvait aussi rester verbal. Établir le type de contrat de travail existant entre celui qui voulait faire construire un navire et le charpentier n'est pas facile car pour la majorité des navires qui furent construits, on sait seulement qu'ils ont été fabriqués aux Canaries. On peut cependant, grâce aux rares exemples de contrats disponibles, arriver à la conclusion qu'il y en avait deux types : le contrat fixe et le contrat à la journée. Dans le premier cas, le charpentier de navires se chargeait de tout ou partie de la fabrication pour un prix déterminé ; dans le second, le constructeur ou propriétaire dirigeait la construction du navire. Selon le cas, les charpentiers devaient ou non fournir aux propriétaires tout ce qui était nécessaire pour la construction.

Dans les contrats ou travaux à prix fixe les charpentiers de navires s'occupent de tous les frais : coupe et transport du bois, fabrication du canot et du reste de l'équipement, trouver et payer les forgerons qui travaillent à la hache le gros bois ainsi que les calfats qui s'occupent de l'étope et du brai, et, en définitive, de tout ce qui est nécessaire pour que le navire devienne « étanche et marin » (*estanco y marino*) afin de pouvoir être lancé. Dans ce type de contrat figurent les mesures et la taille de la quille, comment elle doit être fabriquée, avec ce tout qui est nécessaire pour naviguer, et, parfois, le canot correspondant ; le lieu de fabrication ; les dates de début (parfois le travail ne commençait pas tant que l'ouvrage en cours auparavant n'avait pas été terminé)¹⁵³ et de fin de la construction ; son coût et la forme du paiement, c'est-à-dire s'il se ferait comptant ou par fractions (une partie au moment du contrat, l'autre à la fin

¹⁵² ALMT, Comptes des dépenses pour le brigantin *El Correo Canario*.

¹⁵³ Le 25 octobre 1742, Gregorio Rodríguez et José Ventura, ouvriers charpentiers de navire, s'engagèrent auprès de Jerónimo de Évora, habitant de Las Palmas, à construire un cotre sur le rivage de la ville. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Rodríguez Gómez, leg. 1589, año 1742, f. 275 r.

des travaux)¹⁵⁴ ; l'obligation pour les charpentiers de ne pas se mêler d'un autre travail ou de quitter celui pour lequel il y avait un contrat, sauf urgence ou nécessité de deux ou trois jours, fabrication d'un aviron ou tout autre travail léger, et pour les propriétaires de supporter le coût du transport et de manutention des charpentiers quand le travail se réalisait en dehors du lieu de résidence habituel ; l'obligation pour les artisans d'engager leurs aides et pour ceux-ci de travailler jusqu'à la fin des travaux. Dans le cas des brigantins destinés à la pêche ou au trafic insulaire, la durée du travail pouvait être de 7 à 11 mois depuis le moment du contrat ; c'était le temps nécessaire pour construire un navire de 52 à 58 paumes de quille, avec un creux et l'habitacle [*casa*] y correspondant, pour la coupe et le transport du bois, la construction du canot, celle de la mâture (mâts, vergues et perroquets), ainsi que le calfatage d'étope et de brai¹⁵⁵. Quand le bois provenait des îles, la coupe n'incombait pas au charpentier mais aux propriétaires qui s'entendaient donc avec les scieurs et les forgerons qui se chargeaient de le conduire jusqu'au port d'embarquement¹⁵⁶.

174

Les travaux payés à la journée étaient liés à la rénovation ou à la « remise à neuf » des navires. Le charpentier s'obligeait envers le propriétaire du navire à travailler pour un salaire, et à ne pas avoir d'autre occupation – sauf accord préalable – tant que le travail pour lequel il y avait contrat ne serait pas achevé. Le charpentier choisissait un aide ; le propriétaire, en plus de régler les salaires, était obligé de trouver un forgeron et tout ouvrier qui serait nécessaire « sans pour autant que, dans le but de diminuer son travail [le maître charpentier] puisse faire venir d'autres ouvriers, sauf en cas d'accident qui l'empêcherait de

154 Gregorio Rodríguez et José Ventura, ouvriers charpentiers de navires, passèrent contrat avec Jerónimo de Évora pour la construction du cotre et reçurent 45 pesos, les 100 pesos restant devant être versés à la fin du travail. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Hernández Millares, leg. 1687 et 1694, años 1761 et 1768, f. 356 et 465 r.-v.

155 Ce contrat fut formalisé le 14 septembre 1761 entre Juan de la Torre Gutiérrez, maître charpentier de navires et habitant de Las Palmas, d'une part, et Juan Flores et Don Andrés José Jáimez, habitants de Las Palmas, d'autre part, pour 7700 réaux courants. Le navire devait être terminé en avril 1762. Dans le contrat que passèrent Agustín et Eugenio Farías, père et fils, le 30 juillet 1768 avec Juan Rodríguez pour la construction d'un navire de 58 paumes de quille, la date du début des travaux – la première semaine d'août – est indiquée, mais pas celle de leur achèvement. Néanmoins, à partir des comptes, on peut estimer que la construction dura 11 mois. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Andrés Cabrera de León, leg. 1967, año 1800, f. 493 ; AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Hernández Millares, leg. 1687 et 1694, años 1761 et 1768, f. 356 et 465 r.-v.

156 En Grande Canarie, on extrayait ces bois de la Montagne de Doranas ou des Pinèdes de la Cumbre (Amurga). Le bois de la Montagne de Doranas partait, déjà préparé en morceaux, soit par voie de terre par Osorio, soit par mer par Bañaderos ; celui des Pinèdes était acheminé par divers endroits des côtes sud et sud-ouest de l'île : les plages de Tarajalillo, Arguineguín, Mogán et la Aldea.

travailler ». Si le charpentier travaillait à un autre navire en dehors de ce qui avait été prévu, il serait obligé de payer le salaire du forgeron parce que celui-ci ne pouvait travailler sans que l'artisan lui indique ce qu'il avait à faire¹⁵⁷.

Le type du navire, ses dimensions, le lieu de construction... déterminent le coût de celle-ci. Comme on peut le voir à partir des coûts de réalisation d'*El Correo Canario*, le coût de la construction des navires ne se réduit pas uniquement au prix du bois, des matériels, du travail des charpentiers et des calfats, mais inclut d'autres frais de nature diverse qui vont du permis pour couper du bois et de l'alimentation des ouvriers jusqu'à la bénédiction du navire. Dans les contrats entre constructeurs et charpentiers, on n'a pas l'habitude d'inclure ce type de frais. C'est à ce type qu'appartient le coût du brigantin *El Correo* qui monta jusqu'à 1 583 440 maravedis ; au contraire les valeurs portées en 1761 pour faire face au coût du brigantin de 51 paumes de quille pour lequel Andrés Negrín passa contrat avec le maître Agustín Farias et les deux que construisit le maître Juan de la Torre Gutiérrez ne se montèrent respectivement qu'à 87 000¹⁵⁸ et 369 600 maravedis, cependant que celui de 55 paumes, avec canot et mâture, que Salvador Rodríguez contracta en 1773 avec Francisco Domínguez et deux autres artisans ne fut que de 52 800 maravedis¹⁵⁹ parce qu'il ne comprit que les frais liés à la coupe du bois et au travail des charpentiers. Il arrivait que la majorité des frais ne soient pas couchés par écrit et que le soit seulement le coût du travail des charpentiers de navires, lequel pouvait ou non comprendre la valeur du grément, du canot, de la coupe du bois ou d'autres dépenses. Quoiqu'il en soit, le montant de la construction ne reste pas identique dans des contrats ultérieurs : il peut diminuer ou au contraire augmenter en fonction des dégâts survenus en mer¹⁶⁰ ou de la réalisation de modifications postérieures¹⁶¹. La dépréciation

157 Le contrat souscrit le 14 février 1767 entre Agustín Farias, maître charpentier de navires, et Esteban Aires Peñón, maître du navire à rénover, la *Candelaria*, stipule que le maître d'œuvre percevra chaque jour 6,5 réaux d'argent et l'ouvrier (son fils Eugenio) 5 réaux ; le salaire que le charpentier devra payer au *fraguero* sera de trois réaux pour les jours où celui-ci ne viendra pas au travail. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Hernández Millares, leg 1693, año 1767, f. 99.

158 AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : José Cabrera Betancourt, leg. 1551, año 1761, s. f.

159 Le constructeur devait assurer le transport des charpentiers sur le chantier naval et subvenir à tous leurs besoins sur place. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Antonio C. Vázquez Figueroa, leg. 1774, año 1773, s. f.

160 Le 9 avril 1799, Doña Francisca Millares, veuve d'Ildelfonso de Santa Ana, vend à José Díaz, commissaire du navire le *San Judas Tadeo*, la 6^e partie de celui-ci pour 4 335,5 réaux de billon ancien à la condition que, si Díaz se sépare de ce navire, il ne pourra le vendre à personne d'autre que Francisca Millares, et pour la valeur qui sera alors la sienne étant donné que ce navire souffrira en naviguant. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Andrés Cabrera de León, leg. 1892, año 1799, s. f.

161 Le 14 juillet 1750, Andrés de Campo acquit la moitié du *San Telmo* pour 4200 réaux courants ; le 5 avril 1751 il le revendit pour 4500, la différence correspondant aux frais de réparation. Protocolos notariales, Escribano : Santa Fe Mendoza, leg. 2298, año 1751, f. 39.

ou dévalorisation que subissent les navires durant les périodes de navigation ne se constate pas seulement dans les textes mais aussi dans les chiffres eux-mêmes : le coût de la fabrication du brigantin de pêche *Nuestra Señora del Pino* se monta en 1790 à 480 000 maravédís, mais en 1797 il ne fut vendu que pour 336 000 ; en sept ans de navigation, en plus de l'endettement de ses propriétaires, le brigantin avait connu une dépréciation de 30 % par rapport au prix de sa construction¹⁶². Mais on peut difficilement arriver à apprécier les pourcentages de dépréciation parce que dans la majorité des cas on ne connaît pas les coûts de la construction.

Comme cela a déjà été signalé, le processus de construction navale aux Canaries au XVIII^e siècle a été dû exclusivement à l'initiative privée, car seuls les projets de pêche sur la côte d'Afrique de Don Bartolomé Montañés¹⁶³, négociant de Santa Cruz, et ceux de pêche à la baleine sur les côtes ou *les anses* d'Arguineguín (Grande Canarie)¹⁶⁴ reçurent un certain appui de l'État. Sauf la société qui fut constituée en 1811 dans le port d'Orotava (Tenerife) pour la pêche et la construction de navires¹⁶⁵, le reste des initiatives gardent un caractère individuel ou sont le résultat de l'association de deux ou trois personnes pour répartir les frais et les risques. En général, ceux qui prennent l'initiative de la fabrication, n'ont pas une même origine socioprofessionnelle, même si l'on observe des différences en fonction de la destination du bateau.

176

¹⁶² AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Nicolás A. de Troya, leg. 2003, año 1797, f. 248.

¹⁶³ Depuis le ministère des Affaires étrangères, le duc de Grimaldi lui donna son appui pour construire plusieurs navires pour la pêche, leur concédant l'exemption des droits. Montañés fit construire 6 navires, 4 brigantins pour faire la campagne de pêche et 2 grands paquebots pour amener en Espagne les cargaisons, faisant construire des magasins dans ce but. Il dépensa plus de 40 000 pesos de 15 réaux de billon, et envoya une première cargaison de poisson séché et une seconde de poisson en saumure, mais déjà le duc de Grimaldi avait quitté le ministère. Après avoir pensé recourir au nouveau ministre, il décida d'attendre l'arrivée du navire qu'il avait envoyé à Caracas avec beaucoup de capitaux, mais ce navire ne put revenir par suite de la déclaration de guerre de 1779 ; avant que la paix ait été conclue, Montañés, qui avait plus de 70 ans, mourut sans laisser de successeur pour son entreprise. AHN, Estado, leg. 3218, Informe de José Martínez Fuentes sur la pêche aux Canaries, Cadix, 10 mars 1797.

¹⁶⁴ Ce dernier comptait sur l'appui du commandant général, le marquis de Tabalosos.

¹⁶⁵ Le 18 juillet 1811, dans le port de la Orotava, plusieurs habitants et résidents de l'île de Tenerife décidèrent d'établir une compagnie de pêche que dirigeraient deux des associés souscripteurs y résidant – ou n'y résidant pas si le décidaient les trois quarts des intéressés. Le montant de la souscription était de 1000 pesos et sa durée de 7 ans. La compagnie disposerait au début de 4 ou 6 navires, « et l'on fabriquerait ceux qui seraient nécessaires sur les sites les plus appropriés et les plus avantageux, tandis que l'on achèterait un navire qui serait rendu propre à la pêche pendant que les autres seraient en fabrication ». On laissa au soin des directeurs la construction des navires, « qui pour de nombreuses raisons devraient être des goélettes », selon les conditions qu'ils considèreraient appropriées. AHPST, Protocolos notariales, Escribano : José Álvarez de Ledesma, leg. 3861, año 1811, f. 294 r.-302. r.

Pour ceux destinés à la pêche, les capitaux ont des origines variées, venant aussi bien du monde des négociants que de celui des exploitants ou des propriétaires fonciers, des clercs que des professions libérales (avocats, procureurs), mais surtout de ceux que l'on appelle communément le monde des navigants (*mareantes*). Il est habituel que le placement soit le fait de un ou deux capitalistes associés qui intéressent des tiers au moment de la construction ou après celle-ci¹⁶⁶. Quand celui qui fait construire un navire n'a pas de relation avec le monde de la mer, la société prend habituellement fin lorsque le navire est achevé car ses membres ne peuvent plus s'occuper du navire ; il peut y avoir aussi une simple rupture de société¹⁶⁷. Le plus fréquent, c'est que la société soit formée par deux *mareantes*, parfois apparentés entre eux, laissant à un troisième la direction et la conduite du navire moyennant l'allocation d'une partie des bénéfices du navire en échange de la coque et d'autres appareillages¹⁶⁸. Ou bien par un *mareante* et un négociant, clerc ou personne liée aux institutions du gouvernement, le premier restant en charge du navire et l'autre apportant une partie du capital¹⁶⁹. Le placement ne se fait pas toujours à parts égales¹⁷⁰, mais cela s'avère déterminant, parce que le constructeur-propriétaire d'un bateau de pêche se voit réserver le *fornecimiento*

166 Ce fut le cas du navire de pêche le *San Bernardo*, que firent construire Juan Cabral et Vicente Báez ; au moment de la construction, ils y intéressèrent Bernardo Cabral, mais il n'apporta aucun capital. De même José Guirola et Don José Gabriel Russell, familier du Saint Office, cédèrent après sa construction le tiers du navire qu'ils avaient fait construire, à Andrés Ramos. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Hernández Millares, leg. 1.697 et 1689, años 1771 et 1763, f. 245 et 191.

167 Ce type de rupture intervint entre Andrés Cabral et le procureur Don Domingo Pastrana qui avaient fait construire en 1778 « un navire pour le trafic de la pêche appelé *Nuestra Señora de las Angustias* ». Ils se fâchèrent et Andrés Cabral garda le navire mais, pour payer la part de Pastrana, il fut obligé de demander un prêt de 300 pesos à la confrérie de San Telmo (le 2 février 1779). AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : José A. Alvarado, leg. 1728, año 1778, f. 282.

168 Ce fut le cas du brigantin *Nuestra Señora del Pino, alias el Brillante*, qu'avaient fait construire les navigateurs (*mareantes*) Juan Lorenzo Ramos et Ildelfonso Cayetano Santa Ana, beau-père et gendre, qui avaient choisi pour commissaire (*mandador*) José Florés en échange de deux soldes (en 1771 elles avaient une valeur de 3870 *reales corrientes*) sur les 13 (au total 25 155 réaux) que gagnerait le navire en échange de la coque et d'autres appareillages. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Hernández Millares, leg. 1697, año 1771, f. 598.

169 C'est ce qui arriva entre Don José Gabriel Russell et José Guirola car, selon la déclaration faite par ce dernier le 17 avril 1763, la construction se fit conjointement mais Russell en couvrit le tiers, de même que les « avitaillements » jusqu'à cette date. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Lorenzo Hernández Millares, leg. 1689, año 1763, f. 191.

170 Parmi les exemples d'égalité dans les investissements, nous avons Antonio de Cubas, habitant de Las Palmas, lequel était en 1788 propriétaire de la moitié du navire le *San Felipe* qu'il avait fait construire avec Lucas de Torres... » à dépenses égales, dans le chantier naval de la crique de San Telmo ». AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Juan Reyes Cabrera, leg. 1867, año 1788, f. 433 r.

ou droit d'avitailler le navire de tout ce qui est nécessaire à chaque campagne en échange de plusieurs parts de ce que rapporte le navire.

Pour les navires destinés au trafic insulaire, la construction comme la propriété appartiennent à une seule personne¹⁷¹, même si l'on rencontre quelques cas de sociétés pour la construction, ou après celle-ci¹⁷². Non seulement la construction et la propriété sont dans ce cas plus individuelles, mais on note aussi la quasi-absence de relations de parenté¹⁷³. Ceux qui font construire sont des commerçants, des artisans ou des propriétaires fonciers habitant dans les villes chefs-lieux ou le port d'Orotava. Il est intéressant, en soi, de noter que l'on peut être indistinctement propriétaire de navires de pêche ou de navires destinés au trafic insulaire¹⁷⁴.

Enfin, la construction des navires destinés au trafic péninsulaire a un caractère plus individuel : elle est majoritairement le fait de commerçants habitant dans les villes chefs-lieux et intéressés par le commerce avec l'Amérique après la disparition des navires spécialisés, à partir du décret du Libre Commerce de 1778. Cette tendance des négociants à se rendre propriétaires des moyens de transport qu'ils utilisent a commencé au milieu du XVIII^e siècle. On peut dire la même chose à propos de ceux destinés au trafic avec l'Amérique : si, dans la première moitié du siècle, les investisseurs sont négociants, exploitants ou propriétaires fonciers, à la fin du siècle, ce sont exclusivement des négociants.

178



Bien que la rareté des ressources en bois ait constitué un grave inconvénient, l'industrie navale canarienne a connu un élan notable au cours du XVIII^e siècle, grâce à un corps de métier de charpentiers de navires aptes à permettre de répondre à peu près aux nécessités de la flotte canarienne. De leurs mains et

Le brigantin *Nuestra Señora del Pino*, construit en 1790, peut servir d'exemple en ce qui concerne les investissements inégaux : Antonio Alvarado règle 76,5 % (765 pesos) du coût total qui se montait à 1000 *pesos de 15 reales vellón* (soit 10 000 *reales corrientes*), et Francisco Herrera 23,5 % (soit 235 pesos). AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Nicolás A. de Troya, leg. 2003, año 1797, f. 248.

171 Il arrivait que l'on cède une part au moment de la construction, comme le fit Miguel Ruiz, habitant de Gáldar, qui céda une part du *San Nicolás de Tolentino*, construit à la Aldea, à José Martín de Saucos, habitant de Santa Cruz de Tenerife, à l'époque de sa construction. AHPLP, Protocolos notariales, Escribano : Francisco Trujillo Leiba, leg. 1908, año 1783, f. 77.

172 Ce fut le cas de José Vázquez pour le cotre *El Dulce Nombre de Jesús, alias la Riquela*, et de Don Narciso Laguna avec *la Fortuna*.

173 Nous connaissons seulement le cas de deux beaux-frères, Jerónimo Macías et José Vázquez, qui étaient propriétaires conjointement du cotre *la Riquela*.

174 On peut prendre comme exemples Tomás de Santa Ana, propriétaire du *Santa Bárbara* (pêche) et du *Falucho* (trafic des îles) ; José Suárez de Alvarado, propriétaire du *Nuestra Señora de las Angustias* (pêche) et du *Santo Domingo* (trafic des îles).

de leurs chantiers sortirent une grande centaine de navires destinés à la pêche sur la côte d'Afrique, et au trafic entre les îles, ainsi qu'un nombre moindre, mais significatif – s'agissant de navires de dimensions plus grandes – de navires pour le trafic péninsulaire et le commerce avec l'Amérique. Les risques de la mer et la course obligèrent cette flotte canarienne à une rénovation constante, et c'est essentiellement celle-ci qui permit aux charpentiers de navires de maintenir et de soutenir leur activité.

Tableau n° 1
État résumé des dépenses du carénage du navire : *Nuestra Señora de las Angustias y San Antonio de Padua, alias el Canario* (1741)

1.	Dépenses pour les gens qui s'occupèrent du carénage du navire, commencé le 24 juillet et achevé le 24 octobre 1741	191 616 maravédís
2.	Calfats occupés au carénage (8 avec des salaires et des temps de travail différents)	118 272
3.	Charpentiers (3 avec des salaires et des temps de travail différents)	37 440
4.	Menues dépenses faites par l'administrateur Don Juan González Travieso	293 928
5.	Dépenses pour les repas de ceux qui se sont occupés du carénage	83 088
6.	Dépenses pour ce que Don Nicolás Maria Bignori a apporté de Santa Cruz de Tenerife	828 144
7.	Total	1 552 488 maravédís

Tableau n° 2
Résumé des dépenses occasionnées par le brigantin de pêche *San José* (1801-1802)

1.	Premier voyage : – aiguilles pour plomber et pour les voiles, toile à voile, goudron, calfatage du canot, taquets et tolets, charpentiers, fils et cordages, réparation d'une grande chaloupe, clous, nouvel ajustage, gratification au commissaire	207 672 maravédís
2.	Deuxième voyage : – soufre pour le bitume, grosse toile pour les sacs, fil de chanvre, brai, goudron, salaires des calfats et des charpentiers pour réparer le canot, petit bois pour le feu, planches de liaison pour le canot, papier de verre et plomb pour la sonde, tolets et taquets, fil, scie, clous, épissoir, plaque de bois, grand mât neuf, gratification au commissaire	41 376
3.	Troisième voyage : – deux avirons, fil, tolets et taquets, aiguilles pour les voiles, travail du forgeron, toile à voile, gratification au commissaire, pièce de brin	137 652

4.	Quatrième voyage : – travail du forgeron, étoupe, fil et cordages, examen des calfats, bois courbé, calfatage du canot, travail du charpentier, poulies, fil pour les voiles, goudron, toile à voile, petit bois, aiguilles pour la voile, orin, avirons, tolets et taquets, cordages, gratification au commissaire	198 156
5.	Cinquième voyage : – bois courbé pour le mât de trinquet, toletières, capots de l'ancre, avirons, fil, aiguilles pour la voile, goudron, tolets et taquets, travail du charpentier pour réparer le canot, ajustage nouveau, clous des taquets, clous du canot et des toletières, clous de rechange, clous pour engager l'ancre, gratification au commissaire	110 670
6.	Sixième voyage : – goudron, petites et grandes aiguilles pour la voile, brai, mortier, orin, avirons, fil, taquets et tolets, poulies, ancre neuve, « anneau » de l'ancre, clous de rechange, travail du charpentier pour réparer le canot, capots de l'ancre, ajustage nouveau, cordage, toletière gratification au commissaire	225 456
7.	Septième voyage : – Travail du forgeron pour les ferrures, réparation de l'ancre, travail du calfat, jas, petites aiguilles, taquets et tolets, goudron, toile à voile, fil, gratification au commissaire	45 012
8.	Huitième voyage : – Travail du forgeron pour les ferrures, goudron, taquets, réparation du canot, fil pour recoudre les voiles, bois pour le brai, brai, planches pour le navire, petit bois, travail du calfat, taquets et tolets, poulie du petit hunier, petites poulies, réas, gratification au commissaire	25 476
9.	Neuvième voyage : – gratification au commissaire, travail du calfat, petit bois, fil, taquets et tolets, avirons et clous de rechange	5 742
10.	Dixième voyage : – Cordages, fil, aiguilles, petit bois pour le feu, brai, goudron, habillage pour les penons, cordages, mouffes, travail du charpentier, moques, réas, bois pour le brai, cuir pour les garnitures, vergue, étoupe épaisse et fine, brin pour les sacs, travail du forgeron pour les ferrures, travail pour gréer et pour graisser, gratification au commissaire, ajustage	172 248
11.	Total	1 169 460 maravédís

Tableau n° 3
Résumé des dépenses faites pour la construction du brigantin *El Santísimo Sacramento*, alias *el Correo Canario* (1775-1776) appartenant à Don Felipe Massieu, Don José María Fierro et Don Juan Massieu, habitants de l'île de la Palma

1.	Bois : – droits de licence, frais de coupe, transport au chantier naval, mâture, quille, bois pour le canot, jas des ancres, digue, bois pour les tins et les gabarits, bois pour la digue, grelin, avirons	177 192 maravédís
2.	Équipements : – cordages, grappins, goudron, fil de chanvre, fer, huile de lin, guinderesse, de droits de sortie et d'entrée, frais de chargement et déchargement, céruse, cordage pour bitord, ancres, ficelle, toile à voile, fil d'agave, cordage pour étoupe, huile de poisson, boussoles, guinderesse, drapeaux et penons, tissu pour doubler les cordages, fer blanc, fers pour le calfatage, résine, paquets de courroies de spart, lime, banderoles, clous, marmites pour le brai, brai, suif, cuir, poudre, pierriers	711 145
3.	– Fret des équipements	9 210
4.	– Droits payés à la douane de la Palma, décision judiciaire en faveur de ceux qui permirent de faire passer le bois par les exploitations	10 644
5.	– Charpentiers et calfats, ouvriers pour la scierie, artisan forgeron	405 530
6.	Maître et marins du navire qui ont ouvert l'étoupe, cousu les voiles, travaillé aux cordages et appareillages	124 920
7.	– Rafraichissement de vin, eau-de-vie des bouviers, eau douce pour le navire, pain, repas du jour du lancement du bateau	11 400
8.	– Scier le bois	37 464
9.	– Chaux, ocre, petit bois pour le feu	4 686
10.	– Salaires journaliers des ouvriers pour préparer les chemins, amener et mélanger la chaux, cimenter, amener la quille, coudre les drapeaux et les flammes, fabrication de la lanterne, mettre les tins, ouvrir un trou pour bonbonner la quille, rassembler la terre et le sable pour abaisser le navire, le peindre, aide pour le feu, bénédiction du bateau...	93 249
I I.	Total	1 583 440 maravédís

