

CAPITANES MERCANTES IRLANDESES EN LA EDAD MODERNA: CONECTORES DE PUERTOS, CONECTORES DE GENTES

Early Modern Irish Merchant Captains: Connecting Ports, Connecting People

Ekain CAGIGAL MONTALBÁN 

Investigador independiente
ekaincagigal@yahoo.com

Recibido: 03/11/2023
Aceptado: 20/05/2024

RESUMEN: Los capitanes mercantes ejercieron un papel fundamental en el despegue del comercio (trans)atlántico durante la Edad Moderna. Sin embargo, los largos períodos a bordo, los inciertos tiempos de escala en los puertos y la itinerancia de sus singladuras marcaban un estilo de vida caracterizado por el desarraigo y unas relaciones personales muy condicionadas. A través de tres casos de patrones de comercio irlandeses que operaron desde Bilbao en el siglo XVIII —Moriarty, Malaghlin y Magra— se trata de visualizar la carrera de estos profesionales y las implicaciones sociales y afectivas que ello tenía en su estilo de vida, así como la labor de interconexión entre gentes que desempeñaron.

Palabras clave: Capitanes; comercio; Bizkaia; Irlanda; siglo XVIII.

ABSTRACT: Merchant ship captains played a very meaningful role in the upsurge of the early modern (trans)atlantic trade. Nevertheless, the long periods spent on board, the uncertain time for stopover, and the itinerancy led them to a way of living depicted by rootlessness

and constrained personal relationships. Based on three case studies of Irish shipmasters operating from 18th century Bilbao port —Moriarty, Malaghlin and Magra—, their professional careers are shown and how they impacted on their social and emotional life, as well as the role they played interlinking people.

Keywords: Ship masters; trade; Biscay; Ireland; 18th century.

1. INTRODUCCIÓN

La figura del capitán mercante¹ —o patrón de comercio— en la época moderna se ha estudiado desde ciertos puntos de vista, como el del derecho mercantil —ahondando en sus derechos y responsabilidades en el mar (Porras Arboledas, 2000; Rossi, 2017, 2019; Pihlajamäki, 2018;)—, el económico —como agente clave del entramado mercantil (Mollat, 1957, Blakemore, 2017; Lambert, 2020; Brinkley, 2021; Demchenko, 2021)—, su rol a bordo (Delgado Ribas, 1989: 65-67; Witt, 2001), o el biográfico/prosopográfico —a partir de microanálisis de ciertas semblanzas históricas y grupos de capitanes (Craig *et al.* 2008; Candelon-Boudet, 2014a, 2014b; Flannery y Ruiz-Stovel, 2020)—; pero en mucha menor medida desde una perspectiva y un contexto social y humano. Esta ausencia o limitación de contenidos en la historiografía ya se ha venido identificando desde hace algunos años. Lamikiz (2008; 2009) aludía explícitamente a esta carencia, a la vez que aportaba un valioso análisis, en diferentes planos tales como el económico, el social y el cultural, que paliaba en gran medida esta falta, trasladando el marco geográfico al País Vasco, lo que además contextualiza de la mejor manera el presente trabajo.

En paralelo, Lee (2013) reclamaba una mayor atención sobre la imagen del marino «en tierra» —*Jack ashore*—, y abordaba aspectos tales como la vida familiar, la etnicidad, las cuestiones de género, las prestaciones sociales y otras características. El mismo autor apuntaba el reto y la oportunidad de reevaluar la estampa del hombre de mar, dada la ausencia sistemática de casos de estudio detallados que permitan contextualizarlo dentro de sus comunidades, así como su evolución socio-profesional a lo largo de su trayectoria vital.

1. A lo largo del texto se emplearán indistintamente los términos «capitán», «maestre» y «patrón» en favor de una mayor riqueza y variedad léxica, a pesar de que para cada uno de ellos puedan matizarse diferencias entre las terminologías. Por añadido, las tres menciones son las empleadas en las Ordenanzas de Comercio del Consulado de Bilbao e 1737 en el capítulo referido a tal figura comercial.

En otro orden, la comunidad irlandesa de Bizkaia de los siglos XVII y XVIII, aunque quizá no fue de las más numerosas de las dispersadas por la geografía europea, sí tuvo un fuerte asentamiento entre la sociedad y la economía del Señorío de Bizkaia (Bilbao Acedos, 2004). Más allá de posiciones prominentes, tales como la burguesía mercantil que copó buena parte del comercio portuario, o de los gremios artesanales que prosperaron hasta elevadas cotas económicas, el colectivo de irlandeses en Bizkaia desplegó unas capacidades amplias y, así, entre otros perfiles, proporcionó un cierto número de capitanes mercantes, que jugaron un papel relevante a varios niveles, tanto para la propia consolidación del colectivo local como representando elementos determinantes de la red socio-comercial continental.

En este doble marco, el del capitán mercante y el de la emigración irlandesa moderna, los objetivos del presente trabajo se dirigen a cubrir dos ámbitos principales de investigación. En primer lugar, se pretende aportar información para una mejor comprensión de la figura del patrón de comercio durante el siglo XVIII. Para ello, el enfoque propuesto se fundamenta en la recopilación de datos relativos a este personaje histórico —principalmente, relacionados con su movilidad— para objetivar las pretendidas y largamente estereotipadas vidas de los capitanes de mar arraigadas en la cultura y creencias populares, cinceladas por la literatura. En un segundo término, a partir de tales averiguaciones se aspira a ahondar en un entendimiento más próximo al mundo de sus relaciones humanas: socio-profesionales, comunitarias y afectivas. Por último, se estudia la especificidad que suponían estos agentes como conectores entre comunidades irlandesas exiliadas por todo el Atlántico, así como con Irlanda, desde la sensibilidad del paisanaje. Se incidirá en aspectos tales como su función de canales privilegiados de información, y facilitadores del tránsito de individuos y materias de carácter personal.

2. FUENTES Y METODOLOGÍA

En el siglo XVII, y principalmente, en el XVIII ciertas instituciones —comerciales en su mayor parte—, comenzaron a consignar sistemáticamente la entrada y salida de navíos en muchos de los puertos europeos y americanos, respondiendo a motivaciones diversas, tales como las recaudatorias asociadas a la actividad comercial de las naves de los puertos, las aseguradoras de navíos u otras. Estos asientos económicos, que respondían a grados de detalle variable, representan datos de enorme valor histórico. Desde el punto de vista de la presente investigación son dos las series de registros que dotan de información de primer nivel y permiten trazar en gran medida las singladuras de los capitanes estudiados. En primer lugar, los libros de averías del Consulado de Bilbao son una colección de libros que detallan el movimiento de mercancías, navíos y capitanes desde inicios del siglo XVI. Pero no es hasta 1733 cuando se empieza a dejar constancia de informaciones completas

sobre las fechas de atraque o partida, origen o destino de los barcos, los capitanes o maestros que los comandaban, los consignatarios de las mercancías recibidas o enviadas, así como el importe correspondiente a la avería que debía abonarse a la institución bilbaína (Zabala Uriarte, 2003). En un año no muy lejano, 1741, se inicia la segunda colección de interés, la *Lloyd's List*, que conserva una secuencia inicial irregularmente intermitente de años registrados hasta 1779². Junto con estas dos fuentes principales se ha complementado el estudio con referencias procedentes de los fondos del Consulado de Bilbao y el Corregimiento vizcaíno, ambos albergados en el Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

A pesar de lo detallado en tales registros portuarios, en ocasiones se encuentran incongruencias, principalmente en cuanto a las fechas de los asientos y los tiempos de travesías que tales fechas implicaban. Por añadido, los vacíos documentales —por ejemplo, los años no disponibles en la *Lloyd's List*— generan ciertas incertidumbres a la hora de justificar períodos sin singladura, puesto que podrían interpretarse como un cese en la navegación por la razón que fuera, mientras que la realidad podría ser que simplemente no se dispone de la anotación que acredita su presencia a lo largo de la geografía europea.

Por añadido, desde el punto de vista metodológico se ha optado por una aproximación conservadora y se ha asumido establecer un escenario de distancias «mínimas», esto es, considerando que, en ausencia de datos que conecten dos puertos —de llegada y de partida—, se acepta una singladura que los conecte, aun cuando no se disponga de tal información. A modo de ejemplo, en agosto de 1760 se consigna un trayecto de Magra entre Dublín y Bilbao, mientras que el siguiente registro encontrado para el navío y capitán es entre Londres y Poole a comienzos del siguiente año, de tal modo que, a pesar de no contar con la evidencia de la ruta, se asume que —como mínimo— se produjo una conexión intermedia entre Bilbao y Londres. Esta asunción supone itinerarios altamente improbables —como el que llevaría a interconectar Trondheim con Dublín en el caso de Malaghlin en 1761—, o, al menos, de dudosa consideración. En todo caso, sobre esta base se admite que todos los análisis efectuados tendrán un carácter de mínimos, y cualquier actualización o mejora en la recopilación de datos conllevaría a distancias, número de singladuras y frecuencias mayores que los incluidos en el presente trabajo.

Desde un punto de vista formal, en el estudio se han seleccionado tres perfiles de capitanes mercantes irlandeses que hicieron del mar su estilo de vida y que, por sus características pueden agruparse en un mismo colectivo de patrones irlandeses que operaban desde Bilbao, pero que, al mismo tiempo, cada uno de ellos introduce

2. En las fechas recogidas en la *Lloyd's List* se ha efectuado la necesaria conversión de calendario, puesto que hasta 1752 la mencionada fuente registra las fechas de acuerdo al calendario juliano y no es hasta tal año en el que se comienza a emplear el calendario gregoriano.

ciertas singularidades en cuanto a su origen, evolución y desempeño de su carrera. Por añadido, la actividad conjunta de los tres comprende una muy buena parte del siglo XVIII, proporcionando así una perspectiva temporal extensa. Se presenta a continuación una breve semblanza de cada uno de ellos para contextualizar sus retratos en el marco de la Europa dieciochesca.

Juan Moriarty fue hijo de padre homónimo³, oriundo el padre de Dingle (co. Kerry) y se infiere que también el hijo era irlandés, ya que se tiene constancia de que su hermana Catalina Moriarty nació en Cork a comienzos del siglo XVIII (Garrido Yerobi, 2014: 297-8). Los Moriarty se asentaron en Bilbao huyendo de la represión inglesa sobre la Irlanda católica y prosperaron al albur del comercio atlántico. En sintonía con las habituales estrategias de alianzas matrimoniales, la mencionada Catalina casó con Juan Enrique Goosens, heredero de una de las más importantes casas de comercio bilbaínas del momento. Por su parte, su hermano Juan, coprotagonista del presente trabajo, desarrolló su carrera patroneando los navíos de comercio de las compañías mercantiles establecidas en el puerto vizcaíno. De este modo, se entremezclaban, como era común, las redes profesionales, económicas, mercantiles, familiares, comunitarias y de paisanaje.

Por su parte, Thomas Malaghlín, nació en Moycullen (co. Galway) en 1727. Se desconoce en qué momento decidió instalarse en la villa bilbaína, pero ya desde 1752 se encuentran evidencias que lo ubican en su puerto, y en 1756 solicitaba su permiso de avecindamiento en Bizkaia, para adecuarse al fuero vizcaíno. En 1757 figura en un listado del Consulado de Bilbao sobre capitanes de navío examinados y capacitados para su desempeño en el gobierno de naves⁴, si bien ya operaba regularmente en el comercio de la villa desde años atrás al mando del *San Miguel*. No se conoce que nadie de su familia se avecindara en tierras vascas junto con él, pero sí se puede constatar que hasta 1778 habitó — tanto como un patrón mercante pueda hacer uso de este verbo — en Bilbao.

Por último, Diego Magra nació, a diferencia de los anteriores, en la villa de Bilbao, hijo de Guillermo Magra (co. Wexford) — William MacGragh —, un próspero artesano del cuero que progresó notoriamente en el Señorío de Bizkaia. Diego vino al mundo en julio de 1735 en Mungia⁵, donde residían sus padres en esas fechas. Fruto del progreso de la familia y de un padre con ambiciones y visión de futuro, se asume que sería instruido en la pionera Escuela Náutica de Bilbao y que se alistaría desde joven en los numerosos navíos que albergaba el puerto bilbaíno, donde iría adquiriendo la experiencia necesaria en la navegación para en 1757 aparecer ya al

3. Archivo Histórico Foral de Bizkaia (AHFB): Bilbao Antigua 0399/001/004, 1733.

4. AHFB: Consulado, 0281/001/098, 1757.

5. Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia (AHEB): Libro nº6 de registros originales de bautizados, Santa María y San Pedro de Mungia. 1729-1746, f. 88r.

mando de una embarcación, y un año más tarde al frente del *San Joseph*, de propiedad familiar. A pesar de que Diego nació bilbaíno, a los efectos, se contemplará como parte de los capitanes «irlandeses», dado que los vínculos de comunidad pesaban enormemente, e incluso la propia sociedad vizcaína no interiorizaba a los descendientes de inmigrantes como vizcaínos hasta la sucesión de varias generaciones.

Hay que hacer notar que los tres nombres presentados se han seleccionado por una extensa y activa carrera en las labores de navegación y comercio que permita, en cierto modo, llevar al extremo el análisis de modo que puedan extraerse resultados más concluyentes y disponer de tendencias temporales suficientemente robustas. En este sentido, pueden encontrarse en las fuentes de archivo otros rasgos de evolución profesional para los patrones de comercio, que sufrieron o delinearón para sí mismos, amoldando sus ocupaciones a perfiles sociales de mayor estabilidad, pero, en gran medida, ligados a la mar y al comercio atlántico, tales como agentes de comercio, armadores de barcos, corredores de navíos, o, en ocasiones, una amalgama de algunos o muchos de ellos. Tal fue el caso de otros marinos foráneos que acabarían fijando su actividad en la infraestructura portuaria y prescindiendo de las singladuras atlánticas, como, por ejemplo, Miguel Archer *padre* (Cagigal, 2023) o Juan Bidovich, así como otros maestros de origen vizcaíno.

3. RESULTADOS

A partir de las fuentes archivísticas y documentales descritas previamente puede detallarse que para Juan Moriarty se han recopilado 55 registros acerca de rutas comerciales (1734-1758), 36 para Diego Magra (1757-1768) y 67 para Thomas Malaghlin (1752-1777), que, junto con alguna referencia adicional, permiten extraer los siguientes resultados relativos a diferentes aspectos de su actividad.

3.1. *Destinos e itinerarios*

Desde un punto de vista de los destinos cubiertos por los capitanes irlandeses puede determinarse que se alinean en un alto grado con los vínculos comerciales del puerto de Bilbao durante el siglo XVIII, esto es, la casi totalidad de la fachada atlántica europea, desde Cádiz hasta Escandinavia (Guiard Larrauri, 1913; Basurto Larrañaga, 1983; Zabala Uriarte, 1994). Sin embargo, para los tres patrones de estudio pueden extraerse ciertas especificidades asociadas a su integración en el conglomerado comercial europeo entretejido por las numerosas comunidades de irlandeses exiliados instaladas en el arco atlántico, así como, presumiblemente, a su grado de autonomía en el despliegue mercantil.

En el arranque de sus carreras, tanto Moriarty como Malaghlin restringieron sus visitas a triangulaciones o viajes de ida y vuelta entre Bilbao y Lisboa, Cádiz o

Dublín. Estos viajes regulares respondían a una estrategia comercial en la que las casas de comercio fundadas en Bilbao por irlandeses, esto es, Lynch & Killkelly (y más tarde, Moroney), y Joyes & Lawless, configuraron redes y flujos comerciales que funcionaban con parientes de la misma familia afincados cada uno en una plaza comercial del Atlántico, y que facilitaban el trasiego de navíos y mercancías entre determinados puertos, en este caso, Bilbao-Cádiz-Lisboa-Dublín⁶. En la mayor parte de los casos, los barcos patroneados por los capitanes irlandeses pertenecían a los propios comerciantes mencionados —Lynch, Killkelly o Moroney—, por lo que los itinerarios establecidos respondían a sus propósitos comerciales, a saber, envío de hierro vizcaíno a Cádiz y retorno con sal y otras mercancías. En el caso de Dublín, el hierro seguía siendo la exportación preeminente, mientras que los productos de vuelta podían variar entre pieles, grasas, pescado u otros géneros.

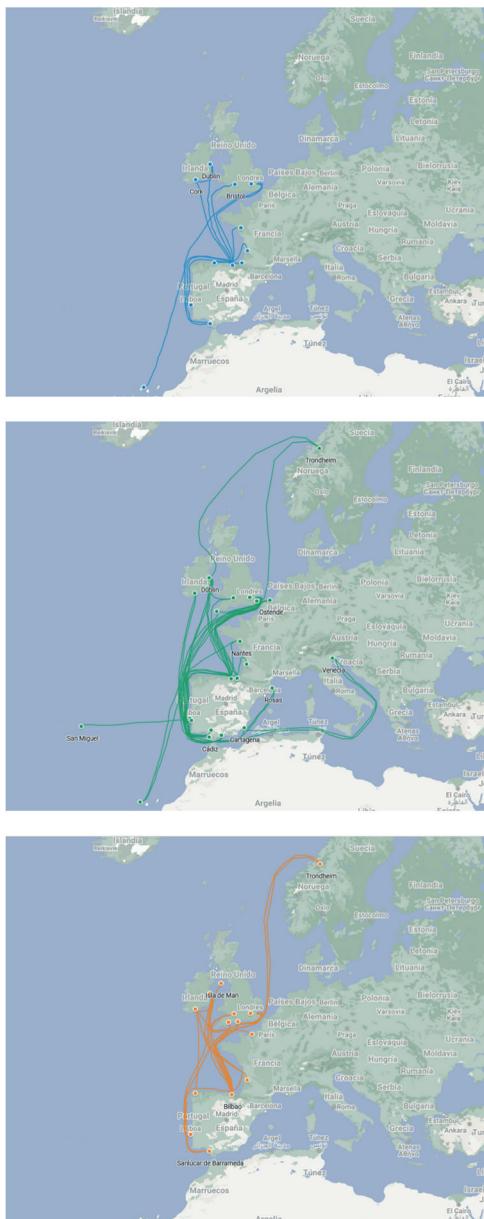
Moriarty se mantuvo entre estas cuatro plazas en un alto porcentaje de sus viajes, intercalando ocasionalmente otras ciudades portuarias, tales como Londres, Bristol, Cork, Burdeos, Nantes o Santa Cruz de Tenerife, lugares todos ellos donde también existían colonias comerciales de irlandeses.

A pesar de que, en sus inicios, tal como se apunta, Malaghlin se encuadró en las rutas comerciales de las casas de comercio bilbaínas dirigidas por irlandeses, mostró un desarrollo bien diferenciado y atípico en el panorama marítimo vizcaíno. En un primer estadio, comenzó a ensanchar las rutas intrapeninsulares hacia puertos como Burdeos, Dublín, Bristol o, incluso, Trondheim. Hasta 1763 navegó al mando de navíos pertenecientes a Domingo Killkelly, si bien a partir de esta fecha pasó a dirigir un navío propiedad de Juan Moroney. Este cambio, y el que se daría años más tarde al adquirir su propia nave, parece que llevaban implícitas otro tipo de ambiciones comerciales dado que los itinerarios cambiaron radicalmente, al punto de abandonar Bilbao como centro de operaciones y ensanchar el mundo naval de Malaghlin a destinos desconocidos para él hasta el momento y, desde luego, algunos de ellos totalmente atípicos para otros patrones de comercio salidos de las costas vizcaínas. Es notorio que durante un período de más de diez años encadenó nodos comerciales de manera, aparentemente, arbitraria o respondiendo a patrones de difícil explicación: Nantes, Canarias, Londres, Cartagena, Venecia, Lisboa, Cork, Málaga, Cádiz, Downs, San Sebastián, Ostende, Setúbal, San Miguel (Azores), Falmouth, Rosas (Cataluña), etc. Resulta relevante que en sus circuitos introdujera puertos mediterráneos —Venecia, Rosas, Cartagena y Málaga—, cuestión que, a pesar de que los registros prueban que se dieron en ciertas embarcaciones atlánticas, no eran

6. Esta estrategia se reprodujo a lo largo de toda Europa con diferentes familias irlandesas, que, despojadas de sus propiedades en la isla, se reubicaron en el comercio atlántico ocupando un puesto preponderante entre la burguesía mercantil de la Edad Moderna (Cullen, 2012).

CAPITANES MERCANTES IRLANDESES EN LA EDAD MODERNA:
CONECTORES DE PUERTOS, CONECTORES DE GENTES
EKAIN CAGIGAL MONTALBÁN

Figura 1. Puertos y rutas descritas en las carreras de Moriarty (azul), Malaghlín (verde) y Magra (naranja) (Fuente: Elaboración propia).



comunes. Teófilo Guiard (1913: 436) atribuye a Malaghlín también incursiones en Terranova, aunque las averías vizcaínas no parecen contener estas informaciones.

El caso de Diego Magra es abiertamente dispar, puesto que su gobierno de navío respondía a una iniciativa surgida en un modesto entorno familiar. Tanto su padre Guillermo Magra como su cuñado Juan Farrell prosperaron en el negocio del curtido del cuero hasta unas cotas que les permitieron adquirir un humilde navío que les abriera las puertas a una pequeña parte del comercio bilbaíno, y que patronearía su hijo Diego. En este inicio, Magra centró su actividad en el acercamiento del puerto de Bilbao a las Islas Británicas, incluyendo tanto destinos muy concurridos —Dublín, Bristol, Topsham (Exon) o Poole— como otros mucho más atípicos —isla de Man—, cuya visita supone todo un reto desde el punto de vista de la justificación histórico-comercial. Por añadido, más allá de las islas, alcanzó en ocasiones puntos muy meridionales —como Sanlúcar— y muy septentrionales —como Trondheim. Al cabo de algunos años pareció cambiar su lugar de residencia, así como el negocio familiar. Es complicado seguir su pista en las fuentes a partir de este momento, pero se conoce que comenzó a operar desde Cork, en Irlanda. Con esa base navegó hasta Burdeos, Dublín, A Coruña, Lisboa o Havre de Grace. Pero, sin duda, cabe destacar que entre estos destinos incluyó una travesía transatlántica hasta la isla caribeña de Dominica desde el propio Cork.

3.2. *Distancias*

Más allá de las incertidumbres ligadas a la ausencia de ciertos trayectos el análisis de las distancias acumuladas recorridas por cada uno de los tres maestros proporciona información de interés en cuanto a su vida y en cuanto a la coyuntura sociopolítica del momento. En cada caso, los perfiles de distancia responden a un patrón singular (Gráfico 1).

Juan Moriarty desempeñó su carrera marítima durante aproximadamente 25 años, la cual se divide en tres etapas claramente diferenciadas. La primera, entre 1734 y 1740, representa una progresión continuada a lo largo del mencionado período, promediando unas 3.400 millas náuticas anuales. Durante estos años, Moriarty realizó de forma regular la travesía Bilbao-Cádiz-Bilbao, a razón de 2 o 3 idas y retornos anuales, intercalando algún destino adicional, como Londres o Bristol. La segunda, y llamativa, etapa se produce en torno a la década de 1740-1750, donde su actividad se reduce drásticamente al comienzo del decenio y registra recorridos de corta distancia a partir de la mitad de la década, ligado a puertos franceses de la fachada atlántica, a saber, Burdeos, Nantes y Baiona. No resulta complicado correlacionar esta fase con la guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins (1739-1748), que enfrentó a la monarquía hispánica con la Corona inglesa. En este contexto bélico el comercio con las Islas Británicas desde el puerto bilbaíno se suspendió, tal como dejan manifiesta constancia las averías de comercio del Consulado de Bilbao. Este nicho de comercio

era el terreno en el que los comerciantes irlandeses asentados en el Señorío de Bizkaia fundamentaron gran parte de su actividad, ejerciendo una labor natural de mediadores en el intercambio de mercancías con los nodos comerciales ingleses y, por supuesto, irlandeses. Por añadido, más allá de la limitación bélica a las conexiones comerciales con determinados destinos, se abría un escenario de incertidumbre en el mar en el que los buques de la Royal Navy y los numerosos corsarios ingleses comenzaron a hostigar las transacciones comerciales de pabellón español. Es probable que esta fuera la causa de que Moriarty, al servicio de comerciantes irlandeses afincados en Bilbao, se recomodara en el trasiego de mercaderías con los puertos franceses — Burdeos y Baiona — y españoles — Gijón — más accesibles y seguros, a priori. O, aún más, cabe pensar también que, o bien el propio Moriarty y su navío *La Sirena* fueran movilizados para dar soporte a la Armada española en el conflicto, pues ambos forman parte de los listados de «gente de mar y navíos» existentes en la villa de Bilbao, requeridos por la Secretaría de Guerra al Señorío de Bizkaia⁷; o bien, por propia iniciativa, optara por actuar él mismo como corsario contra los ingleses (Otero Lana, 2006: 217). Finalizada la guerra se relanza y se recupera su actividad, de forma muy intensa entre 1750 y 1753 —por encima de las 6.000 millas náuticas de promedio anual— con numerosos puertos ingleses e irlandeses — Bristol, Cork y Dublín —, y mucho más suavizada entre 1754 y 1759 —poco superior a las 1.000 millas náuticas anuales— con similares destinos, además de Burdeos⁸. En términos globales, Juan Moriarty acumuló unas 38.000 millas náuticas a lo largo de unos 25 años, en períodos de intensidad ciertamente irregular.

Por el contrario, Thomas Malaghlín contrapone el perfil de Moriarty en ciertos aspectos. Si bien es cierto que ocupó una buena parte de su vida como capitán mercante, algo por encima de los 25 años —cifra muy cercana a la de Moriarty—,

7. AHFB: Bilbao Antigua 0471/001/021.

8. Entre 1752 y 1754, se aprecia una discontinuidad en la frecuencia de asientos relativos a Juan Moriarty. Esta circunstancia podría explicarse en base a una serie de registros que lo situarían al otro lado del Atlántico. A modo de hipótesis se puede lanzar la siguiente reflexión. En abril de 1752 se encuentra en Pennsylvania el acta de una licencia de matrimonio a nombre Hannah White y Sylvester Moriarty (Jordan, 1908: 484). El aludido Moriarty fue un capitán de navío mercante, que consigna trayectos en la misma localización norteamericana al mando del *Industry* en junio de 1752 (Ship Registers, 1901a: 275), y al cargo del *Martha* en noviembre de 1753 desde Tenerife hasta Pennsylvania (Ship Registers, 1901b: 407; Cologan Soriano, 2017: 64). El mismo Moriarty figura en las averías del Consulado de Bilbao en 1754, patroneando el *Santa Marta* hacia y desde Canarias en medio de varias entradas y salidas referentes al mismo navío, pero con Juan Moriarty como maestre. A la vista de tal secuencia de acontecimientos parece adecuado pensar que Juan Moriarty habría viajado a Norteamérica en compañía de Silvestre, a todas luces un pariente cercano —quizás un hermano— y en el entorno de Pennsylvania habrían adquirido el (*Santa*) *Marta*, con el que más tarde volverían a Bilbao y con el que recorrerían buena parte de la geografía europea en los siguientes meses. Silvestre se asentaría en Santa Cruz de Tenerife en el año indicado año de 1754, que viajó a las islas (Brito González, 1999: 253).

lo hizo de forma mucho más sostenida e intensa. La tasa anual de distancias de Malaghlín se mantuvo prácticamente constante durante los 26 años de actividad marítima, a razón de 2.500 millas náuticas por año. Esta cadencia de navegación llevó al irlandés a acumular cerca de 70.000 millas náuticas en toda su vida como patrón. Sin embargo, es reseñable apuntar que durante los primeros 15 años de su carrera los trayectos se limitaron a triangulaciones recurrentes entre Cádiz, Lisboa y ocasionalmente, puertos irlandeses — como Dublín o Wexford — y franceses — como Burdeos o Nantes. A finales de este período comienza a intercalar algún destino de mayor distancia, tales como Trondheim o Canarias. Y, definitivamente en 1764, abandona Bilbao como centro de operaciones para comenzar a realizar travesías mucho más variadas, conectando orígenes y destinos de forma aparentemente aleatoria, pero sistemáticamente de larga distancia, aunque siempre en el contexto europeo. Algunos ejemplos de estos itinerarios, que durarían hasta aproximadamente 1774, fueron Londres-Cartagena, Lisboa-Falmouth, Venecia-Lisboa, Cork-Málaga, Downs-San Sebastián, Rosas-Londres, o Lisboa-San Miguel (Islas Azores). De nuevo, al cierre de su vida náutica, volvería a derrotas regulares uniendo Londres y Sevilla durante los años 1776-7.

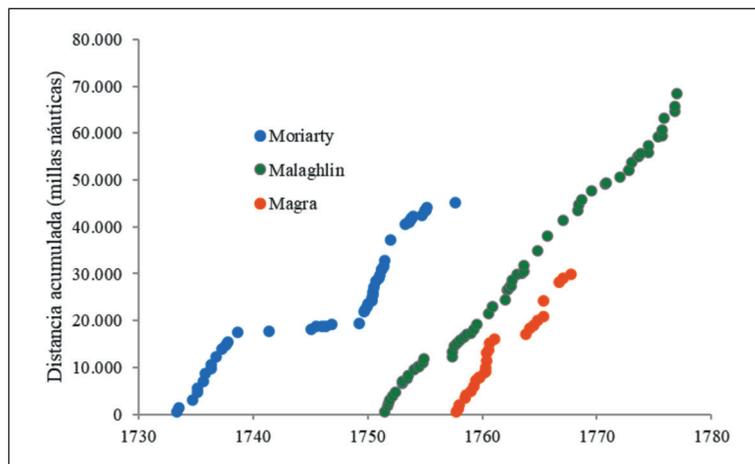
Por su parte, Diego Magra se diferencia de Moriarty y Malaghlín, principalmente, en que su carrera se limitó — al menos, en cuanto a las informaciones disponibles — a unos 10 años como capitán de navío. Entre 1759 y 1762 realizó numerosos trayectos conectando Bilbao con el norte de Europa. En 1762 su actividad se desvanece durante dos años y medio para reaparecer en 1765⁹, pero a partir de este momento operando, al parecer, desde el puerto irlandés de Cork. Desde tal enclave conectó Irlanda con variados destinos, tales como Havre de Grace, A Coruña, Burdeos, Lisboa, etc. A pesar del corto período de navegación que se le conoce cubrió una distancia acumulada por encima de las 30.000 millas náuticas, promediando una ratio anual de 3.000 millas/año.

Más allá de las diferencias en la duración de la vida marítima de los tres capitanes y obviando los períodos bien de falta de registros o bien de inactividad, se puede concluir que todos ellos mantuvieron unos índices de movilidad notablemente similares (puede apreciarse tal circunstancia en una pendiente similar de las tres series de datos del Gráfico 1), en el entorno de las 3.000 millas anuales. Al margen de los destinos, estas cifras probablemente den idea de los máximos de transporte

9. Entre 1762 y 1764 pueden encontrarse registros con el nombre Magrath o M'Grath en la *Lloyd's List*, pero es difícil dilucidar con certeza si se trataba del bilbaíno Magra o de otro patrón con el mismo apellido, puesto que los barcos asociados no son conocidos de su etapa bilbaína y el apellido era común en Irlanda. Sin embargo, atendiendo a las singladuras realizadas en tal período se podría apuntar a que Diego Magra estuviera al cargo del *General Wall*, el cual conectó Cork y Dublín con Burdeos, Málaga y Cádiz, aunque a falta de confirmación no se han incluido entre los datos de estudio.

que un navío podía alcanzar en el Atlántico europeo a mediados del siglo XVIII, considerando cuestiones meteorológicas, logísticas — carga y descarga en puertos—, comerciales — fletamento de navíos—, y otras vicisitudes diversas, tales como guerras o ataques corsarios.

Gráfico 1. Distancias acumuladas (millas náuticas) en las travesías realizadas por Moriarty, Malaghlín y Magra entre los años 1730 y 1780 (Fuente: Elaboración propia).



3.3. Escalas y tiempos en puerto

Desde un análisis puramente social la vida de los patrones se dividía en dos contextos claramente diferenciados. Por un lado, se daban los períodos de travesía a bordo de sus navíos, donde su círculo de contacto personal se limitaba al de sus tripulaciones, marcado por unas interrelaciones en el marco jerárquico que imponía el buen gobierno de la nave. Por otro lado, los intervalos de tiempo entre la arribada a puerto y la partida hacia un nuevo destino se caracterizaban por la interacción con los entornos portuarios, en los que los capitanes y la marinería no compartían necesariamente los mismos espacios, sino que los contactos sociales se ampliaban a otras esferas, tales como los agentes de comercio portuarios — casa de comercio, agentes de aduanas y administraciones locales, corredores de navíos, etc.—, agentes de abastecimiento de suministros para aprovisionar el barco, compañías aseguradoras, gremios artesanales que cubrieran las necesidades de reparación y/o mantenimiento del navío — carpinteros de ribera, herreros, rementeros, etc.—, comunidades de compatriotas, locales de esparcimiento — tabernas, pensiones y otros establecimientos hosteleros—, y otros grupos de contacto más esporádico o

coyuntural — como, por ejemplo, otros capitanes mercantes. Y, por último, el paso por el puerto base o de asentamiento implicaba, más allá de los colectivos descritos previamente, los círculos personales más cercanos, esto es, esposa e hijos — cuando los había —, otros familiares, amigos y otros allegados.

Esta diversidad de espacios hace muy relevante conocer la duración de los períodos que los navíos y, por extensión, los capitanes recalaban en puerto. La permanencia en tierra dependía de toda una serie de variables, la mayor parte de las cuales era difícil de predecir. Las comunicaciones en el siglo XVIII estaban aún muy lejos de la inmediatez y las noticias de la llegada de un navío se daban en el mismo momento en que éste fondeaba en el puerto. Ello provocaba que toda la maquinaria logística para descargar y volver a cargar el barco comenzaba en ese mismo momento, condicionando, por lo tanto, el tiempo necesario para ello a la actividad que tuviera la plaza comercial en ese momento. Puesto que las zonas de descargas de los puertos se ubicaban en su gran mayoría en zonas de estuario interiores, la entrada y salida de los navíos requerían adecuarlas a las mareas de las rías de acceso. En puertos muy concurridos las zonas de amarre para la carga y descarga no siempre se obtenían de forma inmediata y podían requerir cierta espera. Por añadido, los protocolos administrativos no estaban aún estandarizados provocando de nuevo demoras no ponderables. Los tiempos necesarios para el reabastecimiento y las reparaciones para la nave también podían extenderse en función de la disponibilidad de tales servicios. Por último, si el nuevo transporte no estaba pre-acordado y requería de negociaciones de tipo comercial por parte del patrón de comercio, la incertidumbre en el tiempo de atraque aumentaba notoriamente. Además de estos factores, más o menos habituales, se sumaban otro tipo de aspectos de frecuencia y afección nuevamente impredecibles, tales como las inclemencias meteorológicas, cuarentenas asociadas a políticas contra los brotes de epidemias, u otras cuestiones inesperadas.

Es complicado estimar la duración de los tiempos de atraque de los navíos, puesto que, como se ha indicado, las fuentes documentales no son completas y en ciertos casos se registra la salida de una determinada travesía, pero no la llegada al puerto de destino o, incluso, las escalas intermedias realizadas en el itinerario. Sí resulta más accesible, por el contrario, efectuar este cálculo para las estadías de las naves en el puerto de Bilbao, dado que las fuentes locales — esto es, los registros de averías del Consulado — son más completas en cuanto a las arribadas y partidas de los mercantes que cuando se conjugan con fuentes para otros puertos — como la *Lloyd's List* —, cuyo registro no estaba todavía completamente sistematizado. Así, la duración promedio de las estancias de los tres capitanes estudiados en Bilbao fue de 102 días para Moriarty a lo largo de 22 años, 31 días para Magra durante 3 años, y 116 días para Malaghlin en 22 años de carrera. A pesar de que los datos promedios siempre son valiosos para disponer de una visión genérica de un determinado fenómeno, lo cierto es que los tiempos de parada oscilaban entre valores notablemente extremos; valores que, en cierta medida, son mucho más elocuentes

que los valores promediados a lo largo de extensos períodos, los cuales comprenden circunstancias diversas y enmascaran patrones interesantes. En este sentido, es sugerente resaltar cómo Moriarty en dos ocasiones salió del puerto bilbaíno el mismo día que arribaba, y en otra ocasión se produjo con una demora de sólo dos días. Esta circunstancia, más allá de lo fortuito de las condiciones meteorológicas u otras cuestiones más aleatorias, hace resaltar que tal eficiencia en la descarga de las mercancías importadas y de la carga de las exportaciones debía responder forzosamente al despliegue de un aparato logístico y administrativo promovido por las propias casa de comercio bilbaínas, cuya rentabilidad económica dependía en gran medida del tiempo que sus navíos estuvieran en el mar, minimizando la duración del atraque y las operaciones de carga-descarga. Es curioso, el caso de Magra quien, a pesar de operar relativamente poco tiempo desde los muelles bilbaínos promedió tiempos de parada muy cercanos al mes, lo que supone valores muy reducidos. Ello quizá pueda explicarse considerando que, a pesar de no formar parte del conglomerado de las casas de comercio bilbaínas, el navío que patroneaba suponía una parte crucial del negocio familiar — padre, cuñados, hermanas, etc. — y, por consiguiente, se desplegara toda una red de soporte y diversificación de tareas que hicieron de la operación portuaria una actividad altamente eficiente. Por el contrario, los navíos de Moriarty y Malaghlin pertenecían a casas de comercio, cuyas flotas se extendían a un buen número de navíos, lo que les privaba de un tratamiento preferente, o al menos, no tan efectivo. En general, los amarres en puerto no excedían de los 3 o 4 meses, los cuales, en muchas ocasiones, se correspondían con períodos invernales, en los que la navegación se hacía mucho más arriesgada y se optaba por preservar las tripulaciones y las naves.

3.4. *Propietarios de navíos*

Invertir en la compra de un navío, así como, posteriormente, asumir los costes de su manutención, los fletes para poner en servicio la nave, cubrir sus gastos de aseguramiento o, incluso, encontrar comerciantes interesados en hacer uso del transporte no era precisamente sencillo. Todo ello suponía unas inversiones considerables que se concentraban en los grandes comerciantes que conformaban la burguesía mercantil del siglo XVIII (Basurto Larrañaga, 1983; Alcorta Ortiz de Zárate, 2003). Bien es cierto que, con cierta asiduidad, se hacía partícipe al maestro de parte de la propiedad del navío, de manera que se consiguiera una mayor involucración en la aventura comercial y, de este modo, las casas de comercio buscaban una estrategia de compartición de riesgos que asegurara la máxima disposición del capitán a sacar réditos de la operación mercantil (Lamikiz, 2009: 429-430). En general, solo después de varios años de trabajo al servicio de otros un patrón podía asumir la adquisición de una nave en propiedad y, en cualquier caso, muchas veces se hacía de manera mancomunada junto con otros pequeños inversores de recursos limitados — a veces, del propio entorno familiar. Y ese fue el caso de los tres capitanes en estudio.

Juan Moriarty comenzó tripulando *La Sirena*, a la que se le atribuye como dueño a «Juan Moriarty» (Guiard Larrauri, 1913: 196), pero que muy probablemente haga referencia al padre —comerciante en Bilbao— y no al hijo homónimo. El resto de los navíos que dirigió con cierta continuidad pertenecieron a destacados hombres de negocios de la villa bilbaína: el *San Juan*, a Lynch & Killkelly; el *San Miguel*, a Domingo Killkelly; y, la *Santa Marta*, a Juan Enrique Goosens. Se aprecia fácilmente que los dos primeros son miembros de la comunidad irlandesa de Bilbao, y, tal como se describe en el apartado de itinerarios, las rutas de sus navíos respondían a flujos comerciales pre-acordados con agentes de comercio asentados en plazas del atlántico europeo, enmarcados en redes de carácter mercantil-familiar. El último, Goosens, fue cuñado de Moriarty, lo que, de nuevo, reafirma el solapamiento de las redes familiares y las estrategias comerciales, en este caso en el contexto bilbaíno.

Una situación muy similar mantuvo Thomas Malaghlin. Arrancó su carrera con el *San Miguel*, muy probablemente dando relevo a Moriarty, dado que también pertenecía a Killkelly y, atendiendo a las fechas de patronazgo de uno y otro, se sugiere una continuidad del buque cambiando el gobierno de un capitán a otro a mediados de 1752. Años después estaría conduciendo el *Guillermo* —o *William*— y más tarde el *Buen Intento*, ambos igualmente del mismo propietario, Killkelly. En 1764 pasaría a hacerse cargo del *San Juan* y *San Joseph*, que pertenecía a Juan Moroney, de nuevo miembro de la burguesía mercantil bilbaína de origen irlandés y que, por añadido, emparentó y formó casa de comercio conjunta con la familia Killkelly. Tras casi veinte años como capitán de barcos propiedad de otros, en 1770 Malaghlin pareció reunir los caudales necesarios y adquirió el navío *Isabel*, con el cual operó hasta años cercanos a su retirada.

Por último, Diego Magra responde a un perfil algo distinto, puesto que, surgido de una familia de artesanos irlandeses establecidos en Bizkaia, fue educado en la Escuela de Náutica de Bilbao —regida por Miguel Archer *menor*— parece que con el firme propósito de dar respuesta a una estrategia familiar por abordar la compra y explotación de un navío mercante. Tal como se ha indicado previamente, tanto Guillermo Magra —su padre— como Juan Farrell —su cuñado— fueron prósperos artesanos que trataron de participar de forma modesta en el comercio atlántico (Bilbao Acedos, 1999). Con ese buen hacer en la industria del curtido del cuero pudieron adquirir el *San Joseph*, que sería una propiedad conjunta de Magra y Farrell¹⁰. Más tarde, fue el propio Diego Magra quien compró para la familia el *María y Jose* en A Coruña, y condujo él mismo a Bilbao¹¹. En función de la fuente consultada la propiedad de la nave se entremezcla entre ellos tres, lo que da idea del carácter familiar de la inversión.

10. Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (AHPB): Carlos Achutegui, 12/05/1760, Sig. 2696, ff. 404-418.

11. AHPB: Juan Bautista Asturiazaga 06/12/1759, Sig. 2795, f. 396.

3.5. *Tripulaciones*

El ámbito de las tripulaciones de navíos mercantes durante la Edad Moderna es un terreno donde la historiografía aún debe completar amplios vacíos. Desde el punto de vista de la mano de obra la marinería que dotaba los navíos mercantes estaba sujeta a amplios vaivenes en cuanto a su demanda —libre mercado, fuerzas demográficas, épocas de guerra y otros— y en cuanto a las condiciones en las que los marinos eran tratados —alimentación, régimen disciplinario, explotación laboral, etc.— y contratados por parte de los patrones (Barker, 2011). Así pues, era común que se produjera una cierta volatilidad en las tripulaciones mercantes, bien porque los patrones abusaban de su posición en determinados momentos generando condiciones infrahumanas de trabajo, bien porque los marinos desertaban de sus puestos buscando mejores opciones contractuales o, simplemente, evitando el trato vejatorio de ciertos capitanes (Rediker, 1987: 288-298; Linebaugh y Rediker, 2013: 143-173). Partiendo de este vacío historiográfico, Lamikiz (2008: 88, 100-101) plantea unas tesis, estimaciones y evidencias sobre el origen y la conformación de las tripulaciones vizcaínas, que en muchos aspectos resultan tremendamente acertadas y sólidas¹², además de tener un valor adicional para el presente trabajo por su carácter regional. El autor argumenta que la responsabilidad de contratar a la tripulación recae en el capitán y que este en el puerto de Bilbao emplea comúnmente marineros locales —circunstancia similar a otros países y puertos— apoyándose en tres circunstancias. La primera tiene que ver con que la población marinera vizcaína excedía las necesidades de sus navíos y, por lo tanto, se apoya en la mano de obra local. En segundo lugar, el uso de la lengua vasca entre los tripulantes cohesionaba y hacía más eficiente el desempeño en el barco. Por último, apunta a que el origen común dotaba de unidad y estabilidad al grupo socio-profesional.

Desde el punto de vista del estudio planteado muchas de las líneas maestras previamente esbozadas sobre las tripulaciones se alinean con lo extraído de las fuentes de archivo. Sin embargo, la singularidad de los tres patrones de comercio irlandeses avecindados en Bilbao introducen ciertas matizaciones o modulaciones sobre el ejercicio del reclutamiento de marinos en los mercantes vizcaínos.

A pesar de que no se dispone del detalle sobre todas las tripulaciones enroladas por Moriarty, Magra y Malaghlín a lo largo de su función como patrones, sí pueden extraerse ciertas informaciones que asemejan o difieren del quehacer de otros capitanes vizcaínos.

12. Incluso en sus estimaciones de necesidad marinera para dotar a los navíos vizcaínos en 1765-1770, que sitúa en torno a 1.280, las fuentes primarias proporcionan matrículas de mar para el Señorío de Bizkaia muy próximas para el año 1780, esto es, 689 existentes y 808 ausentes, para un total de 1.497 (AHFB: Seguridad Pública, Guerras y Servicio Militar, AQ00660/008).

En primer lugar, para aquellos casos en los que se conoce el número de tripulantes embarcados en sus buques, la ratio de dotación frente a tonelaje se sitúa entre 8,7 y 18 toneladas por cada hombre¹³, para un valor promedio cercano a 10,5. En este sentido, las fuentes que facilitan número de efectivos en las naves mercantes del Atlántico durante el siglo XVIII se mueven entre cifras extremadamente amplias, puesto que se refieren a contextos distintos, tales como navíos en la carrera de Indias, mercantes artillados al servicio de la Armada, embarcaciones corsarias u otras tipologías (García-Baquero González, 1976: 275-277; García Fernández, 2006: 470-471). Sin embargo, el valor presentado se encuentra muy cercano al proporcionado por Lamikiz (2008: 100) de 9,4 toneladas/hombre a partir de otras fuentes para naos vizcaínas. Por otro lado, en general, parece confirmarse la dinámica de contratar marinos vizcaínos en los navíos dirigidos por los tres maestros irlandeses. Al menos, así queda declarado por Diego Magra y Thomas Malaghlín en, al menos, seis ocasiones¹⁴. En todo caso, hay que hacer notar que tales deposiciones respondían a un requerimiento de las instituciones bilbaínas que obligaban a declarar la salida de navíos incluyendo el nombre y porte del barco, su capitán, pero no así el detalle de nombres de su tripulación, siempre que ésta fuera de origen vizcaíno y estuviera recogida en la matrícula de mar del Señorío, como resultado de un privilegio foral que eximía de hacerlo según orden real que aplicaba en el resto de la península¹⁵. Esto puede inducir a pensar que, aunque la mayor parte de la dotación marinera procediera de Bizkaia, quizá no todos los integrantes lo fueran, y que no se llegara a detallar a fin de facilitar la tramitación administrativa. Esta circunstancia podría evidenciarse sobre la base de la siguiente cadena de sucesos. En marzo de 1761, el *María y Joseph*, gobernado por Magra, hubo de arribar de forma forzosa al puerto de Santoña por toda una cadena de malas condiciones meteorológicas que dificultaron su llegada a costas vizcaínas e impidieron su paso por la barra de Portugalete. En la consiguiente protesta de mar efectuada por el capitán se presentaron tres testigos integrantes del navío, dos vizcaínos y un tercero de nombre Andrés de Escarol, vecino de Cádiz, además de claro origen foráneo a tenor de su apellido¹⁶. El barco entraría finalmente en Bilbao el 4 de abril para partir hacia Noruega 15 días después declarando: «(...) lleva en su Compañía por gente de tripulación nueve marineros

13. Es notable cómo Malaghlín, del que más datos se conocen, fue reduciendo con el tiempo el número de marineros contratados para el gobierno de sus naves. Se desconoce si ello fue resultado de una mayor experiencia por su parte en la dirección de los navíos, barcos más fácilmente gobernables, una mayor eficiencia de la marinería como grupo cohesionado de trabajo, o fruto de una política de explotación creciente de la mano de obra.

14. Diego Magra: AHFB, Consulado, 0400/027, 0401/092; Thomas Malaghlín: AHFB, Consulado, 0400/019, 0401/141, 0402/090, 0407/001/116.

15. AHFB: Gobierno y Asuntos Eclesiásticos, AJ00002/019, AJ00002/020.

16. AHFB: Corregimiento, JCR1121/032.

naturales y vecinos de los puertos marítimos de este dho Señorío (...)»¹⁷. Aunque posible, no parece muy probable que el citado Escarol abandonara la tripulación en tal corto espacio de tiempo, o al menos, deja abierta la duda de hasta qué grado estas declaraciones cubrían la totalidad de la marinería presente en los navíos vizcaínos.

Más relevante parece resultar la excepción a las tripulaciones vizcaínas encontrada en el contrato de enrolamiento adjunto a un proceso judicial promovido por Thomas Malaghlín en 1771¹⁸. La mencionada denuncia surge de la demanda que interpuso el capitán sobre algunos miembros de su tripulación que, tras arribar al puerto de Bilbao, abandonaron su barco para, al parecer, prestar sus servicios en otro francés sin que hubiera finalizado la duración de su contrato ni el plazo correspondiente al adelanto de soldada que habían recibido al enrolarse con el irlandés. Para soportar la causa judicial el irlandés presentó el contrato otorgado por él mismo en 1770 a su tripulación. Tal acuerdo recoge las condiciones genéricas del compromiso por ambas partes, comunes en la época, pero es reseñable que, al detallar las partes involucradas, se presenta una primera dotación reclutada en 1770 en Londres, de origen anglo-irlandés, pero más adelante se añade un anexo en el que se mantienen las disposiciones previas, aunque se actualiza un año después en Ostende y con una nueva tripulación, esta vez de procedencia flamenca.

En otro orden, el incidente no hace sino poner de manifiesto, en un caso muy concreto, las circunstancias presentadas al comienzo de este epígrafe sobre la inestabilidad de la marinería como parte de las tripulaciones mercantes, bien dentro de la regularidad sobre el cumplimiento de los contratos bien como resultado de una mala conducta de los marinos. De hecho, son numerosas las causas judiciales del siglo XVIII custodiadas en el Corregimiento vizcaíno en el que son reclamadas tanto las fugas de marinos —no exclusivos de Bizkaia sino de otros entornos geográficos (González Díaz, 2016: 150)— como los abusos físicos y de autoridad por parte de los patrones de navíos¹⁹.

El citado documento de 1771 aporta información de valor en varios aspectos. En primer lugar, se puede observar que, a pesar de realizar el primer reclutamiento en Londres, algunos de los apellidos registrados tienen una evidente procedencia irlandesa, cuestión que a buen seguro no fue arbitraria y que tiene mayor relevancia en el del *mate*, Theobald Dillon, puesto que sería el de mayor confianza para Malaghlín. De nuevo, se aprecian los lazos de paisanaje, no estrictamente entre los

17. AHFB: Consulado, 0401/092.

18. AHFB: Consulado, JCR1332/046.

19. A modo de ejemplo en cuanto a las fugas, el marinero Antonio de Alcorta huyó del San Antonio en 1778 con las soldadas recibidas por adelantado por su capitán Nicolas de Lizana (AHFB: Corregimiento, JCR0556/016). Sobre las lesiones y malos tratos de los capitanes contra su tripulación los procesos son extensos: AHFB: Corregimiento, JCR0919/015, JCR0611/025, JCR0049/005, JCR1068/097, etc.

capitanes vizcaínos que reclutaban marinos del mismo origen, sino otro tipo de vínculo de nación que Malaghlin quiso explotar estando lejos de Bizkaia. En segundo lugar, se conoce que la tripulación empleada por el maestre en el *Betsy* — *Elizabeth* o *Isabela*, según el origen del documento — era de siete marinos. De tal modo, tanto el enrolamiento efectuado en Londres como el de Ostende suponían un reemplazo casi total de la dotación. Probablemente, se mantuviera el puesto de piloto, rol que era determinante para el buen gobierno de la nave y en cuya experiencia el capitán depositaba una gran confianza. A la vista de los hechos, el primer relevo funcionó adecuadamente, al menos, en el cumplimiento de los doce meses de vigencia contractual, pues se desconoce el motivo por el que al cabo del año se buscó un nuevo grupo de trabajo. Estos relevos de la tripulación evidencian la movilidad de los marinos en los navíos mercantes del siglo XVIII, y, por lo tanto, denotan las capacidades que los maestros debían desplegar para seleccionar una marinería adecuada — en cuanto a las facultades técnicas en el manejo de la nave — como para saber conducir las relaciones patrón-marinero sin dejar espacios a la insubordinación y preservando el respeto hacia su rango y persona. Como tercer apunte puede demostrarse que el tiempo de reclutamiento en el caso de Londres fue realmente ágil y se completó en menos de diez días; mientras que por su parte el alistamiento de Ostende se demoró más de dos meses. Es evidente que la disponibilidad de mano de obra en un puerto con el tráfico marítimo como el de Londres sería muy alta, pero la plaza flamenca no adolecía de flujos mercantiles dinámicos, claro está que no al mismo nivel que la capital inglesa. En esta línea, cabe preguntarse cómo abordaban los capitanes estas complicadas tareas de captación en entornos portuarios que les eran ajenos — según los registros esta fue la única vez conocida que Malaghlin atracó en Ostende. De tal suerte, se intuye una cierta solidaridad entre las comunidades locales de su misma nación, los propios comerciantes con los que realizaba los acuerdos comerciales o, quizá, conjeturando un cierto apoyo profesional con otros capitanes, mejores conocedores del lugar, que asesoraran a sus colegas en tales tareas. Y, por último, dado que este contrato para dotar a la nave de marinería se solapó con la propia compra del *Elizabeth* por parte Malaghlin, se plantea la cuestión de si en los navíos que había patroneado previamente, de los cuales no era propietario, habría tenido la opción de seleccionar también a sus compañeros de navegación o si quizá le hubiera sido sobrevenido por los acuerdos con la propiedad de los buques.

Más aún, es indudable que la vida en el mar y la convivencia en los navíos eran un foco de conflictividad, más allá de los condicionantes externos. En estos entornos la naturaleza y las relaciones humanas afloraban en todas sus expresiones. Y en ese contexto la figura del capitán y sus habilidades socio-profesionales se volvían determinantes.

4. EL PERFIL SOCIAL DE LOS CAPITANES IRLANDESES

Desde un punto de vista social, el capitán mercante representa un individuo ciertamente singular, que se tratará de analizar bajo diferentes entornos relacionales, esto es, el más ligado a su ámbito profesional, el asociado a su pertenencia a la(s) comunidad(es) irlandesa(s), y el más individual que tiene que ver con la relación interpersonal con otros individuos.

4.1. *La dimensión socio-profesional*

Aunque quizá no tan claramente para el caso de Moriarty, tanto Magra como Malaghlin presentan dos fases bien diferenciadas de desempeño en la navegación, en el modo que se caracteriza a continuación. En ambos casos, su actividad se inició en el seno de la comunidad irlandesa extendida, esto es, no sólo la bilbaína sino el agregado de núcleos portuarios donde se conformaron colectivos de irlandeses operando en el comercio atlántico. De tal modo, el despliegue transportuario se apoyó en propietarios y armadores de navíos, agentes y factores de comercio, y otros actores del entramado mercantil del radio de influencia irlandés. Una vez que desarrollaron las habilidades necesarias y alcanzaron la autosuficiencia económica se lanzaron a dinámicas, a priori, más aleatorias, dado que es difícil discernir las pautas que den sentido a los itinerarios presentados más allá de las oportunidades que se les fueran presentando en cada puerto. Ello hizo que se posicionaran muy cerca de la burguesía mercantil, principalmente de origen irlandés, puesto que los patrones representaban un recurso muy valioso y fundamental para las casas comerciales, en quienes depositaban la confianza de que el traslado de mercancías, y, por ende, la transacción comercial se efectuara de modo satisfactorio, además de poner en sus manos los navíos de los que eran propietarios (Lamikiz, 2013: 61-62). No obstante, es probable que la relación no se diera de forma directa con los grandes hombres de negocios sino más comúnmente a través de secretarios u otros subalternos de perfil administrativo, aunque el tamaño reducido de puertos como el de Bilbao propiciara que se produjeran tales encuentros.

En otro plano, como ya se ha apuntado los capitanes debían gobernar sus barcos con mano firme, lo que pasaba por ganarse la autoridad y el respeto de sus tripulaciones, las cuales en algunos casos respondían a colectivos muy conflictivos de marinos que procedían de entornos sociales muy desfavorecidos y que buscaban, en el mejor de los casos, una vía para salir adelante enrolándose en barcos de forma un tanto desesperada, y, en el peor de ellos, aprovechando la partida de los buques como una forma ágil de evadirse de la justicia local como resultado de algún acto delictivo. Este entorno ponía a prueba de primera mano las dotes del capitán para tratar con tales asalariados y conseguir que la nave llegara a puerto haciendo uso del trabajo de cada miembro de la tripulación.

Así, desde un punto de vista de estructura social, los patrones de comercio ejercieron un rol como elemento bisagra o interconector de clases. Por un lado, debieron ganarse el favor de la ya mencionada burguesía comercial europea, así como de otros agentes que desempeñaban cargos en ciertas administraciones públicas facultadas para regular e interceder en el tráfico mercantil, y que, sin duda, pertenecían a la parte alta de la jerarquía social. Por el otro, representaban la figura de autoridad en las naves mercantes entre una marinería que, por lo general, estaba conformada por colectivos procedentes de ámbitos muy empobrecidos y/o marginales. Pero no solo ello, sino que en los entornos portuarios debían reclutar los efectivos de su barco, avituallarla para las travesías en los almacenes de aprovisionamiento, efectuar las reparaciones y mejoras necesarias contratando carpinteros de ribera y otros gremios artesanales, desenvolverse con la necesaria mano de obra de carga y descarga, hacer uso de los servicios hoteleros —mesones, tabernas, hospederías, fondas, etc.— y todo un sinfín de servicios adicionales ejercidos por clases sociales de bajo estrato.

En el entorno socio-profesional, pero desde un prisma de las relaciones humanas, la temporalidad y, como se ha visto, el aparentemente elevado grado de reemplazo de las tripulaciones no facilitaba el acercamiento entre el capitán y los marinos y la creación de vínculos relacionales. Por añadido, el hecho de ser extranjeros —incluso en el caso de Magra, pues aun habiendo nacido en Bilbao, a ojos de la sociedad vizcaína podía ser considerado como foráneo— podía condicionar enormemente el establecimiento de lazos con las tripulaciones formadas por marineros locales. En cualquier caso, no parece que fuera buena idea formar uniones demasiado próximas con los miembros de la tripulación de modo que se confundieran los vínculos personales con la autoridad del capitán y, por lo tanto, se comprometiera la cadena de mando. Es posible que el capitán pudiera contar con algún integrante de confianza entre la marinería que facilitara la conexión con el resto de individuos, pero se restringiría exclusivamente a un ámbito profesional sin extralimitarse a otro tipo de relación más personal. En este marco, cabe dejar abierta la consideración de que, entre la dotación de la nave, el segundo de a bordo —como corresponda denominarle en cada caso, piloto, maestre, *mate*, u otro—, jugara un papel diferencial en cuanto a su relación con el patrón. Ya se ha hablado previamente de cómo Malaghlín optó por un contra maestre irlandés, sugiriendo la idea de que buscaba apoyarse en alguien de su confianza, quizá por cuestiones meramente de paisanaje o quizás porque existiera ya un histórico de colaboración profesional o, incluso, una amistad construida durante años sobre esta asociación en la navegación. En todo caso, valorar estas cuestiones desde lo aséptico de la documentación administrativa resulta altamente complicado. Más elementos de juicio parecen encontrarse en un segundo caso que atañe a Diego Magra. En una protesta de mar, previamente mencionada, realizada por él como capitán del navío en 1761 ante el Consulado de Bilbao se declara cómo

el piloto era Joseph Weldon²⁰. Este era hijo de Mathias Weldon, artesano del cuero que durante muchos años se asoció con Guillermo Magra, padre de Diego, en dicho sector artesanal, además de vincularles una buena amistad. Así, se produce la circunstancia de que la amistad de Magra y Weldon se transmitiera a la siguiente generación. El hecho de que sus hijos, Diego y Joseph, respectivamente, crecieran como vecinos en las tenerías contiguas de sus padres provocó que formaran un lazo de amistad entre ambos. Tal circunstancia queda manifiesta en el mencionado documento comercial, donde la conexión patrón-piloto parece que, en este caso, transcendía el gobierno del barco y conectaba mucho más fuerte y afectivamente a ambos. Sin embargo, de nuevo es difícil constatar cuán frecuentes y representativos de la realidad podían ser estos casos o si, por el contrario, responden a una situación puramente circunstancial.

4.2. *La dimensión comunitaria*

Ya se ha descrito previamente cómo gran parte de la carrera comercial de los capitanes irlandeses se desarrolló conectando núcleos mercantiles atlánticos con presencia de comunidades hibernicas. De tal modo, los barcos que las unían vehiculizaban no sólo materias de comercio, sino otro tipo de flujos de corte social, demográfico y cultural. A pesar de que los registros históricos consignan, en el mejor de los casos, únicamente mercaderías, y nada parecido a listas de pasajeros —que no llegarían de forma sistemática hasta comienzos del siglo XIX—, parece muy plausible considerar que en los tránsitos mercantes se incluyera el traslado, más o menos puntual, de personas. En un contexto en el que los capitanes irlandeses visitaban con asiduidad los puertos de su isla de origen resulta lógico pensar que facilitarían la emigración de sus compatriotas católicos, la mayor parte de los cuales vivían sometidos por el régimen opresivo de las *Penal Laws* inglesas, y, en consecuencia, habilitarían un espacio en sus navíos para la salida de irlandeses. Hasta cabe elucubrar con que tales favores llegaran, en ciertos casos, al extremo de hacerlo clandestinamente a espaldas de las autoridades inglesas, encubriendo católicos perseguidos por la ocupación protestante. La reciente historiografía sobre la migración irlandesa hacia el continente europeo ha probado cómo los lazos de nación se manifestaban muy notoriamente tejiendo redes de solidaridad y de apoyo mutuo dentro de las comunidades irlandesas (Bilbao Acedos, 2004: 48-52; O'Connor & Lyons, 2003, 2006; O'Connor, 2006; Fitzgerald & Lambkin, 2008; Worthington, 2010; Pérez Tostado y García Hernán, 2010; Pérez Tostado & Downey, 2020). Por ello, los maestros irlandeses jugarían su rol facilitando el trasiego de isleños, bien para su salida de Irlanda o bien para su movilidad entre ubicaciones de la fachada atlántica.

20. AHFB: Corregimiento, JCR1121/032.

Nuevamente Lamikiz (2008: 104) en su investigación sobre patrones mercantes vascos evidencia cómo estos ejercían una labor como canalizadores de información entre diferentes tipologías de agentes: comerciantes, propietarios de navíos, otros capitanes, tripulaciones y familias de las tripulaciones. Aunque no se han identificado indicios directos de esta función, es innegable admitir que en el caso de los capitanes irlandeses de Bilbao adoptaron este papel, no ya con los agentes indicados, sino como vía preferencial de comunicación entre el colectivo exiliado en Bizkaia, su isla de origen y el resto de los grupos distribuidos por el continente. Ciertos testimonios de los archivos vizcaínos — como, por ejemplo, las probanzas de hidalguía — acreditan cómo los expatriados disfrutaban de noticias sobre sus amigos y familiares residentes en Irlanda. A buen seguro, más allá del trasiego comercial, los maestros cumplirían una labor como mensajeros de correspondencia privada e intercambios materiales entre parientes, y como informantes genéricos sobre los devenires de unos y otros colectivos de irlandeses. Esta función de transmisor perpetuaba en gran medida los vínculos de los emigrantes con sus lugares de origen y con las personas más allegadas en la isla (Cullen, Shovlin & Truxes, 2014).

Contrariamente a la situación en tierra, donde los capitanes habían de integrarse en un espacio urbano en el que ellos representaban lo externo y lo esporádico, el barco suponía un espacio de sociabilidad muy restringido donde, en cambio, la figura de referencia era ellos mismos. Es patente la movilidad de los comerciantes irlandeses de Bilbao, pues en numerosos registros estos últimos otorgan poderes de representación por estar ausentes de su domicilio en misión comercial. En muchos casos usarían sus propios — u otros — navíos para los desplazamientos que atenderían a las necesidades de sus negocios. En este contexto, los patrones de navío trasladarían pasajeros — hombres de negocios, emigrantes u otros perfiles —, donde las propias condiciones de la travesía, esto es, espacios reducidos y largos períodos de inactividad, propiciarían extensas conversaciones entre viajeros y capitanes, llegando quizá a una cierta complicidad, particularmente con aquellos recurrentes en el navío. Tanto para los primeros — que no tendrían mejores formas de ocupar las largas jornadas en el mar — como para los segundos — que verían en los ocupantes un espacio de interacción más distendido como alternativa a la rigidez de mando con la tripulación — esos encuentros incidentales supondrían un espacio de conectividad que allanarían el acercamiento entre unos y otros, además de que el propio entorno, en mitad del mar, podría relajar los convencionalismos sociales propios de la impermeabilidad de estratos que marcaba el Antiguo Régimen, facilitando la aproximación de los capitanes tanto a nobles, clérigos y burgueses como a artesanos, jornaleros y aprendices. En todo caso, tal argumentación se basa en una mera conjetura, aparentemente factible, pero de compleja verificación.

4.3. *La dimensión afectiva*

Probablemente la dimensión más difícil de desentrañar acerca de los capitanes mercantes sea la del ámbito más personal y sus relaciones más íntimas. Sin embargo, al menos de forma indirecta, pueden extraerse ciertas consideraciones al respecto que permitan conocer el lado más humano de estos hombres.

A diferencia de los patronos vizcaínos (Lamikiz, 2009: 433), hasta donde se conoce, ninguno de los tres protagonistas del estudio contrajo matrimonio ni tuvo hijos. Tal vez Magra, una vez trasladado a Irlanda, llegara a formar una familia, pero el acceso a documentos irlandeses que así lo atestigüen se presenta dificultoso en extremo. Esta circunstancia puede argumentarse en virtud de diversas razones. En primer lugar, estudios recientes de corte demográfico ponen de manifiesto que, por lo general, los irlandeses de Bizkaia trataban de emparejarse preferentemente con irlandesas migradas o hijas de irlandeses, y puede deducirse que extendían sus matrimonios a enlaces con vizcaínas por pura necesidad demográfica, puesto que la relación entre mujeres y hombres irlandeses en el Señorío de Bizkaia era próxima a 1:2 (Cagigal Montalbán, 2019: 26). En muchos casos estos enlaces respondían a estrategias comerciales, no sólo entre la burguesía sino también entre el artesanado. Así, puede suponerse que los tres patronos de comercio no respondieran a las primeras opciones de las familias para casar a sus hijas, puesto que la profesión marinera suponía serios riesgos y la certeza de que regresaran de cada aventura comercial entrañaba ciertas incertidumbres. Por razones distintas, ni las irlandesas de Bizkaia ni las vizcaínas considerarían este perfil laboral el más atractivo. Las primeras porque, en ausencia de un marido marino, dependería en gran medida de la red de apoyo familiar, lo cual siendo emigradas irlandesas se presentada complicada, más allá de los lazos de solidaridad comunitarios con otros irlandeses. Las segundas porque, ante la necesidad de elegir un marido navegante, preferirían alguno de los múltiples vizcaínos que buscaban su fortuna en el mar, y cuya familia, oriunda de Bizkaia, podría responder por él en su ausencia y/o desaparición. Sin embargo, más allá de las barreras sociales o de integración que pudieran hallar en la búsqueda de pareja, sus períodos de estancia en el puerto de Bilbao o en cualquier otro que frecuentara hacían harto difícil afianzar una relación —o, incluso, negociar un enlace matrimonial. Ya se ha descrito previamente cómo los tiempos en Bilbao oscilaban entre cifras de lo más irregulares, esto es, desde unos pocos días hasta 3 meses. Y en muchas ocasiones esa escala era la única que se producía a lo largo de todo un año, de tal modo que era extraño que los capitanes residieran en la villa de Bilbao por más de 2 o 3 meses al año. Como consecuencia, en cierto modo, puede resultar evidente que, salvo que alguien intercediera por ellos y acordara una boda en su ausencia, las probabilidades de emparejarse con una mujer eran todo un desafío.

Sin embargo, como visión alternativa, cabría valorar en qué medida la carencia de familia respondía a una voluntad de los propios navegantes, pues hubo patronos

de comercio en Bilbao —algunos, irlandeses— que, como ya se ha mencionado, optaron por abandonar la vida en el mar en favor de ocupaciones más estables, al tiempo que formaban una familia en su lugar de asentamiento. En este sentido, la evolución de Malaghlin hacia singladuras de largas distancias y destinos nada recurrentes podría hacer pensar que fue fruto de una apuesta personal en la que abandonara todo propósito de enraizamiento en favor de lo que, desde una visión romántica, podría considerarse como cierta libertad; aunque lo más probable es que, en realidad, respondiera a una motivación comercial de las oportunidades que se le presentaran.

Al margen de cuánto hubiera de intencionado y cuánto de necesidad económica en los itinerarios comerciales descritos por los tres maestros, es indudable que los períodos a bordo, la itinerancia y las cortas estancias en puertos, en su mayor parte cambiantes, hacían de las relaciones personales —no ya en lo relativo al matrimonio sino a cualquier otro tipo de relación cercana— extremadamente dificultosas. Desde ese forzoso distanciamiento personal puede intuirse que fueran las pequeñas comunidades de irlandeses afincados en cada puerto las que proporcionarían un cierto carácter de familiaridad basado en los lazos de nación.

De todo ello puede deducirse que la trayectoria vital de los capitanes irlandeses fue de un profundo desarraigo y de escasísimos vínculos personales fuertes.

Principalmente en el ámbito familiar, es difícil corroborar hasta qué punto estas conclusiones se derivan de la ausencia de registros parroquiales que acrediten la existencia de una familia o es una constatación de la trayectoria personal que se esboza. En el caso de Magra, el hecho de que se trasladara a Cork dificulta su seguimiento por la ausencia de registros católicos en Irlanda en torno al siglo XVIII, y la última noticia disponible sobre él es el naufragio que sufrió en las costas galesas en 1768 camino de Bideford desde Dublín (Lloyd's List, 1768: 3429). Tras ese incidente, donde murió toda la tripulación salvo el capitán y el *mate*, desaparece el rastro de Magra en las fuentes, quizá por algún problema físico tras el naufragio o, más probablemente, porque tal suceso implicara algún tipo de crisis económica —o quiebra— con la pérdida del navío y sus mercaderías. Poco se sabe de Moriarty, pues no se conoce registro suyo tras un viaje de Bilbao a Bristol en 1758, superando la cincuentena y previsiblemente, cerca del final de su carrera. En fechas cercanas, tanto su padre como su hermana residían en Bilbao, lo que hace intuir que siguiera vinculado a la capital vizcaína y a su familia. Más elocuentes parecen las últimas noticias relativas a Thomas Malaghlin, a quien, en 1778 tras algunos meses de lo que parece su último paso por puertos atlánticos, se le ubica como residente en casa de Juan Farrell²¹. De tal modo, se puede extraer que con algo más de 50 años, y tras el fin de una vida en el mar, el irlandés acabaría retornando a Bilbao, pero al no

21. AHFB: Consulado, 203/003, f. 62v.

disponer de familia ni residencia propia acabaría alojándose en casa de Farrell, que se convirtió en uno de los miembros más prominentes de la comunidad irlandesa del Señorío de Bizkaia durante los últimos años del siglo XVIII. A partir de esta información puede refrendarse la idea de que no tuvo descendencia ni esposa, y que su vida en el océano le condujo a una falta de estabilidad geográfica y social, a una existencia marcada por el desapego y, por último, que su mayor soporte en lo afectivo se reflejaba en el colectivo irlandés de Bilbao, que se presenta como lo más cercano a una familia que pudo llegar a tener.

5. CONCLUSIONES

Entre los capitanes mercantes del siglo XVIII son varios los perfiles que pueden encontrarse, esto es, aquellos que transitaron desde el gobierno de navíos hacia otras ocupaciones más estables en tierra y aquellos que hicieron de la carrera en el mar un único estilo de vida. Son estos últimos los que proporcionan una información más completa y detallada para extraer tendencias y evoluciones sobre tal figura histórica, y en los que se centra principalmente el presente estudio.

En estas carreras pueden distinguirse claramente períodos diferenciados que tienen que ver con su autonomía económica. Los inicios de los capitanes irlandeses de Bilbao se correlacionan con el manejo de barcos pertenecientes a las casas de comercio dirigidas por la burguesía mercantil irlandesa, y ligado a esta condición las singladuras responden a flujos comerciales recurrentes que triangulaban nodos portuarios donde operaban otros irlandeses, principalmente, Cádiz, Lisboa, Canarias, Burdeos, Nantes, Londres, Bristol, Dublín y Cork. En una segunda etapa los patrones pasaron a adquirir sus propios barcos y, como consecuencia, adoptar rutas comerciales mucho más arbitrarias, se entiende que como respuesta a sus propias habilidades para conseguir contratos de transporte. En todo caso, las dinámicas de movilidad en los tres casos estudiados fueron muy elevadas, registrando distancias y destinos que apenas permitían a estos profesionales una mínima permanencia en tierra y hacían de la itinerancia su modelo de vida.

A partir de este condicionante, y desde una perspectiva más humana, se deduce un entorno social cambiante para estos capitanes y, por lo tanto, marcado por el desarraigo y por una sociabilidad —aparentemente superficial— restringida a la de los pasajeros de sus navíos y a sus estancias itinerantes en puertos de todo el continente europeo. De resultados de esta coyuntura, hasta donde se conoce, ninguno de ellos llegó a formar una familia y, al parecer, los vínculos personales más afianzados se creaban con algunos miembros de las comunidades de exiliados irlandeses repartidas por toda la fachada atlántica.

Sin embargo, al mismo tiempo que sufrían —o aceptaban— esta desafección, ejercieron un rol indiscutible como elementos de conexión a varios niveles. Por un

lado, actuaban como intermediadores y como engranaje crítico entre los diferentes estratos sociales que integraban y hacían funcionar el pujante comercio atlántico —comerciantes, artesanos, marinos, agentes de comercio, médicos, corredores de navíos, etc. Y, por otro lado, conectaban a los irlandeses emigrados con Irlanda y los parientes y amigos que aún residían en la isla, así como con familiares diseminados en otras plazas del comercio atlántico. De tal modo, se daba la paradoja de ser primordiales conectores de gentes, pero al mismo tiempo se veían destinados —o entregados— a una vida que se presenta como desconectada de vínculos personales profundos.

El presente trabajo, limitado al análisis de tres individuos concretos, no hace sino abrir toda una serie de interrogantes y nuevas líneas de trabajo que permitan ampliar el marco del estudio y lanzar investigaciones comparativas frente a otros capitanes irlandeses asentados en Irlanda u otras plazas portuarias, frente a las prácticas de los patrones vizcaínos y las diferencias que los caracterizaban, así como ahondar en los diversos aspectos presentados previamente, tales como los tiempos de escala, las rutas, el porcentaje de capitanes que finalizaban sus días en el mar, la estabilidad de las tripulaciones, el funcionamiento de sus motivaciones y aspiraciones personales y su relación con los lazos afectivos, u otras de las diversas temáticas esbozadas en el análisis presentado. Y, por supuesto, restaría extender el debate historiográfico hacia todo tipo de diásporas ligadas al mar (Monge & Muchnick, 2020) y enriquecer la consideración del mar como espacio laboral y social (Hubbard, 2021). Igualmente, sería de interés contrastar los datos y las conclusiones extraídas del enfoque presentado frente a iniciativas de investigación de gran calado en el ámbito de la navegación, tales como los proyectos *navigocorpus* o *DynCoopNet*²².

6. REFERENCIAS

- «Ship Registers for the Port of Philadelphia, 1726-1775 (continued)». (1901a), *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, 25(2): 266-281.
- «Ship Registers for the Port of Philadelphia, 1726-1775 (continued)». (1901b), *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, 25(3): 400-416.
- Alcorta Ortiz de Zárate, E. (2003). *La burguesía mercantil en el Bilbao del siglo XVIII: los Gómez de la Torre y Mazarredo*. San Sebastián: Txertoa.
- Barker, R. (2011). *The Rise of an Early Modern Shipping Industry: Whitby's Golden Fleet, 1600-1750*. Woodbridge: Boydell Press.
- Basurto Larrañaga, R. (1983). *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: Servicio Editorial, Universidad del País Vasco.

22. <http://navigocorpus.huma-num.fr/>; <https://web2.letras.up.pt/citcem/dyncoopnet/index.html>

- Bilbao Acedos, A. (1999). Los irlandeses y el sector del curtido en Bizkaia en el siglo XVIII. *Bidebarrieta: Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, 4, 295-309.
- Bilbao Acedos, A. (2004). *Los irlandeses de Bizkaia: «Los chiguiris». Siglo XVIII*. Bilbao: Fundación BBK.
- Blakemore, R. J. (2017). Pieces of eight, pieces of eight: seafarers' earnings and the venture economy of early modern seafaring. *Economic History Review*, 70(4), 1153-1184. <https://doi.org/10.1111/ehr.12428> Available
- Brinkley, L. T. P. (2021). Understanding the Early Modern English Coastal Trading Community: A case study of network prosopography. *Journal of Historical Network Research*, 6(1), 126-160. <https://doi.org/10.25517/jhnr.v6i1.101>
- Brito González, Alexis D. (1999). «Matrículas de extranjeros en Canarias durante la segunda mitad del siglo XVIII. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 45, 219-260.
- Cagigal Montalbán, E. (2019). La presencia irlandesa en Bizkaia a través de los registros parroquiales (s. XVII-XVIII). *Revista de Demografía Histórica*, 37(1), 15-46.
- Cagigal Montalbán, E. (2023). La maldición de los Archer. Una familia irlandesa al servicio del Consulado de Bilbao (siglo XVIII). *Vínculos de Historia*, 12, 330-342. http://dx.doi.org/10.18239/vdh_2023.12.17
- Candelon-Boudet, F. (2014a). L'avènement d'une «bourgeoisie au long cours»? Itinéraires de capitaines de navire toulousains au XVIIIe siècle. *Annales du Midi: revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, 126(288), 395-414. <https://doi.org/10.3406/anami.2014.8735>
- Candelon-Boudet, F. (2014b). Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIIIe siècle: atouts et contraintes méthodologiques. *Revue d'histoire maritime*, 18, 41-49.
- Cólogan Soriano, C. (2017). *Tenerife wine: historias del comercio de vinos, siglo XVIII [1760-1797]*. Santa Cruz de Tenerife: Cologan.
- Craig, R., Nix, A. & Nix, M. (eds.) (2008). *Chronometer Jack: The Autobiography of the Shipmaster, John Miller of Edinburgh (1802-1883)*. Dunbeath, Caithness: Whittles Publishing.
- Cullen, L. M. (2012). *Economy, Trade and Irish Merchants at Home and Abroad, 1600-1988*. Dublín: Four Courts Press.
- Cullen, L., Shovlin, J. & Truxes, T. (eds.) (2014). *The Bordeaux-Dublin Letters, 1757: Correspondence of an Irish Community Abroad*. London: British Academy.
- Delgado Ribas, J.M. (1989). La marina mercante española durante el reinado de Carlos III. *La Marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 2, 63-74.
- Demchenko, P. (2021). Shipmasters, customs, merchants and the Russian coastal experience in the Baltic ports of the 18th century. *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 14, 63-87.
- Fitzgerald, P. & Lambkin, B. (2008). *Migration in Irish history 1607-2007*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

- Flannery, K. P. & Ruiz-Stovel, G. (2020). The Loyal Foreign Merchant Captain: Thomé Gaspar de León and the Making of Manila's Intra-Asian Connections. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20, 189-215.
- García Fernández, M. N. (2006). *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*. Madrid: Editorial CSIC.
- García-Baquero González, A. (1976). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC.
- Garrido Yerobi, I. (2014). Los Goossens: un linaje de mercaderes flamencos asentado en Bilbao. *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, 17, 281-343.
- González Díaz, A. M. (2016). *La pesca en Ayamonte durante la Edad Moderna*. Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva.
- Guiard y Larrauri, T. (1913). *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa: 1700-1830*. Bilbao: José de Astuy.
- Hubbard, E. (2021). *Englishmen at Sea: Labor and the Nation at the Dawn of Empire, 1570-1630*. New Haven: Yale University Press.
- Jordan, H. (1908). Pennsylvania Marriage Licenses, Issued by Governor James Hamilton, 1748-1752 (Continued). *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, 32(4), 471-486.
- Lambert, C. (2020). Tudor Shipmasters and Maritime Communities, 1550-1600. En C. Jowitt, C. Lambert, S. Mentz (eds.), *The Routledge Research Companion to Marine and Maritime Worlds, 1400-1800: Oceans in Global History and Culture* (pp. 323-348). Abingdon: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003048503>
- Lamikiz, X. (2008). Basque Ship Captains as Mariners and Traders in the Eighteenth Century. *International Journal of Maritime History*, 20(2), 81-109. <https://doi.org/10.1177/084387140802000205>
- Lamikiz, X. (2009). El comercio marítimo del XVIII a través de los papeles privados de varios capitanes de barco vascos. En: I. Dubert García, H. Sobrado Correa, O. Rey Castelao, D. L. González Lopo, M. García Hurtado, E. Martínez Rodríguez (coords.), *El mar en los siglos modernos v. 1* (pp. 425-436). Santiago de Compostela: Xunta de Galicia. <https://doi.org/10.20350%2FdigitalCSIC%2F13251>
- Lamikiz, X. (2013). *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and Their Overseas Networks*. Woodbridge: Boydell & Brewer.
- Lee, R. (2013). The Seafarers' Urban World: A Critical Review. *International Journal of Maritime History*, 25(1), 23-64. <https://doi.org/10.1177/084387141302500103>
- Linebaugh, P. & Rediker, M. (2013). *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Boston: Beacon Press.
- Lloyd's List (1969). Westmead: Gregg International.
- Mollat, M. (ed.) (1957). *Le navire et l'économie maritime du XVe au XVIIIe siècles: travaux du Colloque d'histoire maritime tenu, le 17 mai 1956, à l'Académie de marine*. Paris: EHESS.
- Monge, M. & Muchnick, N. (2020). *L'Europe des Diasporas*. Paris: PUF.

- O'Connor, T. & Lyons, M.A. (eds.) (2006). *Irish communities in early modern Europe*. Dublin: Four Court Press.
- O'Connor, T. & Lyons, M.A. (eds.) (2003). *Irish migrants in Europe after Kinsale, 1602-1820*. Dublin: Four Court Press.
- O'Connor, T. (ed.) (2006). *The Irish in Europe, 1580-1815*. Dublin: Four Court Press.
- Otero Lana, E. (2006). Los corsarios vascos en la Edad Moderna. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 5, 193-227.
- Pérez Tostado, I. & Downey, D.M. (eds.) (2020). *Ireland and the Iberian Atlantic: Migration, Military and Material Culture*. Valencia: Albatros.
- Pérez Tostado, I. y García Hernán, E. (eds.) (2010). *Irlanda y el Atlántico Ibérico. Movilidad, participación e intercambio cultural (1580-1823)*. Valencia: Albatros.
- Pihlajamäki, H., Cordes, A., Dauchy, S. & De Ruyscher, D. (eds.). (2018). *Understanding the Sources of Early Modern and Modern Commercial Law*. Leiden: Brill | Nijhoff. <https://doi.org/10.1163/9789004363144>
- Porras Arboledas, P. A. (2000). La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX). Primera parte. *Cuadernos de Historia del Derecho*, 7, 13-127.
- Rediker, M. (1987). *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rossi, G. (2017). The liability of the shipmaster in early modern law: Comparative (and practice-oriented) remarks. *Historia et Ius*, 12, 1-47.
- Rossi, G. (2019). The barratry of the shipmaster in early modern law: The approach of Italian and English law courts. *The Legal History Review*, 87(4), 504-574. <https://doi.org/10.1163/15718190-00870A02>
- Witt, J. M. (2001). «During the Voyage Every Captain is Monarch of the Ship»: The Merchant Captain from the Seventeenth to the Nineteenth Century. *International Journal of Maritime History*, 13(2), 165-194. <https://doi.org/10.1177/084387140101300211>
- Worthington, D. (ed.) (2010). *British and Irish Emigrants and Exiles in Europe: 1603-1688*. Leiden: Brill.
- Zabala Uriarte, A. (1994). *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*. Bilbao: Bilbao Bizkaia Kutxa.
- Zabala Uriarte, A. (2003). El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4, 297-311.

7. ANEXO 1: DETALLE DE LOS REGISTROS PORTUARIOS PARA
 MORIARTY, MALAGHLIN Y MAGRA

JUAN MORIARTY				
Fecha	Origen	Destino	Navío	Ref.
3/4/1734	Irlanda	Bilbao	La María	CA
27/5/1734	Bilbao	Cádiz	La Mariana	CA
3/9/1735	Bilbao	Cádiz	La Marina	CA
7/2/1736	Bilbao	Cádiz	La Sirena	CA
7/2/1736	Cádiz	Bilbao	La Sirena	CA
10/5/1736	---	Bilbao	La María	CA
17/7/1736	Cádiz	Bilbao	La Sirena	CA
20/9/1736	Cádiz	Bilbao	La Sirena	CA
10/4/1737	Bristol	Bilbao	La Sirena	CA
10/4/1737	Bilbao	Cádiz	La Sirena	CA
11/9/1737	Bilbao	Cádiz	La Sirena	CA
12/3/1738	Bilbao	Cádiz	La Sirena	CA
21/7/1738	Cádiz	Bilbao	La Sirena	CA
18/9/1738	Bilbao	Londres	La Sirena	CA
31/7/1739	Cádiz	Bilbao	La Sirena	CA
26/4/1742	Gijón	Bilbao	San Luis	CA
6/1/1746	Burdeos	Bilbao	San Juan	CA
18/5/1746	Nantes	Bilbao	San Juan de Bilbao	CA
29/11/1746	Bilbao	Baiona	San Juan	CA
26/3/1747	Baiona	Bilbao	San Juan	CA
3/10/1747	Bilbao	Burdeos	María	CA
10/3/1750	---	---	San Miguel	CA
4/8/1750	Santa Cruz	Bilbao	San Miguel	CA
31/8/1750	Bilbao	Bristol	San Miguel	CA
0/11/1750	Bristol	Bilbao	St. Michael	LI
12/11/1750	Bristol	Bilbao	San Miguel	CA
27/12/1750	Bilbao	Dublín	San Miguel	CA

CAPITANES MERCANTES IRLANDESES EN LA EDAD MODERNA:
 CONECTORES DE PUERTOS, CONECTORES DE GENTES
 EKAIN CAGIGAL MONTALBÁN

JUAN MORIARTY				
Fecha	Origen	Destino	Navío	Ref.
13/4/1751*	Dublín	Bilbao	St. Michael	Ll
24/4/1751*	Bilbao	Dublín	St. Michael	Ll
8/5/1751	Dublín	Bilbao	San Miguel	CA
18/5/1751	Bilbao	Bristol	San Miguel	CA
12/6/1751*	Bilbao	Bristol	St. Michael	Ll
16/8/1751	Bilbao	Lisboa	San Miguel	CA
0/9/1751	Bilbao	Lisboa	St. Michael	Ll
21/11/1751	Lisboa	Bilbao	San Miguel	CA
22/12/1751	Bilbao	Dublín	San Miguel	CA
20/2/1752	Bilbao	Cork	St. Michael	Ll
25/2/1752	Cork	Dublín	St. Michael	Ll
11/4/1752	Dublín	Bilbao	St. Michael	Ll
4/6/1752	Dublín	Bilbao	San Miguel	CA
7/3/1754	---	Bilbao	Santa Marta	CA
18/7/1754	Burdeos	Bilbao	Santa Marta	CA
20/7/1754	Bilbao	Burdeos	Santa Marta	CA
9/8/1754	Bilbao	Canarias	Santa Marta	CA
3/9/1754	Santa Cruz	Bilbao	Santa Marta	CA
16/9/1754	Bilbao	Burdeos	Santa Marta	CA
27/9/1754	Burdeos	Bilbao	Santa Marta	CA
9/11/1754	Bilbao	Burdeos	Santa Marta	CA
13/8/1755	---	---	Santa Marta	CA
7/12/1755	Cork	Bilbao	St. Martha	Ll
29/12/1755	Cork	Bilbao	Santa Marta	CA
31/1/1756	Bilbao	Bristol	Santa Marta	CA
7/8/1758	Bilbao	Bristol	St. Nicholas	Ll

CAPITANES MERCANTES IRLANDESES EN LA EDAD MODERNA:
 CONECTORES DE PUERTOS, CONECTORES DE GENTES
 EKAIN CAGIGAL MONTALBÁN

DIEGO MAGRA				
Fecha	Origen	Destino	Navío	Ref.
25/7/1757	St Andero	Dublín	Caveat	Ll
1/8/1758	---		San Joseph	CA
31/8/1758	Bilbao	Dublín	Joseph	Ll
31/10/1758	Dublín	Bilbao	San Joseph	CA
27/11/1758	Bilbao	San Lúcar	San Joseph	CA
29/5/1759	Tapicon (Topsham- Exeter)	Bilbao	San Joseph	CA
19/6/1759	---	Bilbao	San Joseph	CA
25/6/1759	Bilbao	Bristol	San Joseph	CA
4/12/1759	Bilbao	Burdeos	La María Joseph	CA
4/12/1759	---	Bilbao	La Margarita	CA
9/3/1760	---	Bilbao	La María y Joseph	CA
10/3/1760	Bilbao	Isla de Man	La María y Joseph	CO
17/5/1760	Bilbao	Dublín	Mary	Ll
19/8/1760	Dublín	Bilbao	Mary & Joseph	Ll
30/8/1760	Dublín	Bilbao	San Joseph	CA
1/11/1760	---	Bilbao	J.M. y J.	CO
12/11/1760	---	Bilbao	La María y Joseph	CO
14/2/1761	Londres	Poole	María Joseph	Ll
16/3/1761	Poole	Bristol	María Joseph	Ll
16/3/1761	Poole	Bilbao	La María y Joseph	CR
5/4/1761	Poole	Bilbao	San Joseph	CA
21/4/1761	Bilbao	Dronton (Trond- heim)	La María y Joseph	CO
0/5/1761	Poole	Bilbao	La Mare Joseph	Ll
6/6/1761	Bilbao	Londres	La María y Joseph	CR
13/7/1761	Bilbao	Dublín	Mary	Ll
19/12/1761	Bilbao	Burdeos	La María y Joseph	CA
7/9/1764	Cork	Burdeos	Mary	Ll
12/1/1765	Dublín	Burdeos	Mary	Ll

CAPITANES MERCANTES IRLANDESES EN LA EDAD MODERNA:
 CONECTORES DE PUERTOS, CONECTORES DE GENTES
 EKAIN CAGIGAL MONTALBÁN

DIEGO MAGRA				
Fecha	Origen	Destino	Navío	Ref.
21/5/1765	Dublín	Cork	Mary	Ll
6/10/1765	Galicia	Cork	Mary	Ll
25/3/1766	Havre	Cork	Mary	Ll
20/4/1766	Cork	Dominica	Mary	Ll
4/8/1767	Lisbon	Dublín	Elizabeth	Ll
29/12/1767	Cork	Burdeos	James & Elizabeth	Ll
20/8/1768	Groyne (A Coruña)	Cork	James	Ll
27/10/1768	Dublín	Biddiford	The Dove	Ll

TOMAS MALAGHLIN				
Fecha	Origen	Destino	Navío	Ref.
28/5/1752	Bilbao	Portugal	San Miguel	CA
21/8/1752	Bilbao	Lisboa	San Miguel	CA
15/9/1752	Lisboa	Bilbao	San Miguel	CA
15/11/1752	Bilbao	Cádiz	San Miguel	CA
5/2/1753	Cádiz	Bilbao	San Miguel	CA
28/4/1753	Bilbao	Cádiz	San Miguel	CA
10/12/1753	Irlanda	Bilbao	San Miguel	CA
22/12/1753	Bilbao	Lisboa	San Miguel	CA
8/5/1754	Lisboa	Bilbao	San Miguel	CA
10/6/1754	Bilbao	Dublín	San Miguel	CA
23/12/1754	Bilbao	Lisboa	San Miguel	CA
21/4/1755	Lisboa	Bilbao	San Miguel	CA
18/5/1755	---	---	San Miguel	CA
9/10/1755	Bilbao	Cádiz	San Miguel	CA
14/10/1755	Cádiz	Bilbao	San Miguel	CA
11/4/1758	Bilbao	Lisboa	San Miguel	CA
27/4/1758	Cádiz	Bilbao	San Miguel	CA
10/6/1758	Lisboa	Bilbao	San Miguel	CA

CAPITANES MERCANTES IRLANDESES EN LA EDAD MODERNA:
 CONECTORES DE PUERTOS, CONECTORES DE GENTES
 EKAIN CAGIGAL MONTALBÁN

TOMAS MALAGHLIN				
Fecha	Origen	Destino	Navío	Ref.
16/9/1758	Bilbao	Lisboa	San Miguel	CA
14/12/1758	Lisboa	Bilbao	San Miguel	CA
28/4/1759	Bilbao	Dublín	San Miguel	CA
25/7/1759	Dublín	Bilbao	San Miguel	CA
0/0/1760	Bilbao	Burdeos	Guillermo	CO
12/3/1760	Bilbao	Lisboa	San Miguel	CA
14/6/1760	Bilbao	Dublín	William	Ll
10/6/1761	Bilbao	Trondheim	Guillermo	CO
14/10/1761	Dublín	Bilbao	Guillermo	CA
20/10/1761	Dublín	Bilbao	William	Ll
30/11/1762	Bilbao	Drontheim	Buen Intento	CA
31/1/1763	Bilbao	Bristol	Buen intento	Ll
12/3/1763	Bristol	Dublín	Buen intento	Ll
14/5/1763	Dublín	Bilbao	Buen Intento	Ll
28/5/1763	Dublín	Bilbao	Buen Intento	CA
12/7/1763	Wexford	Bilbao	San Juan y San Joseph	CA
7/12/1763	Dublín	Bilbao	San Juan y San Joseph	CA
22/5/1764	Bilbao	Nantes	Guillermo	CO
4/7/1764	Nantes	Bilbao	San Juan y San Joseph	CA
17/7/1764	Bilbao	Canarias	San Juan y San Joseph	CA
17?/9?/1765	Londres	Cartagena	Juan y Jose	Ll
14?/8/1766	Londres	Cartagena	Juan y Jose	Ll
18/12/1767	Venecia	Lisboa	Juan y Jose	Ll
14/4/1769	Cork	Málaga	Juan y Jose	Ll
6/5/1769	Málaga	Dublín	Juan y Jose	Ll
14/8?/1769	Dublín	Cádiz	Juan y Jose	Ll
30/5/1770	Downs	San Sebastian	Elizabeth	Ll

CAPITANES MERCANTES IRLANDESES EN LA EDAD MODERNA:
 CONECTORES DE PUERTOS, CONECTORES DE GENTES
 EKAIN CAGIGAL MONTALBÁN

TOMAS MALAGHLIN				
Fecha	Origen	Destino	Navío	Ref.
9/9/1771	Ostende	Bilbao	Isabela	CA
16/9/1771	Bilbao	Nantes	Isabella	CO
8/12/1772	Setúbal	Bilbao	Betsy	CA
4/9/1773	Lisboa	San Miguel	Isabel	Ll
19/9/1773	Lisboa	St. Michaels	Betsy	Ll
16/12/1773	Lisboa	Falmouth	Betsy	Ll
22/6/1774	Londres	Bilbao	Isabella	Ll
26/7/1774	Londres	Bilbao	Isabela	CA
12/9/1774	Bilbao	Londres	Isabela	CA
20/5/1775	Londres	Cartagena	Isabella	Ll
22/5/1775	Downs	Cartagena	Isabella	Ll
11/4/1776	Bay of Roses	Londres	Isabella	Ll
6/8/1776	Londres	Sevilla	Isabella	Ll
15/8/1776	Downs	Sevilla	Isabella	Ll
0/10/1776	Londres	Sevilla	Isabella	Ll
26/9/1777	Londres	Sevilla	Lark	Ll
29/9/1777	Downs	Sevilla	Lark	Ll
0/12/1777	Londres	Sevilla	Lark	Ll

Referencias: CA: Consulado Averías; CO: Consulado Otros;
 CR: Corregimiento; Ll: Lloyd's List.