FRANCISCO GARCÍA GONZÁLEZ | PABLO ORTEGA DEL CERRO
(eds.)

Los hogares de los mares

La familia en la España marítima, siglos XVI-XIX

TREA
HISTORIA SOCIAL DE LA POBLACIÓN

Los hogares de los mares

Consejo Editorial
de la serie Historia Social de la Población

Dirección

García González, Francisco. Universidad de Castilla-La Mancha

Miembros

Alía Miranda, Francisco. Universidad de Castilla-La Mancha
Atienza López, Ángela. Universidad de La Rioja
Bellavitis, Anna. Université de Rouen Normandie, Francia
Blanco Carrasco, José Pablo. Universidad de Extremadura
Borderías Mondejar, Cristina. Universitat de Barcelona
Candau Chacón, María Luisa. Universidad de Huelva
Chacón Jiménez, Francisco. Universidad de Murcia
Fargas Peñarrocha, María Adela. Universitat de Barcelona
Franco Rubio, Gloria. Universidad Complutense de Madrid
García Fernández, Máximo. Universidad de Valladolid
Ghirardi, Mónica. Universidad Nacional de Córdoba, conicet, Argentina
González Beltrán, Jesús Manuel. Universidad de Cádiz
Guzzi-Heeb, Sandro. Université de Lausanne, Suiza
Hernández Franco, Juan. Universidad de Murcia
Igual Luis, David. Universidad de Castilla-La Mancha
Imízcoz Beunza, José María. Universidad del País Vasco
Lanzinger, Margareth. University of Vienna, Austria
López Guadalupe-Muñoz, Miguel Luis. Universidad de Granada
Mantecón Movellán, Tomás. Universidad de Cantabria
Martínez López, David. Universidad de Granada
Pérez, Béatrice. Université Paris-Sorbonne–Paris IV
Pujadas Mora, Joana María. Universitat Oberta de Catalunya
Rey Castelao, Ofelia. Universidade de Santiago de Compostela
Rodrigues, José Damião. Universidade de Lisboa
Roigé Ventura, Xavier. Universitat de Barcelona
Rosas, Claudia. Pontificia Universidad Católica del Perú
Ruggiu, François-Joseph. Université Sorbonne-Paris IV–cnrs
Sánchez García, Raquel, Universidad Complutense de Madrid
Sarti, Raffaella. Università degli Studi di Urbino, Italia
Volpi Scott, Ana Silvia. Universidade Estadual de Campinas, Brasil

Los hogares de los mares

La familia en la España marítima, siglos XVI-XIX

Francisco García González
Pablo Ortega del Cerro
(eds.)

Ediciones Trea
Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha

Este libro forma parte de los proyectos de investigación de referencia HAR 2017-84226-C6-2-P y PID2020-119980GB-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033), dirigidos por Francisco García González (Universidad de Castilla-La Mancha) y Jesús Manuel González Beltrán (Universidad de Cádiz).

ESTUDIOS HISTÓRICOS LA OLMEDA
COLECCIÓN HISTORIA SOCIAL DE LA POBLACIÓN, 2

Primera edición: diciembre de 2023

© Edición: Francisco García González y Pablo Ortega del Cerro, 2023
© de los textos: sus respectivos autores, 2023
Motivo de cubierta: Las tres velas, Joaquín Sorolla (óleo sobre lienzo, 1903)

© de esta edición: Ediciones Trea, S. L.
Polígono de Somonte / María González la Pondala, 98, nave D
33393 Somonte-Cenero. Gijón (Asturias)
Tel.: 985 303 801 / Fax: 985 303 712
trea@trea.es / www.trea.es

Dirección editorial: Álvaro Díaz Huici
Producción: Patricia Laxague Jordán
Correción: Almudena Zapatero
Maquetación: Almudena Zapatero
Impresión: Podiprint

D. L.: AS 03244-2023
ISBN: 978-84-19823-71-7
ISBN: 978-84-19823-86-1 (Edición electrónica)
ISBN: 978-84-9044-642-3 (Edición impresa UCLM)
ISBN: 978-84-9044-643-0 (Edición electrónica UCLM)
ISNI: 0000000506819532 (Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha)

Impreso en España. *Printed in Spain*

Todos los derechos reservados. No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo por escrito de Ediciones Trea, S. L.

La Editorial, a los efectos previstos en el artículo 32.1 párrafo segundo del vigente TRLPI, se opone expresamente a que cualquiera de las páginas de esta obra o partes de ella sean utilizadas para la realización de resúmenes de prensa.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

Índice

Introducción 9
Francisco García González | Pablo Ortega del Cerro

1. **La vida a bordo. Un microcosmos social en la Carrera de Indias** 15
Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno

2. **Los matriculados de mar, 1750-1830: notas sobre cómputos, problemas, fraudes y remedios** 37
José Manuel Vázquez Lijó

3. **Mujeres de las comunidades marítimas a finales de la Edad Moderna: lo que sabemos y no sabemos de ellas** 59
Ofelia Rey Castelao

4. **Héroes y villanos. Masculinidades, guerra y hogares de la Real Armada** 83
María Dolores González Guardiola

5. **Entre *o mar de fóra y o mar de dentro:* las familias en la Galicia marítima a finales de la Edad Moderna** 101
Anxo Rodríguez Lemos

6. **¿Más vale comprar la sangre? Cartografía de los matrimonios entre parientes en Asturias (siglos xviii-xix)** 131
Fernando Manzano Ledesma

7. **Familias en ultramar. Casas de comercio vizcaínas en el Atlántico (siglos xvi y xvii)** 149
Elena Llorente Arribas

8. **Hogares ausentes y trayectorias de género en la Barcelona de mar (xvii-xviii)** 171
Mariela Fargas Peñarrocha

9. Los trabajadores de las almadrabas y sus familias en Valencia y Cataluña, siglos XVI-XVII 193
Judit Vidal Bonavila

10. A la sombra de la Armada: hogares, familias y parentelas del Departamento Marítimo de Cartagena en el siglo XVIII 215
Pablo Ortega del Cerro

11. Hogares y gente de mar en la Andalucía mediterránea a finales del Antiguo Régimen 257
Francisco García González | Daniel Maldonado Cid

12. Gente de mar: actividad profesional y entorno familiar en la bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVIII 285
Jesús Manuel González Beltrán | Guadalupe Carrasco González

13. Hombres de mar y mujeres de tierra. El miedo a la pérdida del esposo en Canarias durante el Antiguo Régimen 335
Nira Santana Montañez | Juan Manuel Santana Pérez

2

Los matriculados de mar, 1750-1830: notas sobre cómputos, problemas, fraudes y remedios[1]

José Manuel Vázquez Lijó[2]

La gran mayoría de los profesionales del mar españoles nacidos en la década de 1730 que alcanzaron la edad adulta oficialmente fueron matriculados, como lo acabarían siendo sus hijos y nietos. Aunque la acepción *matrícula de mar* no entró en el diccionario de la RAE hasta la segunda mitad del siglo XIX, en los espacios litorales estuvo en boca de todos desde muchas décadas atrás. Varias decenas de miles de los que allí vivían no pudieron sustraerse a las obligaciones de defensa de la patria establecidas por la institución que les daba nombre, y que condicionó su existencia.

Tras un efímero precedente en la década de 1620, este nuevo sistema de inscripción de gente de mar se consolidó en la segunda mitad del siglo XVIII partiendo del modelo francés del *système des classes*.[3] Perseguía un fin que no alcanzó plenamente: el registro y control de todos los empleados en actividades marítimas y, más en particular, de la llamada gente de mar de servicio, para garantizar la cobertura de las plazas de tripulación en la Armada. Las políticas de fomento de las pesquerías y de la navegación pecaron de voluntarismo, las contraprestaciones por las penosas obligaciones militares resultaron inefectivas y las debilidades en los niveles inferiores de la estructura administrativa de este sistema fueron bien manifiestas. En consecuencia, el caudal de las matrículas a partir de la década de 1790 fue insuficiente para satisfacer la creciente demanda de recursos humanos de las escuadras de Su Majestad movilizadas en sucesivas contiendas.

[1] Estudio desarrollado en el marco del proyecto de investigación *Dinámicas y conflictividad en el litoral del Noroeste peninsular en la Edad Moderna*. Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (PGC2018-093841-B-C33).

[2] Universidad de A Coruña.

[3] Francisco Javier de Salas (1879): *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento*, Madrid: Imprenta de T. Fortanet. Rolf E. Mühlmann (1975): *Die Reorganisation der Spanischen Kriegmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena: Böhlau; Manuel Burgos Madroñero (2003): *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La matrícula de mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850),* Sevilla: Junta de Andalucía; José Manuel Vázquez Lijó (2005): *La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, tesis doctoral: Universidad de Santiago de Compostela; José Manuel Vázquez Lijó (2007): *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid: Ministerio de Defensa, pp. 85-240; Alberto Hoces García (2015): «La matrícula de mar en el departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: Una complicada aplicación», *Mediterranea-Ricerche Storiche*, 35, pp. 539-558.

Al margen de la matrícula de marinería, hubo otros dos registros, uno de embarcaciones y otro de la llamada maestranza, en concreto, de los carpinteros de ribera y de los calafates, los oficios fundamentales de la construcción naval. Aquí no se analizan, pues el foco de atención se centra en la masa que pescaba y navegaba, en la gente común que habitaba los hogares de los mares que da título al libro colectivo del que estas páginas forman parte.

Las matrículas fueron inspeccionadas periódicamente, aunque menos veces que las estipuladas en la ordenanza básica de 1751 que estuvo en vigor durante todo el siglo XVIII. Los estados cuantitativos resultantes, pese a problemas de subregistro y de heterogeneidad en la presentación de los datos, son una fuente sin igual para analizar la evolución de las clases de matriculados y para cartografiar su reparto territorial.[4] Ambas metas ya han sido alcanzadas gracias al recurso de las citadas revistas y mediante el cribado informativo de centenares de expedientes sobre matrículas de los fondos de la Secretaría de Marina (SMA) conservados en el Archivo General de Simancas (AGS) y en el Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), bases de la bibliografía de referencia sobre este régimen de inscripción marítima.[5]

El estado del mismo durante el primer tercio del siglo XIX, periodo convulso en lo militar y en lo político, es poco conocido. En 1802 entró en vigor una nueva ordenanza de matrículas, cuya gestión pasaba a ser competencia de la oficialidad militar (Cuerpo General de la Armada). En el marco de la revolución política gestada en Cádiz durante la guerra de Independencia, a finales de enero de 1812, días después de que se ordenase la extinción de las matrículas en las provincias ultramarinas, el diputado Antonio Rodríguez Vaamonde propuso la concesión del libre ejercicio de la pesca y la navegación a todo español sin el requisito de estar registrado en las listas de Marina. Este liberal gallego no planteó entonces la abolición inmediata de dicho régimen, pues deducir —hipótesis verosímil— que esa libertad profesional lo sentenciaría a muerte «sería desconocer la docilidad que por lo común reposa en la gente de mar y el servicio que a la Patria deben prestarla todos sus hijos».[6] Al margen de que sobraban ejemplos de ruptura de esa supuesta obediencia —deserciones, fraudes para eludir el servicio naval y, en el particular caso de Cataluña, masivas insubordinaciones a finales de la pasada centuria—,[7] esa

[4] Roberto Fernández y Carlos Martínez Shaw (1995): «Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en Carlos Martínez Shaw (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada: Universidad de Granada, pp. 243-271.

[5] José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar en la España…*, o. cit., pp. 419-461.

[6] Diario de sesiones de las Cortes de 26 de enero de 1812, disponible en línea en <https://www.congreso.es/gl/cem/h1812-1>.

[7] José Manuel Vázquez Lijó (2012): «La conflictividad generada por las levas de marinería en la España de la

proposición, que también incluía la derogación de los artículos de la ordenanza de Marina contrarias a la misma, fue admitida a trámite, pero no se sustanció en ningún texto legal.

La abolición con carácter general del sistema de matrículas se sancionó por decreto de las Cortes de 8 de octubre de 1820 (rubricado por el rey el 27 de dicho mes).[8] Poco duró, pues en octubre de 1823 Fernando VII anuló toda la obra legislativa del Trienio Liberal, algunos meses después de la recuperación por Marina de las competencias en materia pesca que habían pasado a Gobernación. ¿Siguió aquejado de dolencias, viejas o nuevas? ¿Se aplicaron remedios? En este estudio se ofrecen apuntes sobre una serie de cuestiones interrelacionadas que requieren ser analizadas con una profundidad más allá de los objetivos que aquí nos hemos marcado.

Matriculados y empleados en actividades marítimas: sinónimos inexactos

Los cómputos oficiales de matriculados de mar permiten una aproximación a las cifras reales de empleados en la pesca y en la navegación en la España de finales del Antiguo Régimen. El grueso de esta mano de obra correspondió a la llamada gente de mar de servicio (ordinariamente movilizada para campañas navales) que sumó en torno al 60-70 % del total de los matriculados de mar. Entre 1787 y 1820, los considerados hábiles militarmente, al margen de todos los exentos por diversas razones (oficiales de mar, patrones, muchachos e inhábiles), descendieron un 13,5 %: de 34 549 a 29 891 hombres. En significativo contraste, las embarcaciones matriculadas aumentaron un 41 %: de 8777 a 12 374 unidades.

	MARINERÍA DE SERVICIO		FLOTA	
	Hombres	**Índice**	**Barcos**	**Índice**
1764-1765	32 176	100	6939	100
1785-1787	34 549	107	8777	126
1800	30 519	94	9924	143
1820	29 891	92	12 374	178

Tabla 1. Evolución de la marinería de servicio y de la flota matriculadas en España, 1764-1820. Fuente: AGS, SMA, 300. Estados de las revistas de inspección extraordinarias. AGMAB, 1.873. Estado de la revista de Muñoz de Guzmán. Estado General de la Armada, 1800 y 1820.

segunda mitad del siglo XVIII», en *Actas de la XI Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Granada: Universidad de Granada, pp. 1230-1240; Alberto Hoces García (2020): «Insubordinados y repugnantes para prestarse al servicio. La matrícula de mar en Cataluña entre 1751 y 1802», *Historia social*, 98, pp. 3-24.

[8] AGMAB, leg. 1.903.

Esta evolución tan divergente obedeció a importantes vías de agua en la línea de flotación del sistema de registro oficial de profesionales del mar. Eran muchos los empleados en la pesca y en la navegación sin matricular. ¿Cuántos? Es harto difícil dar cifras porque se carece de series de roles de la flota de particulares y de estadísticas fiables de su tonelaje; roles que permitirían aproximarnos a la tripulación media de los barcos que en virtud de la ordenanza de 1802 fueron clasificados en cinco categorías: desde los grandes veleros de la navegación de altura (1.ª lista) hasta «botecillos y cualesquiera otras embarcaciones menores que solo se ocupan en el desembarco de gente y tráfico de los muelles» (4.ª lista). Y, entre medias, las embarcaciones de cabotaje (2.ª lista), las de pesca (3.ª lista, la más numerosa) y, por último, una quinta lista de embarcaciones de fábrica extranjera.[9]

Según una estimación, *grosso modo,* se necesitaban 79 111 marineros para tripular la flota comercial española existente a la altura de 1850. Entonces, por término medio las unidades de mayor arqueo (de 400 o más toneladas) enrolarían a 30 hombres y las de menos de 5 toneladas a tan solo uno.[10] Esta última ratio se superó muy ampliamente en el caso de la flota pesquera. Cálculos para la década de 1760 presentan una horquilla por departamentos que oscila entre los 4,5 pescadores/barco en Cartagena hasta los 3,3 de Ferrol y los 4 en Cádiz.[11]

A la hora de emprender un análisis cuantitativo de los activos en el mar, y de manera singular en las pesquerías, hay que considerar que la mayor parte de los clasificados como inhábiles militarmente hablando siguieron viviendo de su trabajo por cuenta propia o ajena hasta que la salud se lo permitió. Durante el siglo XVIII, en esta categoría se comprendían tanto a los jubilados, bien por edad (sexagenarios y más ancianos), bien por campañas (un mínimo de treinta años enrolados en la Armada «con asiento claro y sin nota de deserción»), como a los inválidos, con derecho a pensión solo en los casos de imposibilidad física a consecuencia del servicio naval. Los que acreditaban debidamente una u otra condición, muy excepcionalmente, fueron movilizados, incluso en coyunturas de armamentos

[9] Artículo 1 del Título IX de la *Ordenanza para el régimen…*, 1802. AGMAB, 1.911. *Estado general de la Armada*, Madrid: Imprenta Nacional, 1820.

[10] La tripulación de las embarcaciones de 20 toneladas o menos, la inmensa mayoría del total de la flota, se calculó dividiendo su conjunto en cuatro grupos de igual número, paridad poco realista. Los comprendidos en arqueos de 20 a 15 tendrían cuatro tripulantes, tres las de entre 15 y 10, dos las de entre 10 y 5 con 2 y 5 y las más pequeñas (de hasta 1 tonelada) contarían con un único tripulante.

[11] Roberto Fernández Díaz y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo XVIII: una aproximación cuantitativa», *Revista de Historia Económica*, II/3, p. 186. En función del sistema y del aparejo de pesca se constatan notables diferencias en la tripulación media de la flota española, y en particular de la gallega. Mientras la pesca del pulpo a flote solía ser una actividad solitaria, las *volanteiras* dedicadas a capturar merluza eran tripuladas por más de una docena de hombres. José Manuel Vázquez Lijó (2016): «Una panorámica de la flota gallega, 1752-1802», *Minius*, 24, pp. 90-92.

masivos.[12] No obstante, salvo los pocos que vivían con cierto desahogo económico, se emplearon en la pesca hasta que su cuerpo dijo basta. Su concurso fue especialmente requerido cuando las levas dejaron el litoral sin pescadores adultos. Entonces, con permiso o sin permiso se recurrió a *terrestres* (de los que pronto hablaremos) y también a jubilados. Fue lo que hizo José Fernández Guerra, fomentador de sardina avecindado en la villa pontevedresa de Marín. En su instancia dirigida al intendente de Ferrol, expuso dar empleo a unas 140 personas de ambos sexos,[13] de las cuales apenas una docena eran matriculados aptos desde el punto de vista militar. Supuestamente, fuera de esta categoría se encontraba Manuel de Meira, incluido por el subdelegado de Cangas en la última lista de movilizables pese a estar jubilado desde hacía una década.[14]

La ordenanza de 1802 rebajó las condiciones para alcanzar la jubilación: haber servido quince años con buena conducta y sin desertar a bordo de buques del rey o en arsenales. Estos y los inutilizados durante su prestación militar pasaban a una nueva y distinguida clase, la de los veteranos.[15] Mientras que los matriculados con un mínimo de cuatro campañas a sus espaldas y sin mancha en el expediente, que por causas naturales o accidente sufrido fuera de la Armada se hubiesen incapacitado, se registraban en la clase de inhábiles, con goce del fuero de Marina y de los demás privilegios, los inutilizados sin tales requisitos habrían de ser despedidos de la matrícula.[16] Obviamente los inhábiles de ordenanza fueron siempre muchos más que los veteranos. Hacia 1830 los primeros triplicaban a los segundos: 8730 por 2523.

Hubo personas que se matricularon sin tener ningún vínculo previo, ni laboral ni familiar, con el mar. Perseguían privilegios y prerrogativas, en particular el fuero de Marina. Esto no tardó en descubrirse, sobre todo en coyunturas bélicas cuando las demandas de marinería para la Armada se disparaban y proliferaban los prófugos. Mientras muchos desertaban, unos pocos intentaron separarse, es decir, ser borrados de las listas. Voluntariamente se podía abandonar la matrícula si uno no estaba embargado para campaña o en servicio activo en arsenales o buques de

[12] José Manuel Vázquez Lijó (2020): «Las tripulaciones de la Armada Española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos», *Tiempos Modernos*, 40, p. 384.

[13] El acarreo de sal y de sardinas y su procesamiento y envase en las fábricas de salazón que por entonces se expandían por Galicia eran entonces y seguirían siendo labores femeninas. Pero no la pesca, salvo contadísimas excepciones. Una de estas fue motivada a instancia de la villa guipuzcoana de Pasajes en 1819. Sin la limitación temporal impuesta por el capitán del puerto pasaitarra, en casos de falta de gremiales de mar se autorizó que redasen sus mujeres. AGMAB, leg. 1.902. Doc. 13 de agosto de 1819.

[14] Decisión que lesionaba los intereses de dicho empresario pesquero que había confiado a ese veterano pescador el gobierno de un arte de cerco. AGMAB, leg. 1.967. Doc. 2 de julio de 1794.

[15] Por Real Decreto de 20 de febrero de 1817 la veteranía se alcanzaba con 8 años de servicio activo o con 25 de alta en las listas de matrícula, aunque no acreditasen campaña alguna. Este último supuesto fue criticado por el inspector de matrículas Melitón Pérez del Camino en 1832. AGMAB, leg. 1.993.

[16] Artículo 18 del Título II de la *Ordenanza para el régimen…*

Su Majestad. Para frenar estas bajas se fueron endureciendo las condiciones: se prohibieron las separaciones en tiempo de guerra y se exigió acreditar al menos una campaña naval y suficiencia económica «para seguir otra carrera» al margen de la pesca y la navegación. Por lo que concierne a la flota del tráfico colonial, que gozaba ciertas excepciones en materia de dotación de recursos humanos y acogía irregularmente a bastantes tripulantes, la Secretaría de Marina dispuso que los separados no pudiesen emplearse en este sector antes de cumplirse dos años de su baja voluntaria en la matrícula.[17] Fraudes de esta naturaleza, aunque reiterados a lo largo de la centuria, fueron relativamente pocos, a tenor de las separaciones computadas oficialmente.[18] Su porcentaje respecto de la marinería de servicio fue siempre inferior al 2 %: en torno a 1765-1772 era del 0,3 y del 0,7 en los departamentos de Ferrol y de Cartagena, respectivamente; en 1799 del 1,3 % en el de Cádiz.[19] En conclusión, la gran mayoría de los matriculados vivían o habían vivido del mar con sus propias manos.

Teniendo en cuenta las altas tasas de continuidad familiar en los oficios durante el Antiguo Régimen y que el bautizo laboral solía acontecer a muy temprana edad, no cabe duda de que con carácter general los niños y adolescentes dedicados a la pesca y la navegación eran muchos más que los registrados como muchachos, clase que, según ordenanza, correspondía al grupo de edades entre 9 y 13 años inclusive.[20] En términos relativos, entre las décadas de 1750 y 1780 su matriculación creció más que la del conjunto de la llamada marinería de servicio, pero nunca reflejó la verdadera ocupación de niños y preadolescentes en las industrias marítimas.

En 1752 los peritos del gremio de mar del puerto pesquero de Cangas, uno de los principales de Galicia, declararon ante la comisión encargada del establecimiento de la Única Contribución que en cada una de las 23 dornas especializadas en la captura de pulpos servían «un patrón maior de sesenta años, jubilados por inútiles para el real servicio, y dos o tres muchachos de diez a doze años, sin que en ellos vaian otros de maior hedad de los doze, ni de menor de los sesenta […]». En el estado nominativo de los mozos solteros que se empleaban en las lanchas y dornas de esa villa y puerto pontevedrés se alistaron un total de 61 con edades comprendidas entre los 10 y los 13 años. En el cómputo general de las matrículas formado

[17] José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar…*, o. cit., pp. 651-662.

[18] En la década de 1790, un subdelegado con experiencia en la gestión del ramo de matrícula apuntó varias estratagemas habituales para lograr la separación: como falsedades en el arriendo de tierras y la apertura *ad hoc,* con dinero prestado, de pequeños comercios. Una vez fuera de la matrícula, esos hombres, carentes de recursos lícitos para ganarse la vida, delinquían o vagabundeaban y pedían limosna. AGMAB, 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

[19] José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar…*, o. cit., pp. 822-847.

[20] *Ordenanza para el régimen…* Biblioteca del Museo Naval de Madrid, Sig. R-98/208.

ese mismo año se sumaron 55 muchachos, más que en ninguna otra localidad del departamento naval de Ferrol. A tenor del testimonio de los citados peritos, solo en las dornas se empleaban al menos medio centenar de niños. Cabe suponer que, como mínimo, otros tantos lo harían en las 49 lanchas de Cangas.[21]

Esa realidad laboral causó un elevado absentismo en las escasas y precarias aulas de la enseñanza elemental, particularmente en Galicia, motivo de preocupación para Díaz de Rábago, quien desde posiciones del liberalismo católico y social, en 1885, abogó por prohibir el empleo en la pesca de los rapaces sin unas mínimas competencias de lectoescritura.[22] Un siglo atrás, las «plantas parásitas de la ignorancia» crecían por doquier en las familias marineras de gente corriente cuyos hijos mamaban el oficio, bogando, limpiando las embarcaciones y custodiándolas. Pocos pisaban la escuela regularmente.

Para mejorar el potencial de los recursos de tripulación para la Armada y de paso combatir el cáncer de la ociosidad (mantra de la política socioeconómica de los gobiernos de Carlos III), que minaba el organismo de pobres y huérfanos, tanto en las ordenanzas de pesca del departamento de Ferrol de finales de la década de 1760 como en el reglamento de Zalvide para Mataró (1773) se promovió la inclinación de los más jóvenes al mar por parte de sus patrones, padres y parientes matriculados, dándoles el mejor trato posible. Entre medias, José de Ambulodi, inspector de las matrículas del departamento de Cartagena en el bienio 1764-1765, ordenó, sin éxito, el enrolamiento de muchachos en proporción al porte de la flota.[23]

Por aquel entonces estaban registradas un total de 6939 embarcaciones de todo tipo en el litoral español sujeto al sistema de matrículas, mientras que los muchachos dados de alta en las listas en las subdelegaciones Marina eran apenas 1623. En la ordenanza de pesca de la provincia de Avilés de 1769 se había dispuesto que cada barco pesquero contase con uno o dos muchachos matriculados, pues por lo común al menos uno de estos preadolescentes formaba parte de la tripulación de una lancha o barco similar.[24] Sin embargo, nunca la ratio muchachos/embarcación superó el 0,5, por mucho que en el reglamento de Muñoz de Guzmán de 1786 y en sus adicciones se reiterase la necesidad de fomentar el empleo infantil y juvenil en el mar, con preferencia por los huérfanos, para nutrir las listas de la marinería de servicio.

[21] AGS, SMA, leg. 300. Doc. A Graña, 25 de febrero de 1754; AGS, Catastro de Ensenada, Respuestas Generales, L. 248. Fols. 104v-105v; 113v-125r.

[22] Joaquín Díaz de Rábago (1885): *La industria de la pesca en Galicia: estudio sociológico*, Santiago de Compostela: Sociedad Económica de Amigos del País, , pp. 73-75.

[23] Joaquín Llovet, *La matrícula de mar…*, o. cit., p. 69. José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar…*, o. cit., pp. 361-374.

[24] La tasa de actividad infantil en la pesca gallega para mediados del siglo XIX se ha estimado en función del número de barcos. Luisa Muñoz Abeledo (2013): «El trabajo infantil en las industrias pesqueras de España, 1850:1936», en José María Gorrás Llop (ed.): *El trabajo infantil en España (1700-1950),* Barcelona: Icaria, pp. 117-151.

Los frutos de tales medidas fueron ínfimos o nulos. De la inspección de las matrículas de Andalucía en 1795 resultó que solo había muchachos alistados en la provincia de Algeciras y en la subdelegación de Tarifa. Cuatro años más tarde en ninguna de las provincias del departamento de Cádiz constaba el registro de esta clase, mientras que en el conjunto del departamento del Levante se computaron 770, casi el 43 % en la provincia de Valencia, y tan solo 3 en la de Barcelona. Ni que decir tiene que los niños y preadolescentes que pescaban y navegaban eran muchos más que esos centenares.[25]

La asunción del fracaso de esta política de la Secretaría de Marina conllevó la desaparición de la clase de muchachos. En la nueva ordenanza de 1802 se confirmó que la práctica de las actividades marítimas exigía la matriculación, pero a partir de ahora en una nueva franja de edad: 18-45 años. Los menores podrían emplearse en la pesca y la navegación costanera en barcos de su localidad de nacimiento o domicilio siempre que contasen con cédula nominativa del comandante o ayudante de su distrito.[26] Los hijos de matriculados gozarían el fuero de Marina, al igual que los alumnos de las escuelas oficiales de náutica. Ni unos ni otros se computaron por separado en los estados de matrículas del siglo XIX, pero se ha estimado que en el caso del sector pesquero, supondrían en torno al 10 % de los integrantes de un mercado laboral marítimo al que muchos accedían forzosamente antes de cumplir los diez años.[27] En 1828 la gente de mar y patrones hábiles militarmente hablando sumaban 15 829 plazas en el conjunto de los tercios navales del Levante, donde tenían rol 5094 embarcaciones. Es razonable pensar que estas fuesen tripuladas, al menos, por otros tantos rapaces.[28]

El controvertido papel de los llamados *terrestres,* sobre todo en la pesca, da pie al subtítulo de este epígrafe.[29] Con carácter general se permitió su concurso para el manejo desde tierra de los aparejos de cerco y arrastre, pero la dimensión y las irregularidades en este tipo de prácticas en ciertos litorales motivaron cambios legislativos con el fin de controlar la actividad de estos hombres, laboralmente híbridos. Fueron resultado de la revista de inspección de Muñoz de Guzmán de mediados

[25] José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar…*, o. cit., pp.433-438. AGMAB, leg. 1.873. Resúmenes provinciales de las revistas de inspección de matrículas. AGMAB, leg. 1.883. Estados cuantitativos de la revista de 1799 (no se conservan para el departamento de Ferrol).

[26] Artículos 2 y 3 del título II de la *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno de las matrículas de mar*, Madrid: Imprenta Real, 1802. Biblioteca del Museo Naval de Madrid, 3.290.

[27] Las tasas de ocupación de niñas en actividades vinculadas a la pesca y su transformación (rederas, acarreo, limpieza y salazón del pescado…) eran incluyo mayores que las de los niños. Luis Muñoz Abeledo: «El trabajo infantil…», o. cit., pp. 121-131.

[28] En el caso de los estudiantes de náutica se englobaron en el conjunto de la gente de mar hábil de los tercios navales del Levante en 1828. AGMAB, leg. 2.031. Madrid, 20 de diciembre de 1828.

[29] José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar…*, o. cit., pp. 623-662.

de la década de 1780 y se adicionaron al reglamento general de pesca elaborado por Antonio Sáñez Reguart, comisionado *ad hoc*.

Por ejemplo, en la provincia de Vera los terrestres se empleaban a flote en las faenas de las jábegas aprovechando que los pueblos, por temor a los ataques de los «moros», estaban alejados a más de una legua del litoral. Para erradicar esta ilegalidad, se dispuso que los armadores y patrones de jábegas (y también de barcos palangreros) llevasen listas individuales de los pescadores contratados y en cada asiento se indicasen las condiciones laborales establecidas. Este registro se cotejaría con el oficial de matriculados para saber en qué grado la carencia de brazos justificaba el recurso a los terrestres, pues sin ese supuesto nunca podrían «hacer trabajo en que se mogen con agua de mar ni entrar en los barcos». Como existían indicios de sobornos a los cabos celadores con la connivencia de los patrones e incluso de la cúpula directiva de los gremios de mar, se preveían visitas sorpresivas del ministro a la zona y multas a los infractores, al margen de las penas de ordenanza.[30]

Por entonces, en aguas de Tarragona en torno a medio centenar de personas recogían las redes desde las playas y, como novedad, desde hacía algunos años se usaba el «Artet o Bouet que incomparablemente abraza mayor extensión y fondo», para cuyo manejo era necesario más de medio centenar de hombres. La gran mayoría era gente terrestre, y se corría el riesgo de que el desarrollo de este tipo de pesca fuese en detrimento de las demás técnicas practicadas por hombres sometidos a campañas navales. Sáñez Reguart dictaminó que los terrestres tendrían que acreditar documentalmente su habilitación laboral mediante permiso individual por escrito de la autoridad competente de Marina. Como también se había dispuesto en Vera, se tendría que formar una lista nominativa de esos hombres «sin que se verifique matrícula ni sujeción, pero que en caso de urgencia executiva se podrá echar mano de ellos sin agravio como gente que en realidad se mantiene y saca su jornal de la mar aunque no entren en ella».[31]

Debido al fracaso de las políticas de fomento de la marinería y de las sucesivas reclutas masivas de la década de 1790, a finales del siglo ante la falta de matriculados el concurso de los terrestres, particularmente en la pesca, aumentó. Terrestres que, conviene tener presente, en raras ocasiones acabaron matriculándose. Para hacerlos partícipes de las cargas militares de la Armada, y suponiéndoles escasas cuando no nulas capacitaciones náuticas, se les obligó a pagar el enganche de un sustituto.[32] En el caso concreto de Galicia, en 1804 volvieron a ser habilitados para la recogida de

[30] AGMAB, leg. 1.783. Resumen de la revista de inspección de la provincia marítima de Vera.

[31] AGMAB, leg. 1.783. Resumen de la revista de inspección de la provincia marítima de Tarragona.

[32] La totalidad de los 76 terrestres registrados en lista particular en la provincia marítima de Sevilla habían puesto un sustituto en 1799. AGMAB, leg. 1.883. Estado de las matrículas de la provincia de Sevilla. Sevilla, 25 de junio de 1799.

aparejos desde las playas, atendiendo peticiones de algún que otro gremio de mar (caso del coruñés de Corcubión) y razones recaudatorias (el arbitrio sobre la pesca para costear el proyecto de mejora de la red viaria hacia la Meseta).[33]

A instancia, cabe deducir, de armadores de pesquerías de atún y sardina, en el bienio 1815-1816 por enésima vez se despacharon permisos con carácter general para emplear a terrestres, con o sin consentimiento de los gremios de mar. La explícita condición era la de siempre: si faltasen profesionales del mar autorizados. Este supuesto déficit sería más una consecuencia de fraudes y de fallos en el sistema de control de las matrículas que de las reclutas de tripulación para una flota de guerra sumida en un irresoluble ocaso, con apenas un puñado de unidades operativas.

En virtud del decreto de abolición del sistema de matrículas de octubre de 1820 se confirmaban los viejos derechos de pesca de los terrestres, circunscritos al ámbito de las desembocaduras dentro de los límites territoriales que determinasen las diputaciones provinciales, y, como siempre, desde tierra, «sin auxilio de barco o por mera diversión».[34] Pero las sucesivas disposiciones limitando la actividad de la gente de tierra en los espacios irredentos de las desembocaduras no surtieron efecto; de hecho, la pesca de salmones por parte de terrestres con técnicas prohibidas en la confluencia del agua dulce con la salada en el litoral de los Tercios del Norte motivó en la década de 1830 la creación de una junta *ad hoc*.[35]

El perfil de los matriculados de mar: pescadores, sobre todo pescadores

Casi todas las listas nominativas de la gente de mar establecidas por las autoridades de Marina desde el siglo XVIII hasta el Trienio Liberal están perdidas o, cuando menos, en paradero desconocido. No se dispone, por tanto, de una documentación seriada irreemplazable para trazar los patrones sociales de esas varias decenas de miles de matriculados que fueron registrados con nombres, apellidos, edad, vecindad y rasgos físicos. De esas listas se obtendrían las respuestas a muchas cuestiones sin contestar: a qué edad se alistaron por término medio, cuál fue el ritmo de su promoción en el escalafón militar (de paje a artillero), quiénes, cuándo y dónde fueron hechos prisioneros, desertaron, se hospitalizaron o fallecieron, cuántos llegaron a veteranos, quiénes y cuándo se trasladaron temporal o definitivamente de unas provincias marítimas a otras, quiénes ascendieron a patrones de excepción, quiénes costearon un sustituto para que en su lugar hiciese campaña naval, etc.

[33] AGMAB, leg. 1.887. Doc. 7 de julio de 1804.

[34] AGMAB, leg. 1.903. Artículo 2 del Decreto de 8 de octubre de 1820.

[35] AGMAB, leg. 2.129. Estado general de pesca 1833.

Pese a esta grave carencia documental, se pueden apuntar una serie de notas definitorias de la caracterización genérica de estos hombres de mar. Sin alternativas profesionales, habitualmente se alistaban en la adolescencia y durante toda su vida seguían siendo matriculados. Los artesanos, labradores y personas ajenas a los oficios del mar que se matricularon para disfrutar de las exoneraciones fiscales y de los privilegios jurisdiccionales fueron relativamente pocos. Y pocas, por lo tanto, como ya quedó dicho, fueron las separaciones de ese régimen una vez descubierta la verdad.

Fraudes de otro tipo resultaron muy habituales en el tráfico marítimo de los grandes puertos españoles, que daba empleo a cientos de hombres sin matricular, sobre todo en Cádiz, principal puerta de embarque hacia América, donde muchos desertaban. Considerado principal manantial de la marinería, dicho sector económico mereció atenciones preferentes, explícitas en las licencias bianuales a los tripulantes y en el derecho de los armadores de registros sueltos del giro con Indias a completar sus equipajes con voluntarios no matriculados. Presionadas por las élites de los consulados de comercio, las autoridades de Marina no pudieron o no quisieron erradicar las continuas irregularidades en la dotación de la flota mayor.[36]

Por el contrario, ningún *lobby* defendió a las pesquerías, tradicionalmente practicadas con diversas técnicas y costumbres a lo largo de la costa española. Además, hay que tener presente que los gremios de pesca muy rara vez actuaban coaligados. Antiguamente habían dictado sus propias ordenanzas sin injerencias de otras instancias administrativas, pero desde mediados del siglo XVIII habían perdido competencias a favor de los gestores políticos de la Secretaría de Marina, empeñada en uniformizar en lo posible las normativas pesqueras y los estatutos de tales gremios, con sus exiguas arcas bajo control y reconvertidos en corporaciones con fines eminentemente asistenciales y devocionales.[37]

Por otra parte, la vigilancia de los pescadores era relativamente fácil, pues solían regresar a sus domicilios después de sus faenas cotidianas, o a lo sumo a los pocos días. Es cierto que la explotación de los recursos del mar generó migraciones, muchas sin licencia y particularmente de catalanes al litoral de la provincia de Ayamonte y a Galicia.[38] Pero, en general, los subdelegados sabían dónde cabría

[36] También en los corsarios españoles legalmente se permitieron excepciones a la exclusividad profesional de los matriculados. José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar…*, o. cit., pp. 649-661.

[37] Ibídem, pp. 422-433.

[38] Carlos Martínez Shaw (1978): «Las relaciones económicas entre Cataluña y la Baja Andalucía en el siglo XVIII. Un intento de interpretación», en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, vol. I, Córdoba: Andalucía Moderna, pp. 347-356; José Luis Sánchez Lora (1988): «Introducción del arte de arrastre y quiebra de las pesquerías andaluzas en el siglo XVIII», *Huelva en su Historia*, 2, pp. 437-450; Luis Alonso Álvarez (1996): «Emigrantes catalanes de salazón en Galicia, 1760-1830», en María Teresa Pérez Picazo y otros (eds.): *Els Catalans a Espanya, 1760-1914*, Barcelona: Universitat de Barcelona-Generalitat de Catalunya, pp. 97-107.

encontrar a esta gente, y pudieron localizarla. Los pescadores fueron las principales víctimas del servicio naval, y, de hecho, no es casual que la organización original, mantenida tanto en el Archivo General de Simancas como en el Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, de la documentación relativa a dicho régimen de inscripción, separe los expedientes que conciernen a «Navegación de Particulares», de los agrupados para el epígrafe «Matrículas-Pesca».

El estado general de las matrículas del departamento naval de Cádiz firmado el último día del siglo XVIII por el inspector Vicente Imperial Digueri arroja datos muy reveladores sobre un sistema de registro y control de la población marinera con graves problemas. Evidenciaba su incapacidad para suministrar las plazas requeridas por una Armada que había crecido por encima de la disponibilidad presupuestaria del Estado borbónico y de los recursos humanos, con cierto grado de aptitud náutica, a su alcance. La evolución divergente del volumen de la gente de mar y de la maestranza en dicho departament puso de manifiesto que a las mal pagadas y, en la coyuntura bélica finisecular, interminables y especialmente peligrosas campañas en la Armada se respondió masivamente con deserciones y con diversos fraudes (falsas dolencias, autolesiones…), con la lógica complicidad familiar y con frecuencia al abrigo de las fuerzas vivas de las localidades.[39]

Como las obligaciones militares de la gran mayoría de la maestranza se prestaban en los arsenales, y no a bordo de buques de guerra, el número de carpinteros de ribera, de calafates y de un puñado de toneleros registrados en localidades andaluzas había aumentado en 180 personas desde la revista de inspección de 1795. Estos profesionales de la construcción naval también sufrieron endémicos atrasos en el abono efectivo de sus jornales y despidos laborales sin indemnización de ningún tipo a raíz de «arreglos» para ajustar la plantilla a la carga de trabajo. Muchos se sumieron en la pobreza extrema «[…] de no poder hacerse conducir al sepulcro con la solemnidad correspondiente a su estado, y mucho menos pueden dexar algún sufragio para bien de sus almas y para consuelo de sus familias».[40] Así padecía la maestranza de Ferrol en 1801, en dramáticas circunstancias similares a las vividas en Cádiz y en Cartagena, cuyos arsenales fueron escenarios de huelgas, de motines e incluso de magnicidios.[41]

[39] José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar…*, o. cit., pp. 399-408.

[40] AGMAB, leg. 1980. Solicitud de montepío por la maestranza de la villa de Ares. Sin resolución.

[41] José Manuel Vázquez Lijó (2018): «El Arsenal de Ferrol: un derrotero del esplendor al ocaso (1750-1820)», en Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito (eds.): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, vol. III, Madrid: Ediciones Doce Calles, pp. 94-102; Juan José Sánchez Baena y Cristina Roda Alcantud (2018): «El Arsenal del Mediterráneo. Cartagena (1750-1824)», en Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito (eds.): *Vientos de guerra…*, o. cit., vol. III, p. 165. José Quintero González (2018): «La Carraca, el Arsenal del Sur», en Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito (eds.): *Vientos de guerra…*, o. cit., pp. 281-286.

Pero rara vez estos carpinteros y calafates se volvieron prófugos. Por el contrario, la gente de mar respondió a la dureza de un servicio naval sin contraprestaciones efectivas desertando, aunque más en unos espacios marítimos que en otros. Si en 1800 respecto al último lustro la maestranza matriculada en el departamento de Cádiz había crecido levemente, la marinería de servicio había perdido 1225 plazas. Sumaban 5473 efectivos, la inmensa mayoría en campaña, mientras que los declarados desertores eran 2203. En el conjunto departamental por cada 2,5 hombres de mar militarmente aptos, uno estaba fugado. Este cociente era notablemente desigual entre las provincias marítimas. En las de Almería y Ayamonte, eminentemente pesqueras, la ratio en cuestión era del 4,7 y del 4,4 respectivamente. Mientras que en los distritos donde la navegación comercial tenía peso específico, como Málaga y, sobre todo, Cádiz, los valores eran de 1,9 y 1,3.[42]

Por lo tanto, convendría matizar la conclusión a la que se había llegado después de comparar los datos de la revista extraordinaria de mediados de la década de 1780: el «vicio predominante» de los matriculados andaluces era la deserción.[43] La sangría en las listas de movilizables para tripular la flota de guerra se concentraba allí donde florecía el tráfico mercantil, un ecosistema propicio para los prófugos y, también, para vivir del mar sin estar matriculado.

Comercio marítimo y matrícula de mar: una difícil conciliación

La comparativa de las cifras de matrículas a escala provincial que aporta la citada revista revela que la divergencia en el signo de la evolución de la flota de tráfico y de los *hábiles* fue especialmente acusada en los distritos referenciados por los principales puertos mercantes. Como diagnóstico general, extraído de las noticias y providencias que resultaron de dicha inspección, la promoción de la marinería dependía de salvaguardar sus teóricos privilegios (fuero propio, exención de servicios en las tropas de tierra, y de alojamientos…) y, sobre todo, del florecimiento mercantil. Esta última relación causa-efecto se ejemplificaría en el caso de Alicante, antiguamente una especie de factoría en manos de extranjeros y entonces en vías de desarrollo tras el fracaso económico de las primeras expediciones a América en el marco del llamado Comercio Libre. Respecto a la revista de Zalvide de principios de la década de 1770, la marinería de servicio se había incrementado en 229

[42] AGMAB, leg. 1.883. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

[43] José Manuel Vázquez Lijó (2012): «Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII: actores, cifras y escenarios», en Manuel Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos,* Madrid: Sílex, pp. 271-273.

hombres, mientras las embarcaciones de pesca habían descendido en 35 y las de tráfico en 10. A la luz de estos datos, el inspector concluyó que si mejoraba el giro comercial por mar lo haría la marinería, que «ahora es demasiado pobre y mucha parte del año está ociosa, por no haber proporción entre el número de matriculados y su corta navegación y pesca».[44]

Para el conjunto de España, entre 1765 y 1785 la gente de mar de servicio ascendió ligeramente en efectivos pasando de 32 176 a 34 549, si bien su peso relativo en el global de la marinería matriculada descendió del 70,8 % al 62,8 %.[45] Esta caída relativa obedeció al crecimiento de las deserciones y al fraude en los roles de la flota comercial tripulada frecuentemente por hombres sin matricular. El caso barcelonés es paradigmático. Los clasificados como artilleros, marineros o grumetes en la provincia marítima con capital en la ciudad condal sumaban 746 hacia 1773 y 584 trece años después. Este descenso del 21,7 % tuvo lugar mientras la flota comercial prácticamente se había duplicado pasando de 34 a 60 unidades. El vigor de este sector económico contrastaba con la grave enfermedad en el cuerpo de la matrícula humana, cuando cabría que aquel, vivero de marinería, obrase a su favor. Muñoz de Guzmán apuntó el problema advertido en la escuela de pilotaje financiada por el Consulado de Barcelona. Conforme con su plan académico, los alumnos antes de licenciarse debían acreditar experiencia de navegación. Los jóvenes aprovechaban estas prácticas para abandonar «el estudio y aun la Patria, de modo que puede decirse es un semillero de polizones». Para taponar esta hemorragia en la matrícula barcelonesa, en el apéndice al Reglamento General resultado de dicha revista se prohibió que los jóvenes con 14 años cumplidos «emancipados o separados» de esa escuela de náutica «naveguen ni ganen su vida en la mar sin matricularse» salvo en caso de haberse examinado satisfactoriamente para piloto o pilotín y contar con uno de ambos títulos. En cualquier otra circunstancia tendrían que entrar en sorteos para campañas como el común de la gente de mar.

El objetivo era evitar que estos jóvenes «engreídos» con las ganancias de la navegación desatendiesen sus obligaciones militares. Muchos de ellos, y aun más adultos, por centenares evitaban la temida prestación naval en buques de guerra de la monarquía, pasando a Francia y a América, donde permanecían sin licencia. Se dispuso que el ministro de Barcelona exigiese fianzas a los familiares de la marinería ausente e intentase saber de su paradero recabando datos de sus homólogos en otras provincias marítimas y de los cónsules extranjeros.[46]

El resultado no fue el esperado, y asumiendo la imperiosa necesidad de re-

[44] AGMAB, leg. 1.783. Resumen de la revista de inspección de la provincia de Alicante. 24 de junio de 1787.

[45] José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar…*, o. cit., pp. 421-428.

[46] AGMAB, leg. 1.783. Resumen de la revista de matrículas de la provincia de Barcelona.

cuperar a prófugos para la Armada, carente de alternativas de suministro de tripulaciones, en julio de 1790 José Andrés de Portillo, experimentado ministro de la provincia de Mataró, propuso con carácter general indultar a los desertores y facilitarles pasaportes. Su proyecto nacía de una doble constatación: sin recurrir a esos delincuentes, las actuales demandas de marinería no podrían atenderse en tiempo y forma; la gente de mar de Cataluña amaba la libertad

> más que ninguna otra nación, porque como con su industria e incesante trabajo tienen un comercio tan floreciente y lucroso para América, Rusia y otros parages, desean estos viajes en que sacan crecidas ganancias, siendo esto uno de los puntos porque son tan renitentes [sic.] para pasar al servicio, y por lo que se valen de quantos efugios pueden para embarcase subrreticiamente […].

La benevolencia con los desertores era tal que a su regreso se esperaría al turno de su cuadrilla para remitirlos a campaña, para evitar prolongar el supuesto desamparado de sus familias. Pero en abierta contradicción con esto último, el ministro proponía que fuesen los padres y parientes de cada prófugo los que pagasen el enganche de un sustituto (nacional o extranjero con arraigo y domicilio en dominios de la Corona) no matriculado, partiendo de una hipótesis poco realista: que esta gente nueva de reemplazo «repartida con proporción en los buques se aficiona y sale mui útil en poco tiempo, matriculándose al ver las ventajas de la navegación, tanto en la Marina Real como en la Mercantil, especialmente en los viajes de América».[47]

Estas ideas del ministro de Mataró no fueron juzgadas de inmediato en la Secretaría de Marina ni informadas a través de un cauce administrativo ordinario por parte del intendente de Cartagena. Año y medio después de ser puestas en blanco sobre negro se remitieron al intendente de Cádiz, Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, coordinador del anteproyecto de una nueva planta de matrículas que no llegó a ser implementada. Desconocemos el juicio de Rubalcaba respecto de las medidas propuestas por Portillo, pero sí el que emitió sobre otros escritos concernientes al fomento de la marinería en aras del servicio en las armas navales de Su Majestad. Desde su observatorio gaditano oteó durante varios años un horizonte de prosperidad del tráfico mercantil a costa de la matrícula de mar. Reiteró la necesidad de velar por los intereses de la Armada sin lesionar el comercio marítimo, criticando en 1791 la reciente legislación restrictiva en materia de nombramientos de patrones de excepción (exonerados de campañas navales). No pensaba en los armadores y capitanes de lanchas y laudes, sino en los que comandaban navíos mercantes,

[47] AGMAB, leg. 2.001. José Andrés de Portilla a Antonio Valdés. Mataró, 28 de julio de 1790.

minusvalorando las necesidades de mano de obra en la pesca: 6800 marineros de la clase de hábiles, cuando un lustro antes las embarcaciones de este sector matriculadas eran 5882.[48]

Los armamentos masivos a raíz de la declaración de guerra contra la Convención obligaron a revisar las listas de matrículas, que no habían sido inspeccionadas en profundidad desde mediados de la década anterior. Resultó que la marinería disponible era muy insuficiente para dotar reglamentariamente las fuerzas navales que tal vez fuese necesario movilizar frente a una revolución que había guillotinado a Luis XVI hacía unos meses. A la altura de julio de 1793, según cálculos del citado Rubalcaba, los buques de la Armada requerían de 42 015 hombres de mar (artilleros, marineros y grumetes) para equiparse de acuerdo con el reglamento, pero los matriculados de estas clases sumaban 29 359. El déficit superaba los 12 000 hombres, sin entrar a valorar que de llevarse a cabo una recluta tan ingente la flota pesquera y comercial de particulares habría de quedar tripulaba por inválidos, jóvenes inexpertos o marineros «vagos» (sin matricular).[49]

En este contexto se habilitaron terrestres por falta de mano de obra autorizada para pescar, se incrementaron los requisitos de exención (los patrones debían pagar el enrolamiento de un sustituto) y se engancharon mediante el anzuelo de las primas a voluntarios de todo pelaje y condiciónFue un recurso de urgencia utilizado en la coyuntura bélica que marcó el final del siglo XVIII y el comienzo del siguiente con consecuencias negativas para la operatividad de las fuerzas navales españolas.[50]

La evidencia del problema dentro y fuera de los círculos de la Secretaría de Marina motivó la redacción de varios proyectos de fomento de la marinería presentados por autoridades civiles y militares con plaza en distintas zonas de España.[51] El que generó más informes llevó la firma de un cortesano, el conde de la Vega de Sella, mayordomo de semana, entonces comisionado para los encabezamientos en Asturias. Suponiendo un superávit de potenciales milicianos para el Regimiento Provincial del Principado y de brazos para la agricultura, proponía someter a reclutas navales a todos los moradores de los pueblos del litoral (incluida la villa cántabra de San Vicente de la Barquera) y de los lugares limítrofes a ríos y rías asturianas, a cambio de concederles el derecho a pescar y navegar y la exención del servicio de milicias. Valdés, secretario de Marina, por la vía reservada recabó la

[48] En su opinión, para la actividad pesquera podría echarse mano de muchachos y de inhábiles «más propios para esta ocupación». AGMAB, leg. 2.001. Rubalcaba a Valdés. Isla de León, 12 de agosto de 1788.

[49] AGMAB, leg. 2001. Gutiérrez de Rubalcaba a Valdés. Madrid, 17 de julio de 1793.

[50] José Manuel Vázquez Lijó (2020): «Las tripulaciones de la Armada Española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos», *Tiempos Modernos*, 40, pp. 387-392.

[51] Reunidos en AGMAB, leg. 2001.

opinión del obispo de Oviedo, del regente de la Audiencia de Asturias y de Gaspar Melchor de Jovellanos,[52] que objetaron en mayor o menor medida. A continuación se envió copia de estos tres dictámenes a Gutiérrez de Rubalcaba, cuyo parecer pasamos a resumir.

A su juicio, la propuesta del conde de la Vega de Sella, aunque voluntarista, era injusta y generaría una fuerte resistencia de los miles de hombres obligados a servir en la Armada sin haber puesto antes los pies en una mísera lancha y, obviamente, con gran propensión «a las angustias y náuseas del mareo». Disentía, como es obvio, del célebre ilustrado que afirmó: «el marinero se forma en las primeras semanas de una campaña».[53] Por otra parte, la falta de gente de mar alistada sería consecuencia directa del letargo del comercio español, y no atribuible, como pensaba Jovellanos, al sistema de la matrícula del que todos huían «porque la pensión del servicio de mar es grande y la recompensa mui pequeña». Para el sabio gijonés, la pesca y la navegación debían ser franqueadas con carácter general, lo que «multiplicará infaliblemente la marinería».[54] También habría que promocionar el voluntariado a bordo de buques de guerra mediante un fondo para enganches (primas de recluta) sostenido por contribuciones de los vecinos de la costa movilizables para la Armada. Más realista, Rubalcaba tenía presente que los ciudadanos por lo común tendían a excusarse de la obligación de defender la patria. Sobredimensionando lo anecdótico, criticaba el sistema inglés de las levas forzosas *(naval impressment*) por conducir a la Navy a todo tipo de gente, incluidos «violinistas». Como conclusión, el régimen de matrículas era indispensable para abastecer de tripulaciones a la flota de guerra, ya que un desarme absoluto fruto de una paz universal en Europa «no lo alcanzaremos ninguno de los muchos que lo deseamos». Habría que extremar el control y la estimulación de las matrículas, exigiendo de los gestores una diligencia que no era generalizada: «los ministros y subdelegados de Marina deven ser hombres inteligentes y no idiotas, capaces de servir, y no inútiles, nombrados por suficiencia y no por contemplación».[55]

En suma, diversos diagnósticos y diversas recetas que bien se rechazaron, bien se implementaron muy superficialmente. La decadencia de la matrícula de gente de mar continuó, siendo especialmente grave en la provincia de Cádiz. Entre 1765 y 1800, aquí la marinería de servicio se había reducido un 45 % (de 2663 a 1184

[52] Jovellanos había sido removido por la involución política en el gobierno de España, y desde su tierra natal de Gijón se empeñó en la puesta en pie del Real Instituto Náutica y Mineralogía, fundado en 1794.

[53] AGMAB, leg. 2.001. Jovellanos a Valdés. Gijón, 22 de mayo de 1793.

[54] Esta idea ya la había defendido anteriormente. Gaspar Melchor de Jovellanos (2000 [1781]): «Discurso dirigido a la Real Sociedad de Amigos del País de Asturias sobre los medios de promover la felicidad de aquel principado», en *Escritos económicos*, Madrid: Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, pp. 363-407.

[55] AGMAB, leg. 2.001. Gutiérrez de Rubalcaba a Valdés. Madrid, 17 de julio de 1793.

hombres), mientras que en el conjunto de España la caída había sido del 6 % (de 32 176 a 30 519 hombres).

El guadiana de las matrículas (1802-1832)

Confiando de nuevo en que el fuero y los privilegios incentivarían la matriculación, en virtud de la nueva ordenanza de 1802, esta se abrió a todos los adultos varones, independientemente de su profesión de origen, con tal de que fuesen honrados y con salud («robustez» reconocida por facultativo). Por esto último, solo se admitían altas en el tramo de edad 18-45 años, cuando anteriormente se podían asentar en las listas de Marina hasta los quincuagenarios. Derribando parcialmente barreras frente a la libertad laboral e intentando aligerar el carácter vitalicio y leonino del contrato suscrito con las armas navales del Estado, los matriculados podrían abandonar los oficios del mar una vez que acreditasen dos campañas.[56]

Este régimen de inscripción fue derogado por el referido decreto de las Cortes de 27 de octubre de 1820 que entró en vigor el 1 de enero del siguiente año. Se volvió a reducir el límite de edad de los movilizables (hasta los 40 años) y quedaron exonerados del servicio naval todos los capitanes y patrones de barcos en activo, cualquiera que fuese su arqueo (con tal de que empleasen un mínimo de tres tripulantes), los armadores «de las grandes pesquerías que serán protegidas por el gobierno» y, en tercer lugar, todos los que contasen con seis o más años de servicio en la Armada. A su vez, se abrió la puerta a la baja voluntaria a los que acreditasen una campaña, aunque esta separación *motu proprio* conllevaba la prohibición de practicar oficios marítimos. En esta misma línea, dichas descargas en las obligaciones se acompañaron en el propio texto legal de una limitación de las viejas contraprestaciones de los matriculados: del fuero de Marina y el resto de privilegios y exenciones solo se gozarían durante el tiempo que durase el servicio efectivo militar. Se suprimieron los cargos administrativos (comandantes, ayudantes de Marina…) competentes en la materia, aunque los registros de hombres de mar sirvieron de base para la creación de nuevas listas a elaborar por las alcaldías constitucionales de las localidades costeras con el objeto de repartir de la forma más equitativaposible el deber patriótico de defender unas armas navales venidas muy a menos.[57] Entre 1815 y 1820 seis navíos y siete fragatas causaron baja, bien desguazados por inútiles, bien perdidos en operaciones durante las guerras de independencia americanas a cuya conclusión, en 1825, solo quedaban en activo once de estos grandes buques al

[56] Artículo 3 del Título II de la *Ordenanza para el régimen…*

[57] AGMAB, leg. 1.903. Decreto de las Cortes de 8 de octubre de 1820. Artículos 6, 8-11 y 34.

servicio de una monarquía que cuarenta años antes disponía de más de 120.[58] Si a la conclusión del año 1799, según la revista de las matrículas del departamento de Cádiz, «no queda ni un solo hombre capaz de poder remitirse» al servicio, en 1832 de un total de 11 299 hombres de mar hábiles registrados en los Tercios del Norte (Santander, Ferrol y Vigo), apenas 879 (7,8 %) estaban sirviendo en la Armada.[59] Obviamente, las deserciones también habían descendido.[60]

Esta sustancial rebaja de la carga militar efectiva sobre buena parte del conjunto de la gente de mar que las Cortes habían dispuesto en 1820, a corto plazo no se tradujo en altas significativas en el alistamiento oficial de hombres de ese colectivo. Según José Doldán, secretario del Ayuntamiento de Sada, y antes escribano del distrito de Marina con capital en esta villa coruñesa, en 1822 los resultados de la nueva planta divergían de unos municipios a otros, en función de la diligencia y conocimiento mostrado por las autoridades concejiles respecto del marco socioeconómico de las industrias del mar. Las corruptelas continuaban, hasta el punto de que jóvenes «de algún poder», sin acreditar servicios a la patria ni experiencia laboral, lograban habilitarse como patrones solo durante el tiempo de las costeras. Como casi no quedaban barcos de guerra donde servir, este notario gallego abogó por alistar s únicamente a los menores de 24 años, previo reconocimiento médico. Una década después, dado que muchos se iban de este mundo sin poner un pie a bordo de la flota de la Armada y otros se alistaban solo para beneficiarse del fuero de Marina, el comisionado para la inspección de los Tercios del Norte propuso el enésimo cambio en la franja de edad (15-35 años) para matricularse.

Las primeras estadísticas de pesca, cuyos datos pecan de contradicciones y aleatoriedad, y algunos cómputos de matrículas presentan disparidades enormes en las cifras de empleados, hasta el punto de que para el año 1832, según las noticias recabadas de los comandantes de los tres departamentos, serían 24 192 hombres, menos de la mitad de los 51 586 (supuestamente pescadores), a todas luces excesivos, que constan en el estado impreso correspondiente a esa fecha.[61] Aunque es difícil estimar con precisión la evolución cuantitativa de los matriculados en el

[58] Juan Marchena Fernández (2018): «Los buques de la Real Armada. 1700-1825», en Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito (eds.): *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada*, vol. II, Madrid: Ediciones Doce Calles, pp. 732-792.

[59] AGMAB, leg. 1.883. Estado general de las matrículas del departamento de Cádiz. Isla de león, 31 de diciembre de 1799; AGMAB, leg. 1.993. Nota al estado general de los matriculados de los Tercios del Norte en 1832.

[60] A finales del siglo XVIII, las deserciones superaban el 20 %. José Manuel Vázquez Lijó: «Las deserciones…», o. cit., pp. 271-272. Según un resumen estadístico de matrículas fechable hacia 1830, la marinería «en ignorado paradero» (2041 hombres) suponía el 4,4 % del total de la gente de mar y un 7,7 de los hábiles, en caso de suponer todos estos desaparecidos, al menos temporalmente, eran de tal clase. AGMAB, leg. 1.911.

[61] Xoan Carmona Badia (1983): *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, tesis doctoral inédita, Universidad de Santiago de Compostela, pp. 402-408. AGMAB, leg. 2.129. Estado general de pesca de 1832. Doc. Madrid, 7 de junio de 1834.

conjunto español durante el primer tercio del siglo XIX, a tenor de datos oficiales el censo general de marinería a finales de ese periodo sería similar al registrado en los estertores de la centuria anterior: 47 597 hombres en 1800 y 46 138 en 1828.[62] Pero como resultado de las mudanzas legislativas antedichas, en correlación con el hundimiento, metafórico y físico de la flota de la Armada, el peso relativo de la llamada marinería hábil habría descendido debido al crecimiento de la representatividad de los exentos por una u otra causa (patrones, inhábiles…).[63] Teniendo presente que los barcos matriculados en 1828 eran bastantes más que en 1800 (11 530 y 9924 respectivamente), se infiere que el Estado seguía sin controlar a todos los españoles que pescaban o navegaban.

Bibliografía

Alonso Álvarez, Luis (1996): «Emigrantes catalanes de salazón en Galicia, 1760-1830», en María Teresa Pérez Pizazo y otros (eds.): *Els Catalans a Espanya, 1760-1914*, Barcelona: Universitat de Barcelona-Generalitat de Catalunya, pp. 97-107.

Burgos Madroñero, Manuel (2003): *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La matrícula de mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850),* Sevilla: Junta de Andalucía.

Carmona Badia, Xoan (1983): *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, tesis doctoral inédita, Universidad de Santiago de Compostela.

Díaz de Rábago, Joaquín (1885): *La industria de la pesca en Galicia: estudio sociológico*, Santiago de Compostela: Sociedad Económica de Amigos del País.

Fernández Díaz, Roberto y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo XVIII: una aproximación cuantitativa», *Revista de Historia Económica*, II/3, pp. 183-201.

Fernández Díaz, Roberto y Carlos Martínez Shaw (1995): «Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en Carlos Martínez Shaw (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada: Universidad de Granada, pp. 243-271.

Guimerá, Agustín (2018): «Matelots et officiers face à la mer», en Agustín Guimerá y Olivier Chaline (dirs.): *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIIIe siècle,* París: Presses de l'Université Paris-Sorbonne, pp. 135-150.

Haces-García, Alberto (2015): «La matrícula de mar en el departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: Una complicada aplicación», *Mediterranea Ricerche Storiche*, 35, pp. 539-558.

— (2020): «Insubordinados y repugnantes para prestarse al servicio. La Matrícula de Mar en Cataluña entre 1751 y 1802», *Historia Social*, 98, pp. 3-24.

[62] *Estado general de la Armada*, 1800, pp. 118-130. AGMAB, leg. 1.911. Estado cuantitativo de matrículas, *ca.* 1830-1831.

[63] En 1800 los exentos sumaban el 35,8 % de los matriculados de mar, y el 42,3 % en 1828.

Jovellanos, Gaspar Melchor de (2000 [1781]): «Discurso dirigido a la Real Sociedad de Amigos del País de Asturias sobre los medios de promover la felicidad de aquel principado», en *Escritos económicos*, Madrid: Real Academia de Ciencias Morales y Políticas.

Llovet, Joaquim (1980): *La Matrícula de Mar i la provincia de Marina de Mataró al segle xviii*, Mataró.

Marchena Fernández, Juan (2018): «Los buques de la Real Armada. 1700-1825», en Juan Marchena Fernández y Justo Cuño Bonito (eds.): *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada*, vol. II, Madrid: Ediciones Doce Calles.

Martínez Shaw, Carlos (1978): «Las relaciones económicas entre Cataluña y la Baja Andalucía en el siglo xviii. Un intento de interpretación», en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba: Andalucía Moderna, pp. 347-356.

Mühlmann, Rolf (1975): *Die Reorganisation der Spanischen Kriegmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena: Böhlau.

Muñoz Abeledo, Luisa (2013): «El trabajo infantil en las industrias pesqueras de España, 1850:1936», en José María Gorrás Llop (ed.): *El trabajo infantil en España (1700-1950)*, Barcelona: Icaria, pp. 117-151.

Salas, Francisco Javier de (1879): *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento*, Madrid: Imprenta de T. Fortanet.

Sánchez Lora, José Luis (1988): «Introducción del arte de arrastre y quiebra de las pesquerías andaluzas en el siglo xviii», *Huelva en su Historia*, 2, pp. 437-450.

Vázquez Lijó, José Manuel (2005): *La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo xviii*, tesis doctoral, Universidad de Santiago de Compostela.

— (2007): *La matrícula de mar en la España del siglo xviii. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid: Ministerio de Defensa.

Vázquez Lijó, José Manuel (2012): «Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo xviii: actores, cifras y escenarios», en Manuel Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo xviii. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid: Sílex, pp. 251-275.

— (2012): «La conflictividad generada por las levas de marinería en la España de la segunda mitad del siglo xviii», en *Actas de la XI Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Granada: Universidad de Granada, pp. 1230-1240.

— (2016): «Una panorámica de la flota gallega, 1752-1802», *Minius*, 24, pp. 90-92.

— (2020): «Las tripulaciones de la Armada Española del siglo xviii: matriculados y otros recursos», *Tiempos Modernos*, 40, pp. 379-393.

EDICIONES TREA
ESTUDIOS HISTÓRICOS LA OLMEDA
Colección Historia Social de la Población

www.trea.es

Con el objetivo de contribuir al desarrollo de la historia social del mar a partir del estudio de la historia de la familia, esta obra colectiva trata también de cubrir un vacío historiográfico dentro de esta línea de investigación. A pesar de la consolidación de este tipo de estudios en España, faltan investigaciones que aborden desde esta perspectiva a los espacios marítimos y sus gentes. El libro, planteado con un marcado carácter regional, se centra en el estudio de las familias y de los individuos ligados de una u otra forma al mar entre los siglos XVI y XIX, desde Galicia y la cornisa cantábrica, hasta la costa mediterránea, pasando por la fachada atlántica andaluza para concluir en las Islas Canarias.

Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha

Seminario de Historia Social de la Población
SEHISP
UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA

MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN
AGENCIA ESTATAL DE INVESTIGACIÓN
PID2020-119980GB-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033