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

Introducción[1]

Francisco García González[2]
Pablo Ortega del Cerro[3]

La historia de la familia, por un lado, y la historia marítima, por otro, son dos importantes corrientes de la historiografía española que han tenido un amplio desarrollo en las últimas décadas. En este tiempo, los objetivos de investigación, los enfoques y las metodologías de ambas se han ido transformando y diversificando enormemente, dando lugar a un extenso mapa de trabajos. No obstante, a pesar de la indudable salud y vigorosa actividad de estos enfoques historiográficos, no son tan abundantes las investigaciones que combinan familia y entorno marítimo. Sí que contamos con excelentes y variados trabajos de historia social del mar, con estudios demográficos de ciudades costeras y con monografías sobre gremios y trabajadores de las actividades marítimas, pero cuando hablamos del análisis de las familias propiamente dichas —ya sea el tamaño de los hogares, las trayectorias o las estrategias y recursos—, el número se reduce considerablemente.

Si nos centramos en la Edad Moderna y en el ámbito geográfico hispánico —tanto la península ibérica como su proyección atlántica—, la intersección que emerge entre las parentelas y el mar abre la puerta a multitud de sugerentes problemáticas. La eminente vocación marítima de la monarquía española hizo que sus gentes vivieran directa e indirectamente condicionadas por el mar, de modo que las estrategias y los comportamientos familiares de comerciantes, pilotos, marineros, pescadores, artesanos o militares se fueron modulando al compás de las imposiciones que marcaba el espacio marítimo. Y lo cierto es que las ciudades marítimas de los siglos XVI-XIX eran complejos entramados que movilizaban a numerosas personas para la guerra —ya fuera en los arsenales o en los astilleros—, el comercio —tanto en el transporte de las mercancías como en la compraventa— y la pesca —entendiendo por ella la extracción y procesamiento de los diversos

[1] Esta publicación es parte del proyecto de I+D+i «Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860» [referencia PID2020-119980GB-I00] financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033/ dirigido por Francisco García González (Universidad de Castilla-La Mancha) y Jesús M. González Beltrán (Universidad de Cádiz).

[2] Universidad de Castilla-La Mancha.

[3] Universidad de Cádiz.

productos marinos—, generando una enorme actividad económica y social que se encadenaba con otros sectores, tales como los carreteros, arrieros, revendedores, mesoneros, taberneros o aguadores.

Los grandes comerciantes de este periodo vivieron mirando constantemente al mar, a la espera de buques cargados de mercancías y caudales, pero sus trayectorias estuvieron marcadas por las fluctuaciones de los mercados, las condiciones de navegación o las guerras en el mar. Los miembros de estas familias, en no pocas ocasiones, estaban repartidos por diversos puntos de la geografía peninsular y americana, demostrando así que los devenires familiares estaban indisolublemente ligados al mar. Pero en las ciudades marítimas, además de comerciantes, hubo un amplísimo espectro de trabajadores que dependían de las diversas actividades marítimas. Navieros, constructores, contramaestres o carpinteros fueron los responsables de las embarcaciones que surcaban los mares y ponían en contacto diversas partes del mundo, pero cuyas familias quedaban en tierra haciendo posibles estas travesías.

Bajo el término *gentes de mar* fue habitual incluir durante la Edad Moderna a multitud de hombres y mujeres con trabajos inestables, multifuncionales y estacionales. Los comúnmente llamados *marineros* eran, en ocasiones, tripulantes de los buques de guerra, pero al mismo tiempo se ganaban la vida como pescadores, barqueros o trabajadores en diferentes industrias marítimas. Sus hogares se caracterizaban precisamente por una economía variable en la que todos los miembros de la familia participaban directamente y en la que los cambios, las ausencias, las penurias y los sinsabores eran continuos. La consigna era sobrevivir, y para ello había que desplegar todas las estrategias necesarias para acomodarse a los cambiantes contextos que imponía el mar.

La presente obra, compuesta de trece capítulos, tiene como propósito completar este espacio historiográfico y abrir el camino a líneas de investigación que en el futuro pueden ser ampliamente desarrolladas. Al tomar el binomio mar-familia desde una cronología amplia —desde inicios del XVI hasta finales del XIX—, se abre un extenso abanico de temáticas, pero la obra se estructura en dos grandes ejes. Por un lado, la primera sección versa sobre lo que podríamos denominar «familias a bordo», utilizando el barco como la metáfora de un hogar, en el que multitud de individuos tuvieron que convivir y relacionarse como una gran parentela. Dentro de este eje se estudia la habitabilidad dentro del buque, el tamaño y composición de la tripulación, las jerarquías y autoridades internas, las diferentes funciones, trabajos y responsabilidades, o las formas de sociabilidad, violencia y conflictos. Asimismo, en esta sección también se ha querido profundizar en la dimensión de género de este problema, analizando la realidad cotidiana de las mujeres de las comunidades marítimas y las representaciones que se construyeron de los hombres de mar.

Por otro lado, la segunda parte del libro ofrece una mirada diversa de aquellas familias cuyos destinos estuvieron unidos al espacio marítimo, estudiando cómo las gentes de mar articularon y desarrollaron sus hogares. Dentro de esta parte se estudiarán temas tan variados como la estructura y composición de estas parentelas, las herencias, las trayectorias vitales y familiares, las ausencias y soledades, las redes de relación, el parentesco, el padrinazgo y los patronazgos. Debido a la multiplicidad de respuestas ante estos retos, en esta sección primará el análisis regional, ofreciendo de este modo una mirada a las distintas zonas marítimas desde Galicia y toda la cornisa cantábrica, pasando por la costa mediterránea y la fachada atlántica andaluza para concluir en las Islas Canarias.

Haciendo un recorrido por cada uno de los capítulos, cabe mencionar que los dos primeros nos permiten observar la cotidianidad de las gentes de mar en escenarios diferentes. El trabajo de Pablo E. Pérez-Mallaína nos sitúa en la realidad de la Carrera de Indias a lo largo de los siglos XVI y XVII. Las flotas mercantes que anualmente surcaban el Atlántico eran verdaderos microcosmos sociales en los que, además de la jerarquía y las funciones de cada grupo, surgieron numerosos retos y problemas. En estas «ciudades de madera», tal y como califica el profesor Pérez-Mallaína, se forjaron fuertes relaciones entre los tripulantes, de modo que todos ellos tuvieron que hacer frente a la dura navegación, las enfermedades y, en ocasiones, a naufragios. Por su parte, José Manuel Vázquez Lijó se centra en las matrículas de mar de la segunda mitad del siglo XVIII. Este sistema de reclutamiento de gentes de mar fue parejo a multitud de problemas administrativos, pues no siempre la monarquía consiguió movilizar los recursos deseados. Vázquez Lijó nos sitúa ante una temática de enorme interés, pero que va pareja a la escasez y ambigüedad de las fuentes históricas.

Ofelia Rey Castelao y María Dolores González Guardiola proporcionan una mirada de género. La primera hace un exhaustivo recorrido por la historiografía española que, en los últimos años, ha trabajado sobre las mujeres en las comunidades marítimas a lo largo de toda la Edad Moderna. Al tiempo que traza un perfil vital heterogéneo, los trabajos, las dificultades y la inserción social de estas mujeres, Rey Castelao apunta a los espacios historiográficos que aún quedan abiertos a exploraciones futuras. González Guardiola, en cambio, se centra en las masculinidades de la Real Armada del siglo XVIII y nos ofrece una cuestión que, aun estando todavía abierta a trabajos venideros, nos permitirá entender muchos modelos de representación social que se impondrán con gran fuerza en la centuria siguiente.

Los siguientes nueve capítulos hacen un recorrido geográfico por las principales zonas marítimas de España, pero proporcionando enfoques diferentes. Anxo Rodríguez Lemos se encarga de Galicia. En su capítulo se expone una valoración

general de la población de la costa norte y oeste de este reino y un análisis pormenorizado de las estructuras y comportamientos familiares de diversos núcleos representativos, como el caso de la ría de Vigo. Asimismo, Rodríguez Lemos ofrece un estudio cuantitativo y cualitativo de la población marinera gallega y de los modelos matrimoniales. Fernando Manzano Ledesma, por otro lado, es autor de un trabajo que se centra en la geografía de los matrimonios consanguíneos en Asturias a lo largo de los siglos XVIII y XIX. Desde esta larga cronología, Manzano Ledesma consigue diferenciar dos comportamientos matrimoniales: uno, el que correspondería al área occidental, donde la consanguineidad fue menor; y otro, en el centro y el área oriental del Principado, donde los índices de matrimonios dispensados eran mayores. Por último, y siguiendo en la fachada marítima norte, se presenta el trabajo de Elena Llorente Arribas. En este capítulo se estudia una selección de familias vizcaínas dedicadas esencialmente al comercio que tuvieron una marcada proyección atlántica durante los siglos XVI y XVII. El estudio de las trayectorias y las estrategias vertebra este capítulo, proporcionando una verdadera microhistoria de estas parentelas y ofreciendo una auténtica mirada conectada.

Otros tres capítulos nos sitúan en el Mediterráneo. El de Mariela Fargas Peñarrocha estudia las «trayectorias de género» y los hogares ausentes en la Barcelona de los siglos XVII y XVIII. La autora nos introduce en la vida cotidiana de las gentes de mar catalanas, y aborda monográficamente las mujeres que se acogieron en la Casa de Misericordia de Barcelona. Aunque el perfil biográfico de estas fue muy diverso, pues algunas eran abandonadas y otras estaban en extrema vulnerabilidad, la autora nos sitúa ante unos horizontes vitales inciertos y fluctuantes. Por otro lado, Judit Vidal Bonavila se centra en las almadrabas y sus trabajadores. Haciendo un estudio comparativo entre Valencia y Cataluña durante los siglos XVI y XVII, se estudia la tipología de trabajadores, sus condiciones laborales, sus contratos, su movilidad espacial y, especialmente, las dinámicas familiares de los componentes de este sector marítimo. Por último, Pablo Ortega del Cerro se sitúa en la ciudad de Cartagena y analiza los comportamientos familiares de todas las familias que estuvieron bajo la jurisdicción naval durante el siglo XVIII. Tomando como referencia las parentelas que pertenecían a la Real Armada —oficiales, administradores, constructores, carpinteros, maestranza, marinería y matriculados—, propone un estudio a partir del Catastro de la Ensenada y la documentación notarial.

Los dos capítulos siguientes se centran en la costa andaluza. Francisco García González y Daniel Maldonado Cid hacen un extenso estudio de la franja litoral mediterránea y analizan las características demográficas de las familias de varias localidades —Vera, Mojácar, Níjar, Almería, Roquetas, Adra, Albuñol, Rubite, Lújar, Gualchos, Motril, Salobreña, Almuñécar, Torrox, Málaga y Estepona—. A partir

de una voluminosa muestra de hogares registrados en el Catastro del marqués de la Ensenada correspondientes a estos núcleos de población, el texto ofrece datos sobre su estructura y composición, y, junto a otra variada documentación, se centra en la realidad laboral de las unidades domésticas encabezadas o compuestas por gente de mar, sin olvidar especialmente el papel desempeñado por las mujeres. En paralelo, Jesús M. González Beltrán y Guadalupe Carrasco González nos emplazan a la costa occidental andaluza y abordan los entornos familiares de las gentes de mar de la bahía de Cádiz. Tomando como referencia las ciudades de Cádiz, El Puerto de Santa María y Rota, tres núcleos clave de la mencionada bahía, se cuantifican las profesiones consideradas de mar, se analiza la estructura de los hogares y se estudian las dinámicas familiares a través de los protocolos notariales. El último capítulo de la obra, escrito por Nira Santana Montañez y Juan Manuel Santana Pérez, nos traslada hasta el archipiélago canario para examinar los comportamientos de las familias marineras e indagar en los horizontes vitales diferenciales de los hombres que marchan en largas navegaciones y mujeres que quedaban al frente del hogar. Utilizando la documentación notarial y de los tribunales eclesiásticos, los autores proporcionan una mirada compleja y detallada de una realidad familiar en constante cambio por las obligaciones que imponía el trabajo marítimo.

Con todo ello, esta obra coordinada realiza un periplo por las familias marítimas de la España moderna atendiendo a su heterogeneidad social interna y a la diversidad geográfica de las principales regiones. Si bien es cierto que los enfoques propuestos por los autores y las autoras son diferentes, el trabajo en su conjunto tiene un denominador común y un objeto coherente que podrá ser ampliado profusamente en investigaciones venideras. Por tanto, el presente libro no pretende ser el punto final de una línea de investigación de enorme importancia para comprender la España moderna, sino un punto y seguido en nuestra comprensión de los universos familiares que vivieron a caballo entre la tierra y el mar.

1

La vida a bordo. Un microcosmos social en la Carrera de Indias

Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno[1]

En los momentos más brillantes del tráfico entre España y América, allá por los finales del siglo XVI y primeras décadas del XVII, una flota de la Carrera de Indias podía componerse de cuatro o cinco decenas de naos mercantes y ocho o diez galeones, llevando a bordo alrededor de 4000 o 5000 personas, entre marineros, artilleros, soldados, oficiales y pasajeros. Una estimación más precisa muestra que, en esos tiempos, las dos flotas anuales necesitaron alrededor de 8000 tripulantes, sin contar el pasaje. Este numeroso grupo de personas, que equivalía al de una población mediana de la Castilla de entonces, permanecía como si estuviera encerrado en una burbuja, cada convoy era como un pequeño universo aislado del mundo durante travesías que, en la Carrera del Atlántico, duraban sin tocar tierra entre uno y tres meses; a Filipinas estas podían prolongarse cuatro, cinco y, en casos excepcionales, hasta siete dramáticos meses.

Podríamos considerar estas flotas como una maqueta a escala de la sociedad; algo parecido a un microcosmos donde —hay que reconocerlo— faltarían algunas piezas, pero también, y precisamente por contar con un número limitado de personas, pueden servir al historiador para analizar con más facilidad las relaciones y las situaciones y no pocas circunstancias de los individuos de entonces.

Si en tierra se contaba con la autoridad del rey, en una flota había un poder supremo que durante los meses de navegación poseía prerrogativas casi omnímodas: el general de la Armada, que cuando se trataba de la de galeones, llamada también de La Guarda o de la Avería, tenía mando sobre todas las embarcaciones de la Carrera de Indias. Ejercía de juez supremo y actuaba con rapidez militar, podía condenar las faltas menores con castigos moderados, como el cepo; también las agresiones mayores con terribles tormentos, como el de la garrucha. Incluso si el delito era especialmente grave, la pena podía ser de muerte. Pensemos, por ejemplo, en lo ocurrido en la expedición a la Especiería que dirigió Magallanes, en donde el

[1] Universidad de Sevilla.

maestre Antón Salomón perdió la cabeza, acusado de sodomía; el capitán Gaspar de Quesada, por rebelde; y a Juan de Cartagena, segundo en el mando, se le abandonó en un paraje desierto por la misma causa.

La autoridad delegada del general era ejercida en cada barco por los capitanes, oficiales y suboficiales y ejecutada por los alguaciles respectivos y, de esta manera, llegaba hasta el último pasajero, grumete o paje. Una autoridad facultada no solo para juzgar asuntos civiles o criminales, también morales e incluso religiosos, así, un marinero podía ser condenando al cepo por blasfemar o dos amantes encontrados amancebados podían ser sentenciados a ser desembarcados en las primeras tierras que se avistasen, cada uno en lugares distintos, para intentar dificultad la labor del demonio.

En los barcos también había profesionales religiosos, que podían ser capellanes castrenses en los galeones y frailes o clérigos seculares llevados como pasajeros, sin embargo —y esto es una diferencia con el mundo terrestre—, el control que podían ejercer los tribunales religiosos era mucho más difícil de ejecutar entre unas gentes que se movían constantemente por las cuatro esquinas del mundo. Los inquisidores no dejaron de intentar llevar a cabo su tarea y, por ejemplo, preguntaban por los libros que se habían leído a bordo, pero se trataba de inspecciones realizadas al llegar a puerto, pues no existe constancia de que los defensores de la ortodoxia estuvieran interesados en embarcarse y vigilar a la gente de mar a lo largo de las largas, peligrosas e incómodas singladuras.

En los navíos, como en el mundo de tierra adentro, no solo existían desniveles de autoridad política, militar o religiosa, también se podían apreciar claramente las diferencias de estatus económico y de prestigio social. No era lo mismo un maestre o un rico armador —que, al menos en el siglo XVI, solían navegar a bordo de su nave— que un pajecillo o un marinero; y tampoco tenía el mismo predicamento un contramaestre o un piloto que un grumete. Además, estaban los pasajeros, algunos eran simples artesanos de muy diversos oficios, pero junto a ellos podríamos encontrar altos funcionarios y comerciantes muy ricos. Estos últimos alquilaban cámaras o se hacían construir camarotes en los entrepuestos con paneles de madera, mientras los marineros tenían que luchar por encontrar cada noche un lugar seco y llano para extender un colchoncillo, por lo que la diferencia de «residencias» era a veces tan notoria como en cualquier ciudad. Cuando a bordo viajaba un virrey, este alcanzaba la máxima dignidad y respeto, pues, además de ser de noble cuna, representaba la persona del monarca. Además, con estos pasajeros de alcurnia viajaban sus esposas y una importante cantidad de criados y, sobre todo, de criadas, dando variedad social y sexual al paisaje humano de aquellas expediciones.

En suma, en estas abigarradas ciudades de madera miles de personas se afanaban, vivían y en no pocas ocasiones debían enfrentarse a la muerte representada por un ataque pirata o una tempestad. Cada cual reaccionaba de una manera, según su condición social, su oficio y su temperamento y, como decíamos al principio, el conjunto de esta «familia» marítima que se conformaba durante los meses de navegación nos puede servir para intentar tener una visión a escala de la sociedad de su tiempo. Veamos, pues, cómo se trabajaba, cómo era la existencia cotidiana y cómo se enfrentaban a la muerte algunos de los tripulantes y pasajeros de las flotas de la Carrera de Indias.

Los barcos de la Carrera de Indias eran, entre otras cosas, un espacio en el que unos trabajadores ejercían un oficio. Para algunos especialistas en historia naval, los sistemas de trabajo de las embarcaciones durante la Edad Moderna constituyen los precedentes más claros de los procedimientos laborales que luego tuvieron lugar en las factorías de la era industrial. En las embarcaciones trabajaba una masa de obreros que eran en su inmensa mayoría asalariados libres, cuando en el resto de Europa todavía tenían una enorme importancia numérica las relaciones laborales precapitalistas. Además, estos obreros estaban confinados en lugares cerrados en los que, como en las futuras fábricas, manejaban maquinaria sofisticada. En ese sentido, debe tenerse en cuenta que los barcos eran en sí mismos las máquinas más complejas de su tiempo y que además encerraban un conjunto de mecanismos muy variados y complejos, como los cabrestantes o las bombas u otros artilugios que podían ser clasificados como auténticos instrumentos de precisión, como el astrolabio, la ballestilla o algunas piezas de artillería. Finalmente, los marineros tenían también en común con los obreros de los siglos venideros el hecho de que realizaban sus tareas con una programación muy cuidadosa y bajo una supervisión constante y cercana por parte de quienes ejercían la autoridad. No es descabellado afirmar que entre el tipo de labor que ejercía un marinero y la que podía realizar un colono agrícola dependiente de un señorío nobiliario había un verdadero abismo. Este último podía mantenerse todavía en un sistema de dependencia feudal, sin cobrar en moneda, trabajando sin horario definido y con aperos de labranza que no habían cambiado desde la época de la antigua Roma.

Ahora bien, la «modernidad» del sistema laboral no implicaba que las condiciones de trabajo fueran fáciles, ¡ni mucho menos! Los tripulantes de las embarcaciones estaban sometidos a una gran inseguridad y un alto riesgo personal; debían soportar una notable inestabilidad en el empleo y estar disponibles a cualquier hora del día y la noche si los caprichos de la meteorología hacían peligrar la seguridad de la embarcación. Los accidentes laborales, por ejemplo, eran frecuentísimos y dejaban lisiados a muchos trabajadores antes de llegar a la juventud. La imagen del

pirata —al fin y al cabo un marinero— con el parche en el ojo y la pata de palo nos habla de la facilidad con la que se podía perder un miembro en un buque. Esto no solo se producía en batalla, lo que también era frecuente en las rutas de Indias, también la causa podía ser un puro accidente de trabajo, por ejemplo, que se quedase una mano atrapada en un cabrestante o que se clavara una astilla lanzada por la caída de un aparejo sobre la cubierta. Por otro lado, la inestabilidad laboral estaba siempre presente, pues en la Carrera de Indias solo se cobraba mientras el barco navegaba, es decir, cuando hacía la ruta de ida y vuelta, pues al volver a España y tras terminar la descarga, las tripulaciones quedaban automáticamente privadas de las pagas hasta la temporada siguiente.

La única escuela que tenía el hombre de mar para ir subiendo en la escala profesional era la experiencia. Es verdad que en la Casa de la Contratación de Sevilla se dieron algunas clases para quienes aspiraban a convertirse en pilotos, pero esto se hizo solo a partir de la segunda mitad del siglo XVI y pronto quedó reducido a un breve cursillo de un par de meses. Lo único que los oficiales de esta institución hacían en realidad era certificar la pericia adquirida por un marinero y darle un título que lo acreditaba como piloto. Dicha pericia se adquiría por contacto directo con el medio y solo la alcanzaban en plenitud quienes habían empezado desde niños a servir en los barcos. Lo normal era que los buenos marineros comenzaran su andadura profesional con una decena escasa de años, siendo *pajes de nao*. Estos niños de entre 10 y 17 años —aunque los había que empezaban desde mucho más jóvenes— estaban al cargo de todas las tareas de limpieza de a bordo; ejercían de criados de los capitanes, maestres y pilotos, también de los marineros veteranos mientras aprendían el oficio. Una tarea muy peculiar de estos niños era la de mantener las actividades religiosas a base de cantar en alto las lecciones principales de la doctrina cristiana. Como la mayoría de los barcos no contaban con capellán, las oraciones de los pajes podían convertirse en el único ritual religioso que se hacía en el barco, si no había ningún fraile como pasajero que accediese a decir misa durante la travesía. Otra tarea especifica de estos niños-marinos era la de llevar el cómputo de las horas, que se realizaba con grandes relojes de arena, llamados ampolletas, a los que había que dar la vuelta cada media hora. Con cada cambio de sentido del reloj, los pajes debían recitar una salmodia para que el contramaestre supiera que estaban atentos y cumpliendo su misión.

A los 17 años los pajes se convertían en grumetes, término este que no tenía en aquellos tiempos el mismo significado que en nuestra época. A lo largo de los tres siglos que duró la Carrera de Indias, un grumete era un marinero joven que todavía no había alcanzado la madurez en el oficio, pero que había dejado ya de ser un niño. Al grumete se le encargaban ya trabajos de gran responsabilidad y que,

además, entrañaban alto riesgo. Concretamente eran los encargados de subir por la arboladura y recoger o largar el paño de las velas. También les eran encomendadas las labores más pesadas y que requerían mayor esfuerzo físico, tales como la carga y descarga de las mercancías, que había que realizar a brazo, pues en ningún puerto de las Indias existía maquinaria destinada a tal efecto. La juventud y la resistencia física de estos jóvenes de entre 17 y 25 años era, desde luego, la más adecuada para realizar faenas tan duras.

Al cumplir los 25 años el hombre de mar alcanzaba la madurez profesional y se le podía entregar un título que lo acreditaba como marinero. Este era un simple papel en el que los oficiales superiores y el dueño certificaban sus conocimientos y su experiencia. Entonces se dedicaba a tareas que precisaban de mayores conocimientos, tales como llevar la caña del timón o realizar las maniobras más complejas con los aparejos, de cuya prontitud y exactitud podía depender la seguridad de todos.

La carrera de un marinero no se prolongaba mucho más allá de los cuarenta años. Cumplida esa edad, un hombre de mar podía considerarse casi un anciano. Algunos pocos, sin embargo, podían ampliar su etapa laboral, pero siempre que hubieran sido capaces de despertar la confianza de sus oficiales y patrones y estos los hubiesen elegido para alguno de los cargos de mando intermedios. Entre ellos estaban el de contramaestre y su ayudante, el guardián, que se encargaban de dirigir la maniobra y eran los directos responsables de mantener la disciplina. Este último ejercía también de patrón cuando se botaba la lancha auxiliar. Además, estaba el despensero, que se encargaba del cuidado y reparto de las raciones, o el condestable, encargado de la conservación de las armas de a bordo. No solían faltar a bordo un carpintero y un calafate, cuya posición y salario los colocaba por encima del común de la marinería.

Con todo, la tripleta directiva en los barcos de la Carrera de Indias estaba formada por el piloto, el maestre y el capitán. El capitán era el jefe militar del buque y no todos los mercantes llevaban a alguien que ejerciese este cargo. Solo en los galeones reales o en las grandes naves de carga que habían sido alquiladas para hacer las veces de buques de guerra, existía una figura con este título, que solía ser un hidalgo o una persona de cierta distinción social.

Al cargo de piloto sí podía tener acceso un simple marinero. Para ello debía estar dotado de una inteligencia natural superior a la media y poseer la suficiente inquietud como para, desde pequeño, aprender de los viejos lobos de mar los secretos de su arte y estar dotado de una memoria lo suficientemente precisa como para recordar cada uno de los accidentes de las costas por las que había navegado. Si además sabía leer y escribir, tenía muchas posibilidades de presentarse a los exámenes de la Casa de la Contratación y convertirse en piloto de la Carrera de Indias, de este modo podía prolongar su carrera hasta pasar la cincuentena.

El maestre era el administrador económico de la embarcación. En la primera mitad del siglo XVI era muy frecuente que el dueño del barco, sobre todo si este era de pequeño tonelaje, viajase a bordo como maestre. Con el paso del tiempo y a medida que las embarcaciones fueron siendo más grandes y más caras, los propietarios confiaban la rentabilidad de los viajes a administradores, que eran los que ejercían el cargo de maestre en los buques. Era casi imposible que alguien que había empezado como paje o grumete llegase a ejercer de maestre, pues para serlo era necesario entregar importantes fianzas pecuniarias ante las autoridades de la Casa de la Contratación. Un simple marinero nunca podría ahorrar para pagarlas, ni tendría el suficiente capital y experiencia en asuntos comerciales como para que el propietario le confiase la administración de su hacienda. Para cruzar esa barrera, que en el fondo era la que separaba a la masa popular de los grupos medios, un hombre de mar tendría que emplear por lo menos un par de generaciones. Tal vez el hijo de un piloto que hubiera recibido de su padre una cierta formación y algunos ahorros podría comenzar su carrera como maestre de una pequeña embarcación y, con mucha suerte, convertirse en uno de los administradores de los grandes mercantes de la Carrera de Indias.

Ya indicamos que este camino no era fácil, porque la gente de mar no tenía demasiadas facilidades para hacer economías y guardar parte de su salario. Si se era soltero, la vida del marinero no resultaba demasiado agobiante desde un punto de vista económico, pues durante los ocho o nueve meses que duraba la campaña de navegación tenía cobijo y ración asegurada. Al llegar a puerto, y si no se había jugado la soldada, podía aguantar hasta que lo enrolasen en una nueva expedición. Ahora bien, no estaba a su alcance hacer dispendios y su dieta debía concentrarse en el pan, las legumbres, el pescado y el vino, así, para él estaban casi prohibidos los huevos, la carne y los dulces. Si enfermaba tenía que curarse en alguno de los hospitales para indigentes, pues la visita de un médico costaba el jornal de una semana. Tampoco podría vestir como un señor, pues un atuendo de caballero, con capa y espada incluidas, costaba el equivalente al salario de un año.

Claro que, si era avispado y carecía de escrúpulos, tal vez el marinero pudiese acceder a alguna ganancia extraordinaria, que casi siempre estaba colocada al otro lado de la frontera de la legalidad. La verdad es que en la Carrera de Indias casi todos los que podían realizaban su pequeño negocio al margen de la ley. Los contramaestres traficaban con el cáñamo de los aparejos; los despenseros sisaban el vino y la comida y se cuenta de algunos que eran verdaderos maestros de la prestidigitación, pues eran capaces de convertir una botija de vinagre y otra de agua en dos de vino; los condestables sustraían pólvora, y los maestres, en fin, engañaban a la hora de presentar las cuentas. Los simples marineros tenían más dificultades para

acceder a estas ganancias, pero en una ruta tan rica como la de las Indias, hasta a los pobres diablos se les daba a veces la ocasión de que entre las uñas se les quedase algo más que el alquitrán que protegía las cubiertas y la jarcia.

***

Mar viene de *amargura,* decían los españoles del siglo XVI,[2] y seguían afirmando que, aunque era «deleitosa de mirar», resultaba «muy peligrosa de pasear», pues era un lugar donde muchos se hacían ricos, pero infinitos más yacían enterrados. ¿Será que la España de aquellos años estaba demasiado influida por el espíritu de los hombres de la dura meseta castellana, en donde las únicas olas que son visibles las forman los trigales movidos por el viento? Parece que no es esa la explicación, porque los ingleses, que han sabido venderse con suma habilidad como los grandes marineros de la historia, pensaban aproximadamente lo mismo: un viejo dicho de las islas británicas afirmaba que antes de mandar a un hijo a hacerse marinero era preferible convertirlo en aprendiz de verdugo y que el hombre que estaba dispuesto a embarcarse por diversión sería capaz de irse al infierno a darse un paseo.[3]

Era un hecho general en toda la Europa que el mar fuese visto como un lugar lleno de peligros; un espacio en el que los miembros de una población, que mayoritariamente se concentraba en el interior, solo se aventurara a embarcarse movida por dos situaciones que normalmente resultan ser parientas cercanas: la necesidad y la codicia. A ellas se solían añadir otros dos impulsos más: el de la curiosidad y el de la tradición familiar, y con esto tendríamos completo el cuadro que explicaría casi todas las vocaciones marineras. Don Juan Escalante de Mendoza, un personaje que, además de caballero veinticuatro del cabildo de Sevilla, fue general de una de las flotas de la Carrera de Indias, resumía de esta manera las razones que impulsaban a las gentes a dedicarse a tan arriesgado oficio:

> Porque de dos suertes de géneros vienen a ser los más de los marineros que navegan por el mar: la primera, hombres pobres, e hijos de padres pobres y que este fue el más aparejado oficio que hallaron para sustentar la vida, especialmente por ser nacidos en lugares de puertos y tierras marinas. De la cual suerte de criarse marineros son los más en número y bien se deja entender que estos tales, aunque quisieren estudiar no tienen disposición ni modo para hacerlo. Y también se entiende que si alguno acertase a estudiar y a ser grande letrado, que después que lo fuese no querría acudir a oficio tan peligroso y trabajoso como es el de marinero. La otra suerte de hombres de que se hacen

[2] Fray Antonio de Guevara (1539): *De muchos trabajos que se pasan en las galeras*. Recogido por José Luis Martínez (1984): *Pasajeros a Indias,* México: Alianza Universidad, p. 229.

[3] Marcus Rediker (1987): *Between the devil and the deep blue sea. Merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime word*, Nueva York: Cambridge University Press, p. 13.

> los marineros es de lo que por natural inclinación nacieron inclinados a la inquietud y arte de navegar y oficio de la milicia, y estos tales, aunque los pongan a estudiar y para ello les den ayuda y favor, como con la natural inclinación apetecen otra cosa, suelen dejar las letras y siguen aquello a que nacieron inclinados.[4]

Como puede apreciarse, un buen conocedor del medio como era el general Escalante consideraba que la pobreza era el principal impulso que llevaba a la gente a escoger una profesión tan peligrosa. Pobreza no faltaba en la España del siglo XVI, y aun en las ciudades ricas como Sevilla, cabecera de las flotas de Indias, existían legiones de pobres y mendigos. Una de las principales fuentes de las que se surtían las embarcaciones eran los muchos niños huérfanos que vagaban por las cercanías del muelle fluvial. Junto a ellos había otros que tenían padres conocidos, pero que no eran capaces de alimentarlos. Ambos grupos podían muy fácilmente engrosar los escuadrones de ladronzuelos que tan bien describió Cervantes en su *Rinconete y Cortadillo* o, si la fortuna lo decidía así, podían pasar a ocupar algún puesto de paje en los buques que partían cada año para las Indias.

Los documentos del Archivo General de Indias nos informan de niños huérfanos que, con seis o siete años, fueron «adoptados» por algún oficial o maestre, que los hacía navegar en sus barcos.[5] En otros casos, sobre todo si los jovencitos tenían padres, se llegaban a firmar contratos de aprendizaje, por los cuales un oficial de a bordo se comprometía a enseñarle el oficio a cambio de una sumisión total durante un periodo de hasta diez años. El joven aprendiz estaba obligado a servir a su amo durante las navegaciones y, una vez en tierra, también quedaba a disposición de toda la familia de su maestro, a la que tenía que servir en cualquier cosa que tuvieran a bien mandarle, con la excepción, según especifican con claridad los documentos, de aquellas órdenes que resultasen «imposibles o deshonestas».[6]

A los menesterosos de mayor edad no era tan fácil convencerlos, pues muchos preferían seguir viviendo de limosnas que aventurarse en azarosas empresas entre las olas. Por ello los maestres de los buques mercantes y los generales y almirantes de las armadas debían ofrecerles algunas compensaciones. La más común era atraerlos con el reclamo de dos, tres o cuatro pagas mensuales de adelanto. Muchas personas cargadas de deudas acudían a enrolarse, pensando en desertar inmedia-

[4] Juan Escalante de Mendoza (1985): *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575)*, Madrid: Museo Naval, pp. 115-116.

[5] Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente General, leg. 2006, «Información de testigos sobre la petición de Francisco Manuel para poder optar al examen de piloto», Sevilla, 21 de agosto de 1593. En la citada información, el aspirante a piloto cuenta cómo en su niñez fue ayudado por el armador Andrés de Paz, que lo puso a navegar en sus barcos.

[6] AGI, Contratación, leg. 3032, «Escritura de aprendizaje de Bartolomé Núñez», Sevilla, 16 de enero de 1628.

tamente, por ello, una vez recibidas las pagas de enganche, los marineros eran confinados en los barcos y sometidos a estricta vigilancia.

Uno de los incentivos más irresistibles para que muchos se convirtiesen en marineros era la posibilidad de emigrar a las Indias, entraban en ellas sin pagar el pasaje y burlando los controles migratorios que ponía la Casa de la Contratación. En efecto, si desertar en Sevilla o Cádiz era dificultado por la vigilancia de los oficiales, esta se relajaba mucho en América. La razón es sencilla: el cargamento de los viajes de vuelta, compuesto fundamentalmente por metales preciosos, era mucho menos voluminoso que los aceites, vinos y fardos de tela de los viajes de ida. En el retorno a Sevilla se necesitaban siempre muchos menos barcos y varios de ellos eran vendidos o, simplemente, quedaban varados e inservibles en los puertos americanos. Por ello, muchos maestres, con tal de no pagar los salarios, dejaban escapar a sus antiguos tripulantes, que de esta forma pasaban a engrosar la larga lista de emigrantes ilegales al Nuevo Mundo.[7]

¿Cuántos tripulantes eran precisos para llenar las listas de enrole de las armadas y flotas de Indias? Se trataba de contingentes humanos muy importantes, tanto que, como dijimos al principio, en los más brillantes momentos de la navegación trasatlántica, que tuvieron lugar a fines del siglo XVI y principios del XVII, eran precisos hasta 8000 hombres al año.[8] En ninguna otra empresa de carácter civil o económico era necesario concentrar una masa semejante de trabajadores asalariados libres. Solo los ejércitos reunían contingentes parecidos y aun superiores de gente pagada. Para que pueda compararse con mayor perspectiva, baste decir que, en el mayor desafío constructivo de la España del XVI, que fue sin duda la edificación del palacio-iglesia-monasterio de San Lorenzo del Escorial, no llegaron a trabajar al mismo tiempo contingentes de obreros superiores al millar.[9] De esta manera puede valorarse mejor lo que significaba tener que reunir seis, siete u ocho mil hombres cada año para tripular las naves del rey y de los particulares que iban a las Indias.

Ante la importancia de estos números y el siempre presente riesgo que esta profesión representaba, no resultaba fácil llenar con españoles las cubiertas de los buques y, por ello, era frecuente la admisión de marineros extranjeros. En ello la Casa de la Contratación fue siempre mucho menos estricta que en la concesión de permiso de emigración, pues se suponía que los marineros quedaban a custodia de sus oficiales, los cuales les obligarían a volver a Sevilla, cosa, que como acabamos

[7] Debe tenerse en cuenta que la paga del viaje completo se hacía durante el viaje de vuelta al desembocar el canal de las Bahamas, con lo cual los desertores en América se iban sin cobrar.

[8] Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno (1992): *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, p. 60.

[9] Fray José de Sigüenza (1881): *Historia primitiva y exacta del monasterio del Escorial escrita por el padre fray José de Siguënza, bibliotecario del monasterio y primer historiador de Felipe II*, Madrid: Imprenta de M. Tello, p. 92.

de decir, no se cumplía puntualmente. Lo que sí es cierto es que la admisión de extranjeros solía limitarse a los nacidos en países aliados o que estaban bajo la influencia o dominio de la monarquía universal de los Austrias españoles. Así, eran frecuentes los portugueses, sobre todo a partir de 1580, los genoveses, napolitanos, malteses, flamencos y alemanes. Las cifras oficiales de la Casa de la Contratación nos informan de que un 20 % de las tripulaciones estaban formadas por extranjeros.[10] Eso significa que el número real estaría muy por encima de esa cifra, ya que la propia diversidad lingüística de los reinos hispanos y la inexistencia de buenos medios para reconocer la identidad de los individuos hacía que fuera relativamente sencillo hacer pasar a un extranjero por nacional, y más cuando la necesidad de tripulantes fue siempre apremiante.

Los extranjeros eran, además, muy bien recibidos por los maestres y dueños de las embarcaciones. Al fin y al cabo, habían llegado como emigrantes a España y muchos estaban en situación ilegal, por lo cual se resignaban a recibir salarios inferiores y a aceptar unas raciones de mala comida y peor bebida. Con la mitad de la paga y una alimentación compuesta por sardinas en salazón y vino avinagrado, se podía conseguir un trabajador sumiso, lo cual era una tentación difícil de reprimir para los patrones desaprensivos. Como es lógico, este tipo de marineros eran los primeros que intentaban desertar nada más llegar a los puertos americanos y con ello entraban a formar parte de los muchos emigrantes ilegales que llegaron al Nuevo Mundo.

***

Si nos preguntamos por la consideración que tenían los oficios marítimos ante los ojos de los contemporáneos, la conclusión es muy sencilla: alcanzaban uno de los máximos desprestigios. Un marinero era un trabajador manual que, además, no podía ocultar fácilmente su condición de tal. Los rostros quemados por el sol y las manos encallecidas lo delataban fácilmente. Incluso su vestimenta los señalaba. Cervantes, por ejemplo, escribe que uno de los personajes de su novela *El celoso extremeño* iba vestido «a la marinesca», es decir, con amplias camisas y anchos calzones, sin ningún tipo de pliegue o adorno que propiciara que pudiera engancharse mientras realizaba su trabajo. Todo el mundo sabía que la mayoría de los marineros procedían de los estratos más pobres e iletrados de la población y que en los puentes de los barcos compartían labores con esclavos, que eran vendidos por sus amos para que realizaran aquellos oficios y les entregasen los jornales. De

[10] Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno: *Los hombres del océano…*, o. cit., p. 63.

hecho, hasta el siglo XVII, un hidalgo que iniciase su carrera militar como marinero en una embarcación de guerra perdía su condición de noble, por el contrario, era muy frecuente que muchos oficiales de alto rango hubieran comenzado su vida profesional sentando plaza como soldado en la compañía de algún pariente o amigo.

Este descrédito perseguía a la gente de mar, aun en el caso de que hubieran alcanzado los puestos profesionales más altos y se hubieran convertido en pilotos experimentados de la Carrera de Indias y se les confiase la dirección náutica de una capitana de flota. En realidad, las únicas figuras que tenían algún prestigio a bordo de los buques eran los profesionales de las armas que dirigían las operaciones militares. Estos eran los generales, almirantes, gobernadores del tercio de infantería que embarcaba en los navíos y, en último lugar, los capitanes de mar y guerra. Ellos sí que hacían valer su condición de hidalgos e incluso algunos, aunque pocos, el hecho de poseer un título de nobleza. Este es, por ejemplo, el caso de don Álvaro de Bazán, el Mozo, nombrado a mediados de siglo primer marqués de Santa Cruz. En cualquier caso, a este hombre, como a otros, su prestigio le venía como militar y no como marino. En ese sentido era normal que muchos de estos oficiales hubiesen empezado su carrera luchando en tierra y que, solo empujados por las circunstancias, hubieran sido destinados a combatir en las cubiertas, lo cual hacían con métodos no demasiado alejados de los que emplearían si hubieran estado a cargo de una fortaleza. Tampoco era extraño que, después de haber servido durante algunos años en la mar, pasasen de nuevo a comandar un Tercio en Flandes o un presidio en el norte de África.

A la gente de mar la sociedad no solo la trataba con poco aprecio, sino que, a lo largo de la Edad Moderna, la fue tratando con mayor dureza y se fue aplicando en ella una disciplina más férrea.

En ese sentido, la legislación marítima bajomedieval recogida en los Roles de Olerón o en el Libro del Consulado del Mar daba a los tripulantes de las embarcaciones la condición de «compañeros», cuya opinión debía tener muy en cuenta el patrón a la hora de tomar alguna decisión importante. Esto era así debido a que, en aquellos tiempos, las rutas eran caminos difíciles e inseguros en los que la experiencia de los viejos marinos era un elemento de enorme importancia para el buen fin de la expedición. Por ello se les intentaba compensar ofreciéndoles algún tipo de participación en los beneficios mediante la concesión de las «quintaladas», es decir, un pequeño espacio de la bodega que se les entregaba para que pudieran hacer sus transacciones comerciales. Este asunto de las quintaladas se siguió usando, por ejemplo, en las primeras expediciones españolas a las Molucas; la determinación de su cuantía resultaba para los marineros más importante que el propio sueldo en dinero. Al mismo tiempo, a pesar de la dureza de los castigos por indisciplina,

los marineros tenían espacios acotados en el interior del buque donde el patrón no podía entrar, de esta forma, un marinero podía escapar de la furia vengativa de un maestre que lo persiguiese palo en mano. De igual manera, los códigos medievales preveían plazos para arrepentirse de una mala acción antes de que el patrón tuviese derecho a desembarcar a uno de sus tripulantes o privarles del salario.

Podemos resumir diciendo que la justicia medieval resultaba dura, pues a un ladrón se le podía clavar la mano a un mástil, pero no era arbitraria y daba algunas posibilidades de defensa al marinero. Sin embargo, a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, la indefensión de la gente de mar fue cada vez más manifiesta. La razón está fundamentalmente en que el conocimiento de las rutas y la mejora de los instrumentos técnicos hizo cada vez menos necesaria la colaboración y la buena voluntad de los marineros. Así, de una manera lenta, pero inexorable, los antiguos compañeros se convirtieron en simples proletarios. Si antes eran imprescindibles sus conocimientos y su experiencia, a partir de un momento solo se apreciaba su trabajo físico. Es por eso por lo que, por ejemplo, en los buques ingleses del siglo XVIII la frase con la que se llamaba a la tripulación al trabajo era: «all hands on deck».[11] Con ello quedaba perfectamente aclarado lo que en realidad se quería de aquellos hombres: sus manos. Se habían convertido en braceros a los que se pagaba un salario fijo, pero a quienes nunca más se les dio participación en la empresa y a los que se les aplicó una disciplina por la que estaban cada vez más indefensos. La existencia de grandes motines en las marinas del siglo XVIII, algunos de los cuales han pasado a la literatura y al cine con notable éxito, no es una casualidad, sino una muestra del estado de violencia que se había alcanzado con la explotación laboral de la gente de mar.

***

Si la sociedad no tenía muy buen concepto de los que hacían del mar su oficio, estos les devolvían el favor siendo gente levantisca, incumplidora de las leyes de Dios y del rey, y que basaba su comprensión del mundo en su propia experiencia y no en los dictados de los grandes filósofos o intelectuales.

Fray Antonio de Guevara, que fue capellán de las galeras reales, afirmaba que la mar era «capa de malhechores y refugio de pecadores» y que en sus marítimas escuelas los hombres aprendían con gran perfección siete «artes liberales»: blasfemar, beber, engañar, difamar, robar, asesinar y fornicar.[12] ¡No hay duda de que es todo un programa de estudios! Cierto es que fray Antonio estaba en contacto con lo más bajo del gremio, que eran los condenados a galeras, que debían ser vigilados

[11] Marcus Rediker: *Between the devil…*, o. cit., pp. 212-213.

[12] Fray Antonio de Guevara: *De muchos trabajos que se pasan en las galeras…*, o. cit., p. 229.

por los tripulantes libres, aunque los testimonios de juicios vistos ante la Audiencia de la Casa de la Contratación ponen de manifiesto la cantidad de robos, peleas y asesinatos a punta de cuchillo que se producían en los buques.

Curiosamente algunos autores contemporáneos han visto en esta actitud altanera y alborotadora de la gente de mar el precedente de un cierto anhelo de libertad, por el que los proletarios se enfrentaban a la opresión injustificada de sus patrones. El marinero sería, así, un representante del espíritu de rebelión frente a la injusticia.[13] Es un planteamiento lleno de romanticismo que debe matizarse y que en el fondo es el mismo que lleva a considerar al pirata como un símbolo de lucha contra los abusos de poder de las grandes potencias imperialistas. Con todo, sí es cierto que, en las rutas españolas, los marineros representaban un tipo de trabajador que hacía valer su condición de asalariado libre, en un mundo donde predominaban todavía los sistemas laborales de carácter señorial o feudal. De esta manera no era tan fácil reprender o castigar a un marinero como a un colono o bracero de una gran hacienda. Este, tal vez, aguantaría temeroso, con el sombrero en las manos y los ojos puestos en el suelo, la reprimenda de su señor, pues no le resultaría tan fácil buscarse otra parcela y otro amo. Sin embargo, como la necesidad de mano de obra en los buques fue siempre alta, si un maestre se mostraba especialmente cruel, era relativamente sencillo cobrar el salario percibido hasta el momento y enrolarse ese mismo año o al siguiente en otro buque o en otra expedición.

Con respecto a las leyes de Dios, la gente de mar constituía uno de los grupos en los que las supersticiones y los incumplimientos de los calendarios litúrgicos alcanzaban cotas más altas. De hecho, Alonso de Chaves, uno de los pilotos mayores de la Casa de la Contratación en el siglo XVI, comenzó su famoso libro *Espejo de navegantes* con un calendario perpetuo en el que se indicaban las fiestas móviles del año litúrgico para que, de esta manera, la gente de mar no pudiera alegar ignorancia para justificar el incumplimiento de sus obligaciones para con la Santa Madre Iglesia.[14]

Es evidente que la vigilancia que pudieran hacer instituciones religiosas y seglares sobre el comportamiento de la gente de mar se veía muy limitada por la movilidad de estos grupos. Los marineros se pasaban años enteros fuera de sus casas y no tenían un párroco que pudiera estar al tanto de si frecuentaban o no los templos. Como en los barcos mercantes no existía la figura del capellán, las posibilidades de escabullirse de los constantes rituales religiosos a los que estaba sometido el resto de la población eran muchas.

Esto no significa que los tripulantes de los barcos fueran gentes descreídas, sino tan solo que podían vivir sus creencias con una mayor libertad y flexibilidad. Esto

[13] Marcus Rediker: *Between the devil…*, o. cit., pp. 110 y 205-253.

[14] Alonso de Chaves (1983): *Espejo de navegantes*, Madrid: Museo Naval, p. 79.

incluía poder practicar con mayor desenvoltura toda una serie de ritos mágicos para, por ejemplo, aplacar las olas de una tormenta o admitir públicamente la existencia de toda una serie de encantamientos y maleficios que estaban claramente más allá de los elementos demoníacos que admitía la religiosidad oficial. La creencia, por ejemplo, de que en las cercanías del archipiélago de las Bermudas se producían fenómenos sobrenaturales que podían poner en peligro la suerte las embarcaciones no es cosa de hace pocos años, era un temor ya extendido entre los navegantes españoles del siglo XVI. Por el contrario, los delfines o toninas, que en nuestros días son contemplados como animales simpáticos y amigos de los humanos, hace quinientos años eran vistos con grandes recelos, como seres demoníacos, cuya aparición en la superficie del mar podía anunciar tormentas y peligros inminentes.

Entre las innumerables supersticiones y creencias mágicas de la marinería de los buques de la Carrera de Indias, que de un modo sincrético se mezclaban con elementos de la religiosidad oficial, la más conocida era, sin duda, la que hacía responsable a san Telmo de las luces que la electricidad estática encendía en los topes de los mástiles durante las tormentas. El general Escalante comentaba así la impresión que estas luminarias producían en su tripulación:

> Es así que en el mismo instante que uno diga: cata San Telmo en tal parte; en ese mismo punto se paran todos a mirar adonde parece y en viendo que ven aquellas lumbres, comienzan luego a decir: salva, salva, San Telmo cuerpo santo; en lo cual están pasmados y embevescidos [sic] y dejan entonces de acudir a la mayor necesidad y por mucha instancia que se haga con ellos no los pueden quitar ni mover […] no acordándose del ordinario refrán que dice: a Dios rogando y con el mazo dando.[15]

Ante la gran cantidad y variedad de los peligros que acechaban a la gente de mar, todas las ayudas parecían pocas. Por eso, los marineros se encomendaban a los santos y conjuraban a los demonios y, aparte de todo eso, tenían que estar muy atentos a valerse de sus propios recursos, pues eran conscientes, como reconocía don Juan de Escalante, de que solo «dando con el mazo» podían salir de la mayoría de las situaciones comprometidas.

***

Pero en muchos casos no había manera de conjurar los peligros y los tripulantes debían enfrentarse a un destino fatal. Un ejemplo arquetípico de cómo debía encarar la muerte un grupo de hidalgos españoles del primer tercio del siglo XVII lo tenemos

[15] Juan Escalante: *Itinerario de navegación…*, o. cit., p. 214.

en el relato del hundimiento del galeón Nuestra Señora del Juncal. Se trataba de una embarcación de 800 toneladas que había partido como capitana de la flota mandada por el general Miguel de Echazarreta.[16] Al morir este en Veracruz, le había sustituido en el mando su almirante Andrés Serrano, el cual no abandonó el navío en donde había venido, por lo que el Juncal quedó al mando del capitán de mar y guerra don Andrés de Aristizábal, ascendido a la condición de almirante. La flota emprendió el regreso a España a comienzos de octubre de 1631. Nada más salir, en pleno golfo de México, un furioso temporal con fuertes vientos del norte los empujó contra los arrecifes cercanos a la costa de Yucatán. La capitana de Andrés Serrano se hundió el 21 de octubre sin que nadie quedase para contarlo. El galeón Nuestra Señora del Juncal se fue a pique el día 31 de octubre a la altura de 23 grados, solo pudo escapar una treintena de hombres en una barca, únicos supervivientes de una tripulación de 223 personas, a los que habría que sumar un número similar de pasajeros.[17]

Se conoce muy bien la secuencia de los hechos del hundimiento de este galeón, pues nada más llegar a tierra el gobernador de Yucatán ordenó someter a los supervivientes a un detallado interrogatorio, cuyo resultado fue enviado después en un largo informe al rey.[18] El naufragio comenzó, como de costumbre, con una desesperada lucha con todos los medios técnicos posibles contra las fuerzas de la naturaleza:

> Por habérsele rompido el tajamar y la junta de la roda de proa con una mano de cinta de la banda de estribor y otra agua que se le descubrió de la banda de popa, y habiendo hecho algunas diligencias para tomar las aguas, no bastaron, aunque el buzo y calafate pusieron las diligencias posibles, y no obstante haber dado a las bombas y con botijas a mano, nunca la pudieron vencer, porque siempre estuvo dos palmos encima de los baos; y pues de última resolución que hubo se vino a cortar el árbol mayor, y después, pasados algunos días, se alijó a la mar seis piezas de artillería, las cinco de bronce y una de hierro colado de particular [sic] y una ancla y asimismo alijaron mucha cantidad de cajones de grana y añil y como trabajaba mucho la nao, escupía los pernos y aunque se hizo diligencias con planchas de plomo y duelas […] como la nao tenía mucha agua no gobernaba [y] por estar anegada se atravesó [a la mar] y entonces, con los grandes golpes de mar que le daban, recibió más daño del que tenía porque jugaban todas las maderas de dentro y fuera.[19]

[16] Sobre las características del buque véase AGI, Indiferente General, leg. 1871, «Consultas de la Junta de Guerra de Indias».

[17] Las peticiones de los herederos de quienes murieron en este naufragio pueden verse en AGI, Contratación, leg. 3032.

[18] AGI, México, leg. 360, «El gobernador de Yucatán, don Fernando Centeno Maldonado al rey». Mérida, 2 de diciembre de 1631.

[19] Ibídem.

En vista de lo desesperado de la situación, el almirante Aristizábal decide ordenar al contramaestre Francisco Granillo que prepare la barca para proceder al abandono del galeón y de esta manera puedan salvarse algunos de los ilustres pasajeros que iban a bordo, entre los cuales se contaba el marqués de Salinas:[20]

> El almirante, viéndose en tanta aflicción, habiéndose prevenido en descargo de su conciencia, llamó a Francisco Granillo, contramaestre, y le mandó sacase debajo de la jareta la lancha y se subiese arriba y se previniese para que si sobreviniese algún desastre a la nao, en la lancha se pudiesen escapar el marqués de Salinas y los otros caballeros que venían en la cámara de popa, a que respondió el dicho Fco. Granillo que era imposible por no haber árbol mayor que le ayudase a sacarla y por la banda de popa de la lancha con aparejos la pusieron encima del castillo de proa y para sacarla del todo punto hicieron otras diligencias mudando los aparejos a la proa que estaba a la banda de popa de la nao, de manera que quedó imposibilitada de poderla sacar porque quedó encabucada [sic] debajo de la crujía, y a hacer las diligencias de la lancha asistió el dicho marqués de Salinas y el general y almirante de Filipinas, los cuales animaban [a] la gente y echaron mano de los cabos para echar la lancha arriba, y viendo la imposibilidad de ello, el general de China dijo al dicho marqués de Salinas: señor yo no siento ningún remedio para que esta lancha se eche arriba y el tiempo que hemos de gastar aquí será mejor lo gastemos en ponernos bien con Dios y luego se fueron a la cámara de popa y se encerraron en ella y que el dicho almirante y el veedor y escribano real y el alférez de la infantería, sobrino del dicho almirante y otros que con ellos estaban hicieron lo mismo en la chopa [toldilla] y camarote de arriba **y** la gente de mar y soldados y pasajeros comenzaron a meterse debajo del alcázar e hicieron cruces de palitos y comenzaron a tomar imágenes y en esto hicieron demostraciones de contrición abrazándose los unos a los otros, pidiendo perdón.[21]

Pero, aunque los caballeros dieron la vida por perdida, todavía quedaba una posibilidad para quien la quisiera, pudiera y supiera aprovecharla:

> Y acabado de hacer las diligencias con la lancha, a una hora después de habernos anochecido, la dicha nao dio un balance por la banda de estribor y se enderezó un poco y luego dio otro y se quedó de aquella banda metiendo las portañolas debajo del agua y luego dio una cabezada por la proa y se fue hundiendo en la mar en un abrir y cerrar de ojos, levantando la popa, y como la nao se iba a pique, la lancha quedó sobre aguada y que el condestable que se había hallado más a mano, entró dentro de la lancha y cortó el aparejo que tenía de la banda de babor y el agua, que dio un bate al alcázar, la echó fuera del lugar donde la nao se iba a pique sin que le alcanzase el molino ni el resolladero que hizo la popa, que fue lo último que se hundió, y que, habiendo quedado

[20] Este marqués de Salinas debe ser don Hipólito de Velasco e Ibarra, colegial del arzobispado de México; hijo de don Francisco de Velasco, caballero de Santiago y nieto del virrey don Luis de Velasco, el Joven. Véase Real Academia de la Historia, Fondos Americanistas de la Colección Salazar y Castro, Documento D-27, folio 8 v.º

[21] AGI, México, leg. 360, «El gobernador de Yucatán, don Fernando Centeno Maldonado al rey», Mérida, 2 de diciembre de 1631.

la lancha sobre aguada los que se hallaron cerca de ella se metieron dentro que fueron: Francisco Granillo, contramaestre; Juan Ruiz, piloto; Luis Farfán, Gaspar Marinero; Miguel Hernández; y un fulano Mojano; y el capellán; y un hermano de la Capacha; y Luis Granillo; y Juan López, maestre de plata; y Esteban Casanova, maestre de raciones; y Pedro Mártir, despensero; y Fco. Cabrera, guardián; y Sebastián Rodríguez, carpintero; y Alonso Pérez; y fulano Caporal, calafate; y Juan Farfán, capitán de la artillería; y Tomé Farfán, su hermano; y Jerónimo de Mesa; y Juan Rodríguez, marinero; y el condestable Alonso Martín; y Ginés de Oliva; y Bme. de León; Juan Díaz de Quiroga; Lucas Marín; y Cristóbal Ramírez; y Miguel de Santos y otros.[22]

Creo que ha merecido la pena reproducir en su integridad estos largos párrafos, pues las conclusiones que de ellos pueden desprenderse me parecen del mayor interés. En primer lugar, cuando el almirante considera la situación desesperada, inicia los trabajos para sacar la lancha con la intención de que se salven los ilustres viajeros y los caballeros que venían cómodamente alojados en la cámara de popa, sin duda, el lugar más distinguido de los barcos de la Carrera. No hay, por supuesto, ninguna intención de salvar a niños, mujeres o ancianos. Nadie considera que deban tener preferencia los más necesitados o débiles, sino que, por el contrario, deben salvarse aquellos que las normas sociales (impuestas desde el poder) consideran como más útiles y, por tanto, más dignos de seguir con vida. El valor que se supone a un caballero siempre será preferible a la habilidad de un calafate o a la agilidad de un joven grumete.

Pero mientras la mar toma peor cariz, la barca se niega a desencajarse, y algunos convencionalismos sociales parecen ceder momentáneamente en favor de la propia supervivencia. De esta manera, hasta las exquisitas manos del marqués, que seguramente no habrían tirado de una cuerda en su vida, acuden a los cabos y el aristócrata comienza a sumar su fuerza física a la de los rudos marineros, con posturas, ademanes y resoplidos más propios de uno de sus mozos de mulas que de su condición de noble criollo. Curiosamente, durante la epidemia de peste que sufrió Sevilla en 1649 también se vio —¡¡oh, gran novedad y muestra del lamentable estado de descomposición social al que se había llegado!!— cómo los señores tenían que cargar pesos como si fueran criados, y hasta los mismísimos regidores de la ciudad «[…] obraban por sus personas».[23]

Pero esta situación tan poco digna de un caballero no podía mantenerse por mucho tiempo. No se consigue hacer salir la barca de debajo de la jareta, y las

[22] Ibídem.

[23] «Vide a un abogado, que había sido juez, llevar un cuarto de carnero, y a mucha gente honrada cargada con las cosas necesarias, porque no había de quien valerse», en Francisco Morales Padrón (ed.): *Memorias de Sevilla. Noticias sobre el siglo XVII,* Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, p. 126.

personas honradas deciden dejar de dar el lamentable espectáculo de cómo luchaban frenética y sudorosamente por sus vidas. Así pues, todos ellos se retiran a la intimidad de la cámara para bien morir; para morir dignamente y con honor.[24]

Creo que esta actitud de dejar de perder el tiempo en un intento inútil de salvar el cuerpo y aprovecharlo en beneficio de la vida eterna del alma tiene, por supuesto, un componente profundamente religioso, pero el hecho de encerrarse a morir lejos de los ojos de los demás también demuestra una forma «social» de enfrentarse a la muerte. Esta es la gran igualadora; el morir, ya lo había dicho Jorge Manrique, iguala a los señoríos, a los medianos y a los más chicos; pero un caballero, que no se consideraba igual a los demás, se encierra a morir en sus aposentos privados, rodeado de sus pares, en una última demostración de su sentimiento de casta. Al mismo tiempo, el encerrarse puede evitar que los demás observen señales de debilidad ante la muerte, cosa que atentaría también contra la honorabilidad de un gentilhombre.[25]

Claro que no siempre los caballeros reaccionan de la misma manera. Tenemos otros ejemplos que muestran que a veces la actitud es distinta. Los aristócratas, en vez de encerrarse, se revisten de sus mejores galas, se cuelgan al cuello gruesas cadenas de oro y se muestran ante su tripulación e, incluso, afrontan la muerte leyendo poemas ante los —imaginamos— atónitos y aterrados subordinados. Esta parece ser la actitud que tomaron los jefes de la escuadra hispanoportuguesa que se hundió frente a San Juan de Luz en enero de 1627.[26] Sin embargo, si analizamos bien ambos comportamientos veremos que tienen algo en común: tanto los que se retiran al interior de su cámara como los que salen revestidos de sus mejores joyas o los que leen elegantes poemas están demostrando que pertenecen a un grupo de gente selecto y totalmente distinguible de esa chusma que, en los puentes y las cubiertas, lanza lastimeros gemidos y que no sabe morir con la dignidad de un caballero.

Sin embargo, de entre esa chusma hay muchos que no se sienten lastrados por ningún tipo de comportamiento que les obligue a valorar más su dignidad que la

[24] Durante la peste acaecida en Valladolid en 1599, algunos caballeros no acudieron a cuidar enfermos al hospital público para que esta labor, que, aunque cristiana, era propia de menestrales, no les hiciera «decaer en su punto». Claro que como excusa para no contagiarse no estaba mal y hubo otros caballeros más cristianos que sí realizaron esa humanitaria labor. Bartolomé Bennassar (1976): *Los españoles. Actitudes y mentalidades*, Barcelona: Argos, p. 216.

[25] Ya en la Eneida, Virgilio comentaba: «el miedo es la prueba de un bajo nacimiento». Véase: Jean Delumeau (1989): *El miedo en Occidente (siglos XIV-XVIII): una ciudad sitiada*, Madrid: Taurus, p. 13.

[26] El suceso produjo tal impacto en la sociedad francesa de su tiempo que se editaron varios relatos de aquel naufragio: *Recit veritable de la tempeste extrange arrivé sus la costa de Bayonnne (sic), ou toute la flotte espagnole a* été *entierement perdue*, Paris, 1627; *Veritable relation de l'horrible naufrage de la flotte espagnole pres Saint Jean de Lux…*, París, 1627. Véase también Cesáreo Fernández Duro (1972): *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid: Museo Naval, tomo IV, pp. 83-84. Véase también Franck Goddio (1994): *Le mystère du San Diego*, París: Robert Laffont, pp. 60-65.

vida. Algunos de ellos tienen también la experiencia suficiente en las cosas de la mar como para esperar un momento oportuno y salvarse. Además de todo esto, necesitan la suerte, y si se les presenta, no dudarán en aprovecharla. Como un personaje de Shakespeare, se preguntarían: ¿acaso puede el honor reponer una pierna o un brazo, o quitar el dolor de una herida?; ¿acaso entiende el honor de cirugía?[27] Este tipo de gente es la que, encabezada por el contramaestre Francisco Granillo, consigue finalmente sacar la lancha y salvarse. Frente al ideal del hidalgo, un hombre como Granillo, que ha ascendido desde los escalones más bajos de un oficio mecánico y desprestigiado como es el de marinero, puede quizá representar otro de los arquetipos de la sociedad española: el del pícaro, un eterno superviviente que está acostumbrado a depender únicamente de sus propios recursos para salvar su vida y que, como todo el mundo sabe que no tiene honor, no se debe esforzar por convencer a nadie, ni en perder el tiempo en dirigir al tendido un brindis al sol.[28]

Hay que reconocer, finalmente, que la mar fue más «democrática» que la sociedad de su tiempo, pues si la lancha llega a botarse mientras la nave continuaba a flote, se hubiesen salvado el marqués y los demás caballeros. No pasó así y los supervivientes fueron los que sabían de temas náuticos y los que no se veían lastrados por el honor, la posición social o la dignidad. Aunque también podía pensarse que los caballeros se refugiaron en el honor, quizá, porque les faltaban las habilidades prácticas que les hubiese permitido salvarse. Estas habilidades estaban en manos de los oficiales de mar. Hay que tener en cuenta que se salva casi la plantilla completa de la «pequeña oficialidad»: piloto, contramaestre, guardián, despensero, carpintero, calafate, condestable y los maestres de plata y raciones; realmente no falta nadie, ni siquiera el capellán, que, por cierto, decidió no quedarse a dar consuelo y ánimos a sus «feligreses». Se había salvado la espuma y la nata de la canalla; lo mejor de lo peor; gente del pueblo que mandaba a gente del pueblo; eso al menos debía pensar el gobernador de Yucatán, que no parecía muy feliz al ver a quién había echado una mano la Fortuna.

Ahora bien, no todos los hidalgos morían con honor. Algunos fueron humanos y se dejaron dominar por el miedo. Este fue el triste caso de don Juan de Benavides, general de la infortunada flota que los holandeses tomaron en Matanzas en 1628. Lo que más indignó a Felipe IV de esta pérdida no fueron los millones de pesos que los holandeses tomaron en aquella jornada, sino la humillación que la conducta de Benavides infirió a las armas españolas.[29] Por ello, don Juan sufrió

[27] Jean Delumeau: *El miedo en Occidente…*, o. cit., p. 17.

[28] Sobre las distintas actitudes respecto al honor pueden verse, entre otras muchas obras: José Antonio Maravall (1979): *Poder, honor y élites en el siglo XVII,* Madrid: Siglo XXI. Véase también: Bartolomé Bennasar: *Los españoles…*, o. cit.

[29] Antonio Domínguez Ortiz (1983): «El suplicio de don Juan de Benavides», en *Sociedad y mentalidad en la Sevilla del Antiguo Régimen*, Sevilla: Publicaciones del Exmo. Ayuntamiento de Sevilla.

un largo cautiverio en la fortaleza de Carmona y fue luego ejecutado en la plaza de San Francisco de Sevilla. Sin embargo, al desgraciado Benavides antes que el hacha del verdugo ya lo había dejado medio muerto el remordimiento por no haber cumplido con su deber, y el pueblo de Sevilla, cuando lo contempló subir al cadalso con las barbas por la cintura, sintió sincera compasión. En el fondo, ante la fuerza tremenda de la presión social, más valía morir con honra que vivir en tal desgracia. Quizá por ello, el siguiente general que mandó una flota a Nueva España, que no fue otro que el ya citado Miguel de Echazarreta, cuando sus subordinados le sugirieron esconderse en Jamaica ante el temor de un nuevo ataque holandés, respondió con inevitable altanería:

> Señores, vuesas mercedes no traten de ir a Cartagena o volver a Jamaica o ir a Honduras, pues la resolución que aquí se ha de tomar es tratar de ir a San Juan de Ulúa o al cielo. Porque si cumplimos con nuestras obligaciones, encontrando al enemigo elegiremos por sepulturas las cubiertas de las naos y si muriéramos habremos hecho lo que debemos.[30]

Si tal y como había muerto el marqués de Salinas, o pretendía morir el general Echazarreta, se esperaba que debía perecer un hombre noble, ¿cómo estaba obligada a enfrentarse a la muerte una noble mujer?; ¿qué valor supremo debía preservar o demostrar? La respuesta parece sencilla. El hidalgo está obligado a demostrar su valor y su desprecio ante la muerte; la mujer puede mostrar su miedo, pero debe siempre conservar su «honra». El lector puede pensar que las crueles horas de un naufragio no son las más apropiadas como para andar en menesteres donde pueda peligrar la honra de una dama y, sin embargo, así es. Los naufragios y sus consecuencias inmediatas en forma de aislamiento en zonas desiertas pueden dar lugar a que una noble pasajera quede en paños menores, y entonces la mujer debe defender su pudor, que es, como es sabido, el más destacado heraldo de la honra.

La curiosa historia a la que voy a referirme no se produjo en la Carrera de Indias, sino en la Carrera de la India, pues afectó al navío portugués San Joao, que naufragó en 1552 en la costa oriental de África y en el que regresaba a la metrópoli don Manuel de Sousa Sepúlveda, antiguo gobernador de la ciudadela de Diu, acompañado por su mujer doña Leonor de Sa y el resto de su familia, criados y hacienda.[31] Tras

[30] AGI, Contratación, leg. 3032, «Miguel de Echazarreta al rey», Veracruz, 1630. La permanencia de actitudes como la presente puede llegar muy lejos y conectar, por ejemplo, con el suicidio del almirante Pareja en la campaña del Pacífico de 1865, o la suicida determinación del almirante Cervera en el combate de Santiago de Cuba en 1898.

[31] Este es el primer naufragio que recoge Bernardo Gomes de Brito en *Historia trágico-marítima*, Lisboa: Officina da congregaçao do Oratorio, 1735. Antonio Marqués y Espejo se refiere también a él en su *Historia de los naufragios o colección de las relaciones más interesantes de los naufragios, invernadas, desamparos, incendios, hambres y otros acontecimientos desgraciados sucedidos en el mar desde el siglo XV hasta el presente,* Barcelona: Imprenta de Repullés,1803-1804, tomo II, pp. 249-272. Este último dice haberlo tomado de la *Historia de las Indias Orientales y Occidentales* de Juan Pedro Mafe.

destrozarse el barco contra la costa, el exgobernador, su esposa y una buena parte de la tripulación y criados consiguieron llegar a la playa, pero allí cayeron en manos de una tribu indígena que los despojó de todo cuanto poseían, ropa incluida. La honesta doña Leonor sufrió, dice la crónica, la tremenda humillación de verse desnuda ante sus criados, y tras esto decidió meterse en un hoyo y dejarse morir. Así recoge Gomes de Brito el suceso:

> D. Leonor se nao deixava despir, e que às punhadas e às bofetadas se defendía, porque era tal que queria antes que a matassem os cafres que verse nua diante da gente, e nao há dúvida que logo ali acabara sua vida se nao fora Manuel de Sousa, que lhe rogou se deixasse despir, que lhe lembrava que nasceram nus, e, pois Deus daquilo era servido, que fosse ela […]. E vendo-se D. Leonor despida, lançou-se logo no chao, e cobriu-se toda com os seus cabelos, que eram muito compridos, fazendo uma cova na areia, onde se meteu até a cintura, sem mais se erguer dali […] D. Leonor muito fraca, assim de fome, como de chorar, que despois que os cafres a despiram nunca mais dali se ergueu nem deixou de chorar; e achou um dos meninos morto e por sua mao o enterrou na areia. Ao outro dia tornou Manuel de Sousa ao mato a buscar alguma fruta, e quando tornou achou D. Leonor falecida […].[32]

Como es natural, esta historia que fue relatada por algunos de los supervivientes que llegaron a los establecimientos portugueses de Mozambique tiene un contenido altamente novelesco que habrá deformado la realidad. Posiblemente la mujer perecería de insolación y de hambre, como otros muchos miembros de la expedición. Sin embargo, lo importante del relato no es que sus detalles sean o no totalmente ciertos, sino el que los contemporáneos así lo creyeron y se recrearon en destacar las enormes virtudes de la honrada señora. Es la mentalidad colectiva de la época la que se enterró en el hoyo y no solo la abnegada doña Leonor. Lo que de verdad pone de manifiesto es el valor supremo del pudor femenino que tantas honras masculinas restaura. También es interesante constatar en esta historia la pervivencia de otras actitudes semejantes que se remontan varios siglos atrás.[33] Doña Leonor no es sino continuadora del viejo mito de Lucrecia, la noble dama romana del siglo VI antes de Cristo que, tras ser violada por el hijo del rey Tarquino el Soberbio, se clavó un puñal para no sobrevivir a su deshonra; y para poner un ejemplo más cercano, podemos citar el de doña María Coronel, que se desfigura la cara para desalentar los libidinosos requerimientos del rey don Pedro I de Castilla.

[32] Bernardo Gomes de Brito (1956): *Historia trágico-marítima*, Lisboa: Publicaçoes Europa-América, tomo I, p. 41.

[33] Una prueba más de que la historia de las mentalidades posee unos ritmos cronológicos mucho más lentos que la historia política o económica. Jean Delumeau: *El miedo en Occidente…*, o. cit., p. 211.

Bibliografía

Bennassar, Bartolomé (1976): *Los españoles. Actitudes y mentalidades*, Barcelona: Argos.

Escalante de Mendoza, Juan (1985): *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575)*, Madrid: Museo Naval.

Chaves, Alonso de (1983): *Espejo de navegantes*, Madrid: Museo Naval.

Delumeau, Jean (1989): *El miedo en Occidente: (siglos xiv-xviii): una ciudad sitiada*, Madrid: Taurus.

Domínguez Ortiz, Antonio (1983): «El suplicio de don Juan de Benavides», en *Sociedad y mentalidad en la Sevilla del Antiguo Régimen*, Sevilla: Publicaciones del Exmo. Ayuntamiento de Sevilla.

Fernández Duro, Cesáreo (1972): *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid: Museo Naval.

Goddio, Franck (1994): *Le mystère du San Diego*, París: Robert Laffont.

Gomes de Brito, Bernardo (1735): *Historia trágico-marítima*, Lisboa: Officina da congregaçao do Oratorio.

Guevera, fray Antonio de (1539): *De muchos trabajos que se pasan en las galeras*, recogido por José Luis Martínez: *Pasajeros a Indias*, México: Alianza Universidad, 1984.

Maravall, José Antonio (1979): *Poder, honor y élites en el siglo xvii*, Madrid: Siglo xxi.

Marqués y Espejo, Antonio (1803-1804): *Historia de los naufragios o colección de las relaciones más interesantes de los naufragios, invernadas, desamparos, incendios, hambres y otros acontecimientos desgraciados sucedidos en el mar desde el siglo xv hasta el presente*, Barcelona: Imprenta de Repullés.

Morales Padrón, Francisco (ed.) (1981): *Memorias de Sevilla. Noticias sobre el siglo xvii*, Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio (1992): *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo xvi*, Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla.

Rediker, Marcus (1987): *Between the devil and the deep blue sea. Merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime word*, Nueva York: Cambridge University Press.

Sigüenza, fray José de (1881): *Historia primitiva y exacta del monasterio del Escorial escrita por el padre fray José de Sigüenza, bibliotecario del monasterio y primer historiador de Felipe II*, Madrid: Imprenta de M. Tello.

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.

3

Mujeres de las comunidades marítimas a finales de la Edad Moderna: lo que sabemos y no sabemos de ellas

Ofelia Rey Castelao[1]

Introducción

En la ya abundante investigación sobre historia de las mujeres no hay una línea propia sobre aquellas que vivían en comunidades marítimas. La razón es que vivir en la costa —incluso en núcleos portuarios— no significa tener relación con el mar, por lo que, salvo en casos muy definidos, se pierde el verdadero sentido de estudiarlas de forma separada. En cierto modo, el fuero de Marina y la instauración de la matrícula de mar por parte de los Borbones —en los territorios donde se impuso— diferenciaron a partir de 1726 y, sobre todo, desde 1748-1751 a los hombres, y con ellos a sus mujeres y sus familias, entre marítimos y terrestres, pero esto no lo resuelve todo porque la segregación tenía un margen de fluidez entre los dos sectores y no incluía a muchas familias que tenían un recurso complementario en el mar o en el negocio de productos derivados.[2] Partiendo de esta dificultad, que a su vez imposibilita un estado de la cuestión, estas páginas son una reflexión sobre puntos que consideramos importantes, avanzando ya que se desconoce mucho más de lo que se sabe, a falta de monografías con carácter de género, salvo excepciones como la obra de Serrana Rial García sobre Galicia.[3] Nos centraremos en el siglo XVIII precisamente porque los cambios legislativos establecieron aquella diferenciación, por aproximativa que sea, y, sobre todo, una nueva organización territorial de la costa peninsular y de las islas, con su división en provincias, lo que marcó un antes y un después en la referencia vital, judicial y normativa de las gentes de mar.[4]

[1] Universidad de Santiago de Compostela.

[2] José Manuel Vázquez Lijó (2007): *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII,* Madrid: Ministerio de Defensa. Magda Mirabet y Olga López Miguel (1995): «La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza», en Carlos Martínez Shaw (ed.): *El derecho y el mar en la España moderna,* Granada: Universidad, pp. 217-240.

[3] Serrana Rial García (2005): *Las mujeres de las comunidades marítimas de Galicia durante la época moderna: una biografía colectiva*, Alcalá de Henares: Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

[4] Investigación financiada mediante el proyecto «Ciudades y villas del Noroeste Ibérico: gobernanza y resistencias en la Edad Moderna», P2021-124823NB-C21 (Agencia Estatal de Investigación y Fondos Feder de la Unión Europea).

Para hacer un balance de lo que se sabe y no se sabe de las mujeres de la costa es preciso subrayar que lo primero está claramente sesgado por el componente local-costumbrista de una bibliografía extracadémica —basada muchas veces en textos de observadores autóctonos y de viajeros que se fijaron más en lo extraordinario que en lo habitual—, o por una orientación antropológica, sin duda interesante, pero apoyada en testimonios recientes que recogen realidades residuales, y lo segundo por falta de fuentes específicas y firmes que permitan superar los lugares comunes, e incluso tópicos, que han llegado a la actualidad, lo que explica en gran medida la mencionada carencia de monografías metodológicamente actualizadas y la frecuencia de estudios fragmentarios. Así pues, es necesario abordar una estrategia de análisis denso —de base cuantitativa en lo posible— para definir los caracteres demográficos, familiares, sociales, económicos y culturales de las mujeres del mar comparándolas con las demás para comprobar si tenían rasgos diferenciados. Es decir, se impone establecer modelos de comportamiento territorial en los que actuaban factores múltiples y en los que la casuística sirva para ilustrarlos.

Ni que decir tiene que las bases documentales para llevarlo a cabo son las mismas que para otros temas, pero al tratarse el mar de un ámbito de enorme importancia para la monarquía, es necesario partir del marco normativo de la Marina, porque reubicó a las mujeres de los marítimos, de los matriculados y de los marinos de guerra en un fuero diferente que las afectaba por medio de sus padres, maridos e hijos. Además, la propia monarquía reunió en la segunda mitad del XVIII numerosos informes de los nuevos órganos de la Marina —así como de los preexistentes: audiencias, intendencias, corregimientos, justicias locales, etc.— sobre la existencia de los lugares de costa y de las zonas portuarias, donde hay datos y valoraciones sobre problemas como la viudedad o el abandono de las mujeres, la prostitución, la delincuencia femenina, las actividades económicas irregulares, entre otros aspectos. A su vez, las autoridades locales mantuvieron sus ordenanzas y sus actos de gobierno en aquellos núcleos, que afectaban a esas mismas facetas, en muchos casos muy determinantes de la vida de las mujeres.

En textos eruditos se suele subrayar el comportamiento demográfico diferenciado de las gentes de mar, pero eso exigiría hacer reconstrucción de familias. En los censos de 1768, 1787 y 1797, o en los locales, en especial los hechos con objetivo de reclutamiento para la Marina, se pueden identificar las familias y hacer cálculos de ausencias masculinas, hijos por matrimonio, ilegitimidad, soltería definitiva, etc. Los registros parroquiales son clave, si bien los párrocos no solían anotar las profesiones, por lo que es difícil diferenciar a quienes se dedicaban a trabajos de mar; es preciso recordar que también cambió el marco eclesiástico allí donde se instauraron parroquias castrenses que atendían a la Marina y al personal de

Correos marítimos. Más allá de los cálculos clásicos sobre natalidad legítima e ilegítima, nupcialidad y mortalidad, las actas parroquiales pueden ser indicativas de la existencia de redes de relación de tendencia endogámica —prácticas de padrinazgo, bodas por consanguinidad o por afinidad— y los expedientes matrimoniales suelen relatar experiencias migratorias prenupciales; en algunos lugares, los párrocos anotaban los actos fúnebres por fallecidos fuera o en naufragios, costumbre condenada por los obispos por cuanto duplicaba una muerte, pero se mantuvieron porque era útil e incluso necesario para iniciar una declaración de desaparición y establecer las tutelas de menores, repartir la herencia, cobrar pensiones e incluso para que una viuda pudiera casarse. En cuanto a la familia y el grupo doméstico es muy importante que en la Corona de Castilla se hubiera hecho el Catastro de La Ensenada en 1752-53, cuando ya estaba implantada la matrícula de mar, dado que aporta datos que permiten hacer cálculos diferenciados, pero incluso si no se distinguió a marítimos de terrestres, es esencial para calcular el porcentaje de mujeres cabezas de familia y el de mujeres viviendo solas. Además, son fundamentales los roles de reclutamiento para la Marina, que dan información de valor excepcional sobre los hombres ausentes y sobre los niños y adolescentes hijos de viuda enrolados; obviamente, no son sistemáticos, sino que los hubo solo para los llamamientos concretos.[5]

Lamentablemente, el catastro se hizo demasiado pronto para observar qué efectos tuvieron en la actividad de las mujeres los privilegios que se dieron a los marítimos a cambio de la matrícula obligatoria —en detrimento de las mujeres de los terrestres, por cierto—, como eran la explotación de los arenales y del mar o las ayudas oficiales si enviudaban. Eso no resta interés a los datos económicos del catastro y de sus revisiones, en especial las listas personales o los memoriales, para detectar las actividades de las mujeres cabezas de familia o de las dependientes y para obtener la tasa de dedicación, aunque apenas registran las actividades no remuneradas directamente, las tareas de autoconsumo, los productos no comercializados o las ventas en lonjas, calles, mercados urbanos o ferias. Por otro lado, el catastro se hizo en vísperas de la expansión de la industria salazonera y del desarrollo de la protoindustria textil en buena parte del litoral, lo que dificulta la obtención de datos sobre las mujeres de la costa que se implicaron en ambas. En todo momento habrá de tenerse en cuenta la importancia que en esta dimensión tuvieron los gremios y cofradías y, por ello mismo, sus ordenanzas y disposiciones,

[5] Carlos Martínez Shaw y Roberto Fernández Díaz: «Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en Carlos Martínez Shaw: *El derecho y el mar…*, o. cit., pp. 241-272. José Manuel Vázquez Lijó (2000): «Estimaciones de población dedicada a la pesca y navegación marítimas en Galicia a partir de los estados de Matrícula (1740-1830)», *Obradoiro de Historia Moderna,* 9, pp. 109-141.

si bien es cierto que en el periodo que nos ocupa se mantenían prácticas establecidas en la Edad Media.[6]

Por lo que se refiere a la dimensión social, las escrituras notariales son una fuente inagotable e idónea para estudiar a las mujeres de la costa, en especial los poderes de los maridos que pasaban a sus esposas cuando se iban; las solicitudes de declaración de pobreza, desaparición de esposos o hijos, o de viudedad; las tutelas y dotes; compraventas y operaciones de crédito, contratos de trabajo, etc. Lo que hay de nuevo en la segunda mitad del siglo XVIII es la figura de los escribanos de Marina que se establecieron en todas las provincias marítimas y que atendieron a una abundante clientela. Una cantera de información sobre relaciones sociales y sobre conflictividad son los expedientes y procesos de los órganos de la jurisdicción de marina, fijada en las ordenanzas de 1748 y 1751, dando lugar a un organigrama jurídico específico; deben completarse con los que pasaron a la justicia eclesiástica específica, sin olvidar que había ciudades portuarias que eran también capitales diocesanas (Málaga, Almería, Barcelona, Valencia, etc.). En las diferentes instancias y en contextos de muerte, desaparición o ausencia de los maridos, se ha localizado documentación complementaria de gran valor, como las cartas, útiles para ilustrar problemas o dramas familiares: por ejemplo, en Cádiz, M.ª José de la Pascua recurrió a esta documentación para estudiar a las mujeres de ausentes.[7]

En fin, esto no agota los filones documentales existentes, cuya dificultad mayor radica en su disponibilidad, ciertamente complicada por la peculiar ubicación de los fondos de Marina en el Archivo General con sede en Viso del Marqués y por las pérdidas sufridas en el departamento marítimo de Cádiz o la difícil localización de la documentación generada por las autoridades de las provincias marítimas.

Las mujeres de las comunidades marítimas: perfil vital

En 1916, un hombre de mar, Benigno Rodríguez Santamaría, publicó sus observaciones en un recorrido por el litoral cantábrico y atlántico-gallego,[8] en las que prestó cierta atención a estas mujeres señalando qué las diferenciaba de las demás. Subrayaba lo siguiente: a) que su edad de matrimonio era más precoz que la media de sus respectivos países: en la costa gallega por debajo de los 21 años y un poco

[6] Por ejemplo, Margarita Serna Vallejo (2016): *De los gremios de mareantes a las actuales cofradías pesqueras de Castro Urdiales, Colindres, Laredo y Santoña*, Santander: Editorial Universidad de Cantabria.

[7] María José de la Pascua (1998): *Mujeres solas: historias de amor y de abandono en el mundo hispánico*, Málaga: Diputación de Málaga.

[8] Benigno Rodríguez Santamaría (2005): *Los pescadores del norte y noroeste de España: Su vida social y particular por provincias*, Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega, pp. 102, 104, 118, 280-285, 313-314.

más tarde en el País Vasco, lo que él ponía en relación con el servicio militar de los hombres; b) como consecuencia de las bodas tempranas y de la permanencia de los hombres en casa por largos periodos allí donde se dedicaban a la pesca de bajura, nacían muchos hijos; c) los grupos domésticos eran grandes y convivían en pequeñas casas de los puertos; d) el trabajo de ellas no era la pesca propiamente dicha, aunque sí lo que rodeaba a esta actividad, y en muchos lugares era más intenso o más retributivo que el de los hombres, no una simple ayuda, salvo en algunas zonas especialmente pobres, como, por ejemplo, el norte de Lugo; e) la falta total de formación de ellas pero también de sus hijos, sobre todo si eran viudas, ya que apenas iban a la escuela o la dejaban debido a su incorporación temprana, con diez u once años, a las tareas de pesca y a los trabajos complementarios. Otros comentarios de este observador señalan la mayor capacidad de ahorro por parte de ellas o sus prácticas religiosas —más bien supersticiosas en algunas comarcas—, así como aquellos casos que le llamaron la atención, por ejemplo, las bateleras de Pasajes, cuya imagen había llegado al teatro.

Por lo que respecta al comportamiento demográfico, no se puede constatar el matrimonio temprano, sino baja nupcialidad y retraso del matrimonio si ellos o ellas migraban antes de casarse o si esperaban a casarse después de heredar.[9] Aunque hay pocos estudios, solo se advierte que es un poco más precoz que el de las otras mujeres de sus territorios, pero en consonancia con estos: por ejemplo, en la segunda mitad del siglo XVIII en Luarca, Asturias, la diferencia era de dos años entre las novias de la marina y las de interior, pero se casaban entre los 23,5 y 24,5 años;[10] en Salnés, Galicia, las mujeres de mar se casaban más jóvenes que las otras y lo hacían a los 25,9 años, edad que descendió a 23,6 después de la imposición de la matrícula.[11] Es decir, en todo el norte ellas se casaban tarde y en la costa solo adelantaban un poco la boda. Recordemos que la edad nupcial femenina era de 20-21 años en Andalucía en la misma época. El número medio de hijos por matrimonio era en Luarca de 4,5, mientras en el interior era de 3,9, en parte porque ellas se casaban antes y porque los intervalos intergenésicos eran más breves —de 20 meses frente a 22—; en Salnés, la diferencia era similar; en la marina occidental cantábrica, el intervalo protogenésico era de 27,5 meses en 1731-1750, 23,2

[9] Antonio Eiras Roel (1990): «Mecanismos autorreguladores, evolución demográfica y diversificación intrarregional. El ejemplo de la población de Galicia a finales del siglo XVIII», *Revista de Demografía Histórica-Journal of Iberoamerican Population Studies,* 8/2, pp. 51-72.

[10] María Antonia Fernández Ochoa (1995): *Luarca y la tierra de Valdés, 1650-1830: población, sociedad y economía*, Luarca: Ayuntamiento, pp. 128-182, 205- 224. Florentino López Iglesias (1999): *El grupo doméstico en la Asturias del siglo XVIII*, Oviedo: RIAS.

[11] José Manuel Pérez García (1986): «Mecanismos autorreguladores das demografías antigas. O exemplo galego», *III Xornadas de Hª de Galicia*, Ourense: Diputación de Ourense, p. 53.

en 1751-1770 y 26,2 después.[12] Los observadores cántabros del XVIII dedujeron de este comportamiento una pérdida de potencial demográfico, que imputaban a la emigración estacional y temporal, intensa en la franja de costa, ya que en veinte años un matrimonio apenas convivía cinco o seis; en Galicia, el médico Nicolás Taboada Leal en 1840, analizando el censo de 1797, llegó a la siguiente conclusión: «deben tenerse en consideración las ausencias o emigraciones temporales de muchos marineros casados de esta vecindad, y que durante aquel tiempo pierde la población el aumento de no pocos individuos por la larga separación en que permanecen estos matrimonios».[13]

El erudito de 1916 no menciona otro factor, los nacidos fuera de matrimonio, en lo que sí parece haber diferencias: en la marina luarquesa eran menos numerosos —2,53 % frente a 4,87 % en el interior—; en la Galicia atlántica también las tasas de ilegitimidad eran más bajas en la costa (del 4 % al 6 %), donde las concepciones prenupciales iban del 6 % al 12 %, algo por debajo de las zonas de interior (del 9 % al 13 %), si bien en la segunda mitad del XVIII aumentaron los niños abandonados.[14] Tampoco alude al celibato femenino, que ya en 1742 había advertido el padre Sarmiento en la costa meridional de Galicia, imputándolo a la ausencia de solteros y a la frecuencia con la que estos se casaban fuera de su tierra.[15] En general, los territorios de costa tenían en 1787 más mujeres que hombres en los tramos de edad nupcial y laboral (93/100 en Andalucía, Canarias, Cataluña, Galicia, Asturias, País Vasco). Los cálculos demográficos comprobaron este hecho: a mediados del XVIII y finales de este siglo, las áreas de la costa galaica registraban un celibato del 25,3 %, cuando el masculino era solo del 8 %; en la comarca asturiana de Luarca, no era tan alto (16,5 %) pero sí superior al interior (13,3 %). El factor atenuante, las segundas nupcias, funcionaba parcialmente, ya que en esa comarca eran más frecuentes en la costa (16 % frente a 13 %); en Galicia eran del 12 %-15 % en la mitad suroeste y menos (10-11 %) en la costa del Finisterre, muy por debajo de las comarcas de interior, donde podían llegar a ser una cuarta parte de los matrimonios.

Los grupos domésticos eran pequeños, al contrario de lo afirmado por el erudito Santamaría, con dominio total de la familia nuclear en toda la franja costera, con casos extremos de menos de tres personas —Costa da Morte, por ejemplo— y,

[12] Ramón Lanza García (1991): *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid: Universidad Autónoma de Madrid y Universidad de Cantabria.

[13] Nicolás Taboada Leal (1840): *Descripción topográfico-histórica de la ciudad de Vigo, su ría y sus alrededores*, Santiago de Compostela: Compañel, pp. 41 y 114.

[14] Isidro Dubert (1991): «Los comportamientos sexuales premaritales en la sociedad gallega del Antiguo Régimen», *Studia Historica. Historia Moderna,* 9, p. 117.

[15] Ofelia Rey Castelao (2012): *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*, Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, en varias páginas.

por lo general, sin llegar a cuatro componentes desde Galicia al País Vasco, pasando por Asturias.[16] La jefatura femenina, que estaba en torno al 19 % en Galicia, en la costa occidental alcanzaba una cuarta parte en Finisterre, y más al sur, en el extremo suroeste de Galicia, a un tercio o más de las familias en pueblos de pescadores situados en comarcas donde, además, había una fuerte emigración estacional y polianual. En Asturias la media era idéntica a Galicia, sin embargo, en la costa luarquesa, aunque eran el doble que en el interior, no llegaban al 11 % y solo un 2,8 % eran solteras. La mayoría eran viudas, muchas de menos de cuarenta años, por sobremortalidad masculina propiciada por accidentes o contagios durante los viajes y campañas fuera. Si hay algo que llama más la atención de las valoraciones del erudito Santamaría es que no habla de la inestabilidad recurrente de la vida, ni de que la elevada proporción de mujeres solas al frente de familias se debiera a la temprana viudez a causa de la mortalidad en el mar, lo que marcaría el destino de ellas y de sus familias. No obstante, no es fácil diferenciar emigración de las ausencias de marineros y pescadores por temporadas de trabajo. Los hombres iban y volvían de las faenas de la pesca, que no era especialmente accidentada si se trataba de la próxima a la costa, como sí lo era la de navegación y la pesca de altura.

La migración temporera afectaba también a los hombres de mar: en el extremo suroeste de Galicia, el déficit masculino era brutal; en la península de Salnés, más de la mitad de los ausentes eran solteros, 46,5 % en 1752 y 59,6 % en 1761, tres cuartos de ellos menores de 24 años; solían hacer estancias en Andalucía, en Cádiz, donde trabajaban en tareas portuarias: en 1773 eran solteros dos tercios de los 2551 gallegos controlados allí.[17] En el Bajo Miño, ellos habían estado fuera en el 28,8 % de las bodas de 1755-1757, el 45,5 % en 1759-1764, 26 % en 1770-1777, 34,8 % en 1780-1782. La pregunta que hay que hacer es si la matrícula generó un movimiento de huida: desde los primeros enrolamientos de 1719, en los pueblos marineros del entorno de Pontevedra estaban ausentes entre el 24 % y el 39 % de los hombres y en 1758-1759 lo estaba el 31,2 % de los hombres útiles de Galicia; el abandono de las mujeres solía ser grave y múltiple, ya que podía suceder que estuvieran fuera sus esposos y sus hijos al mismo tiempo.[18] En un contexto endeble de interacciones económicas, demográficas y sociales, el no retorno de un marido, padre, hijo, hermano implicaba que fueran las mujeres las que se ponían a la cabeza de la familia.

[16] Patricia Suárez Álvarez (2013): «Familia y sociedad en un concejo marítimo del noroeste peninsular: el municipio asturiano de Carreño en 1753», *Estudios Humanísticos. Historia*, 12, pp. 397-416.

[17] José Manuel Pérez García (2011): «La intensa movilidad de la comarca del Bajo Miño y sus destinos», *Minius. Historia, Arte e Xeografía*, 19, pp. 231-254.

[18] Ofelia Rey Castelao (2018): «La movilidad de adolescentes en la Galicia moderna el factor militar», en Ofelia Rey Castelao, Camilo Fernández y Rubén Castro (eds.): *La vida inquieta. Conflictos sociales en la Edad Moderna,* Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, pp. 317-335.

El trabajo

La laboriosidad de las mujeres de la costa fue subrayada por Campomanes en 1775 cuando decía que en las provincias marítimas de Galicia, Asturias, Montaña, Vizcaya y Guipúzcoa ellas «van en los barcos a pescar en el mar; llevan a vender el pescado fresco, desde los puertos de mar a tierra adentro, o a los mercados; cultivan las tierras por sí mismas; son tenderas, panaderas, que amasan y venden pan».[19] La pesca propiamente dicha distaba de ser general entre las mujeres, pero sí la practicaban en algunas zonas; Wilhem von Humbolt, en 1799 y 1801, señalaba que, en el País Vasco, ellas pescaban junto con los hombres en la marea baja. En toda la costa peninsular, ellas recogían algas y conchas o mariscaban, trabajos básicos pero duros, para los que los privilegios de la matrícula de mar les dieron el monopolio de explotación, dicho de otro modo, la población marítima se vio favorecida por las compensaciones que se le dieron a cambio de la carga humana que implicaba la matrícula obligatoria.[20]

Por lo que respecta a los gremios de mar, la participación o colaboración con las mujeres procedían de antiguo, y así, por ejemplo, en los puertos cántabros, podían ser socias las *mujeres* dedicadas a cualquier faena de *pesca* y las madres, viudas, esposas, hijas viudas o solteras de socios y se tenía en consideración la situación de viudedad. Lo mismo sucedía, desde antes del periodo que nos ocupa, en el País Vasco o en Galicia y otro tanto del lado mediterráneo, si bien es verdad que se vieron afectadas por las reformas de la segunda mitad del XVIII.[21]

Sin duda, lo más general era la venta de pescado y de otros productos del mar, elemento clave de la pluriactividad femenina. La venta era una práctica que, por ejemplo, en Santander estaba reconocida como derecho desde una sentencia de 1428 en favor de las mozas o mujeres de pescadores que así podían vender el pescado por menudo en la plaza. Humbolt, en su recorrido por la costa vasca, comentaba: «las pobres sardineras tienen, por su mayor parte, en su penoso oficio, una ganancia muy pequeña, a veces, si la concurrencia de vendedoras es grande, hasta pérdida».[22] Revendedoras y regateras de pescado las había en muchas localidades:

[19] Pedro Rodríguez de Campomanes (1775): *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento,* Madrid: Imprenta de Antonio Sancha, Parte 1, p. 359.

[20] José Manuel Vázquez Lijó (1997): «Los privilegios de la Matrícula de Mar y su cuestionamiento práctico: la dureza del Real Servicio en la Armada del siglo XVIII», *Obradorio de Historia Moderna*, 6, pp. 107-130.

[21] Margarita Serna Vallejo: *De los gremios de mareantes…,* o. cit. Josu Iñaki Erkoreka Gervasio (1991): «Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco», Bilbao: Publicaciones del Gobierno Vasco, p. 322. Andrés Canoura Quintana (2000): *La pesca en la Galicia del siglo XVII,* Santiago de Compostela: Consellería de Pesca, p. 161. José Segura Obrerio (1987): «El gremio de pescadores y mareantes de Cartagena y la reforma marítima de Godoy (1786-1800)», *Anales de Historia Contemporánea*, 6, pp. 39-57.

[22] Wilhem von Humboldt: *Los vascos o Apuntaciones sobre un viaje por el País Vasco*, ed. de 1994, 1801, pp. 381 y ss.

iban hasta las barcas a recoger el pescado en cestos y después lo vendían ellas mismas o a terceros —otros vendedores y vendedoras o arrieros—, siempre que no les cedieran la venta en el interior de las villas.[23] Sin duda, por toda la costa peninsular había similares prácticas, cambiaban solo las especies. También estaban generalizadas la reparación de redes y la transformación de la pesca: en muchos lugares, la producción de escabeches y, de un modo más habitual, la salazón y conserva de pescado. Esta se desarrolló en la segunda mitad del siglo XVIII gracias a nuevas técnicas y nuevos modos de organización de la producción en grandes instalaciones, como las implantadas por los fomentadores catalanes, que concentraron todas las fases y dividían el proceso productivo (escochado, salado, prensado y envasado) y pagaban en dinero a la mayoritaria mano de obra femenina; esta fórmula incluso modificó la forma de habitación, en malas condiciones, al lado de los almacenes o dentro de estos.[24] Fue este, probablemente, el mayor cambio laboral para las mujeres de la costa, antecedente de la industria conservera del siglo XIX.

No obstante, había muchas variantes zonales y el trabajo femenino no era igual en todas partes. En Galicia, donde los puertos solían estar en núcleos muy pequeños, ellas cultivaban tierras y tenían algún ganado, y se han localizado arrieras de sal y de otros productos. En la costa cantábrica había mujeres dedicadas al transporte y a la carga; las cargadoras de la ría del Nervión y de los muelles de Bilbao llamaron la atención de los viajeros, como el irlandés Guillermo Bowles, quien escribió en 1782: «ellas son ganapanes y mozos de cordel de la Villa, que cargan y descargan los navíos […] van descalzas de pie y pierna, desnudos los brazos […] y llevan sobre la cabeza fardos tan pesados que son menester dos hombres regulares para ponérselos encima». El mencionado Humbolt escribió: «en Bilbao llevan, en la descarga de los buques, los más grandes pesos en la cabeza desde el río a los almacenes, en particular barras de hierro, con que allí se hace frecuente comercio».[25] Eran famosas las bateleras o barqueras de Pasajes —asalariadas del ayuntamiento—, aunque también las había en otras localidades para pasar los ríos y cruzar bahías llevando personas o carga —Rosa M.ª Cantín indica que transportaban el

[23] Juan Antonio Rubio-Ardanaz (2006): *Lemanes, sardineras y pescadores: realidades marítimas en perspectiva antropológica*, Santurtzi: Ayuntamiento de Santurtzi. Miren Aintzane Eguiluz Romero (2017): *La mujer y el mar en Bizkaia durante el siglo XVIII: supervivencia, desaprobación y rechazo*, Bilbao: Universidad del País Vasco, disponible en línea en <https://addi.ehu.es/handle/10810/20760>.

[24] Carlos Martínez Shaw (1988): «La pesca en la Cataluña del siglo XVIII. Una panorámica», *Pedralbes*, 8/I, pp. 323-338; Luis Alonso Álvarez (1976): *Industrialización* y *conflictos sociales en a Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830,* Madrid: Akal, pp. 69-71.

[25] Wilhem von Humboldt: *Los vascos…,* o. cit., p. 381. Esas y otras citas pueden verse en Rafael Domínguez Martín (1996): «Sobreexplotación, pluriactividad y movilidad femeninas: el trabajo de las mujeres en las economías campesinas del norte de España, siglos XVIII y XIX», en María Dolores Ramos y María Teresa Vera (eds.): *El trabajo de las mujeres. Pasado y presente*, Málaga: Diputación de Málaga, pp. 33-58.

mineral de hierro en la desembocadura del Uruma—[26] y, si bien en las grandes villas como Portugalete y Bilbao no eran asalariadas, podían ser contratadas para manejar lanchas y gabarras.

Incluso se detectan mujeres dedicadas al contrabando: de textiles, por ejemplo, en la frontera del País Vasco y en el sur, en Málaga se ha localizado la misma actividad, en este caso en relación con Gibraltar.[27] O simplemente aparecen vinculadas a prácticas fraudulentas: en 1771 el procurador síndico del consulado de Bilbao denunció a varias mujeres por llevar a Portugalete castañas hurtadas en un barco y en 1776 a otras de Deusto por conducir barcas cargadas de bacalao y otros productos a Portugalete sin pagar impuestos.[28] Es fácil suponer que en otras zonas de las fronteras húmedas se darían las mismas prácticas.

Movidas por la necesidad de recursos para sus familias, en especial en ausencia de hombres, las mujeres de la costa desarrollaron otras opciones laborales ajenas al mar, como la protoindustria textil, favorecida por la llegada de fibras como el lino por vía marítima. En el siglo XVIII ellas se dedicaron al hilado y a la confección de telas y sobre todo a hacer encajes, calcetas y puntillas, si bien no alcanzó la misma intensidad en todas partes: por ejemplo, en Asturias, la producción de textiles de lino ocupaba a más del 40 % de las campesinas, pero no tanto en la costa —en Luarca solo era el 8,7 %, aunque en 1752 en Gijón había 72 telares y 38 eran de mujeres—,[29] mientras que en Galicia estaba generalizada, para consumo propio y para la venta: en su descripción de Galicia de 1804, Lucas Labrada, recorriendo la costa, indicó pueblo a pueblo esa dedicación y sus variantes como confección de prendas, labor de calceta y palillado, oficio este difundido por casi todas las villas y enseñado por maestras palilleras.[30] La apertura del comercio con América en 1764 en puertos como el de A Coruña abrió un amplio mercado para esa producción femenina de telas o piezas elaboradas —camisas, calcetas, cordones—, de modo que se desarrolló una notable exportación que en parte estuvo en manos de mujeres comerciantes;[31]

[26] Rosa María Cantín (1995): «Bateleras de Pasajes», *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, 23, pp. 55-89. No hemos podido consultar el texto de Luis María Bernal Serna: *Villanas modernas. Las mujeres de Portugalete entre los siglos XVI y XIX, de 2013, citado por otros autores.*

[27] Pilar Pezzi Cristóbal (2012): «Mujeres en el contrabando. La participación femenina en un negocio de hombres», *Baética. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea,* 34, pp. 391-402.

[28] Luis María Bernal Serna (2007): *Sociedad y violencia en Portugalete (1550-1833)*, Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete.

[29] Patricia Suárez Álvarez (2020): «Sobreviviendo en la Asturias rural: mujeres solitarias y al frente de un hogar en el setecientos», en Francisco García González (coord.): *Vivir en soledad: soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos XVI-XXI)*, Madrid: Iberoamericana-Vervuert, pp. 101-103. Patricia Suárez y Alberto Morán (2011): «Más allá del telar: el mundo del trabajo femenino en la Asturias del siglo XVIII», *El Futuro del Pasado,* 2, pp. 483-498.

[30] José Lucas Labrada (1804): *Descripción económica del Reyno de Galicia*, Ferrol: Imprenta Riesgo.

[31] Ofelia Rey Castelao (2021): «Mujeres en el comercio gallego de Ultramar a fines del siglo XVIII», en Marta

la crisis de este sector, cuando no soportó la competencia de la producción fabril generó una fuerte pérdida que liquidó la relativa independencia económica conseguida por ellas mediante esa vía.[32]

En definitiva, las mujeres del mar, además de asumir las tareas de casa, tenían un trabajo discontinuo e irregular, muchas veces estacional, en gran medida informal y complementario, que se desarrollaba en playas, muelles y caminos, pero también en las huertas y campos; los trabajos de transformación que realizaban eran básicos y de valor comercial reducido y las actividades de venta al por menor —a veces a trueque— o de reventa eran dominantes entre ellas, por todo lo cual las fuentes no recogen, o lo hacen mal, ese abanico de pluriactividad, salvo los trabajos asalariados por cuenta ajena en el ámbito de la salazón. La independencia de ellas o al menos una autonomía basada precisamente en esos ingresos personales era clave, más todavía si coincidía con ausencias de los hombres en campañas de pesca o de comercio muy largas o, como era frecuente, con emigración, por lo que ellas tenían un papel fundamental, hasta el punto de que desde Humbolt al erudito Rodríguez Santamaría afirmaban que ellas podían con el mantenimiento de la casa.

Las ciudades portuarias: espacios difíciles para ellas

Las ciudades de la costa, habitualmente vinculadas a puertos, no respondían a un solo modelo, lo que afectó también a la población femenina. Todas recibieron migración de mujeres por las mismas causas que las demás ciudades: *cake mobility* o de la burguesía mercantil y de los mandos y funcionarios de Marina; movilidad del hambre o de la miseria, buscando asistencia, y de la vergüenza, buscando discreción para un embarazo ilegítimo, que podían derivar en prostitución o en marginación y, sobre todo, movilidad laboral o del pan para formar o aumentar su dote, cantera de domésticas y del sector servicios.[33] En general, en estas ciudades había un desequilibrio de mayoría femenina. En Málaga, por ejemplo, el déficit masculino era fuerte, del 7 % hasta 1750 y del 12 % en el último tramo del siglo XVIII; eran de fuera el 40 % de los novios y el 24 % de las novias, que llegaban del interior pero también de Cádiz o de Almería.[34] En El Puerto de Santa María, donde entre 1700 y 1800 eran

Lobo de Araújo, Claudia Contente y Alexandra Esteves (eds.): *As mulheres no camiño da História*, Braga: Lab2PT, Universidade do Minho, pp. 36-57.

[32] Xoan Carmona Badía (1990): *El atraso industrial de Galicia: auge y liquidación de las manufacturas textiles,* Barcelona: Ariel.

[33] Véase el tema por extenso en Ofelia Rey Castelao: *El vuelo corto…*, o. cit., primera parte.

[34] Juan Sanz Sampelayo (1998): *Factores de riesgo y de desarrollo en una ciudad del litoral andaluz: la población de Málaga en el siglo XVIII*, Málaga: Universidad de Málaga.

forasteros el 57 % de los novios, de los españoles, el 31,4 % eran hombres y 14,8 % mujeres. Había allí en 1775 muchas solteras que vivían solas (13,8 % en El Puerto y en Rota el 14 %) y viudas (36,6 %), e incluso casadas solas en hogares desestructurados por ausencia de los maridos (6,5 %), un tercio de los cuales estaba en Indias; muchas acogían a parientes, sobre todo hermanas y sobrinas.[35]

A la inversa, llegaban más hombres, incluyendo a un buen número de extranjeros, que mujeres a las nuevas capitales de departamento marítimo, convertidas en bases militares y administrativas desde 1726 y en especial desde 1748. Ferrol, capital del Departamento del Norte, pasó de 1251 habitantes en 1752 a 24 993 en 1787, fecha esta en la que había 5840 solteros y solo 1323 solteras, es decir, se trataba de un mercado nupcial muy favorable para ellas: en la segunda mitad del XVIII, casi la mitad de las que se casaron allí eran forasteras, gallegas sobre todo, pero también algunas extranjeras, y un 11,2 % del resto de España, sobre todo de Asturias y Castilla, atraídas por esa situación; se casaban a una edad inferior a la del resto de Galicia, con una facilidad que también afectó a las viudas.[36] Lo mismo sucedió en Cartagena, cuyo crecimiento —de 28 467 en 1756 a casi 50 000 en 1797— se basó en la llegada de más hombres que mujeres —163/100 en 1730-70, 137/100 después—: ellas se casaban con 21 años y ellos a los 26 años y el 27,9 % de las bodas incluía a viudas, en tanto que la ilegitimidad era reducida (4,2 %); Murcia, Castilla la Nueva y Levante eran los lugares de origen. El mercado matrimonial de Cádiz, capital mercantil a la par que base de la Marina, también funcionaba así: baja edad de matrimonio, de 22 años ellas y 26 ellos, y elevada tasa de segundas nupcias —14,3 % de solteros con viudas y 3,7 % de viudos los dos—; aun así, lo habitual es que hubiera pocos hijos por matrimonio, 3,4 o 3,5, debido a la frecuencia de las ausencias de ellos.[37] Muchos matrimonios eran interrumpidos por la marcha de ellos: en 1773 estaban censadas 548 con maridos ausentes en Indias, casi un 5 %.[38] En 1768 había 29 204 mujeres y 35 634 hombres, una relación de 160/100 en el tramo de 16 a 25 años y de 105 entre 25 y 40, y en Isla de León había 116 hombres por cada cien mujeres, mientras en la comarca —Chiclana, Conil, Algeciras, etc.—, la relación de masculinidad general era baja y en varios casos no alcanzaba los setenta hombres por cien mujeres; ellas

[35] Juan José Iglesias Rodríguez (1991): *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII. El Puerto de Santa María,* Sevilla: Brenes. Jesús Manuel González Beltrán: «Situaciones de soledad en la Andalucía del siglo XVIII caracterización y prácticas solidarias», en Francisco García González (coord.): *Vivir en soledad…,* o. cit., pp. 159-178.

[36] Alfredo Martín García (2005): *Demografía y comportamientos demográficos en la Galicia moderna: la villa de Ferrol y su tierra, siglos XVI-XIX*, León: Universidad de León.

[37] Julio Pérez Serrano (1992): *Cádiz, la ciudad desnuda. Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía contemporánea,* Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 103.274. José M. Molín Martínez (2003): *De propios y extraños. La población de Cádiz en el siglo XVIII*, Cádiz: Universidad de Cádiz, p. 48 y otras.

[38] María José de la Pascua (2000): «Una aproximación a la historia de la familia como espacio de afectos y desafectos: el mundo hispánico del setecientos», *Chronica Nova,* 27, pp. 131-166.

procedían de Andalucía cada vez en mayor medida —del 63,2 % al 80,5 % a lo largo del XVIII— y cada vez menos del resto de España o del extranjero. La ilegitimidad gaditana alcanzaba el 16,3 % de los bautizados, pero en realidad, a finales del XVIII muchos de ellos eran el fruto de las muy frecuentes uniones de hecho.

En cuanto a las dedicaciones laborales de las mujeres, este tipo de ciudades generaba una demanda elevada de trabajo. Además de lo dicho, Cádiz atraía también a muchas por esa razón, de modo que tenía una elevada tasa de población femenina activa: una cuarta parte en 1801, en el sector terciario sobre todo (58,6 %) y especialmente en el textil —126 maestras, 1640 costureras—, además del servicio doméstico. Este implicaba en Cartagena al 3,1 % de la población y las criadas alcanzaban el 40 %; el 6 %-7 % de las mujeres de 16 a 50 años se ocupaban en el textil en 1797 —704 dedicadas al lino, cáñamo, esparto, seda, bordado, etc.—; sumando el pequeño comercio y el servicio, trabajaba el 15 % de las mujeres de ese tramo de edad.[39] En Valencia, donde la manufactura ocupaba a los hombres, el 80,4 % de los sirvientes eran mujeres —4580 en 1802— y en Gijón eran el 10 %. En Portugalete, un 12 % de la población eran criadas.[40] En Galicia, estas eran el 11 % o 12 % del sector femenino en Pontevedra y Betanzos y una quinta parte en A Coruña.[41]

En las ciudades portuarias, militares o no, las opciones de negocio eran variadas para las mujeres. Había muchas en el sector alimentario y ellas eran panaderas, bizcocheras, horneras, confiteras, etc., y no menos eran las que vendían variados productos en tiendas, plazas o calles, siempre bajo la regulación de las ordenanzas municipales que imponían precios, tamaños y calidades. Esas opciones eran más frecuentes y de más amplio radio cuando había destacamentos estables de la Marina: por ejemplo, en la ciudad gallega de Betanzos, situada cerca de Ferrol, la alimentación ocupaba a más de un tercio de las trabajadoras que hacían pan para su propio núcleo pero también para la capital del departamento marítimo y para A Coruña, donde se acumulaban miles de hombres en las instalaciones militares y de la Marina: muchas eran horneras y fabricantes de azúcar *esponjado* para esa clientela militar. Un poco por todas las ciudades portuarias las actividades fueron a más a finales del XVIII debido al incremento de la demanda y porque cada vez más mujeres necesitaron obtener ingresos.

A las normas de la matrícula de mar, bajo Carlos III se unieron las que afectaron al trabajo de las mujeres en general, como sucedió en Barcelona en beneficio de las familias de pescadores y revendedores de pescado, que serían muy importantes en

[39] Rafael Torres Sánchez (1998): *Ciudad y población: el desarrollo demográfico de Cartagena durante la Edad moderna*, Cartagena: Real Academia Alfonso X el Sabio.

[40] Luis María Bernal Serna: *Sociedad y violencia en Portugalete…*, o. cit., s. a.

[41] Serrana Rial García, obras ya citadas. Isidro Dubert (2001): *Del campo a la ciudad. Migraciones, familia y espacio urbano en la Historia de Galicia,* Vigo: Nigra.

la etapa fabril.[42] En paralelo, tuvieron efecto la Real Cédula de 11 de enero de 1779, que levantó una serie de normas gremiales que impedían el acceso de las mujeres al trabajo,[43] y las iniciativas de instituciones ilustradas ubicadas en puertos, como los reales consulados o la Junta de Comercio —en Valencia en 1777 una de cordonería, en Barcelona en 1784 una escuela de hilanderas—[44] o las del propio Estado, abriendo manufacturas como las tabacaleras de Sevilla, Cádiz, Alicante, A Coruña, etc. La iniciativa privada capitalista también se situó en ciudades de mar, en especial en Barcelona, donde un informe de la Compañía de Hilados de Algodón realizado en 1784 enumeró ochenta fábricas con 1740 trabajadoras a destajo, una quinta parte de los empleados.[45]

En las ciudades portuarias, las actividades comerciales tenían su cúspide en las mujeres de la burguesía comercial, sobre todo viudas, que incluso participaron en compañías mercantiles que negociaban con América.[46] Una minoría un poco más amplia era la de las comerciantes medianas y tenderas, muchas con trato de doña, que contaban con la ayuda de algún criado. Pero la mayoría eran merceras, taberneras, pequeñas tenderas y regatonas. Estas compraban gallinas, frutas, huevos, paja y otros productos al por menor en las cercanías y los revendían, un intercambio modesto y cotidiano que las autoridades intentaron controlar, con poco éxito, para evitar fraudes y abusos. Lo mismo sucedía con la venta de bebidas alcohólicas, vigilada en lo económico y en lo moral —no se les permitía a las solteras—, a causa de la vinculación entre las bodegas y la prostitución o con el juego ilegal, temores que se extendían al alojamiento —mesones, casas de alquiler, pensiones—.

Mujeres frente a la ausencia y a las dificultades

La tiranía de la muerte, en palabras de Ortega Valcárcel,[47] dejaba en la costa numerosas viudas, cuya situación se vio empeorada desde la implantación de la matrícula de mar, al irse sus hijos adolescentes a servir en la Marina, aunque en cierto

[42] Marta Vicente i Valentín (1990): «Les dones en elsgremis de l'Edat Moderna a Barcelona (segles XVII i XVIII)», *Pedralbes*, 10, pp. 137-142.

[43] Montserrat Carbonell Esteller (1997): *Sobreviure a Barcelona: dones, pobresa i assistència al segle XVIII*, Barcelona: Eumo.

[44] Ana María Aguado (1996): «El trabajo femenino entre el hogar y el taller. La lucha de las mujeres valencianas contra los gremios en la crisis del Antiguo Régimen», en Dolores Ramos y otras (eds.): *El trabajo de las mujeres, pasado y presente*, II, Málaga: Diputación de Málaga, pp. 305-312.

[45] Braulio L. Ayala (1987): «Condiciones de trabajo en las fábricas de Indianas de Barcelona durante el último tercio del siglo XVIII», *Manuscrits*, 6, pp. 121-134.

[46] Elizabeth García Gil (2021): *Comerciantas y financieras en el tránsito del Antiguo al Nuevo Régimen en Málaga,* tesis doctoral, Universidad de Málaga.

[47] José Ortega Valcárcel (1996): *Gentes de mar en Cantabria,* Santander: Universidad de Cantabria, pp. 244-263.

modo les era compensado por la Corona con ayudas y asegurándoles formación y trabajo. En el caso de la Armada, las viudas recibieron un trato mejor en la segunda mitad del siglo XVIII y sobre todo con Carlos III gracias a los montepíos que las ayudaban a ellas y a su prole. Antes y después, los gremios de mar tenían previsto mantenerles temporalmente algunos derechos —quiñones de pesca, reserva de puestos para huérfanos, etc.—. Pero tanto ellas como las casadas con maridos ausentes tenían que compatibilizar el cuidado de los hijos con el trabajo, una tarea compleja porque sus derechos y sus ingresos eran menores que los de ellos, aunque pasaban a ejercer sus funciones —toma de decisiones, pago de rentas y tributos, recurso a la justicia, mando de la familia, control de ingresos y gastos, etc.—. Es decir, sin tener la autoridad legal completa sobre el patrimonio o sobre los hijos, eran el único referente legal y, así, figuran en el catastro o en los padrones como cabezas de familia. Como escribió María José de la Pascua, «la experiencia del abandono permite observar la redistribución familiar de funciones y responsabilidades y la percepción personal de esa situación»;[48] sus estudios revelan las promesas de matrimonio incumplidas, divorcios y bigamias, certificaciones de viudedad y de paternidad, etc. Si maridos o hijos volvían con dinero o lo mandaban, eso favorecía la existencia de las familias, pero la falta de ese aporte, y las ausencias repetidas y/o duraderas de los maridos solían empobrecerlas y dejarlas en situación indefinida. Peor si ellos morían fuera, por las consecuencias económicas y los problemas legales que esto acarreaba si no había alguna disposición escrita o verbal ante testigos o no se conocía el paradero.[49]

La situación de las viudas y de las mujeres de ausentes estaba prevista en la ley, algo que no suele estudiarse. Las primeras tenían autonomía y, antes ya del establecimiento del fuero de Marina, podían acogerse a la provisión ordinaria de viudas en los tribunales reales, y con ello eludir a las justicias locales.[50] En cuanto a las segundas, las leyes de Toro de 1505 estipulaban los actos que requerían licencia marital, pero en la práctica forense se les aplicaba lo mismo que a las *casadas* con maridos inútiles, presos, desterrados o en galeras, a las que se consideraba como viudas para poder gozar de caso de Corte, lo que podía incluir a las esposas de ausentes en paradero desconocido; ellos tendrían que dejarles un poder antes de irse, pero si no era así, y si del marido «no se espera su próxima venida y corre peligro en la tardanza, puede la justicia con conocimiento de causa legítima, necesaria o útil a la

[48] María José de la Pascua: «Una aproximación a la historia…», o. cit., pp. 131-166.

[49] María José de la Pascua (2016): «A la sombra de hombres ausentes mujeres malcasadas en el mundo hispánico del setecientos», *Studia Historica. Historia Moderna,* 38/2, pp. 237-285.

[50] Serrana Rial García y Ofelia Rey Castelao (2008): «Las viudas de Galicia a fines del Antiguo Régimen», *Chronica nova*, 34, pp. 91-12.

mujer, darle licencia que él le habría de dar y valga como si él mismo la diera».[51] Es decir, la habilitación legal simple podían hacerla las justicias locales o se acudía ante notario con testigos que acreditasen la ausencia, para que ellas pudieran atender lo urgente y mantener a la familia, acudir a los tribunales a defender sus intereses, vender bienes o pedir préstamos. Al regresar, los maridos recuperaban su estatus de jefes de familia y podían confirmar lo hecho por sus esposas, «no embargante dicha licencia no haya precedido», previendo la ley, en caso de conflicto, que los intereses del ausente estuviesen asegurados por un defensor o representante, lo que valía también para protegerlas a ellas de posibles reclamaciones. Era esencial conocer el paradero del marido ausente para no incurrir en algo que se volviera contra ellas o, si se prolongaba la ausencia, era necesario conseguir un reconocimiento de viudez, para lo cual las certificaciones eclesiásticas eran fundamentales, ya que permitían arreglar la interinidad.

Faltan estudios de otro carácter, entre otros, los que analicen los efectos de las ausencias y de la mortalidad en el mar sobre la gestión de la herencia. En la costa de Galicia, las mujeres fueron favorecidas en la transmisión patrimonial allí donde a ese factor se añadía la emigración: por ejemplo, en la Península de Morrazo, las mujeres eran beneficiarias del 80 % de los repartos desiguales y en ellas recaían el 47 % de las mejoras —por lo general, la casa y el tercio y quinto de los bienes— a cambio de asumir el cuidado de los padres.[52]

Convendría también saber en qué condiciones de información ellas tenían que desenvolverse, habida cuenta de su escasa formación. Sobre niveles de alfabetización apenas hay estudios específicos; no obstante, en Galicia se ha constatado que las mujeres que sabían leer y escribir eran muy pocas: un 5 % a mediados del XVIII en la actual provincia de Pontevedra, el 10 % en 1800; en 1700, en la ría de Noia casi ninguna mujer sabía firmar; en el entorno de Padrón y de Corcubión, también en la franja costera, no se alcanzaba el 1,5 % y en 1800 en la primera lo hacía el 2,5 %y el 9 % en las otras, cuando entre los hombres pasó en la primera del 13,6 % al 35 % entre principios y finales del XVIII y en la otra del 20,2 % al 43,8 %.

La situación paradigmática es la de las mujeres de marineros y pescadores, pero faltan estudios como los realizados para la Francia occidental por E. Charpentier, que ha hecho hincapié en la vida de incertidumbre, reflejada en las cartas, de tono emotivo o de enfado contra los ausentes; ellas solían vivir con sus madres e hijos o con las familias de los maridos o con otras mujeres, para economizar y para mitigar

[51] José Garriga (1801): *Continuación y suplemento del Prontuario…de 1800…*, Madrid: Viuda e Hijos de Marín, p. 52. Sancho Llamas y Molina (1827): *Comentario crítico-jurídico-literal a las ochenta y tres Leyes de Toro*, Madrid: Imprenta de Repullés, ley 59.

[52] Serrana Rial García (2001): «Las mujeres y el patrimonio en dos comunidades costeras de las Rías Bajas», *Obradoiro de Historia Moderna*, 10, p. 89.

temores a posibles infidelidades,[53] razón esta por la que no era raro que tuvieran una criada. La vigilancia era ejercida por la parentela de los ausentes, pero también por la comunidad: en 1805 el alcalde de Portugalete y un sacerdote informaron al Consejo de Castilla de que en aquel puerto, debido a las largas navegaciones de los hombres, algunas de sus mujeres vivían licenciosamente y daban mal ejemplo, situación que anteriores alcaldes habían tratado de reprimir, pero no pudieron porque el adulterio solo podía ser denunciado por el marido; esto generaba falta de respeto a los alcaldes y que ellas se amancebaran con solteros, a la par que los maridos optaban por no regresar. El Consejo permitió al alcalde hacer una pesquisa, de la que resultó una serie de testimonios, entre los que destacan los de varias mujeres y el de un cirujano que testificó sobre los partos atendidos y las enfermedades que ellas transmitían, sin otro efecto que la autorización del Consejo para amonestar a algunas y desterrar a una.[54] Claro está, eran más frecuentes los rumores sobre que ellos habían creado una pareja o una familia nuevas.

Es destacable la presencia de madrinas solas en los bautismos de las parroquias de la Galicia occidental, no solo en los meses del año en los que los hombres estaban fuera, sino en periodos amplios de migración masculina intensa; cabría pensar también que el recurso creciente a abuelos y personas mayores de la familia obedeciese a esas ausencias numerosas, dada la inmediatez del bautismo con respecto al nacimiento, en general un solo día.[55] No parece que fueran matrimonios especialmente endogámicos: en Luarca, la tasa de endogamia era idéntica entre marítimos y terrestres, de en torno al 60 %, y es que se primaba el lugar, no la profesión. Los sectores de la Armada tenían una fuerte temporalidad y eso implicaba estrategias diferentes para la integración, como por ejemplo el padrinazgo; pero era muy habitual casarse con mujeres locales que acababan peregrinando por puertos y presidios, aunque más las de los oficiales que las de los maestros mayores, carpinteros, calafates y contramaestres de construcción.[56]

En las ciudades portuarias, bibliográficamente es recurrente la referencia al problema de la marginalidad femenina, favorecida por la abundante población joven y la migración de mujeres sin familia, objeto fácil de redes que las llevaban hacia la mendicidad, la delincuencia o la prostitución. Sin duda, esta era muy numerosa en

[53] Emmanuelle Charpentier (2013): *Le peuple du rivage. Le litoral Nord de la Bretagne*, Rennes: Presses Universitaires, pp. 293-314.

[54] Luis María Bernal Serna: *Sociedad y violencia…*, o. cit., p. 123.

[55] Ofelia Rey Castelao (2015): «Parrains et marraines en Galice aux XVIe-XIXe siècles: Le diocèse de Saint-Jacques-de-Compostelle, en G. Alfani y otros (dirs.): *Le parrainage en Europe et en Amérique Pratiques de longue durée (XVIe-XXIe siècle)*, Bruselas: Peter Lang, pp. 69-98. Se estudian los comportamientos diferenciados entre costa e interior.

[56] Ofelia Rey Castelao y Iago Castro (2019): «Padrinazgo y onomástica en los sectores castrenses de una ciudad portuaria: A Coruña a finales del Antiguo Régimen», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*, A Coruña: Universidade A Coruña, pp. 375-439.

Cartagena, Cádiz o Ferrol. Sobre esta villa, Alfredo Martín demostró que implicaba a cientos de jóvenes aparentemente dedicadas a la venta de frutas y de otros productos.[57] El número creciente de expósitos y de la ilegitimidad fueron vinculados por las autoridades con esa situación. No obstante, muchos nacimientos ilegítimos eran fruto de convivencias forzadas por la normativa militar, que obligaba a solicitar un permiso para casarse.[58]

El marco legal en el que se lidiaron los problemas de las mujeres era la jurisdicción de Marina contenida en las ordenanzas de 1748 para la Armada y extendida a los matriculados en 1751, fecha en la que se impuso la total exención de la jurisdicción ordinaria. Los subdelegados de Marina pasaron a ser jueces en primera instancia y el procedimiento debía ser sumario y barato, sin formalidad de juicio, limitándose las causas a casos particulares —no entraban los conflictos comerciales, la resistencia a la justicia, la extracción de moneda, los robos en iglesias y los asesinatos, incendios, motines contra el rey o en los espacios públicos—. Aunque se modificó en el reglamento de 1786 y en las ordenanzas de 1793, ese era el contexto en el que debemos situar a las mujeres de mar, aunque en la práctica, acudir al fuero era opcional para los sectores inferiores.[59] Hacia los tribunales de Marina se dirigieron miles de causas judiciales en primera instancia y en apelación. Pero al ser opcional utilizar el fuero de Marina por parte de los sectores menores de esta, muchos problemas de las mujeres se resolvieron también en los juzgados civiles de las ciudades de la costa: por ejemplo, A Coruña era capital de provincia marítima y al mismo tiempo nada menos que sede de la Audiencia de Galicia y allí fueron a parar muchos pleitos que no siguieron la vía judicial propia. La complejidad jurisdiccional era lo normal, a lo que se une que parte de la conflictividad, la familiar, pasó a la justicia eclesiástica castrense, establecida en 1736 y confirmada por el papa en 1760 y por las ordenanzas de 1768. Su actividad debe tenerse en cuenta por cuanto estos tribunales fueron esenciales para los casos de incumplimientos de palabra de matrimonio, separaciones, o maltrato.[60]

[57] Alfredo Martín García (2003): *Una sociedad en cambio. Ferrol a fines del Antiguo Régimen*, Ferrol: Nembora, p. 138; «Prostitutas, pobres y expósitos. Marginados y excluidos en el Ferrol del Antiguo Régimen», *Semata*, n.º 16, 2005, pp. 333-356.

[58] Ofelia Rey Castelao y Rubén Castro Redondo (2018): «Ilegítimos y expósitos en A Coruña, 1793-1900: apadrinamiento y onomástica», en María Marta Lobo y Alfredo Martín (eds.): *Os marginais, séculos XVI-XIX*, Braga: Ediçoes Humus, pp. 11-34.

[59] David Matamoros Aparicio: «Administración y jurisdicción de Marina en Cataluña (1714-1777)», en Carlos Martínez Shaw (ed.): *El derecho y el mar…*, o. cit., pp. 273-298. Margarita Serna Vallejo (2021): «Obediencia, armonía e integridad de personas y bienes en el ámbito marítimo: entre lo penal, lo disciplinario y lo mercantil», en Enrique Álvarez Cora y Victoria Sandoval Parra (eds.): *Sedición, rebelión y quimera en la historia jurídica de Europa,* Madrid: Dykinson, pp. 440-443.

[60] Alfredo Martín García (2014): «Conflictualité et transgressions matrimoniales dans la population militaire du royaume de Galice (1768-1832)», *Annales de Bretagne*, pp. 107-135.

En los núcleos portuarios, más si en ellos había un componente militar y actividad comercial e industrial y, peor todavía, si eran dependientes de los altibajos de la carga de trabajo y de la financiación estatal, la conflictividad era intensa por la diversidad social y económica, agravada por las ausencias de los hombres en el servicio de la Armada. Por lo que respecta a una jurisdicción civil, por ejemplo, en Ferrol, el volumen de casos atendidos por el juzgado de provincia creció a un ritmo veloz en la segunda mitad del XVIII en consonancia con el aumento de la población de la ciudad:[61] la mayoría de los pleitos se debían a deudas generadas en actividades artesanales y en el pequeño comercio de comestibles, quincallería y bebidas; esto último era lo más problemático por la concurrencia de numerosas tabernas regentadas por mujeres para atender a una clientela joven, que se vieron implicadas en deudas que indican el fracaso de sus expectativas de beneficio. Otro sector de pleitos se debía a los fallos en compraventas e impagos de alquileres de viviendas, tiendas y talleres, actividad animada por la demanda de alojamientos y de espacios profesionales generada por los inmigrantes. El endeudamiento afectaba a muchas viudas sin más opción que reconocer la deuda ante el juez y pedir aplazamientos de pago, y a muchas mujeres casadas con maridos en paradero desconocido o en el servicio de Marina, a las que se debían sueldos o pensiones.[62] En el ámbito penal, la problemática convivencia en los núcleos portuarios, combinada con la compleja trama judicial y el desorden derivados de la dispersión o concatenación de competencias, dio lugar a una intensa litigiosidad, muy variada en su casuística, dominada por las injurias verbales, la violencia callejera, las agresiones sexuales, los robos, etc., todo lo cual constituye una cantera para futuras investigaciones, dado el interés de lo que ya se sabe gracias a publicaciones como las de Alfredo Martín.[63]

No podemos terminar sin señalar que la conflictividad social se fue haciendo cada vez más intensa en los núcleos de costa y que estuvo protagonizada por mujeres en buena medida: en los más de ochenta motines registrados en 1809-1810, ellas levantaron la voz e incluso ejercieron la violencia —con muerte de miembros destacados de la autoridad— en Cádiz, Cartagena, Vigo, Ferrol, etc., un hecho poco estudiado que merece mayor atención dado su alto significado, no político, sino

[61] Alfredo Martín García: *Una sociedad en cambio…*, o. cit., *passim*.

[62] Ofelia Rey Castelao (2016): «Las mujeres gallegas ante los tribunales: la defensa de lo suyo», *Historia et Ius,* 9, disponible en línea en <http://www.historiaetius.eu/num-9.html>.

[63] Alfredo Martín García (2017): «Transgresiones femeninas, violencia y conflicto en la jurisdicción de Marina del Departamento de Ferrol a finales del Antiguo Régimen», en Margarita Torremocha Hernández y Alberto Corada Alonso (coords.): *La Mujer en la balanza de la Justicia (Castilla y Portugal, siglos XVII y XVIII)*, Valladolid: Castilla Ediciones, pp. 197-221; «Mujeres y violencia cotidiana en el departamento de Ferrol a finales del Antiguo Régimen», en Margarita Torremocha Hernández (coord.): *Mujeres, sociedad y conflicto, siglos XVII-XIX*, Valladolid: Castilla Ediciones, 2019, pp. 267-289.

como síntoma de situaciones de necesidad que las llevaron a la desesperación y, de esta, a expresiones inauditas. Esta dimensión está siendo objeto de atención en los últimos años, sin que se pueda afirmar que las mujeres de mar fueran especialmente reivindicativas, solo que lo fueron en momentos críticos en los que el desgobierno y la pobreza se dieron la mano.[64]

Bibliografía

Aguado, Ana María (1996): «El trabajo femenino entre el hogar y el taller. La lucha de las mujeres valencianas contra los gremios en la crisis del Antiguo Régimen», en Dolores Ramos y otras (eds.): *El trabajo de las mujeres, pasado y presente*, II, Málaga: Diputación de Málaga, pp. 305-312.

Alonso Álvarez, Luis (1976): *Industrialización* y *conflictos sociales en a Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830,* Madrid: Akal.

Ayala, Braulio L. (1987): «Condiciones de trabajo en las fábricas de Indianas de Barcelona durante el último tercio del siglo xviii», *Manuscrits*, 6, pp. 121-134.

Bernal Serna, Luis María (2007): *Sociedad y violencia en Portugalete (1550-1833),* Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete.

Canoura Quintana, Andrés (2000): *La pesca en la Galicia del siglo xvii,* Consellería de Pesca: Santiago.

Cantin, Rosa María (1995): «Bateleras de Pasajes», *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, 23, pp. 55-89.

Carbonell Esteller, Monserrat (1997): *Sobreviure a Barcelona: dones, pobresa i assistència al segle xviii*, Barcelona: Eumo.

Cardesín, José María (2007): «Piratas y emperadores: violencia y orden social en el Ferrol de la Ilustración», en Paz Romero y Reyes García Hurtado (coords.): *De cultura, lenguas y tradiciones*, A Coruña: Universidade A Coruña, pp. 247-262.

— (2008): «Motín y magnicidio en la guerra de la Independencia. La voz de 'arrastrar' como modelo de violencia colectiva», *Historia Social*, 62, pp. 27-48.

Carmona Badía, Xoan (1990): *El atraso industrial de Galicia: auge y liquidación de las manufacturas textiles*, Barcelona: Ariel.

Charpentier, Emmanuelle (2013): *Le peuple du rivage. Le litoral Nord de la Bretagne*, Rennes: Presses Universitaires.

[64] José María Cardesín (2007): «Piratas y emperadores: violencia y orden social en el Ferrol de la Ilustración», en Paz Romero y Reyes García Hurtado (coords.): *De cultura, lenguas y tradiciones*, A Coruña: Universidade A Coruña, pp. 247-262; «Motín y magnicidio en la guerra de la Independencia. La voz de 'arrastrar' como modelo de violencia colectiva», *Historia Social*, 62, 2008, p. 27. Juan Marchena (2020): «Obreros de maestranza y grada. Conflictividad laboral y violencia social y política en los Arsenales y puertos de la Real Armada Borbónica en la crisis del Antiguo Régimen (1790-1812)», en Juan Marchena, Manuel Chust y Mariano Schlez (coords.): *El debate permanente: Modos de producción y revolución en América Latina*, Santiago de Chile: Ariadna, pp. 405-428.

De la Pascua Sánchez, María José (1998): *Mujeres solas: historias de amor y de abandono en el mundo hispánico*, Málaga: Diputación de Málaga.

— (2000): «Una aproximación a la historia de la familia como espacio de afectos y desafectos: el mundo hispánico del setecientos», *Chronica Nova,* n.º 27, pp. 131-166.

— (2016): «A la sombra de hombres ausentes: mujeres malcasadas en el mundo hispánico del setecientos», *Studia Historica. Historia Moderna,* v. 38, n.º 2, pp. 237-285.

Domínguez Martín, Rafael (1996): «Sobreexplotación, pluriactividad y movilidad femeninas: el trabajo de las mujeres en las economías campesinas del norte de España, siglos xviii y xix», en María Dolores Ramos y M.ªTeresa Vera (eds.): *El trabajo de las mujeres. Pasado y presente*, Málaga: Diputación de Málaga, pp. 33-58.

Dubert, Isidro (1991): «Los comportamientos sexuales premaritales en la sociedad gallega del Antiguo Régimen», *Studia Historica. Historia Moderna,* n.º 9, pp. 117-142.

— (2001): *Del campo a la ciudad. Migraciones, familia y espacio urbano en la Historia de Galicia,* Vigo: Nigra.

Eguiluz Romero, Miren Aintzane (2017): *La mujer y el mar en Bizkaia durante el siglo xviii: supervivencia, desaprobación y rechazo*, Bilbao: Universidad del País Vasco.

Eiras Roel, Antonio (1990): «Mecanismos autorreguladores, evolución demográfica y diversificación intrarregional. El ejemplo de la población de Galicia a finales del siglo xviii», *Revista de Demografía Histórica-Journal of Iberoamerican Population Studies*, 8/2, pp. 51-72.

Erkoreka Gervasio, Josu Iñaki (1991): *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco,* Publicaciones del Gobierno Vasco, p. 322.

Fernández Ochoa, María Antonia (1995): *Luarca y la tierra de Valdés, 1650-1830: población, sociedad y economía*, Luarca: Ayuntamiento de Luarca.

García Gil, Elizabeth (2021): *Comerciantas y financieras en el tránsito del Antiguo al Nuevo Régimen en Málaga,* tesis doctoral, Málaga: Universidad de Málaga.

García Hurtado, Manuel Reyes (ed.) (2016): *El siglo xviii en femenino. Las mujeres en el Siglo de las Luces,* Madrid: Síntesis.

González Beltrán, Jesús Manuel (2020): «Situaciones de soledad en la Andalucía del siglo xviii: caracterización y prácticas solidarias», en Francisco García González (coord.): *Vivir en soledad: viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos xvi-xxi)*, Madrid: Iberoamericana-Vervuert, pp. 159-178.

Iglesias Rodríguez, Juan José (1991): *Una ciudad mercantil en el siglo xviii. El Puerto de Santa María,* Sevilla: Brenes.

Lanza García, Ramón (1991): *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Madrid: Universidad Autónoma de Madrid y Universidad de Cantabria.

López Iglesias, Florentino (1999): *El grupo doméstico en la Asturias del siglo xviii*, Oviedo: rias.

Marchena, Juan (2020): «Obreros de maestranza y grada. Conflictividad laboral y violencia social y política en los Arsenales y puertos de la Real Armada Borbónica en la crisis

del Antiguo Régimen (1790-1812)», en Juan Marchena, Manuel Chust y Mariano Schlez (coords.): *El debate permanente: Modos de producción y revolución en América Latina*, Santiago de Chile: Ariadna, pp. 405-428.

Martín García, Alfredo (2003): *Una sociedad en cambio. Ferrol a fines del Antiguo Régimen*, Ferrol: Nembora.

— (2005): «Prostitutas, pobres y expósitos. Marginados y excluidos en el Ferrol del Antiguo Régimen», *Semata*, 16, pp. 333-356.

— (2005): *Demografía y comportamientos demográficos en la Galicia moderna: la villa de Ferrol y su tierra, siglos xvi-xix*, León, Universidad de León.

— (2014): «Conflictualité et transgressions matrimoniales dans la population militaire du royaume de Galice (1768-1832)», *Annales de Bretagne*, pp. 107-135.

— (2017): «Transgresiones femeninas, violencia y conflicto en la jurisdicción de Marina del Departamento de Ferrol a finales del Antiguo Régimen», en Margarita Torremocha Hernández y Alberto Corada Alonso (coords.): *La Mujer en la balanza de la Justicia (Castilla y Portugal, siglos xvii y xviii)*, Valladolid: Castilla Ediciones, pp. 197-221.

— (2019): «Mujeres y violencia cotidiana en el departamento de Ferrol a finales del Antiguo Régimen», en Margarita Torremocha Hernández (coord.): *Mujeres, sociedad y conflicto, siglos xvii-xix*, Valladolid: Castilla Ediciones, pp. 267-289.

Martínez Shaw, Carlos (1988): «La pesca en la Cataluña del siglo xviii. Una panorámica», *Pedralbes,* 8/I, pp. 323-338.

Martínez Shaw, Carlos y Roberto Fernández Díaz (1995): «Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo xviii», en Carlos Martínez Shaw (coord.): *El derecho y el mar en la España moderna,* Granada: Universidad de Granada, pp. 241-272.

Matamoros Aparicio, David (1995): «Administración y jurisdicción de Marina en Cataluña (1714-1777)», en Carlos Martínez Shaw (coord.): *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada: Universidad de Granada, pp. 273-298.

Mirabet, Magda y Olga López Miguel (1995): «La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza», en Carlos Martínez Shaw (coord.): *El derecho y el mar en la España moderna,* Granada: Universidad de Granada, pp. 217-240.

Molín Martínez, José María (2003): *De propios y extraños. La población de Cádiz en el siglo xviii*, Cádiz: Universidad de Cádiz.

Ortega Valcárcel, José (1996): *Gentes de mar en Cantabria,* Santander: Universidad de Cantabria.

Pérez García, José Manuel (1986): «Mecanismos autorreguladores das demografías antigas. O exemplo galego», en *III Xornadas de Hª de Galicia*, Ourense: Diputación de Ourense, p. 53.

— (2011): «La intensa movilidad de la comarca del Bajo Miño y sus destinos», *Minius. Historia, Arte e Xeografía*, 19, pp. 231-254.

Pérez Serrano, Julio (1992): *Cádiz, la ciudad desnuda. Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía contemporánea,* Cádiz: Universidad de Cádiz.

Pezzi Cristóbal, Pilar (2012): «Mujeres en el contrabando. La participación femenina en un negocio de hombres», *Baética. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea,* 34, pp. 391-402.

Porquicho Moya, Isidro (1994): *Cádiz. Población y sociedad, 1597-1650*, Cádiz: Diputación de Cádiz.

Rey Castelao, Ofelia (2015): «Parrains et marraines en Galice aux xvie - xixe siècles: Le diocèse de Saint-Jacques-de-Compostelle», en Guido Alfani y otros (dirs.): *Le parrainage en Europe et en Amérique Pratiques de longue durée (xvie - xxie siècle)*, Bruselas: Peter Lang, pp. 69-98.

— (2016): «Las mujeres gallegas ante los tribunales: la defensa de lo suyo», *Historia et Ius*, 9, disponible en línea en <http://www.historiaetius.eu/num-9.html>.

— (2018): «La movilidad de adolescentes en la Galicia moderna, el factor militar», en Ofelia Rey Castelao, Camilo Fernández y Rubén Castro (eds.): *La vida inquieta. Conflictos sociales en la Edad Moderna,* Santiago de Compostela: Universidad de Santigao de Compostela, pp. 317-335.

— (2021): *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*, Santiago de Compostela: usc Editora.

— (2021): «Mujeres en el comercio gallego de ultramar a fines del siglo xviii», en Marta Lobo de Araújo, Claudia Contente y Alexandra Esteves (eds.): *As mulheres no camiño da História*, Braga: Universidade do Minho, pp. 36-57.

Rey Castelao, Ofelia y Rubén Castro Redondo (2018): «Ilegítimos y expósitos en A Coruña, 1793-1900», en M.ª Marta Lobo y Alfredo Martín (eds.): *Os marginais, séculos xvi-xix*, Braga: Ediçoes Humus, pp. 11-34.

Rey Castelao, Ofelia y Iago Castro Táboas (2019): «Padrinazgo y onomástica en los sectores castrenses de una ciudad portuaria: A Coruña a finales del Antiguo Régimen», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*, A Coruña: Universidade A Coruña, pp. 375-439.

Rial García, Serrana (2001): «Las mujeres y el patrimonio en dos comunidades costeras de las Rías Bajas», *Obradoiro de Historia Moderna*, 10, pp. 89-120.

— (2005): *Las Mujeres de las comunidades marítimas de Galicia durante la época moderna: una biografía colectiva*, Alcalá de Henares: Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

Rial García, Serrana y Ofelia Rey Castelao (2008): «Las viudas de Galicia a fines del Antiguo Régimen», *Chronica nova*, 34, pp. 91-12.

Rodríguez Santamaría, Benigno (2005): *Los pescadores del norte y noroeste de España: Su vida social y particular por provincias,* Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega.

Rubio-Ardanaz, Juan Antonio (2006): *Lemanes, sardineras y pescadores: realidades marítimas en perspectiva antropológica*, Santurtzi: Ayuntamiento de Santurtzi.

Sanz Sampelayo, Juan (1998): *Factores de riesgo y de desarrollo en una ciudad del litoral andaluz: la población de Málaga en el siglo xviii*, Málaga: Universidad de Málaga.

Segura Obrerio, José (1987): «El gremio de pescadores y mareantes de Cartagena y la reforma marítima de Godoy (1786-1800)», *Anales de Historia Contemporánea*, 6, pp. 39-57.

Serna Vallejo, Margarita (2016): *De los gremios de mareantes a las actuales cofradías pesqueras de Castro Urdiales, Colindres, Laredo y Santoña*, Santander: Editorial U. de Cantabria.

— (2021): «Obediencia, armonía e integridad de personas y bienes en el ámbito marítimo: entre lo penal, lo disciplinario y lo mercantil», en Enrique Álvarez Cora y Victoria Sandoval Parra (eds.): *Sedición, rebelión y quimera en la historia jurídica de Europa,* Madrid: Dykinson, pp. 440-443.

Suárez Álvarez, Patricia (2020): «Sobreviviendo en la Asturias rural: mujeres solitarias y al frente de un hogar en el setecientos», en Francisco García González (coord.): *Vivir en soledad: viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos xvi-xxi),* Madrid: Iberoamericana-Vervuert, pp. 93-112.

— (2013): «Familia y sociedad en un concejo marítimo del noroeste peninsular: el municipio asturiano de Carreño en 1753», *Estudios Humanísticos. Historia*, 12, pp. 397-416.

Suárez Álvarez, Patricia y Alberto Morán Corte (2011): «Más allá del telar: el mundo del trabajo femenino en la Asturias del siglo xviii», *El Futuro del Pasado,* 2, pp. 483-498.

Torres Sánchez, Rafael (1998): *Ciudad y población: el desarrollo demográfico de Cartagena durante la Edad Moderna*, Cartagena: Real Academia Alfonso X el Sabio.

Vázquez Lijó, José Manuel (1997): «Los privilegios de la Matrícula de Mar y su cuestionamiento práctico: la dureza del Real Servicio en la Armada del siglo xviii», *Obradorio de Historia Moderna,* 6, pp. 107-130.

— (2000): «Estimaciones de población dedicada a la pesca y navegación marítimas en Galicia a partir de los estados de Matrícula (1740-1830)», *Obradoiro de Historia Moderna,* 9, pp. 109-141.

— (2007): *La matrícula de mar en la España del siglo xviii,* Madrid: Ministerio de Defensa.

Vicente i Valentín, Marta (1990): «Les dones en els gremis de l'Edat Moderna a Barcelona (segles xvii i xviii)», *Pedralbes*, 10, pp. 137-142.

4

Héroes y villanos. Masculinidades, guerra y hogares de la Real Armada[1]

María Dolores González Guardiola[2]

Introducción

La historia de la Real Armada, en las postrimerías del siglo XVIII y los inicios del XIX, es una sucesión de diversos conflictos en clave nacional, europea y transatlántica, ligada especialmente a acontecimientos dominantes como la derrota de Trafalgar, la guerra de la Independencia o las guerras de emancipación latinoamericanas. La composición de la institución armada, la incorporación a sus filas o la conformación de sistemas familiares, de gran importancia para el propio sistema y para el desarrollo de la actividad militar, son aspectos que deben ser tenidos en cuenta y analizados, también desde la perspectiva de los papeles de género culturalmente pautados. Situaciones y acontecimientos protagonizados por unos sujetos sociales que de forma voluntaria o involuntaria se encontraron inmersos en épocas y zonas de crisis.

El grueso de la historia naval ha planteado sus detenidos análisis desde una perspectiva masculina tradicional, lo que ha hecho que la perspectiva de género, impulsada desde instancias feministas y ligada fundamentalmente a la historia y a las demandas y cambios en la vida de las mujeres, haya brillado por su ausencia, también en los estudios sobre la guerra. Solo cuando, por un lado, se empieza a vislumbrar claramente el papel activo de las mujeres, más allá de los parámetros considerados como hechos, actividades y actuaciones de guerra en sentido clásico, y más allá de su consideración como meras actrices secundarias y colaterales ligadas a lo doméstico, a la retaguardia o, en el mejor de los casos, a la resistencia, y cuando, por otro lado, se empieza a percibir la violencia sexual como arma de guerra, es cuando se empiezan a desarrollar más trabajos sobre guerra y género.

[1] Esta publicación es parte del proyecto de I+D+i/ «Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860» [referencia PID2020-119980GB-I00] financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033/ dirigido por Francisco García González (Universidad de Castilla-La Mancha) y Jesús M. González Beltrán (Universidad de Cádiz).

[2] Universidad de Castilla-La Mancha.

La relación con lo doméstico y la construcción social de los papeles de esposa y madre en cosmovisiones patriarcales las han ubicado en posiciones más proclives a una consideración victimizada y difuminan un panorama mucho más complejo que la historia de las mujeres, en su relectura crítica y en su búsqueda de mujeres empoderadas, se empeña en desmontar.[3] Específicamente, en lo referente a su posición, situación y desempeño en las guerras, Tavera plantea la necesidad de no confundir diferentes planos: desde la relación entre mujeres y violencia (en conflictos bélicos) hasta las diferentes formas de participación de las mujeres en las guerras, ya sea en la retaguardia, como trabajadoras y gestoras, ya sea en el propio frente en labores sanitarias, humanitarias o de mantenimiento del ejército (soldaderas), ya sea de forma activa y explícita en épocas recientes, pero también implícitas en etapas anteriores (labores de inteligencia y de enlace, recaudadoras, transporte de armas y materiales de guerra como, por ejemplo, la utilización del *haik* por parte de las mujeres argelinas). Una prospección que, sin embargo, en su aplicación de la perspectiva de género como estrategia metodológica, ha conducido a centrarse prioritariamente en la posición y la situación de las mujeres en los conflictos bélicos y, paradójicamente, a olvidar una reflexión sobre la complejidad y heterogeneidad de los desempeños masculinos desde una óptica intragenérica múltiple y relacional, aunque existen trabajos que se encuentran en un terreno compartido de los que es posible inferir las formas de comportamiento masculino, en obras que se dirigen fundamentalmente a la consideración de lo femenino en el espacio militar.[4]

Posada[5] establece la vinculación entre lo masculino y la guerra a través de la conjunción Estado, virilidad y ciudadanía que excluye lo femenino. La guerra es cosa de hombres[6] según el patrón cultural dominante. Ellos han sido sus protagonistas, como combatientes, como estrategas, como impulsores y como definidores del porqué, cuándo, cómo o dónde de las incursiones bélicas. Han definido sus

[3] La abundante literatura de los Estudios de Mujeres, en la etapa considerada, ha incidido especialmente en reivindicar la agencia femenina en todos los aspectos y todos los campos, con mayor relevancia de aquellas que han dejado huellas visibles y se han convertido en referentes: mujeres artistas, literatas, filósofas, *salonières,* entre las mujeres de clases acomodadas, pero también busca referentes en actuaciones femeninas consideradas heroicas. Véase Mary Nash y Susanna Tavera (eds.) (2003): *Las mujeres y las guerras. El papel de las mujeres en las guerras de la Edad Antigua a la Contemporánea*, Barcelona: Universitat de Barcelona-Icaria.

[4] Véase, entre otros, Manuel-Reyes García Hurtado (2009): «Vidas militares en el Siglo de la Razón» en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *La vida cotidiana en la España del siglo XVIII,* Madrid: Sílex ediciones, pp. 207-234; «Cuando el modelo de soldado se hallaba en los libros. Obras destinadas a alentar, instruir y advertir al militar español (mediados del XVIII-principios del XIX)», en *Milicia y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800).* Actas XI Jornadas Nacionales de Historia Militar, 2002, pp. 621-642; «Mujeres y militares en el siglo XVIII. De discursos teóricos y realidad práctica», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *El siglo XVIII en femenino. Las mujeres en el Siglo de las Luces*, Madrid: Editorial Síntesis, 2016, pp. 327-426.

[5] Luisa Posada Kubissa (2017): «Feminismo y guerra. A propósito de Judith Butler», *Isegoría*, 56, pp. 132-133.

[6] En la actual invasión de Ucrania se ha permitido la salida del territorio a las mujeres y los niños, pero se ha establecido la obligatoriedad de permanencia a los hombres de entre 18 y 60 años.

condiciones y las han iniciado o concluido en función de complejas situaciones políticas, sociales y económicas. Pero la guerra, mucho más si es guerra total,[7] es un acontecimiento traumático cuyas consecuencias, terribles en la mayoría de las ocasiones, incluye al conjunto de la población, que se ve afectada de diferente manera, en clave de género, clase, etnia, edad o cualquier otra variable presente en el territorio afectado, directa o indirectamente. La exclusión histórica de las mujeres del campo de batalla o su presencia ocasional y excepcional[8] no implica que su participación no haya sido muy activa de otras muchas maneras y, en cualquier caso, que no haya sufrido sus consecuencias de formas horriblemente crueles basadas en la condición sexual, convirtiéndose la violación en una potente arma de guerra.

El abordaje clásico ha supuesto, por tanto, una visión dicotómica sobre mujeres y hombres: las mujeres, consideradas como víctimas, y los hombres, sobre los que se ha construido, sobre todo, un discurso sobre la valentía y heroicidad en clave de masculinidad hegemónica. Creemos que, si es necesario discutir este papel victimizado de las mujeres, aportando mucha más complejidad al conocimiento y al análisis de sus posiciones sociales y sus situaciones de vida, y desde luego su capacidad agente en el transcurso de los conflictos, igualmente es necesario discutir esa visión teórica y esa percepción social sobre los papeles masculinos ligados a la guerra. Esta perspectiva contempla los estudios sobre masculinidades como un enfoque que permite establecer distinciones sobre la diversidad de grados, tonos y formas de asumir los papeles sociales de género en los espacios de la guerra. Son los estudios feministas y de género y sus referentes contemporáneos más influyentes (Foucault, Butler, Connell, Rubin) los que nos han aportado un bagaje conceptual que incorpora las nociones de masculinidades o identidades sexuales, lo que supone una apertura en el enfoque que aplicamos en la formulación de nuestras preguntas de investigación. Implica un procedimiento metodológico que nos permite otra forma de mirar, nos amplía las preguntas y nos ayuda en nuestro proceso de comprensión de nuestros objetos de estudio.

[7] «Esta se caracteriza por eliminar las distinciones entre el combatiente y el civil, vistos ambos como enemigos y, por tanto, objetivos militares, al tiempo que plantea una movilización total de los recursos materiales, económicos, sociales, políticos y culturales de las sociedades enfrentadas», en David Alegre Lorenz (2018): «Nuevos y viejos campos para el estudio de la guerra a lo largo del siglo XX: un motor de innovación historiográfica», *Hispania Nova*, 16, p. 169.

[8] Hay una gran cantidad de ejemplos al respecto, pero los vamos a resumir en una imagen directa que representa simbólicamente, en el imaginario colectivo contemporáneo, esta presencia heroica: la figura de Éowyn (*El señor de los Anillos)* venciendo al señor de los Nazgul, pronunciado una de las frases más recordadas de la trilogía: «yo no soy un hombre».

Guerra y masculinidades

El estudio de las masculinidades es un abordaje muy reciente y novedoso en el campo de las ciencias sociales y presenta una cierta dificultad debido a la construcción del concepto de hombre como sujeto neutro, universal y naturalizado, hasta el punto de pensar que no era necesario realizar más reflexiones sobre la cuestión.[9] De hecho, uno de los argumentos que surgen en ocasiones, en relación con este tema, es que trabajar sobre masculinidades no sería sino una reedición de la historia más tradicional, ya que ese ha sido, al fin y al cabo, el *modus operandi* de la concepción historiográfica clásica y, por tanto, no aporta ninguna perspectiva reflexiva alternativa significativa. La respuesta es que algunos de los comportamientos específicamente masculinos también han quedado paradójicamente ocultados, detrás de estas consideraciones o definiciones generales, en la identificación, sustentada también lingüísticamente, entre hombre y lo humano.

Connell[10] desarrolla un modelo que visualiza la masculinidad como una identidad compleja, múltiple y cambiante que, en realidad, deberá ser considerada en su plural, es decir como masculinidades que contemplen las diversas maneras en que los individuos, que una sociedad determinada ubica y asume como hombres, pueden desempeñar los roles, tareas y comportamientos culturalmente asociados a lo masculino y que se distancian claramente de las características adjudicadas a otros, especialmente mujeres, homosexuales o niños.[11] Una visión que pretende alejarse, por un lado, del masculino genérico, no solo por la visibilidad emergente de los papeles femeninos y sus formas de representación, sino por remarcar la especificidad de lo masculino en un orden de género y, por otro, tiene como objetivo establecer una diferenciación sobre cómo los hombres adoptan, recomponen o refutan ese modelo ideal que identificamos globalmente con lo masculino y que denominamos masculinidad hegemónica.[12]

[9] Elia Blanco Rodríguez (2021): «La historia de las masculinidades en la España decimonónica: el surgimiento de un nuevo campo historiográfico», *Revista de Historiografía*, 35, p. 280. La autora hace referencia a «la crisis de la masculinidad nacional española de fin de siglo, relacionada con la pérdida de las últimas colonias ultramarinas», explicación que habría sido contemplada por las élites en términos de una «pérdida de virilidad» que explicaría los males del país.

[10] R.W. Connell (2003): *Masculinidades*, México: Universidad Nacional Autónoma de México.

[11] Manuel-Reyes García Hurtado (ed.) (2016): *El siglo XVIII en femenino. Las mujeres en el siglo de las Luces*, Madrid: Editorial Síntesis, p. 335. El autor recoge una frase de Juan Bernardino Rojo en *Porphyrico theologico moral y militar*, referida a esta cuestión: «Porque deben ser castos los soldados, y desterrar de la campaña el vicio de la lascivia, si quieren tener aliento y alcanzar de sus enemigos la victoria, porque si se acompañaban con mujeres serían afeminados y cobardes como ellas mismas».

[12] Luis Bonino (2002): «Masculinidad hegemónica e identidad masculina», *Dossiers Feministes: Masculinitats: mites, de/construccions i mascarades*, 6, pp. 7-35. Luis Bonino basa su explicación de la construcción de la masculinidad hegemónica en ideologías que proponen modelos de sujeto valorados en la cultura. Dichos modelos representan las formas socialmente aceptadas de las relaciones inter e intragénericas cuyos valores fundamentales

Mary Vincent[13] argumenta que, después de la Primera Guerra Mundial, la nueva masculinidad, refiriéndose a la masculinidad hegemónica, se definió a partir de las nociones de estoicismo, disciplina, tenacidad, valentía, fortaleza, impavidez, razón y voluntad y, fundamentalmente, autocontrol, es decir, la capacidad de dominar pasiones y sentimientos. Un conjunto de valores que definirían un modelo de identidad masculina en un momento en que «la guerra transformaba a los hombres y los hacía agentes del cambio».

La propuesta de Connell supone la alternativa a una visión homogénea y homogeneizadora, con el fin de contemplar los matices, las complejidades y las alternativas de la aceptación de los individuos al proyecto de masculinización de una sociedad determinada.[14] La importancia de este modelo es que es un modelo relacional. Es decir que, cuando se refiere a las masculinidades hegemónicas, cómplices, subordinadas y marginalizadas,[15] no está describiendo estándares normativos y confeccionando una tipología, sino, fundamentalmente, está hablando de los diferentes niveles de esa aceptación de los proyectos masculinos y de la relación jerárquica que entre ellas se establecen. Esta perspectiva contempla, por tanto, la multiplicidad de roles masculinos y la especificidad de estos en el orden de género.

En este caso, se trata de efectuar una propuesta de reconocimiento y evaluación de los modelos de masculinidad, enfocando la mirada sobre la Real Armada en contextos bélicos con dinámicas cambiantes y muy alteradas, que derivan en crisis de diverso orden e incluso en un cambio definitivo de modelo político que modifica el rumbo de las naciones. La temporalidad es, por tanto, especialmente importante porque, en el contexto que nos ocupa, es el espacio de una guerra total, librada contra la invasión napoleónica en diferentes frentes, pero es también un espacio de guerras parciales y en ocasiones muy lejanas como las libradas, y ya perdidas, ligadas a las independencias americanas, en un contexto de desmoronamiento de la hacienda pública, que afectará claramente a las finanzas de los ejércitos y a la supervivencia de sus integrantes.

Aunque la mayor parte de los trabajos de los estudios sobre guerra y género se han orientado a etapas recientes (siglos XX y XXI) y especialmente a lo refe-

son la dominancia, la actividad, la racionalidad, la individualidad, la eficacia, la voluntad de poder, la certeza y la heterosexualidad, que se proponen como característicos del desempeño masculino. Una de estas creencias culturales es la que Bonino denomina la belicosidad heroica según la cual ser hombre es adquirir la cualidad de ser un luchador valeroso, en su versión de héroe, soldado o guerrero.

[13] Mary Vincent (2006): «La reafirmación de la masculinidad en la cruzada franquista», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 28, pp. 136-137.

[14] Óscar Guasch (2006): *Héroes, científicos, heterosexuales y gays. Los varones en una perspectiva de género*, Barcelona: Bellaterra, p. 41. El autor realiza un recorrido sobre su perspectiva en cuanto a clases, grados y calidades de masculinidad.

[15] Véase R. W. Connell: *Masculinidades…*, o. cit.

rido a las dos guerras mundiales, también existe un cierto número de trabajos orientados a abordar las masculinidades en el siglo XVIII y XIX. Trabajos como el de Bolufer[16] permiten establecer un marco de reflexión sobre el hombre ilustrado que respondería al modelo de «hombre de bien». Soriano,[17] que desarrolla el concepto de patriotismo como base del Estado, argumenta que los héroes militares ocupan un lugar indispensable, aunque con una visión más crítica de los héroes guerreros del pasado, que, en épocas coloniales, habrían cimentado su éxito sobre la destrucción y la esclavitud. El hombre de bien sería un hombre que trabaja para la sociedad, con virtudes cristianas y valores modernos y menos violentos. Una visión en la que personajes de la Marina ilustrada como Jorge Juan, Antonio de Ulloa o Vicente Tofiño, que desarrollaron adelantos científicos e innovaciones técnicas, o expedicionarios como Antonio de Córdoba, Cosme de Churruca o Alejandro Malaspina, responden a ese otro modelo de héroe militar que, sin abjurar de los valores tradicionales de las instituciones armadas, introducen una nueva visión científica y humanística reflejada en las obras que legaron.[18] En este sentido, Aresti y Martykánová[19] afirman que sería posible establecer una relación entre «la identificación de cada masculinidad nacional con unos determinados valores de civilización» y específicamente en la identificación de la virilidad patriótica con la civilización occidental y el progreso, en un correlato que suponía una visión jerárquica entre pueblos civilizados y pueblos primitivos que tan bien conocemos en la construcción de las corrientes evolucionistas en antropología de finales del siglo XIX, y que nos lleva a interrogarnos sobre los modelos normativos de género en imaginarios culturales temporales en clave interseccional en relación con la raza, la sexualidad o la estratificación social. Una perspectiva cultural, según Peluffo y Sánchez Prado,[20] que implicaba la visión del indio o del aborigen en términos de

[16] Mónica Bolufer Peruga (2011): «Hombres de bien»: modelos de masculinidad y expectativas femeninas, entre la ficción y la realidad», *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, 15, pp. 7-31.

[17] Nuria Soriano Muñoz (2020): «Sobre el héroe como figura legitimadora de los valores de la Ilustración. Estrategias de producción, cambios y desacuerdos», *Studia Histórica, Historia Contemporánea*, 38, p. 25.

[18] Jorge Juan, Antonio de Ulloa, David Barry (1826): *Noticias secretas de América sobre el estado naval, militar, y político de los reynos del Perú, y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile: Escritas fielmente segun las instrucciones del Excelentisimo Señor Marques de la Ensenada*, Londres: Imprenta de R. Taylor. Es una descripción de carácter militar, político y social y es también un auténtico relato etnográfico de las poblaciones indígenas con las que contactaron en sus viajes, así como de las formas de organización social que observaron, sin olvidarse de reflejar la posición de las mujeres.

[19] Nerea Aresti y Darina Martykánová (2017): «Masculinidades, nación y civilización en la España contemporánea», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 39, pp. 11-17. Véase Nerea Aresti (2020): «La historia de las masculinidades, la otra cara de la historia de género», *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, 117, pp. 333-347; Alberto Ramos Santana (coord.) (1997): *La identidad masculina en los siglos XVIII y XIX: de la Ilustración al Romanticismo (1750-1850)*, Cádiz: Universidad de Cádiz.

[20] Ana Peluffo, Ignacio M. Sánchez Prado (eds.) (2020): *Entre hombres: Masculinidades del siglo XIX en América Latina*, Madrid: Editorial Iberoamericana Vervuert.

masculinidades supeditadas en los contextos de las construcciones nacionales y los proyectos de progreso de inicios del siglo XIX en América Latina, concebidos en torno al modelo de masculinidad blanca. Una subalternidad referida a sujetos en la base de la pirámide social (indígenas y gauchos), concebidos en un ámbito más natural que racional.

Si hay espacios históricamente considerados masculinos por excelencia, esos son los ámbitos de la política y la guerra, lo que los convierte en campos privilegiados para el estudio de las masculinidades a través de una herramienta que creemos especialmente adecuada para repensar la historia de la guerra, de los ejércitos regulares y de las formas militares no organizadas.[21] Reflexiones como las de Daleziou o Capdevila nos permiten, a partir de la vinculación entre nación y masculinidad, preguntarnos sobre la concepción de masculinidad patriótica, construida como masculinidad hegemónica y, por tanto, como un modelo ideal que actuaría culturalmente, en contextos específicos, como el comportamiento deseable y pleno de prestigio social que se sustentaría, al menos normativamente (que en el caso de los ejércitos regulares serían normas explícitas), sobre los conceptos de honor, valentía y deber como estructurantes de los valores militares (Daleziou).[22] Nos preguntamos, por tanto, por las identidades masculinas cuando los hombres se incorporan de forma voluntaria a la experiencia de la guerra, pero también nos preguntamos sobre lo que ocurre cuando la incorporación no es voluntaria y mucho más si es radicalmente forzosa. Capdevila[23] lo plantea en términos de adhesión, consentimiento, sumisión, resignación ¿y rebelión?, situaciones derivadas de las circunstancias, en este último caso, con vivencias muy alejadas de esos rasgos definidos propios del héroe militar. Un análisis que, en clave de jerarquía de masculinidades, nos puede ayudar a comprender las diferentes formas en las que los hombres abordan, sufren o viven esta situación. El autor se plantea si, en tiempos de guerra, ¿se es fundamentalmente combatiente sobre todo lo demás?, ¿cómo se desarrollan o cómo se combinan la multiplicidad de roles de cada individuo?, ¿una de las variables se superpone a las demás?, ¿cómo se produce la incorporación a filas?, ¿cómo son los mecanismos de movilización? Y, finalmente, ¿cómo es su adaptación?

[21] La guerra popular o guerra de guerrillas comenzaría como resistencia armada frente al invasor extranjero a partir de las grandes derrotas de los ejércitos regulares, un hecho decisivo en la guerra de Independencia española. Véase Carl Schmitt (1969): «Clausewitz como pensador político o el honor de Prusia», *Revista de estudios políticos*, 163, pp. 5-30.

[22] Margarita Daleziou: «Nation-War-Gender. Aspects of masculinity during the two World Wars», Paper presented at the 7th International Border Crossings Conference, Plovdiv-Bulgaria 9-12/4/2009.

[23] Luc Capdevila (2002): «L'identité masculine et les fatigues de la guerre (1914-1945)», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 75/3, pp. 97-108.

En este sentido, es fundamental observar las diferentes formas de integración en la vida de los ejércitos y la participación en hechos de guerra,[24] distinguiendo entre los militares profesionales, incorporados voluntariamente, a los que se reconoce el sacrificio, el heroísmo y el patriotismo y tienen, por tanto, el reconocimiento social y político, y los soldados reclutados de forma forzosa, que de igual modo que tenían que demostrar su deber, su compromiso y su responsabilidad para con la nación, debían recomponerse como soldados, pero también en lo referente a su vida, su hogar, su familia y su cotidianidad, que no estaba programada de esta manera, convirtiendo sus hogares en un frente interno de guerra. La obligatoriedad de la movilización supondría un nuevo posicionamiento de los individuos, simplificando las posiciones en un orden de género, en el que los hombres son luchadores, reducidos los papeles masculinos à *l'expression de la virilité*,[25] y las mujeres cumplen un papel de ayuda de amplio espectro.

La vida de los sujetos ligados a la Real Armada, en sus diferentes planos, en la España de los siglos XVIII y XIX, gira, desde una perspectiva familiar, por un lado, en torno a la vida doméstica y el hogar familiar para las mujeres, con las modificaciones impuestas por las ausencias que impone la incorporación esporádica, según circunstancias, de los hombres a los barcos, mientras que, por otro lado, desde el punto de vista masculino, su espacio cotidiano, familiar y laboral cambia radicalmente cuando son obligados a embarcar y son enviados a campaña. La posición femenina podía verse duramente afectada, pero no era cuestionada, mientras que la posición masculina se podía ver estructuralmente condicionada y modificada por la ruptura de su papel social, económico y familiar. El sistema de incorporación a filas y de dotación de marineros de la Real Armada fue, fundamentalmente, la matrícula de mar. El trabajo de José Manuel Vázquez Lijó[26] al respecto documenta todo el procedimiento, estableciendo los métodos, las etapas y las normativas que garantizaron la oferta de tripulaciones desde 1625, cuando se establece la primera matrícula de mar, de la que no eximía ni la incapacidad física ni la edad. El objetivo fue cubrir un servicio, extremadamente duro en las campañas bélicas, y del que, en ocasiones, fue posible evadirse a través de una inversión económica, un recurso que, por otro lado, «en una Europa en la que se vendían oficios públicos y cargos

[24] Es especialmente interesante reflexionar sobre la heterogeneidad de la guerra de guerrillas en cuanto a extracción social, tamaño y composición de los grupos combatientes, formas de organización de los grupos y partidas y falta de estrategia planificada. Véase Óscar Elía Mañú (2012): «Clausewitz o el honor de España», *Análisis,* Madrid: Grupo de Estudios Estratégicos.

[25] Luc Capdevila: «L'identité masculine…», o. cit., p. 97.

[26] José Manuel Vázquez Lijó (2006): «La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII», *Obradoiro de Historia Moderna,* 15, p. 293.

militares», en última instancia también compraba honor.[27] Un sistema que establecía una estructura de posiciones y desempeños masculinos ligados a una configuración rígidamente jerárquica, definida en ordenanzas y normativas diversas, donde la idea de obediencia era central y su ignorancia duramente castigada, y que se expresaba en estos cuerpos normativos que definían la vida a bordo en todos sus extremos. García Garralón[28] habla de los navíos, esos otros «hogares» temporales, como de pequeñas sociedades en miniatura con sus propias costumbres y lenguajes. En términos relativos, son minoría los trabajos que hablan de la cotidianidad en el curso de las navegaciones,[29] pero en ellos se habla de enfermedades, heridas mortales y secuelas de las batallas, de prácticas y rituales religiosos, de recursos de ocio, música, juego, alcohol y sexo. Reflejan una vida de gran dureza y plagada de peligros que es afrontada desde una reglamentación estricta que establece marcos de actuación imprescindibles en momentos críticos. García Garralón destaca la importancia de hablar de la vida de la marinería por el papel crucial que desempeñaron en los aconteceres y avatares de la Real Armada, porque, en realidad, hay poca información sobre sus integrantes, por lo que se refuerza así el estereotipo del marinero en el puerto, descontrolado y borracho.[30] Desde la perspectiva del estudio de masculinidades, ha sobresalido en los estudios contemporáneos la relación entre género y clase prestando especial atención a las élites, lo que refuerza la necesidad de profundizar en el estudio de grupos subalternos como uno de los campos abiertos y pendientes en esta perspectiva de investigación (Blanco: 283).

[27] Ibídem, p. 311. Un concepto central en la vida militar, de distinto y doble significado para las mujeres, que es definido por la RAE como «la gloria o buena reputación que sigue a la virtud, al mérito o a las acciones heroicas, la cual trasciende a las familias, personas y acciones mismas de quien se la granjea» y que sigue presente como una línea maestra de las instituciones militares. Véase al respecto la página web del Ministerio de Defensa, disponible en línea en <https://ejercito.defensa.gob.es/personal/valores/08-honor.html>.

[28] Marta García Garralón (2012): «Trabajos y penalidades de la vida a bordo. La gente del mar en los navíos de la Edad Moderna», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid: Sílex, pp. 233-260.

[29] Véanse, entre otros, los trabajos de Magdalena de Pazzis Pi Corrales (2020): «Peripecias y sinsabores de la vida en el mar en la época moderna», en María Dolores González Guardiola y David Igual Luis (eds.): *El mar vivido. Perfiles sociales de las gentes del mar en la larga duración (siglos XV-XXI)*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 143-170; «Armada y ciencia: el pulso cotidiano de las expediciones científicas», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid: Sílex, 2012, pp. 29-48; Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (2007): «Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 157-176; José Ignacio González-Aller Hierro (2005): «La vida a bordo en la época de Trafalgar», Revista *General de Marina*, 249, pp. 187-218; Vera Moya Sordo (2018): «Aspectos del servicio naval y la vida a bordo en las flotas reales», *Tempus Revista en Historia General*, 7, pp. 1-43.

[30] Véase la referencia a Ned Ward y su concepción de los barcos como escuela de «las siete ciencias liberales: maldecir, beber, robar, ir de putas, matar, engañar y apuñalar por la espalda».

Héroes y villanos

Este trabajo supone un paso más en un proceso de reflexión, desarrollado a lo largo de estos últimos años, sobre la relevancia de comprender los papeles masculinos y femeninos en el ámbito de la Real Armada. Visualizar la posición de Josefa de Villavicencio, analizar la trayectoria de su hermano Antonio o profundizar en la historia del capitán de Fragata José Villegas Córdoba fueron algunos de los pasos para establecer la necesidad de efectuar un análisis en clave interseccional y, por tanto, de género, donde las estructuras de parentesco y género nos proporcionaran claves fundamentales para entender muchos de los procesos sociales en el seno de la institución armada. El encuentro con Josefa de Villavicencio[31] y la revisión de diferentes recursos archivísticos permitió, por un lado, comprender en profundidad una forma de organización social bien conocida en la Marina de guerra española, la importancia de sus linajes y sus pertenencias familiares.[32] De alguna manera, sentó las bases de los trabajos posteriores, puesto que fue un hilo del que seguir tirando en la revisión de la documentación que pudiera atañer, personal y profesionalmente, a una red cada vez más amplia e intrincada. La apasionante historia de su hermano, Antonio de Villavicencio,[33] que acabo sus días en Chile, lo sitúa en la tripulación de la corbeta Sebastiana, junto a su otro hermano Felipe y el capitán Villegas.[34] Sus historias difieren de muchas de las historias y relatos biográficos que tanto abundan en la historiografía naval.

El análisis de las fuentes primarias exigía, obviamente, una revisión de la literatura de referencia que se constituyó como objeto de estudio en sí misma, como una forma de entender cómo se había abordado la historia de los marinos de guerra. Si pudiera ser novedoso tratar el papel femenino en una institución totalmente masculina de aguda tradición patriarcal, se revelaba, paradójicamente, todavía más interesante hacerlo desde el prisma de los estudios de masculinidades, desvelando los modelos masculinos, revisando especialmente la masculinidad hegemónica vigente, en las normas escritas, los comportamientos culturalmente pautados y los

[31] Un encuentro totalmente inesperado en una búsqueda de carácter genealógico personal. Véase M. Dolores González Guardiola (2016): «Género, parentesco y procesos de reproducción social en la Armada española. El caso de Josefa de Villavicencio (1776-1837)», *Investigaciones Históricas*, 36, pp. 81-99.

[32] María Dolores González Guardiola (2020): «Los marinos criollos: orígenes, familias y pertenencias en contextos de cambio», en María Dolores González Guardiola y David Igual Luis (eds.): *El mar vivido. Perfiles sociales de las gentes de mar en larga duración (siglos XV-XXI)*, Cuenca: Universidad Castilla-La Mancha, pp. 107-142.

[33] María Dolores González Guardiola (2021): «Un marino entre dos mundos. De España a Chile (siglos XVIII-XIX)», en Francisco García González (ed.): *Familias, trayectorias, desigualdades. Estudios de historia social en España y en Europa, ss. XVI-XIX*, Madrid: Sílex, pp. 251-272.

[34] María Dolores González Guardiola (2020): «Lo masculino y lo femenino en la Real Armada española (siglos XVIII-XIX)», en Ricardo Cicerchia, Pilar Morad, Francisco García González y Cecilia Rustoyburu (coords): *El estudio de las formas familiares en el nuevo milenio*, Rosario: Prohistoria Ediciones, pp. 175-190.

valores que regían las formas de relación profesional y social en contextos específicos, y en este caso en contextos de crisis. Un análisis necesariamente interseccional que igualmente reflejara los patrones de jerarquización y estratificación social centrales en la estructura de la Real Armada.

El ejemplo de las palabras dedicadas por algunos historiadores navales como Juan Ferragut y Cesáreo Fernández Duro a los desleales comandantes D. José Villegas y D. José Joaquín Soroa[35] nos proporciona un material de reflexión sobre la concepción militar pero también cultural del deber ser masculino. Cesáreo Fernández Duro[36] manifiesta:

> […] los nombres de Villegas, Soroa, Aldana y Cortés, y en particular los de los dos primeros, no podrán ser pronunciados sin excitar los más vivos sentimientos de horror e indignación. Sin embargo, nos es grato manifestar a la faz del mundo que los cuatro mencionados sujetos han sido los únicos que han manchado con una negra traición su divisa […]. Desde entonces echó [Villegas] en el país las raíces que habían de producir el nauseabundo fruto. En la misma tierra concluyó su vida, experimentando la suerte común de los traidores, despreciado sin que el Gobierno disidente lo empleara nunca.

La historia naval, muchas veces desconocida fuera del ámbito estricto de especialización, ha desarrollado a lo largo de décadas un conjunto de investigaciones muy destacado, en gran medida gracias al trabajo de los propios marinos-historiadores que han revisado, registrado y sistematizado los riquísimos datos que se conservan en nuestros archivos. Con ello, han elaborado un cuerpo de trabajos que son fundamentales para el conocimiento de los hechos y vicisitudes acontecidos a lo largo de los siglos en relación con nuestros ejércitos y, específicamente, en relación con

[35] Ibídem.

[36] Césareo Fernández Duro: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 9 volúmenes, 1895-1903 actualmente reeditada y disponible en línea en <https://armada.defensa.gob.es/html/historiaarmada/tomo8.html>. Representa una visión nacionalista y legitimadora de la Armada desde posiciones ochocentistas. Aunque carece de la referencia exacta creemos que merece la pena recoger un fragmento citado en la tesis de José Miguel Alía Plana en el que Fernández Duro refleja el modelo de oficialidad: « […] por entonces prevalecían en la Marina militar ideas fatalmente importadas del extranjero, y en las que no dejó de influir la opinión de una personalidad tan ilustre como era la del Almirante Nelson. El tipo ideal de un buen oficial de Marina era por entonces el de un hombre galante en sociedad, brusco y severo a bordo; conocedor de las reglas y exigencias llamadas del honor, ó sea de la manera de ventilar con la espada en la mano las ocurrencias más triviales de la vida; aplicando á la maniobra de las velas y á la adquisición del golpe de vista necesario para apreciar de momento el espacio indispensable para la virada de un navío y la velocidad que con arreglo al aparejo había menester para ocupar su puesto en la línea, para abordar a otro o para dejar caer el ancla en sitio señalado de antemano; haciendo gala de escribir con mala ortografía; motejando de sabios á los que, no siguiendo la corriente general, sabían coger un octante y situarse en la carta, y repitiendo á todas horas que más propio es del marino ser aficionado al ron que a las ecuaciones. Con semejante sistema era el piloto tan indispensable como el timo a bordo, y aunque tenido en poco, relegado al último lugar en consideraciones y alojamiento, menospreciado y vejado en el contacto con los oficiales», disponible en línea en <https://www.todoababor.es/vida_barcos/organizacion.htm> (25-4-2022).

la Marina de guerra. Una labor también canalizada a través de la biografía histórica y el método prosopográfico que recuperan, exaltan y, fundamentalmente, ponen en valor las actitudes individuales y colectivas de sus integrantes, destacando casi siempre su carácter heroico. Como afirma Pablo Ortega del Cerro,[37] el héroe naval fue retratado como buen padre, modélico en su comportamiento y su forma de vida y ejemplo en el cumplimiento del deber.

Sin embargo, frente a la imagen del militar heroico, existen expresiones como las de Juan Ferragut y Fernández Duro que desvelan la otra cara de la moneda. Se rechaza vivamente las figuras de aquellos militares que supuestamente incumplieron las normas y los valores propios de la institución armada, aunque interpretamos que no se refieren exclusivamente a la normativa militar, sino que representa también el incumplimiento de un modelo de masculinidad que devalúa su figura en relación con los estereotipos de género propios de la época en la se sitúan los hechos juzgados y también en relación con quien califica sus actuaciones. Son los villanos.

La visión que recoge Fernández Duro, desde la historiografía más clásica, refuerza, por tanto, la idea vigente del comportamiento de la oficialidad: militares, marinos profesionales de élite, que «se han portado con la mayor bizarría». Recordamos los calificativos, recopilados en el estado de la cuestión efectuado, referidos a la idea del guerrero: estoicismo, disciplina, tenacidad, valentía, fortaleza, impavidez, razón y voluntad y, fundamentalmente, autocontrol, dominancia, racionalidad, individualidad, eficacia, voluntad de poder, certeza, heterosexualidad, honor, valentía y deber. Descriptores del carácter heroico, ubicado en el campo de la masculinidad hegemónica, que responden a los valores que una sociedad asimila como propios del guerrero, del militar, pero que también están directamente relacionados con su posición jerárquica en el seno de la institución. Es una cuestión de estratificación social, pero también es una cuestión de género, es decir, de la concepción social de los individuos en un orden de género que apoya, empuja, refuerza y valora, por medio del prestigio y del control social, una determinada forma de actuación.

Refiriéndose a las reflexiones del general Escaño,[38] enviadas al Gobierno, Fernández Duro dice:

> Los oficiales de guerra, tanto de marina como de ejército, los oficiales mayores, toda la tropa de infantería y la de artillería se han portado con la mayor bizarría; las baterías han estado bien servidas; los fuegos se han hecho con orden; la cartuchería conducida

[37] Pablo Ortega del Cerro (2020): «Retratos del héroe naval: representación de la oficialidad naval en la sociedad de la honradez (segunda mitad del siglo XIX)», *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, 26, pp. 225-250.

[38] Cesáreo Fernández Duro: *Armada española*, vol. 8, pp. 352-354. El autor hace referencia a la condición de los combatientes en Trafalgar a partir de la obra de Manuel Marliani «Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada española contra las aserciones injuriosas vertidas por M. Thiers» en su *Historia del Consulado y el Imperio, por D. Manuel Marliani, exsenador del Reino*, Madrid: Impreso de orden superior, 1850.

con método. Solo cabe servirse mejor la artillería cuando su montaje y útiles están en el estado de perfección en que la tienen los enemigos. Pero no podemos decir lo mismo de las maniobras ni de los marineros: la de combate, como brazas y otros cabos de mucha importancia en estos casos, es necesario que sea según los modelos que hay en los arsenales, y que aún no son de reglamento en los buques, y la marinería que sea más militar y ejercitada.

Esta se debe considerar dividida en tres clases: matriculados, voluntarios y gente de leva o presidio. Los matriculados es gente honrada; pero la mayor parte de ellos son pescadores que no han navegado en buques de cruz. Entre los voluntarios hay buenos marinos; pero, en general, es gente que no conoce disciplina, sin hogar conocido, sin amor al servicio y sin el entusiasmo que tienen los cuerpos organizados. La mayor parte de la gente de leva es perjudicial a bordo, por falta de sargentos y cabos; es difícil que pueda disciplinarse como la tropa; se exime cuanto puede de todo trabajo, y particularmente el de por alto, que no puede hacer sin riesgo de caerse, y hace confundir con ella a los matriculados y a los buenos marinos; de modo que no se puede decir que han cumplido bien, pues, cuando menos, se puede asegurar que han maniobrado con mucho retardo, y que han reparado muy pocas averías, como es preciso en combate. La clase de contramaestres y guardianes también se debe considerar endeble; la falta de navegar y la repugnancia que tienen muchos buenos hombres de mar a entrar en aquel servicio, lo han hecho decaer de algunos años a esta parte, cuando es lo más necesario á bordo de los navíos. Sin embargo, la que estaba embarcada en la escuadra ha cumplido con la obligación de mantener sus puestos; pero sin la energía que dan la inteligencia y la práctica de haberse visto en otros combates y descalabros por temporales.

A través de estos mismos testimonios, se realiza una durísima crítica a la tropa y a la marinería mucho más cerca de esas ideas de adhesión y consentimiento, en el mejor de los casos, y de sumisión y resignación, como hechos que no pueden ser eludidos. Los matriculados son gente honrada pero ineficiente; la clase de contramaestres y guardianes se considera endeble; los voluntarios no conocen disciplina, son gente sin hogar conocido, sin amor al servicio y sin entusiasmo. El último escalafón es la gente de leva o presidio, gente miserable y cargada de vicios, perjudicial a bordo, difícil de disciplinar y que se libra en cuanto puede de todo trabajo. Juan Ferragut,[39] en su excelente sistematización del estado de la Marina en 1808, confirma esta visión y contrapone el patriotismo y el honor de los oficiales, que estaba fuera de toda duda, frente al problema de los grupos subalternos en las dotaciones de los buques, cuya disciplina debía ser mantenida «con la severidad y dureza de todas las marinas de la época», estableciendo a su vez la diferencia entre la «leva honrada» y los vagos, maleantes, mendigos y malhechores, es decir, entre

[39] Mariano Juan Ferragut (2007): «La Marina en 1808», en *La guerra de la Independencia*, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 55/XXXV: 41-66, p. 60.

posiciones sometidas y grupos ubicados en la marginación, en función de las condiciones sociales y económicas, todas ellas posiciones masculinas jerarquizadas, muy lejos de los valores de prestigio vigentes.

Son muchas las ordenanzas y normativas que se aprueban a lo largo de los siglos XVIII y XIX[40] donde está reflejado el comportamiento esperado y exigido de todos los miembros, en todos los planos y categorías, de la Real Armada. A título de ejemplo, hacemos referencia a una de estas normativas[41] en la que se establece el procedimiento para dar destino a los «levas ineptos» desechados por los oficiales, «los únos por hallarse con males habituales, otros por no llegar á la talla, y algunos por pasar de la edad de quarenta años», para que no fuesen detenidos ni vagasen impunemente. En la exposición de principios continúa diciendo que los robos y excesos se cometen por las personas vagas y ociosas, por lo que debía castigarse toda condescendencia y desechar los pretextos con los que los vagos procuraban aparentar aplicación. Asuntos que debían ser examinados con atención por los daños que causaba la multitud de vagos, que se juntaban en los arsenales. En la normativa se establecen, asimismo, las órdenes pertinentes para trasladar a los vagos, aplicados al servicio de Marina, de las cárceles a los batallones o al servicio de los navíos. La normativa es más amplia ya que establece que los vagos ineptos para el servicio de las armas y de la Marina y los muchachos de corta edad sean remitidos a los hospicios o Casa de Misericordia

> para que se les instruya en las buenas costumbres, y les hagan aprender oficios y manufacturas, dandoles ocupacion, y trabajo proporcionado á sus fuerzas, ó á que se apliquen al que ya supieren, á fin de que dando pruebas de su aplicacion, y enmienda puedan con el tiempo restituirse á su patria, ó donde les convenga fixar su domicilio, para hacerse vecinos útiles y contribuyentes […] sin permitirle que vuelva a la vida olgazana y vagante.

Finalmente se establece que ningún delincuente, sea hombre o mujer, sea llevado al hospicio «para evitar la mala opinión, voz y odiosidad del castigo á la misma casa», así, mandaban que los vagos que excedieran de cuarenta años se aplicaran a obras o a los hospicios según su edad y robustez. Son ejemplos de posiciones desfavorecidas o directamente marginales que se alejan claramente de los relatos referidos al héroe como símbolo de esa masculinidad guerrera presente en el imaginario

[40] Véase Agustín Corrales Elizondo (2001): «Las Ordenanzas de la Armada», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 38, pp.83-103; Agustín Guimerá Ravina y Nélida García Fernández (2008): «Un consenso estratégico: las Ordenanzas navales de 1793», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 54/II, pp. 43-81.

[41] Pedro Escolano de Arrieta (1784): *Real Cedula de S. M. y Señores del Consejo por la qual se mandan observar y guardar en las sucesivas levas las reglas insertas que tratan de la aplicacion á la marina de los mozos sanos y robustos desechados para el servicio de las armas por no tener la talla; de los vagos ineptos para él, y el de la marina y conducción* á *sus respectivos destinos, con lo demas que se expresa*, Madrid: Imprenta de don Pedro Marin.

colectivo y que los ubican en posiciones subalternas que, por contraposición, acaban reforzando las virtudes del héroe. Son posiciones que no se desconocen, porque se analizan en términos de estratificación social, pero que deben ser contempladas también en términos relacionales como parte de la concepción de una sociedad en torno a los papeles de género, ya no en clave intergénerica, sino intragenérica.

Conclusiones

Un ejército se basa en la jerarquía estricta y, especialmente en una institución como la Real Armada, las cuestiones de estructura y estratificación social son centrales, pero no son simplemente cuestiones de pertenencia social o de normativa estrictamente militar. Es decir, no solo se establece una relación jerárquica de obediencia por los puestos ocupados o por la posición social o económica, o por la formación que se haya podido recibir, sino también por cómo el conjunto de la sociedad interpreta a los individuos en función de todos estos elementos en intersección con la construcción social de género, que puede ser especialmente rígida en este contexto. Es, por tanto, una cuestión de posición sociocultural en un sistema de valores que establece el prestigio y desprestigio de las acciones sociales y que, finalmente, es adaptado, aceptado o refutado, con las consecuencias que eso puede conllevar, por los propios sujetos sociales. Cuando Bolufer estudia el ideal masculino dieciochesco a través de la literatura describe el hombre ilustrado como «hombre de bien», proponiendo el reconocimiento de un nuevo modelo de masculinidad de la época que representa un ideal «burgués», de virtudes sociales y morales propias del hombre de mérito, con un control constante de la propia conducta y que contrapone al honor aristócrata basado en la gloria de las armas. Un modelo que refleja los valores apreciados en un lugar y una época y que implica un capital simbólico que no está al alcance de todos. Cuando Mary Vincent o Luc Capdevila, entre otros,[42] abordan la cuestión de las masculinidades en relación con las guerras mundiales o la guerra civil española están describiendo modelos, fruto de las dinámicas históricas, que profundizan en la diversidad de los papeles masculinos. De la misma manera que profundizamos y llevamos años esforzándonos en detectar todos los matices y la complejidad de las posiciones femeninas, es necesario comprender que no todos los hombres cumplen de la misma manera los mandatos sociales y que, en cualquier

[42] Véase Julie Le Gac: «La virilité à l'épreuve des guerres», *Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe*, disponible en línea en <https://ehne.fr/fr/node/125132016>; Fabrice Virgili (2015): «La guerre, une transmission genrée», *Genre & Histoire*, 15, disponible en línea en <http://journals.openedition.org/genrehistoire/2076>; «Quand la guerre trouble le genre», *Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe*, disponible en línea en <https://ehne.fr/fr/node/12451>.

caso, los requisitos de los roles masculinos son diversos y, en términos de Connell, producen identidades complejas, múltiples y cambiantes.

La consideración de la multiplicidad de variables y circunstancias que deben ser tenidas en cuenta —la pertenencia social, las definiciones profesionales, determinantes en las instituciones armadas, ligadas a la voluntariedad u obligatoriedad de sus integrantes, el orden de género, de edad, las condiciones materiales referidas, por un lado, a la contraposición entre frente abierto y frente interno, que tienen una correspondencia directa con las adscripciones genéricas y, por otro a los territorios, especialmente a los barcos como espacios físicos singulares, en la medida en que los hogares ligados a las fuerzas marítimas son también los barcos y los hogares en los frentes internos— supone establecer la necesaria interacción entre los discursos de la guerra y los discursos sociales a través del reconocimiento e identificación de los sujetos sociales que los protagonizaron en contextos históricos específicos.

Efectivamente, esta ha sido una historia de hombres. Partíamos de la paradoja de aplicar una mirada sobre masculinidades a una historia que ha tratado casi exclusivamente asuntos masculinos. Precisamente porque se trata de una historia de hombres, creemos que es especialmente importante abordar los papeles de género en sentido amplio, profundizando en la complejidad de los desempeños sociales y reconociendo las diferentes posiciones masculinas en términos relacionales desde una perspectiva interseccional, como forma de abordaje y comprensión de los sistemas sociales. Y creemos que es especialmente adecuado aplicar este enfoque a instituciones cuya principal razón de ser era, precisamente, la guerra, considerada históricamente como esencialmente masculina.

Bibliografía

Alegre Lorenz, David (2018): «Nuevos y viejos campos para el estudio de la guerra a lo largo del siglo xx: un motor de innovación historiográfica», *Hispania Nova*, 36, pp. 164-196.

Aresti, Nerea (2020): «La historia de las masculinidades, la otra cara de la historia de género», *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, 117, pp. 333-347.

Aresti, Nerea y Darina Martykánová (2017): «Masculinidades, nación y civilización en la España contemporánea», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 39, pp. 11-17.

Blanco Rodríguez, Elia (2021): «La historia de las masculinidades en la España decimonónica: el surgimiento de un nuevo campo historiográfico», *Revista de Historiografía*, 35, pp. 267-290.

Bolufer Peruga, Mónica (2011): «Hombres de bien: modelos de masculinidad y expectativas femeninas, entre la ficción y la realidad», *Cuadernos de Ilustración Y Romanticismo*, 15, pp. 7-31.

Bonino méndez, Luis (2002): «Masculinidad hegemónica e identidad masculina», *Dossiers feministes*, 6, pp. 7-35.

Capdevila, Luc (2002): «L'identité masculine et les fatigues de la guerre (1914-1945)», *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 75/3, pp. 97-108.

Connell, R. W. (2003): *Masculinidades*, México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Daleziou, Margarita: «Nation-War-Gender. Aspects of masculinity during the two World Wars». Paper presented at the 7th International Border Crossings Conference, Plovdiv-Bulgaria 9-12/4/2009.

Escolano de Arrieta, Pedro (1784): *Real Cedula de S. M. y Señores del Consejo por la qual se mandan observar y guardar en las sucesivas levas las reglas insertas que tratan de la aplicacion á la marina de los mozos sanos y robustos desechados para el servicio de las armas por no tener la talla; de los vagos ineptos para él, y el de la marina y conducción á sus respectivos destinos, con lo demas que se expresa*, Madrid: Imprenta de don Pedro Marin.

Fernández Duro, Cesáreo (1903): *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, vol. 8.

García Garralón, Marta (2012): «Trabajos y penalidades de la vida a bordo. La gente del mar en los navíos de la Edad Moderna», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo xviii. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid: Sílex, pp. 233-260.

García hurtado, Manuel-Reyes (ed.) (2016): *El siglo xviii en femenino. Las mujeres en el siglo de las Luces*, Madrid: Síntesis.

González guardiola, María Dolores (2016): «Género, parentesco y procesos de reproducción social en la Armada española. El caso de Josefa de Villavicencio (1776-1837)», *Investigaciones Históricas*, 36, pp. 81-99.

— (2020): «Lo masculino y lo femenino en la Real Armada española (siglos xviii-xix)», en Ricardo Cicerchia, Pilar Morad, Francisco García González y Cecilia Rustoyburu (coords.): *El estudio de las formas familiares en el nuevo milenio*, Rosario: Prohistoria Ediciones, pp. 175-190.

— (2020): «Los marinos criollos: orígenes, familias y pertenencias en contextos de cambio», en María Dolores González Guardiola y David Igual Luis (eds.): El *mar vivido. Perfiles sociales de las gentes de mar en larga duración (siglos xv-xxi)*, Cuenca: Ediciones de la uclm, pp. 07-142.

— (2021): «Un marino entre dos mundos. De España a Chile (siglos xviii-xix)», en Francisco García González (ed.): *Familias, trayectorias, desigualdades. Estudios de historia social en España y en Europa, ss. xvi-xix*. Madrid: Sílex, pp. 251-272.

Guasch, Óscar (2006): *Héroes, científicos, heterosexuales y gays. Los varones en una perspectiva de género*, Barcelona: Ed. Bellaterra.

Juan Ferragut, Mariano (2007): «La Marina en 1808», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 55/XXXV, pp. 41-66.

Nash, Mary y Susanna Tavera (eds.) (2003): *Las Mujeres y las Guerras. El papel de las Mujeres en las Guerras de la Edad Antigua a la Contemporánea*, Barcelona: Universitat de Barcelona-Icaria.

Juan, Jorge, Antonio de ulloa, David barry (1826): *Noticias secretas de América sobre el estado naval, militar, y político de los reynos del Perú, y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile…: Escritas fielmente segun las instrucciones del Excelentisimo Señor Marques de la Ensenada,* por Jorge Juan y Antonio de Ulloa, Londres: Imprenta Taylor.

Ortega del cerro, Pablo (2020): «Retratos del héroe naval: representación de la oficialidad naval en la sociedad de la honradez (segunda mitad del siglo xix)». *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo,* 26, pp. 225-250.

Peluffo, Ana e Ignacio M. Sánchez Prado (eds.) (2020): *Entre hombres: Masculinidades del siglo xix en América Latina*, Madrid: Iberoamericana Vervuert.

Posada Kubissa, Luisa (2017): «Feminismo y guerra. A propósito de Judith Butler», *Isegoría*, 56, pp. 127-144.

Soriano Muñoz, Nuria (2020): «Sobre el héroe como figura legitimadora de los valores de la Ilustración. Estrategias de producción, cambios y desacuerdos», *Studia Histórica, Historia Contemporánea*, 38, pp. 17-43.

Tavera, Susanna (2016): «Las mujeres y las guerras: aspectos de una temática heterogénea», *Journal of Feminist, Gender and Women Studies*, 3, pp. 21-29.

Vázquez Lijó, José Manuel (2006): «La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo xviii», *Obradoiro de Historia Moderna*, 15, pp. 289-322.

Vincent, Mary (2006): «La reafirmación de la masculinidad en la cruzada franquista», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 28, pp. 135-151.

5

Entre *o mar de fóra* y *o mar de dentro:* las familias en la Galicia marítima a finales de la Edad Moderna[1]

Anxo Rodríguez Lemos[2]

Introducción

Desde la desembocadura del río Miño hasta la bocana de la ría de Ribadeo, Sebastián Miñano y Bedoya describía la costa gallega en su *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal* (1826) como «naturalmente áspera, brava, expuesta en todos tiempos a recibir temporales que ocasionan algunos naufragios, pero abunda de una multitud de calas, surgideros, rías y puertos seguros e inmediatos en que con abrigo pueden acogerse los buques y precaverse del riesgo».[3] Dibujado el litoral gallego con una masa aparentemente homogénea de agua,[4] la preeminencia y vitalidad demográfica de las provincias atlánticas hace que esa parte de Galicia pasase de reunir en 1591 del 30,7 % de la población al 37,8 en 1631 o al 44 % de la de 1752. Con apenas el 5,8 % del territorio español, la población del Reino de Galicia llegó a suponer a mediados del siglo XVIII el 13,4 % de la Corona, un contingente que vio triplicado su número entre 1533 y 1860. El empleo de fuentes fiscales fundamentalmente de los siglos XVIII y XIX asentó los *recuentos* familiares —aparentemente estáticos— sobre estudios sistemáticos alrededor de los tamaños o la composición de las distintas estructuras familiares,[5] grupos domésticos no siempre fáciles de estudiar en sus dinámicas complejas y tendencias cambiantes.

Galicia vivió desde finales del XVI a comienzos del XIX un ritmo de crecimiento diferenciado entre las provincias de costa, las más dinámicas, y las de interior,

[1] Investigación enmarcada en el proyecto «Culturas urbanas y resistencias en la Monarquía Hispánica en la Edad Moderna. Subproyecto: Orden, conflicto y resistencias en el Noroeste peninsular ibérico en la Edad Moderna», PGC2018-093841-B-C31.

[2] Universidade de Santiago de Compostela.

[3] Sebastián Miñano y Bedoya (1826): *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, t. IV, Madrid: Imprenta de Pierart-Peralta, p. 264.

[4] Antonio Miguel Martínez Graña (1993): *Geología y formación del litoral gallego*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

[5] José Manuel Pérez García (1996): «La población de Galicia en el Antiguo Régimen: balance historiográfico y perspectivas de investigación», en *A guerra en Galicia. O rural e o urbano na historia de Galicia*, pp. 395-411.

debido, sin lugar a dudas, a un mayor crecimiento de las primeras, propiciado por la temprana adopción del maíz en su sistema agrario, y no a trasvases migratorios del interior a la costa.[6] Esa mayor vitalidad se consolidó, sin embargo, por otro tipo de razones —las comerciales, administrativas y militares— en el crecimiento de dos ciudades: A Coruña, sede de la administración real en Galicia, y Ferrol, designada capital de Departamento Marítimo del Norte en 1726;[7] desde 1787 las de mayor tamaño en un territorio poco urbanizado y eminentemente rural donde apenas el 5 % de su población vivía en núcleos de más de 2000 habitantes. Las villas de Pontedeume, Mugardos, Sada, Neda, Ares y A Graña sumaban el 15,9 % de la población urbana de las provincias de Coruña y Betanzos; el 12 % entre Santiago y algunas villas del señorío arzobispal como Pontevedra, Noia, Muros o Vilagarcía; disminuía dicha tasa hacia el sur hasta el 8,2 % de la de Tui o, a oriente, el 9,8 de Mondoñedo, muy por encima de Ourense (5,6) y Lugo (3,1).[8]

	1591		1752		1787	
	Hab.	Ind.	Hab.	Ind.	Hab.	Ind.
Interior	332 795	66	507 244	100	527 229	104
Costa norte	103 553	48	214 442	100	275 450	128
Costa oeste	192 988	33	577 626	100	543 126	94
TOTAL	629 336	48	1 299 213	100	1 345 805	103

Tabla 1. Evolución de la población en Galicia. Fuente: Ofelia Rey Castelao, 1998, p. 28.

Las 72 leguas de extensión litoral bañaban cinco de las siete provincias gallegas limítrofes con el mar al naciente y al norte (A Coruña, Betanzos, Mondoñedo, Santiago y Tui), donde tan solo 82 jurisdicciones se abrían al Atlántico y Cantábrico, es decir, el 28 %, ni el 13 % del total gallego. En los 27 arciprestazgos de Galicia eran marítimas unas 285 parroquias, el 17,39 % de las 1639 feligresías limítrofes con una ribera común de 1948 kilómetros. A pesar de no representar más de un 7,75 % del total de las 3678 parroquias existentes a mediados del siglo XVIII, en ellas, a comienzos del siglo XIX, figuraba alistada una cuarta parte de los pescadores de toda España.[9] En su costa occidental (Tui, Morrazo, Salnés, Ulla, Barbanza, Xallas, Bergantiños, A

[6] Ofelia Rey Castelao (1998): *A Galicia clásica e barroca,* Vigo: Galaxia, pp. 25-26.

[7] Entre 1752 y 1787, Ferrol pasa de los 4480 habitantes a los 25 000, lo que la convirtió en la ciudad más populosa de Galicia. Alfredo Martín García (2005): *Demografía y comportamientos demográficos en la Galicia moderna: la villa de Ferrol y su tierra, siglos XVI-XIX*, León: Universidad de León.

[8] Ofelia Rey Castelao (1997): «Aldeas, villas y ciudades, comerciantes, artesanos, campesinos y gentes de mar», en *Galicia renace*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 378-398.

[9] 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.

Coruña y Ferrol) es posible distinguir entre una mitad meridional,[10] de altísimas densidades de población (90 hab./km²), y otra septentrional, con densidades inferiores a los 60 hab./km². Al norte, mientras tanto, la costa cantábrica mindoniense no reunió a más de 50 hab./km².[11] Los 557 kilómetros de costa que bañan las dinámicas Rías Baixas (el 37,8 % de Galicia) proporcionaron ocupación en algunos lugares hasta a un 35 % de los hogares, cuyos individuos trabajaron en el mar, tanto en el ejercicio de la pesca y marisqueo como en el mercadeo de distintos productos. Con todo, ninguno le dio la espalda al trabajo de la tierra, capaz de aportar beneficios a economías familiares al límite de la subsistencia. La base económica de muchas comunidades marineras acabó siendo la agraria, especialmente de la mano del proceso de agrarización sobrevenido a lo largo del Seiscientos, que obligó a que algunos marineros, cuya edad media rondaba los 37 años en el tránsito del siglo XVIII al XIX,[12] se declarasen también labradores «en lo más restante del año». En O Grove, entre 1770 y 1790 los *terrestres* llegaron a superar a los del gremio de la mar. Con la puesta en marcha en 1748 de la matrícula de mar[13] los mareantes quedaron así distinguidos de los terrestres, entre los cuales nunca faltaron brazos para ocuparse en la pesca aprovechando la permisividad o la simple dificultad de reconocer cada rincón de la accidentada costa gallega por delegados y subdelegados de la Marina.[14]

Provincia	Km²	% km²	Feligresías	Fra. mar	%	Jurisdicciones	Jur. mar	%
A CORUÑA	783,55	2,6	99	20	20,20	25	8	32,00
BETANZOS	2282,39	8,2	261	62	23,75	52	17	32,69
MONDOÑEDO	1852,76	6,9	160	32	20,00	46	11	23,91
SANTIAGO	6918,02	23,8	890	141	15,84	122	34	27,87
TUI	1508,65	5,6	229	30	13,10	47	12	25,53
Total	13345,37	47,1	1639	285		292	82	
%	47,67		44,56	17,39		44,18	28,08	
Galicia	27 994,7		3678	7,75		661	12,41	

Tabla 2. La geografía marítima de Galicia. Fuente: elaboración propia a partir de Eiras Roel, 1989 (áreas provinciales), y Castro Redondo, Rubén, 2020, p. 172 (feligresías y jurisdicciones totales).

[10] Daniel Bravo Cores (1978): *El Barbanza meridional en el Antiguo Régimen: población, sociedad y economía*, Santiago de Compostela.

[11] Isidro Dubert (1992): *Historia de la familia en Galicia durante la época moderna (1550-1830)*, A Coruña: Ediciós do Castro, pp. 58-59.

[12] Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (2009) (eds.): *El mar en los siglos modernos,* Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, p. 12.

[13] José Manuel Vázquez Lijó (2006): «La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII», *Obradoiro de Historia Moderna,* n.º 15, 2006, pp. 289-322.

[14] José Manuel Vázquez Lijó (2000): «Estimacións de poboación adicada á pesca e navegación marítima en Galicia a partir dos estados de matrícula (1740-1830)», *Obradoiro de Historia Moderna*, 9, pp. 109-141.

Un *mar de fóra* embravecido y un *mar de dentro* en calma chicha

El 24 de abril de 1593, ante el corregimiento de Baiona de Galicia, Antonio Gil y otros marineros de esta villa de realengo solicitaban que «se les pagase el travaxo que abian puesto en sacar la pieça de la artillería que la semana pasada sacaron del sytyo donde se perdieron las galeazas».[15] Las embarcaciones, según traslado de una cédula real dada en Valladolid el 15 de julio de 1592, «dieron al través» y ocho de sus piezas de artillería fueron cedidas para la plaza militar de Monterreal por el rey.[16] Hombres de la ribera, soldados y otros ganapanes se afanaron en trasladar a tierra, al lugar de O Baleal, uno de los tiros.[17] El lugar del naufragio, desde entonces O Seco da Baleasa —quizás por deturpación—, sirvió a la comunidad pesquera local como marca de pesca de A Banda do Sur,[18] es decir, de su *mar de fóra,* el mar abierto y embravecido contrapuesto a las tranquilas aguas de su bahía, el último refugio de la Corona de Castilla en el Reino de Galicia. Superado ese tramo litoral rocoso, el Atlántico era reconocido desde cabo Silleiro hasta la desembocadura del río Miño como A Costa, una franja costera con multitud de *portos* (pequeñas ensenadas) nada fáciles de explorar respecto a los *mares de dentro* o, lo que es lo mismo, las rías gallegas. Lugares en calma para la pesca de bajura,[19] practicada desde embarcaciones menores, y seguros ante las actividades corsarias practicadas en mar abierto,[20] las rías cobijaron núcleos semiurbanos de mayor peso en lo demográfico, político y económico aprovechando las posibilidades ofrecidas por sus condiciones geográficas favorables.[21] El cardenal Jerónimo del Hoyo, en su visita pastoral de 1607, destacaba el emplazamiento de la villa de Rianxo, «fundada riberas del mar hacia a la parte del norte porque por la de mediodía y la del poniente la cerca el mar». Otras localidades las consideró *mudadas* de un lugar anterior, como

[15] AHMB, Libro 9, s/f. 1593, abril, 24. Baiona.

[16] AHMB, Libro 9, s/f. 1592, agosto, 14. Baiona.

[17] AHMB, Libro 9, s/f. 593, mayo, 4. Baiona.

[18] Entendemos por *marca de pesca* el cruce de dos coordenadas o líneas imaginarias que, desde dos hitos terrestres, uno más alejado y otro más próximo a la costa, servían para georreferenciar un lugar concreto de capturas, un cosmos cerrado donde el conocimiento del fondo marino era heredado. Xosé Lois Vilar Estévez (2008): *Talasonimia da costa sur de Galicia,* Gondomar: Instituto de Estudos Miñoráns, p. 98.

[19] Véase Andrés Canoura Quintana (2000): *La pesca en la Galicia del siglo XVII*, Santiago de Compostela: Consellería de Pesca.

[20] José Manuel González Fernández (1998): «El corso vigués durante el siglo XVIII», *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses,* 4, pp. 133-163; Luis Alonso Álvarez (1991): «Las actividades comerciales alternativas en la Galicia del siglo XVIII: corso y contrabando», *Revista Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 26, pp. 199-219; Jorge Martins Ribeiro (2019): «El corso gallego en el norte de Portugal a inicios del siglo XIX», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*, A Coruña: Universidade da Coruña, pp. 253-267.

[21] Fernando Fraga Rodríguez (1979): «Las rías gallegas», en *Estudio y explotación del mar en Galicia*, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 101-121.

la villa de Cangas (Pontevedra), establecida por «los moradores de la tierra» ante «el buen sitio», muy cómodo para la pesca y trato, o fundadas «de poco acá», como San Martiño de Suevos (A Coruña), donde reconoce haberse «echo un porteçuelo en que se pescan vallenas». Con calma chicha, desde los arrabales de A Coruña, se veía «desde las ventanas los pescados andar dando bueltas por la mar» pero, con tormenta y mar de fondo, aquel podía llegar a «arrevatar los barcos questan junto a la calle y algunos meterlos en la mar y a otros açe pedaços».[22]

Barcos menores sobre aguas inmensas

Vivir frente al mar no siempre demandaba vivir de él. Abras y radas, en general, con fondos de lodo o arena, permiten «que las áncoras prendan con mayor tenaçidad».[23] Lanchas y dornas conformaron el grueso de la flota sin cubierta en Galicia,[24] principal región pesquera de España en el siglo XVIII con un tercio de las embarcaciones matriculadas dedicadas a la pesca. De «fábrica y echura del paraje», como otras embarcaciones menores, eran construidas en pequeños talleres de ribera, arcaicos en lo técnico y humildes en infraestructura,[25] como el regentado a los pies de la ría de O Barqueiro, en la parroquia de Santa María de Mogor (Mañón, A Coruña), por Francisco Rodríguez en 1763.[26] Igual de primitivas serían las pocas señales en beneficio de la seguridad de la navegación y en las que participaban vecinos como los de Santa María de Luía (Ortigueira, A Coruña), ocupados doce días al año «a la zentinela al Facho del Casal»[27] o los de Baredo (Baiona, Pontevedra) en el cabo Silleiro, «con un tojo encendido que dejaban caer al suelo tantas veces como velas de navíos enemigos divisaban».[28]

Lo mercantil y pesquero compartía el trajín de las riberas gallegas, carentes en su mayoría de infraestructuras portuarias. A medio camino entre el mar y la tierra, la débil entidad económica de la pesca, basada en rudimentarios aparejos de cerco, arrastre, fijos o provistos de carnada, necesitados de cuidados continuos en su hilatura, eran largados al mar por marineros que, de quiñoneros, acabaron

[22] Jerónimo del Hoyo (1607): *Memorias del arzobispado de Santiago*, f. 172r., 237v. y 229v.

[23] Jerónimo del Hoyo: *Memorias…*, o. cit., f. 172v.

[24] José Manuel Vázquez Lijó (2016): «Una panorámica de la flota gallega, 1752-1802», *Minius*, 24, p. 89.

[25] José Manuel Vázquez Lijó (2010): *Labrando carballos á beira do mar. A carpintaría de ribeira na provincia marítima da Coruña a finais do Antigo Réxime*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

[26] Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Dirección General del Tesoro, 1RE, 950, 1. Expediente de comprobación de bienes, rentas y cargas de la feligresía de Santa María de Mogor (Bares, Mondoñedo), 1763, mayo, 20.

[27] AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 1005, 9, f. 11v.

[28] Herminio Ramos González (1925): *Crónicas históricas de la villa de Bayona*, Madrid, p. 53.

convirtiéndose en la segunda mitad del siglo XVIII en asalariados del «capitalista catalán» criticado por el padre Feijoo y calificados de *industriales* de «prácticas más adelantadas y lucrativas», incluso coloniales, según Díaz de Rábago.[29] El modesto papel de la actividad marinera, estancada entre 1650 y 1770 con un lastre heredado, sin embargo, quizás solo gracias a los emprendimientos catalanes, especialmente desde ese último año y hasta 1820, repercutieron favorablemente a lo largo y ancho de la ría de Arousa.[30] Las relaciones productivas y las formas de apropiación social de la pesca comenzaban a ser otras en las rías gallegas.[31] En Portonovo, el producto neto decimal llegó a tener un índice de 50 hacia 1770, frente al 150 de los primeros años del siglo anterior. La caída de su producto bruto marinero rondó los dos tercios. El alza de 1770 a 1820, con verdadero impacto sobre la producción pesquera, coincide con un ciclo pesquero positivo también en los muelles vigueses, donde la sardina capturada se llegó a incrementar un 30 % entre 1787 y 1790, con su evidente posterior exportación.[32] Los bergantines, pataches y pinazas —22 embarcaciones ancoradas en 1753 en las abras de Sanxenxo o Portonovo— conformaban el principal cabotaje de O Salnés, humilde en sus posibles expediciones, fundamentalmente de pulpo o sardina cargada en los *peiraos* de Muros o Noia y conducida al norte o «donde mejor venta hallaren».[33] La apertura al comercio mediterráneo, superado con Portugal el intercambio de sal y con el sur peninsular el de productos indianos, iría de la mano de *bous* catalanes.[34]

Contrapuesta a la flota comercial, de mayor tonelaje y restringida a los puertos de Vigo y A Coruña, las embarcaciones destinadas a la pesca de bajura en Galicia o, por lo menos, las que atrajeron el interés de los subdelegados de Marina, se concentraron en manos de pocas familias. Las embarcaciones propias se completaron con otras en mancomún, con derecho a ellas aparte en la captura diaria (quiñón) o divididas incluso «en partes» medias o *tercias* recaídas en menor medida sobre no matriculados, un capital externo aportado por comerciantes o burgueses «en procura de carnada» y, por supuesto, desde la década de 1770, de fomentadores

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

[30] Antonio Meijide Pardo (1973): *Negociantes catalanes y sus* fábricas de *salazón en la ría de Arosa (1780-1830)*, A Coruña: Imp. Moret.

[31] Jesús Giráldez Rivero: «De cando a traíña matou ao xeito. O Vigo de entreséculos», en *Historia de las rías*, Vigo: Faro de Vigo, t. II, pp. 746-760.

[32] Hilario Rodríguez Ferreiro (1990): «Consecuencias del establecimiento de los fomentadores catalanes en las Rías Bajas en el siglo XVIII», en *Obradoiro de Historia Moderna: homenaje al profesor Antonio Eiras Roel en el XXV aniversario de su cátedra*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago, pp. 269-296.

[33] Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (en adelante AHPPO), Protocolos notariales, Ramos, G.468. 1752, diciembre, 17.

[34] Arturo Romaní (1998): «Catalanes en las costas de Galicia», *Cuadernos de estudios gallegos*, 37/102, pp. 185-226.

Propietario	Tipología	Nombre	Tonelaje	Tripulación	Utilidad	
Mateo Díaz Mariño	Bergantín	N. Sra. de la Barca	20 t.	6	PATRÓN	TRIPULANTE
					700 reales	300 reales
Juan Fernández del Villar	Barco	San Pedro Telmo	25 t.	6	800	300
Martín Pequeño	Barco	Nuestra Sra. de la Barca	25 t.	6	900	450
Juan de Rosales	Patache	San Antonio y Ánimas	20 t.	7	620	220
Juan Fernández (Bispo)	Patache	Nra. Sra. de la Concepción	15 t.	6	700	300
Vicente Caballero	Patache	San Antonio de Padua	20 t.	6	1000	400
Martín Pequeño	Bote	-	30 q.	6	150 reales/año	
Joseph Blanco	Bote	-	25 q.	7	150 reales/año	
Juan Soutiño	Bote	-	20 q.	10	150 reales/año	
Manuel Fernández Martínez	Bote	-	-	6	150 reales/año	

Tabla 3. Relación de las embarcaciones declaradas en las *Comprobaciones* de 1763 de la villa de Vigo (t: toneladas, q: quintales). Fuente: elaboración propia.

catalanes propietarios en alza a lo largo de la centuria decimonónica ante la demanda de sardina salada en el levante peninsular.[35] La copropiedad, con todo, era más sustanciosa, incluso atrayente del interés de algún eclesiástico hacia el panorama mercantil o corsario,[36] donde las embarcaciones de cabotaje se vieron también amparadas en sus fletes por compañías comerciales multiplicadas entre 1752 y 1802.[37] Matriculados y viudas del gremio velaron por el costoso carenado y el mantenimiento de los aparejos de a bordo, una penuria que explica que, pese al incremento de un 20 % de la flota pesquera entre 1752 (1703) y 1780 (2024), con una ratio de 15,1 matriculados por kilómetro cuadrado en 1765 (5,8 en España),[38] fuesen más los que trabajaron embarcados a merced de un patrón que los que poseían barco «de por sí». Así, por ejemplo, las diez embarcaciones «con utilidad» en el Vigo de 1763

[35] Santiago Santos Castroviejo (1990): *Historia da pesca e a salgazón nas* Rías *Baixas dende as Ordenanzas Xerais da Armada de 1748 ata o desestanque do sal de 1870,* Noia: Unipro Editorial.

[36] Alberto Fortes (2001): *Navegantes, corsarios y piratas. Rías Baixas 1780-1850,* Pontevedra: Litosprint.

[37] José Manuel Vázquez Lijó, 2016, p. 104.

[38] José Manuel Vázquez Lijó (2016): «Una panorámica de la flota gallega, 1752-1802», *Minius*, 24, p. 81.

enrolaron a 66 hombres, ocupados 29 de ellos en la pesca «con lía y anzuelo» y los otros 37 tripulantes, en los diferentes tratos comerciales que podían zarpar, como el bergantín Nuestra Señora de la Barca, «a Cádiz con frijoles y jamones y buelbe con aceitunas y Talavera hordinaria».[39] Uno de cada tres hogares dependía aquí del mar a mediados del siglo XVIII.[40]

Las utilidades calculadas para sus tripulantes dependieron del *exercicio propio*, ya fuera ordinario o esporádico, como era la ocupación «solo en el tiempo de Quarentena», es decir, de cuaresma, de las dornas de Caietano de Rial, Basilio Blanco, Domingo Villaverde, Domingo Morono, Domingo Picadizo, Amaro Villar, Domingo García y Ventura López, que, según las Respuestas Generales de 1752 para la villa de Padrón, iban a la pesca de lamprea por 32 reales que incluían 16 «por dorna y aparexos».[41] Igualmente variable era la tripulación, menor en las lanchas de pesca de Redondela, por ejemplo, destinadas al *xeito* y traíña,[42] respecto al término medio de los 14 hombres necesarios en las lanchas *volanteiras* de A Guarda. Los brazos necesarios variaron en una flota que, además de la pesca-cabotaje, fue útil en el desembarco de mercadurías, como auxiliar, pero también en el pasaje,[43] común al fondo de las rías gallegas, donde el agua dulce de ríos y arroyos confluía con el mar. Sustancial en los intercambios económicos y sociales de la Galicia costera,[44] este tráfico «irregular» facilitó «la conduzion de jentes de una parte a otra de la ría», por ejemplo, en Ortigueira, a bordo de una lancha de pasaje de Antonio de Piñón de Sismunde —también ocupada en el acarreo de estiércoles—[45] o en la de Vigo sobre la del joven Rodrigo González de Cedeira, encargado de «conduzir gente y algunos otros fletes desde la villa de Redondela a la de Vigo y otras partes» con una utilidad anual de cuatrocientos reales de vellón.[46] Era el único en dicha parroquia,

[39] AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 990, 6. Expediente de comprobación de bienes, rentas y cargas de la villa de Vigo (Vigo, Tuy), efectuado por decreto de diciembre de 1760 para el establecimiento de la Única Contribución.

[40] Álvaro Rodríguez Cid (2000): «Movilidad poblacional y dinámicas migratorias en las villas de Vigo y Bouzas, 1650-1865)», *Obradoiro de Historia Moderna*, 9, p. 330.

[41] AGS, Catastro de Ensenada, Respuestas Generales, L.252, ff. 702v.-703r.

[42] María Elena Novás Pérez (2006): «A vila de Redondela na Idade Moderna (ss. XVI-XVIII)», *Seminario de Estudios Redodeláns*, 3, pp. 105-142.

[43] José Manuel Vázquez Lijó (2006): «Libertad *versus* monopolio. Los servicios de pasaje en el litoral en el siglo XVIII», *Transportes, servicios y telecomunicacione*s, 11, pp. 70-92.

[44] Entre las aproximaciones a este transporte en las rías del Eo, Ortigueira, Ferrol, Ares, Betanzos, A Coruña, Muros, Noia, Arousa, Pontevedra o Vigo; véase Bernardo Máiz Vázquez (2000): *As embarcacións de pasaxe das rías galegas (1573-2000)*, Vigo: Ed. Xerais, p. 13.

[45] AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 1013, 3. Expediente de comprobación de bienes, rentas y cargas de la feligresía de San Esteban de Sismunde (Ortigueira, Betanzos), efectuado por decreto de diciembre de 1760 para el establecimiento de la Única Contribución. Con semejante finalidad, en la misma ría, el único barco «ya usado» de Santalla de Ladrido, propiedad de Luís de Castro, era empleado «para acarrear arena para abono de las tierras» con utilidad de 56 reales de vellón al año, según AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 1000, 7, f.7r.

[46] AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 968,1. Expediente de comprobación de bienes, rentas y cargas

limítrofe con «la arena de Rande» que, de alguna manera, vivía del mar que veían todos los días desde sus casas. El descenso gradual de embarcaciones, a la altura de 1802 unas 1656, se dejaba entrever en notas como la de «arruynado en el muelle», vendido el barco o «de ningún servizio para la pesca», comunes en las Comprobaciones de las riberas de las provincias marítimas de Viveiro, A Coruña o Pontevedra. Exceptuando el caso de Ferrol, también en alza por la industria salazonera de Mugardos desde la segunda mitad del Setecientos, seis de cada diez embarcaciones se amarraron en las Rías Baixas.[47]

Parroquia	Hogares	% hogares mar	Marineros	% del total	Embarcaciones	% del total
Priegue (San Mamede)	126	7,94	10	3,1	3	4,23
Coruxo (San Salvador)	154	22,73	35	10,84	11	15,49
Bouzas (San Miguel)	128	16,41	21	6,5	4	5,63
Vigo (villa)	487	15,40	75	23,22	10	14,08
Teis (San Salvador)	107	8,41	9	2,79	1	1,41
Chapela (San Fausto)	87	10,34	9	2,79	1	1,41
Trasmañó (San Vicente)	83	2,41	2	0,62	1	1,41
Redondela (villa)	382	30,37	116	35,91	25	35,21
Cesantes (San Pedro)	224	2,23	5	1,55	-	-
O Viso (Santa María)	223	2,24	5	1,55	4	5,63
Arcade (Santiago)	115	7,83	9	2,79	4	5,63
Pontesampaio	223	12,11	27	8,36	7	9,86
TOTAL	2339	323	100	71	100	

Tabla 4. Comprobaciones de la banda sur de la ría de Vigo (1760-1764). Fuente: elaboración propia.

de la feligresía de San Andrés de Cedeira (Redondela, Tuy), efectuado por decreto de diciembre de 1760 para el establecimiento de la Única Contribución.

[47] Isidro Dubert García (2008): «Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 211-243.

En la banda sur de la ría de Vigo, entre la península de Monteferro y el estrecho de Rande, zona más expuesta a las inclemencias, la agrupación de los hogares marineros no dista de los existentes en el interior de la ría, en las parroquias limítrofes con la ensenada de San Simón (tabla 5). El bajo porcentaje de los enrolados en la mar contrasta con el mayor número de población activa roturando, labrando y sembrando tierras,[48] quehaceres con menor exposición al riesgo.[49] Los libros de difuntos de estas comunidades, lo suficientemente ilustrativos sobre dicha peligrosidad, permiten aproximarnos a dramas causados no solo «en los Reales Bajeles de Su Magestad»,[50] donde falleció Fernando de Castiñeira, cuyas exequias se celebraron el 21 de febrero de 1783 en San Adrián de Corme (Ponteceso), sino aun en la cotidianidad de un mar que daba pero también segaba la vida de familias enteras como la de Fernando de Bretal, natural de San Paio de Carreira (Ribeira), que, «yendo a Cambados», pereció junto a su madre Bieita Afonso y su hijo Juan. Encontrado su cuerpo, recibió sepultura «fuera de la yglesia», como Bretalillo en el atrio, mientras que su madre «salió en el Grobe y allí se enterró».[51] Su no los devolvía el mar, la historia era aún más desgarradora para sus familiares. Mujeres como Manuela de Refoxos y Josefa Martínez, enterradas el 21 y 28 de julio respectivamente en la colegiata de Cangas, perecieron también después de que su embarcación volcara una mañana de julio de 1771 «a corta distancia de tierra»,[52] o Joaquina Pérez de Millarengo, enterrada el 13 de junio de 1774 en Perbes (Miño), porque «se halló muerta y ahogada en el río de Bañobre al sitio que se dize del Alfolí yendo al marisco».[53] La viudez temprana de muchas de las que vivían «de por sí» estaba entonces, también, en sintonía con la mortalidad en el mar.[54]

[48] El «aprovechamiento de sus labranzas» dependía, en parte, ante la pobreza de los terrenos, del esquilmo expulsado por el mar en forma de *bardas de argazo*, algas empleadas como abono. Véase Hortensio Sobrado Correa: «Actividades agromarítimas en el noroeste peninsular. El aprovechamiento agrícola del estiércol marino en la Galicia de los siglos XVI-XIX», en Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (ed.): *El mar en los siglos modernos,* t. I, pp. 569-582.

[49] María Dolores Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (2009): «Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 157-176.

[50] Archivo Histórico Diocesano de Santiago (en adelante AHDS), P008571, Corme (San Adrián), Libros sacramentales, Difuntos (1722-1855), n.º 13, f. 26r.

[51] AHDS, P006654, Carreira (San Paio), Libros sacramentales, Difuntos (1624-1806), n.º 10, f. 8v

[52] AHDS, P005460, Cangas (Santiago); Libros sacramentales, Difuntos (1744-1775), f. 207v.-208v.

[53] AHDS, P004186, Perbes (San Pedro); Libros sacramentales, Difuntos (1766-1829), n.º 6, f. 20v.

[54] Serrana Rial García y Ofelia Rey Castelao (2008): «Las viudas de Galicia a fines del Antiguo Régimen», *Chronica Nova*, 34, pp. 91-122.

Familias a pie de mar

«Cada uno en su casa»,[55] generalmente con fábrica «de mala contextura»,[56] los matriculados sobrevivían gracias a 180 días al año de *seifas* o jornadas pesqueras valoradas en dos reales diarios. Los hogares marineros se reunieron en parroquias, villas y ciudades con tasas de urbanización bajas —la de A Coruña en 1857 era aún del 13 %— cuyo dinamismo, desde finales del siglo XVI, se vio mermado en Noia o Baiona,[57] mientras Cangas en O Morrazo o A Guarda, al sur, llegaban a mediados del siglo XVIII con cierta prosperidad, marcando, de alguna manera, el buen devenir de las Rías Baixas, afianzado en el siglo XIX. La recuperación iniciada en diversos lugares hacia 1760, sin embargo, en otros lugares como Vigo hubo de esperar a 1790.[58] La alta densidad poblacional de la costa provocó no solo la fragmentación de la población en pequeños lugares o aldeas, sino aun la microparcelación de estas, diseminadas y dispersas en el territorio.[59] Pequeños conjuntos de casas apiñadas, formando *casales*, concentraron a los vecinos según los mayores o menores grados de aprovechamiento del suelo.[60] Por otra parte, la riqueza marítima permitió el asentamiento de un mayor número de gentes respecto a su espacio inmediato, lo que provocaría en áreas como O Salnés incluso una saturación en el Setecientos, dada la explosión demográfica, que multiplica por seis los niveles de población del siglo XVI.[61] En general, las localidades del litoral experimentaron entre los siglos XVII y XVIII cierto estancamiento o ascensión controlada.[62] La ausencia de crisis radicales de mortalidad, las diluidas crisis larvadas amparadas en la benignidad

[55] AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 971, 3, Expediente de comprobación de bienes, rentas y cargas de la villa de Bouzas (Bouzas, Tuy), efectuado por decreto de diciembre de 1760 para el establecimiento de la Única Contribución.

[56] AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 958 (3), Expediente de comprobación de bienes, rentas y cargas de la feligresía de San Salvador de Corujo (Bouzas, Tuy), efectuado por decreto de diciembre de 1760 para el establecimiento de la Única Contribución. Sobre la casa marinera véase, Pedro de Llano Cabado (1983-1989): *Arquitectura popular en Galicia*, Santiago de Compostela: COAG.

[57] María Magdalena García García (1994): «Caracteres de la evolución demográfica de la villa de Baiona y su entorno rural (siglos XVI-XIX)», *Obradoiro de historia moderna*, 3, pp. 9-27.

[58] Ofelia Rey Castelao y Manuel-Reyes García Hurtado (2020): «Ports and economic activities in Galicia at the end of the Early Modern period», *The International Journal of Maritime History*, 32/I, pp. 149-159.

[59] Pegerto Saavedra (2013): *Demarcacións, topónimos, papeis, memoria: sobre a división e o control do territorio na Galicia moderna*, A Coruña: Real Academia Galega.

[60] Antonio Eiras Roel (1996): *La población de Galicia, 1700-1860: crecimiento, distribución y estructura de la población de Galicia en los siglos XVIII y XIX*, A Coruña: Fundación Caixa Galicia.

[61] José Manuel Pérez García (1979): *Un modelo de sociedad rural de Antiguo Régimen en la Galicia costera: la península del Salnés (Jurisdicción de La Lanzada)*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, p. 68.

[62] Antonio Meijide Pardo (1971): *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid: Universidad de Valladolid.

climática, la alimentación diversificada y una condición de región litoral jugaron, en todas ellas, a su favor.[63]

Lugares	N.º de vecinos (1752)	Marineros/ pescadores	% sobre n.º de vecinos
A Guarda	535	135	25,2
Baiona	346	123	35,5
Bouzas	231	39	16,9
Vigo	897	172	19,2
Cangas	525	442	84,2
Bueu	318	46	14,5
Adina/Portonovo	302	130	43,0
Sanxenxo	180	62	34,4
O Grove	325	142	43,7
Vilagarcía	268	62	23,1
Rianxo	374	85	22,7
Palmeira	244	110	45,1
Ribeira	278	49	17,6
Viveiro	561	46	8,2
Ribadeo	299	37	12,4

Tabla 5. Peso de los marineros en la costa de Galicia (siglo XVIII). Fuente: José Manuel Pérez García: «Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar», en Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (eds.): *El mar en los siglos modernos*, t. I, p. 19.

A medio camino, siguiendo los censos de 1752, 1787, 1857 y 1860, la evolución de la densidad poblacional en las parroquias de Araño, Asados, Isorna, Leiro, Taragoña y Rianxo, alrededor de 56,8 km², fue de un 24,7 %. La costa concentraba a la población en tierras de Rianxo con una densidad de las más altas de la antigua provincia de Santiago, aunque por debajo de las muy densas de Boiro, Cambados, Cangas, Cee, Combarro, Pobra do Deán o Vilanova de Arousa. Los 53 lugares de las seis parroquias, según el censo eclesiástico de 1723, acogían a unos 1309 vecinos, dependientes de la producción de la tierra, expuesta, como en buena parte del país gallego, a crisis agrícolas, a la llegada de epidemias o de la marcha de algunos de sus hombres enrolados cotidianamente a bordo de embarcaciones dedicadas a la pesca de bajura. La producción en este sector, debilitada en la década de 1680-1690 y en crecimiento entre finales del Seiscientos y comienzos de la siguiente centuria, se estabiliza o estanca en niveles bajos en lo que a exportación del pescado se refiere. Reguladores de la población como la emigración son palpables en las tasas de mas-

[63] José Manuel Pérez García: *Un modelo de sociedad rural…*, o. cit., p. 144.

culinidad superiores al 75 % entre 1701-1759 (79,62 %), de 1760 a 1803 (77,2 %) o de 1804 a 1860 (80,21 %) con presencia alta de hombres entre los 16 y 19 años.[64] Dichas relaciones no distan demasiado, confirmando el déficit de población masculina en la costa suroccidental gallega, con los datos para 1787, por ejemplo, de Baiona (76), Cangas (75), A Lanzada (71,3); los de 1752 para Bouzas (63) o los de 1773 para Vigo (78). El leve crecimiento del tres por mil anual experimentado en la península de O Morrazo,[65] desde 1710 hasta 1740, con el desembarque de crisis como las de 1747, 1754, 1764 o 1769, hubo de animar el embarque de hombres solteros en el 60 % de los casos, pero también de casados (40 %).[66] Así, las marchas de forma intermitente y con una duración de tres años de entre 1740 y 1774 llevaron a jóvenes de entre los 18 y 40 años a Andalucía (60,3 %), América (24 %), Castilla (10 %) o Portugal (1 %) y a otros destinos no siempre bien especificados. Ello marcó, sin duda, la baja fecundidad de mediados del siglo XVIII en dicha zona, con 4,71 hijos/matrimonio, y marcó la tasa de natalidad baja (inferior al 35 por mil), por la que el crecimiento de estas localidades no pudo más que depender de la reducida mortalidad y una consiguiente esperanza de vida elevada (37 años). Los cambios en la estructura poblacional de la parte suroccidental gallega, propulsados desde 1630-1640, hubieron de darse a raíz del cultivo del maíz, capaz de multiplicar producción y también hogares.[67] En muchos casos la miseria siguió compartiéndose, reconocida sin demasiada crítica histórica por el contramaestre Benigno Rodríguez Santamaría en *Los pescadores del norte y noroeste de España* (1916), salía a la calle reflejada en el descuido y abandono —tanto en alimentación como en apariencia— de los rapaces «sucios, descalzos y llenos de harapos», perdidos por culpa de unos padres que «ganando más de la pesca que los del norte andan peor por invertir una buena parte de esa ganancia en bebidas y otros gastos superfluos».[68] Las dispares tasas de mortalidad infantil-juvenil, más dependientes de la lactancia o régimen alimenticio que de otros factores, hicieron que, entre los *anxeliños* de A Lanzada, la mitad de sus muertes se diesen antes de cumplir el año (88,8 por mil), mientras la otra mitad era resultante de enfermedades contraídas después del alumbramiento. El descenso

[64] Jesús Costa Rodil (1981): *Rianxo en el Antiguo Régimen. Economía y sociedad en una villa marítima del señorío arzobispal de Santiago*, tesis de licenciatura, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 15, 20-21.

[65] Se repetiría entre 1780 y 1810 al intensificarse la agricultura y, con ello, reducirse la emigración.

[66] Hilario M. Rodríguez Ferreiro (1995): «La demografía de la Península del Morrazo en los siglos XVI, XVIII y XIX», *Obradoiro de Historia Moderna,* 4, pp. 21-41.

[67] Hortensio Sobrado Correa (2013): «Algunas precisiones en torno al alcance de las consecuencias económicas, sociales y demográficas del cultivo de la patata en la Galicia de finales del Antiguo Régimen», *Obradoiro de Historia Moderna*, 27; Isidro Dubert y Pegerto Saavedra (2018): «Maíz, patata, coloniales. El impacto de los productos americanos en la agricultura y el comercio europeos, siglos XVI-XIX», *Obradoiro de Historia Moderna*, 27, pp. 139-176.

[68] Benigno Rodríguez Santamaría (2016): *Los pescadores del norte y noroeste de España. Su vida social y particular por provincias*, Madrid: Imprenta Alemana, p. 308.

gradual de la mortalidad de párvulos en las villas cantábricas de Ribadeo y Viveiro permitió incluso un crecimiento poblacional a finales del siglo XVIII.[69]

Del otro lado de la ría de Arousa, la jurisdicción de A Lanzada comparte el estancamiento entre 1598 y 1633, momento en el que se dio un segundo ciclo, caracterizado por una expansión cuyo ascenso parece superior al cien por cien al comparar la población de 1598-1607 (40,4 hab./km²) con la de 1708 (83,3 hab./km²). El preludio de muchas marchas, atendiendo a la relación de masculinidad, es tímido aun entre 1667 y 1686. El desarrollo demográfico parecía ir de la mano de las nuevas tierras cultivadas con maíz, por lo menos, hasta la década de los años sesenta de dicho siglo, cuando la desaceleración, rastreable hasta 1727 e incluso con un descenso poblacional en la década de 1750 (en torno al 2-3 %), siguió ligeramente al alza, lo que permitió un crecimiento modesto del 4,6 % hacia 1761 respecto a las cifras de 1708.[70] Con todo, los retrasos sobre la edad media para contraer matrimonio permitieron reducir las dimensiones familiares, el consiguiente descenso del número medio de hijos y la caída de las tasas netas de remplazo y reproducción por debajo de la unidad. No faltaron madres mayores de los cuarenta años. Frente a la precocidad de otras áreas, en la zona marinera de O Grove es tardío —se concibe por última vez entre los 39,76 y el 40, 22 años—, retrasado por la coyuntura económica, de manera que, reducido el periodo de fecundidad, se tenían menos hijos. Entre 1695 y 1727 una de cada veinte mujeres se casaba antes de los veinte años. Entre 1760 y 1793 lo hacían una de cada cinco o seis. La relación de masculinidad del 90,2, extraída del padrón de 1708, advierte cambios que, en tiempos del catastro de 1753, hacen que por cada hombre soltero hubiese más de tres mujeres solteras. Las migraciones estacionales a la España interior,[71] las plurianuales a Andalucía o el incremento de las marchas con destino a Indias entre 1740 y 1799 obligaron a embarcarse a hombres, requeridos también por el servicio real que demandó en Galicia entre 7000 y 8000 matriculados.[72] A los agentes meteorológicos se sumaban en las bajas los ausentes en servicio al rey, el empleo «poco tiempo en la pesca» por edad o incluso la imposibilidad física de marineros como Francisco de Soto, «con una pierna partida», en la villa de Ortigueira.[73]

[69] Camilo Fernández Cortizo (2012): «Población rural, mundo urbano y migraciones», en Isidro Dubert (coord.): *Historia de la Galicia moderna*, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela, p. 86.

[70] José Manuel Pérez García (1975): *La jurisdicción de La Lanzada en el Antiguo Régimen. Población, sociedad y economía*, Santiago de Compostela, pp. 12-13.

[71] Antonio Eiras Roel: «Migraciones internas y medium-distance en España en la Edad Moderna», en *Les migrations internes e à moyenne distance en Europe,* 1500-1900, t. II, pp. 37-83.

[72] José Manuel Vázquez Lijó (1997): «Los privilegios de la Matrícula de mar y su cuestionamiento práctico, la dureza del Real Servicio en la Armada en el siglo XVIII», *Obradoiro de historia moderna*, 6, pp. 107-130.

[73] AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 999, 7. Expediente de comprobación de bienes, rentas y cargas de la villa de Santa Marta de Ortigueira (Ortigueira, Betanzos), efectuado por decreto de diciembre de 1760 para el establecimiento de la Única Contribución.

Con un comportamiento poco optimista, compartido entre las comunidades marítimas del norte y noroeste,[74] el alto celibato definitivo de unas zonas (de hasta el 17 %), siendo la media gallega del 13,9 %, contrastaba con el bajo de Betanzos o A Coruña (8,5 %). La elevada ilegitimidad es también tónica compartida junto a los bajos porcentajes de segundas nupcias (12-15 % al suroeste, frente al 10-11 % de las tierras fisterranas) o el elevado número de hogares regidos por mujeres solteras, encaminadas a una soltería en alza cuya media en 1787 era del 11 y hasta del 20 % en alguna área de Galicia. En O Salnés, donde las viudas llegaron a triplicar a los viudos, nos encontramos con que las mujeres, cumplidos los cuarenta años, veían sus posibilidades de volver a casarse reducidas, de ahí que llegase a haber cuatro veces más solteras que solteros, y el celibato definitivo barloventease era del 18 % en 1753 y el 20 % en 1761.[75] En la misma provincia de Pontevedra alcanzó el 28,3 %, superada por A Coruña con un 24,8 % hacia 1840.[76] Adaptándose a las coyunturas, las familias encontraron pues en la nupcialidad y, sobre todo, en la emigración una vía de regulación demográfica:

> […] eso de ser pobres y no creerlo, eso de no tener y fingirse poderosos o eso de vivir en la estrechez y suponerse millonarios no cabe en las cabezas de los hombres del norte que saben perfectamente, siquiera sean los más infelices y los más desheredados de la fortuna, que el trabajo los ennoblece y que solo a sus manos laboriosas pueden pedir la propia independencia.[77]

Mientras tanto, las mujeres, no siempre remuneradas ni tan siquiera consideradas,[78] lo hicieron todo en los hogares ribereños, carentes de servicio doméstico en el 95,1 %,[79] donde los roles laborales y sociales las ocuparon en las fuentes, en la calceta e hilado,[80] en el atado de redes o en el mercadeo al por menor de las capturas pesqueras de sus hombres, convirtiéndose en *carrexonas* «sin tregua ni reposo, luchando cuerpo a cuerpo con el hambre que la acecha, para colársele

[74] José Manuel Pérez García: «Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar», en Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (eds.): *El mar en los siglos modernos*, t. I, p. 28.

[75] José Manuel Pérez García (1995): «Demografia cualitativa y coyuntural en las Rías Bajas gallegas: el ejemplo del Salnés (1750-1838)», en *Reconstituiçao de famílias e outros métodos microanalíticos para a historia das populaçoes: estado actual e perspectivas para o futuro*, Porto: Afrontamento, D.L., pp. 145-165.

[76] Camilo Fernández Cortizo: «Población rural, mundo urbano…», o. cit., p. 52.

[77] Manuel Murguía (1880): «Gracias de un chiflado», *Ilustración Gallega y Asturiana*, 12/II, p. 154.

[78] Ofelia Rey Castelao (1994): «Mujer y sociedad en la Galicia del Antiguo Régimen», *Obradoiro de Historia Moderna,* 3, p. 67; «El trabajo de las mujeres rurales en la España moderna. Un balance historiográfico, 1994/2013», *Revista de Historiografía*, 22, 2015, pp. 183-210.

[79] Isidro Dubert (1992): *Historia de la familia en Galicia durante la época moderna (1550-1830),* A Coruña: Ediciós do Castro, p. 90.

[80] Serrana M. Rial García (2003): «Las mujeres, el trabajo y la familia en la Galicia moderna», *Obradoiro de Historia Moderna,* 12, pp. 189-221.

en casa y sentársele en mitad de la piedra del lar humilde».[81] La jefatura femenina llegó a ser del 19 % en Galicia, una cuarta parte en las rías medias y de un tercio o más al sur.[82] Grave y múltiple, el abandono de las mujeres ribereñas se debió no solo a la sangría o impacto negativo de la emigración, sino también a la llamada de sus maridos matriculados, exigente entre 1770 y 1780,[83] atendiendo a cualquier conflicto bélico «a que fueron llamados por el rey».[84] En Pontesampaio, un 20,3 % de los cabezas de casa casados (123) se encontraba ausente en 1762. De los 48 hombres totales, incluidos sus hijos, del 66,6 % «se desconoce su destino», mientras que el 33,3 % restante figuraba embarcado «en servicio».[85] Su media de edad era de 30,8 años, lo normal entre el colectivo de población partícipe con mayor asiduidad en los desplazamientos.[86] Recordemos que la esperanza de vida rondaba los 34 años, en O Morrazo llegó a ser de 37,3. En O Salnés, a comienzos del siglo XVIII, las partidas llevaron lejos de su tierra de origen al 10 % de la población masculina (un tercio de la población), solteros en su mayoría, a pesar de que también entre el 1 y 2 % de los casados participó en dichos desplazamientos. Las relaciones de masculinidad desde la década 1690-1699 crecen hasta su máximo entre 1730 y 1739, coincidiendo con el techo de poblamiento, que acaba intensificando las marchas en la década de 1760. Se fueron tres quintas partes de los jóvenes antes de los 25 años, solteros sin grandes apegos, en contraste con los hombres casados entre 30 y 49 años, obligados a cumplir el pago de atrasos o afrontar impuestos reales que América saldaría. En rasgos generales, mientras los primeros convirtieron su marcha en definitiva, estos últimos, con simples deseos de prosperar, retornaron después de algunos años.[87] Andalucía y la bahía de Cádiz, preludio adaptativo a las Indias,[88] conformaron el principal destino. El servicio doméstico demandado

[81] Emilia Pardo Bazán (1884): «La Gallega», en Antonio Machado y Álvarez (dir.): *Folk-lore. Biblioteca de las tradiciones populares españolas*, t. IV, Sevilla: Alejandro Guichot y Compañía.

[82] Serrana Rial García (2004): *Las mujeres de las comunidades marítimas de Galicia durante la época moderna: una biografía colectiva*, Alcalá de Henares, pp. 123-129.

[83] Ofelia Rey Castelao (2021): *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela, p. 322.

[84] Relativizados por José Manuel Pérez García (2009): «Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar», en Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (ed.): *El mar en los siglos modernos*, t. I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 17-52.

[85] AGS, Dirección General del Tesoro, 1RE, 1207, 1, Expediente de comprobación de bienes, rentas y cargas de la feligresía de Santa María de Puente San Payo (Puente San Payo, Santiago), efectuado por decreto de diciembre de 1760 para el establecimiento de la Única Contribución.

[86] Antonio Eiras Roel y Ofelia Rey Castelao (1992): *Los gallegos* y América, Madrid.

[87] Isidro Dubert (1997): «El papel de la movilidad de la población en el ámbito semiurbano de la Galicia costera-occidental. La villa de Muros, siglos XVIII-XIX», en *Actas del XV Congreso de Geógrafos Españoles. Dinámica litoral-interior,* vol. III, Santiago, pp. 797-811.

[88] María José de la Pascua Sánchez (1994): «Los gallegos en el Cádiz de la Carrera de Indias. Balance secular de un proceso migratorio (1682-1778)», en *Les migrations internes e à moyenne distance en Europe, 1500-1900*, t. II, pp. 845-857.

desde la corte madrileña atrajo a un 15,5 % del total, cifra modesta, como la de aquellos que escogieron como meta a Portugal.[89]

Los hogares solitarios del sudoeste gallego, en torno al 9 %, se movieron así entre la elevada densidad humana, el reducido tamaño familiar y la emigración, que ponía a las mujeres, en parte, «abandonadas»[90] como cabezas de casa en una tercera parte de los hogares de algunas comarcas de las Rías Baixas, donde la forma nuclear es la común (en Pontevedra la media es de 4,09) frente a la troncalidad de las familias de las zonas orientales de Galicia, donde la media familiar lucense llega a ser del 5,26.[91] La costa gallega, con mayor posibilidad de desarrollar actividades alternativas al trabajo de la tierra, respecto al rural, alimentó a los hogares solitarios allí donde la tendencia migratoria fue alta entre hombres, tanto con carácter polianual como definitiva, por ejemplo, en tierras de O Morrazo,[92] motivo de un celibato del 5 % de los hombres.[93] En esta península, el celibato femenino, alto, entre el 12,8 % del siglo XVII y el 22 % del XVIII, hubo de influir en los altos porcentajes de hijos ilegítimos, del 4,4 en el Seiscientos, el 6 % del Setecientos y el 7 % del siglo XIX. Achacada al contexto estructural en lo económico o a un desequilibrio de sexos, la ilegitimidad se limitó en el 74 % de los casos de O Salnés en «fallo único» y, si se repetía, quizás por muerte del primer niño, atendía a la procura de amparo en la vejez. El niño o niña era entonces un «seguro de vida de trazas económicas y sociales». Aquí, los amplios intervalos intergenésicos (variables entre los 29 y 33 meses) y la general inexistencia de control sobre la natalidad puede que también fuesen gobernados por la edad de casamiento entre las mujeres, que llegaban al altar a los 27,05 en el siglo XVIII, más tarde que el hombre al que se unía, de unos 39 años, según la media de los matrimonios del siglo XVII, o de 36 en los dos siglos siguientes. La duración de los matrimonios en O Salnés, de amplitud media, encontró también en algún caso su ruptura al superar las bodas de plata. A pesar de ello, más del 85 % de los casamientos fueron entre solteros, por lo que ese porcentaje restante, en muchos casos, necesitó de cencerrada, especialmente hacia viudos

[89] Camilo Fernández Cortizo, Domingo L. González Lopo y Hortensio Sobrado Correa (2009): *Gañar a vida cruzando a raia. Emigración gallega a Portugal (siglos XVI-XIX)*, Santiago de Compostela: Alvarellos, 2020; Domingo L. González Lopo: «Gallegos en Portugal. Una emigración (casi) olvidada (1700-1950)», en María Beatriz Rocha Trindade (org.): *Migrações, permanências e diversidades*, Oporto: Afrontamento, pp. 187-215.

[90] Serrana Rial García (2004): «Solas y pobres: las mujeres de las ciudades de Galicia ante la marginalidad y la prostitución», *Sémata, Ciencias Sociais e Humanidades*, 16, pp. 301-331.

[91] Camilo Fernández Cortizo (1991): «La población de Galicia en los siglos XVI-XVIII», en *Historia de Galicia*, vol. III, Vigo: Faro de Vigo, pp. 537-556.

[92] María Selva Touriño González (1968): *La evolución demográfica de Cangas de Morrazo en el siglo XVIII*, Santiago.

[93] Camilo Fernández Cortizo (1991): «Estrategiass familiares y explotación campesina en la Galicia del siglo XVIII», en Pegerto Saavedra y Ramón Villares (coords.): *Señores y campesinos en la península ibérica, siglos XVIII-XIX,* t. II, Barcelona: Crítica, pp. 310-345.

casados, sin demasiado miramiento al verse solos después de los 45 años, cuando uno de cada tres hombres se volvía a desposar, generalmente, con solteras. La necesidad de compañía o de cuidado para sus hijos precipitaba las segundas nupcias antes incluso de los seis meses de defunción de su primera esposa en más de la mitad de los casos. Con segundas nupcias inusuales entre ellas, más comedidas, respetaron el año de luto.

	Edad de matrimonio		**Duración (años)**	**Segundas nupcias (%)**
	Hombres	Mujeres		
A Lanzada				
1644-1710	20,58	23,58	31,18	-
1711-1770	21,47	24,75	27,75	13,20-12,00
O Morrazo				
Siglo XVII	23,79	25,11	29,94	12,50
Siglo XVIII	25,97	26,60	27,69	12,90
Baixo Miño				
1584-1670	24,70	25,30	26,30	16,70
1670-1710	28,30	26,9	-	-

Tabla 6. Modelos matrimoniales de la Galicia marítima. Fuente: Camilo Fernández Cortizo: «Población rural, mundo urbano…», o. cit., p. 50.

De puertas adentro, los hogares en el área occidental gallega presentaban, como media, 4,1 habitantes por hogar en el marco de familias nucleares, donde convivían padres e hijos junto a algún que otro familiar consanguíneo (incluso algún pobre, al norte, en Ortigueira). El hijo/a casado en la casa matriz o mortuoria de sus antepasados heredaba los bienes, convirtiéndose en mejorado, por ejemplo, en el tercio o quinto de dicho patrimonio.[94] La media de individuos en las casas extendidas en Vigo desde las riberas de O Berbés al Areal era de 3,57 según los catastrados en 1752 (media semejante a las parroquias de su ría casi diez años después). No distaba demasiado de los tamaños de Santiago (3,61), Pontevedra (3,40) o Betanzos (3,70).[95] Con ellas contrastaba el norte, según aproximaciones propias sobre las Comprobaciones en la ría de Ortigueira y O Barqueiro, con una media que rondaba los 4,65 individuos. Conformada por 25 parroquias, la jurisdicción de Santa Marta de Ortigueira se abría en la ría homónima al mar Cantábrico. Siete de ellas, es decir, el

[94] Hilario M. Rodríguez Ferreiro (1983): *Economía y población rural en la Galicia atlántica: el Morrazo en los siglos XVII y XVIII*, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela.

[95] Álvaro Rodríguez Cid (2000): «Movilidad poblacional y dinámicas migratorias en las villas de Vigo y Bouzas, 1650-1865)», *Obradoiro de Historia Moderna*, 9, p. 329.

28 % (Devesos, As Neves,[96] Ínsua, O Ermo, Os Freires y Salvador y San Cristovo de Couzadoiro) carecía de salida al mar, frente al 72 %, donde, el acceso no demandó marineros. De norte a sur, solo la parroquia de la entrada de la ría, Santa María da Pedra —incluye entonces a Cariño— poseía matriculados, situación compartida con Sismundi y Feás, en «la boca» en cuanto a número, seguido de los únicos individuos alistados en Landoi o Ladrido. Es decir, el 72 % de sus parroquias (18) tenía acceso al mar, pero solo en seis de ellas se valora alguna *utilidad* a sus marineros.

Provincia	Jurisdicción	Parroquia	Media hijos/ hogar	Media individuos/ hogar	Marineros	Labradores	Artesanos	Otros	No consta
Betanzos	Ortigueira	Feás	2,64	4,66	1	45	10	1	-
Betanzos	Ortigueira	A Pedra	2,30	4,48	26	118	11	5	48
Betanzos	Ortigueira	Sismunde	2,09	4,87	4	21	1	1	6
Betanzos	Ortigueira	Ortigueira (villa)	2,05	4,72	4	17	25	21	19
Mondoñedo	Galdo	As Negradas	2,35	4,82	7	80	12	2	27
Mondoñedo	Bares	Mogor	1,89	4,4	20	91	9	8	22
Mondoñedo	Bares	Bares	1,80	4,66	17	56	-	2	10

Tabla 7. Parroquias marineras de las rías de Ortigueira y de O Barqueiro (1761-1763). Fuente: elaboración propia.

Como modelo demográfico en el seno del occidental europeo,[97] aunque no aceptable en muchos de sus parámetros a la hora de determinar las estructuras familiares, el reparto preferencial, tendente a la conservación de la hacienda hasta la muerte de los miembros principales de la casa, llegaba a manos de los herederos por vía legítima sin apenas merma. El reparto igualitario era limitado frente al legado en beneficio de algún hijo o hija. Así, *enxidos* o huertas, resalidos de la casa y su lugar o pequeños *eidos* de las inmediaciones eran heredados por quien «quedaba al cuidado de sus mayores», lo que convertía a las hijas en cabeza de casa y, en ocasiones, a sus maridos, en simple compañía frente a su «viveza y energía superior». En esa estructura familiar primaba entonces la asistencia al germen del núcleo o el cuidado de los petrucios en el marco de una casa débil en su identidad o pertenencia, propias de la familia troncal.[98]

[96] Es creada con posterioridad a 1753.

[97] Antonio Eiras Roel (1996): *La población de Galicia, 1700-1860: crecimiento, distribución y estructura de la población de Galicia en los siglos XVIII y XIX*, A Coruña: Fundación Caixa Galicia, p. 211.

[98] Hortensio Sobrado Correa (2001): «Heredero único y familia troncal en la Galicia interior (1750-1860)», en *Studia Histórica, Historia Moderna,* 23, Salamanca: Universidad de Salamanca, pp. 275-303.

Extranjeros en las plazas, naturales en los puertos

En lo comercial, con colonias o individuos poco integrados, apenas el 2 % en el Ferrol más atractivo de la segunda mitad del siglo XVIII, pocas riberas gallegas se vieron inmersas en el trato nacional o internacional, atrayente de extranjeros, tanto por falta de tonelaje en sus embarcaciones como por la ausencia de cualquier infraestructura portuaria que permitiese una cómoda y fácil carga y descarga.[99]

Localidades de destino	1765	1767	1768
A Coruña	57	46	47
Vigo	13	15	13
Ferrol	82	89	112
TOTAL	152	150	172

Tabla 8. Extranjeros en Galicia (1765-1768) Fuente: elaboración propia a partir de José Antonio Salas Auséns: «Inmigrantes en una tierra de emigración: extranjeros en Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII», *Obradoiro de Historia Moderna*, 13, p. 169.

El rigor de los tiempos, es decir, las circunstancias políticas y económicas marcaron la actividad mercantil gallega, complemento huidizo pero importante, sin embargo, en la consolidación de algunos núcleos costeros durante el siglo XVI.[100] A Coruña y Baiona, al norte y al sur gallego, vieron sus puertos beneficiados por privilegios y por su emplazamiento estratégico como abrigos y fondeaderos de naves en su ir y venir desde el norte de Europa, Inglaterra, Irlanda, Francia o la costa norte de España hacia Portugal, sur peninsular y levante mediterráneo.[101] Agentes gallegos en compañía contrastan en sus negociaciones con los mercaderes extranjeros —avecindados o no— en Teis o Pontevedra y, especialmente en los puertos antedichos de Coruña y Baiona, ambos con pequeñas colonias «de la nación irlandesa», formadas en el marco de un exilio limitado y cualificado, entre los años sesenta del siglo XVI y la batalla de Kinsale (1602).[102] Las diferentes relaciones y matrículas en-

[99] Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto: «Historia y evolución de los puertos en la Edad Moderna», en *Guerra, exploraciones y navegación del mundo antiguo a la Edad Moderna,* A Coruña: Universidade da Coruña, pp. 111-145.

[100] Pegerto Saavedra (1991): «A Galicia do Antigo Réxime. Economía e sociedade», en *Galicia. Historia,* A Coruña: Hércules Edicións, t. 3.

[101] Isidro Dubert: «El mar y el comercio», en *Historia de la Galicia moderna*, Santiago: Universidade de Santiago, pp. 217-268.

[102] Ofelia Rey Castelao (1997): «Exiliados irlandeses en Galicia de fines del siglo XVI a mediados del XVII», en *Disidencias y exilios en la España moderna*, Alicante: Universidad de Alicante; «Inmigrantes irlandeses en la Galicia del período moderno», en *La emigración irlandesa en el siglo XVIII*, Málaga: Universidad de Málaga, 2000; o «Exiliados en la España moderna», en *Exilios en la Europa mediterránea*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago, 2010, p. 56.

cargadas de recontar a los extranjeros parten de un informe remitido a Madrid por el capitán general del reino en 1764. Los «comerciantes estrangeros» (41) aparecen repartidos en el 70,73 % de localidades costeras como A Coruña, Pontevedra, Vigo o Ferrol, este último, destino preferido por los oriundos de Francia (16).

De mayor amplitud socioeconómica, las matrículas de 1765, 1767 y 1768, siguiendo a Salas Auséns, demuestran que los extranjeros de la costa, respecto al total, llegaron a representar el 80 % de los de 1765, el 78,5 de los de 1767 y el 78,8 % de los de 1768. Lejos de las escamas y sin aparejos en las manos, embarcados sobre todo en lo mercantil, hubieron de menguar en los muelles cuando el comercio se hizo menos atrayente respecto a actividades como la panadería, herrería o sectores «de vestir y calzar», donde se ocuparon más del 30 % de los inmigrantes, incluido el curtido, en 1791. Más del 72 %s de ellos se asentaron en localidades de mayor tamaño y áreas de la fachada marítima de Galicia.

Localidad	**Provincia**	Alemania	Austria	Flandes	Francia	Holanda	Hungría	Inglaterra	Irlanda	Italia	Malta	Portugal	Suecia	TOTAL
A Coruña	A Coruña	28	2	2	95	1	5	4	1	64	2	50	-	254
Betanzos	Betanzos	1										2		3
Cedeira	Betanzos				2									2
Ferrol	Betanzos	12		1	102		1	2	1	46	4	30	1	200
Narón	Betanzos				5									5
Neda	Betanzos							1		1				2
Perlio (S. Estevo)	Betanzos				1									1
Senra (S. Xulián)	Betanzos				1									1
Xubia (S. Martiño)	Betanzos				2									2
Caranza (S. María)	Betanzos				3					1				4
Neda (Sta. María)	Betanzos				4									4
Viveiro	Lugo	1			1									2
Fefiñáns	Santiago									1				1
A Guarda (Sta. María)	Tui											1		1
Vigo	Tui			1	6					6		23		36
TOTAL	41	2	4	222	1	6	7	2	119	6	106	1	518	

Tabla 9. Distribución de los inmigrantes en la costa de Galicia (1791). Fuente: elaboración propia a partir de José Antonio Salas Auséns (2004): «Inmigrantes en una tierra de emigración…», o. cit., p. 174.

La integración pasó por convertirse en *vezino* después de un tiempo de residencia y el casamiento con «naturales del Reyno» —el número de casados llegó a doblar al de solteros—. El recelo hacia sus «vandadas» sería otro tema,[103] al igual que la mudanza de intereses, achacada en lo religioso a los foráneos «establecidos en los puertos de mar», donde «aún son más perjudiciales».[104] La escasa atracción que Galicia suscitó entre este contingente, incluso localmente, parece «irrelevante en términos demográficos»;[105] puertos como el de Vigo, con mayor exposición a la llegada de foráneos, sin embargo, hubo de valerse más de los excedentes naturales que de las arribadas ajenas. El componente endógeno en los matrimonios era del 51,36%, un carácter endogámico cuyo radio no se extendía mucho más de los quince kilómetros. Muchos hombres del rural más próximo acudían al templo parroquial de referencia de su futura esposa, mientras los de la costa de A Lanzada prefirieron las uniones matrimoniales «entre iguales», una tendencia endógena que provocaba que tres de cada cuatro cónyuges llegados al altar de O Grove fuesen naturales de este extremo de O Salnés.[106] Esa «isla humana», en palabras de Pérez García, tejió una compleja red endogámica que, en el interior de la ría de Pontevedra, llegó a suponer el 80 % de los matrimonios contraídos en la parroquia de Samieira (Poio).[107]

El mar supeditó a sus orillas las estructuras económicas y, por consiguiente, el asentamiento de la población en clara dependencia de los condicionantes geográficos. Zonas litorales, valles de agricultura intensiva o de monocultivo vitícola concentraron a la población en Galicia en núcleos de poblamiento rurales bastante estables a lo largo de la Edad Moderna. En su seno, sin que aumentaran los tamaños familiares, creció e incluso se triplicó el número de vecinos, concentrados en lugares donde las coyunturas labraron una realidad demográfica dependiente de mecanismos de regulación variables y adaptables capaces de reajustar los crecimientos de ámbito local. Las actividades marítimas que otrora embarcaran a Galicia sobre el Atlántico aparecen en el siglo XVIII mermadas, reducidas a núcleos

[103] Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Estado, leg. 629-1, Memorial dirigido al conde de Floridablanca por Pedro Antonio de Roda, 20 de agosto de 1791, Málaga.

[104] AHN, Estado, leg. 4030, Carta de Pedro Juan de San Martín al conde de Aranda, 10 de noviembre de 1792, Santiago. Ambos documentos son recogidos por José Antonio Salas Auséns (2004): *Obradoiro de Historia Moderna*, 13, p. 187. Ciertamente, desde la segunda mitad del siglo XIX, entre los 18 colportores contratados por las sociedades bíblicas en Galicia entre 1872 y 1924, además de destinarse los restantes a Lugo, Ourense o Monforte, 14 de ellos se reservaron a las ciudades marítimas de A Coruña, Vigo y Ferrol o a villas marineras como Marín. Véase Benito González Raposo: *Liberdade relixiosa e asentamento dos protestantes en Galicia*, Vigo: Galaxia, p. 244.

[105] Ofelia Rey Castelao (2003): «Los extranjeros en la cornisa cantábrica durante la Edad Moderna», en *Los extranjeros en la España moderna*, Málaga: Universidad de Málaga, vol. II, p. 24.

[106] José Manuel Pérez García (1975): *La jurisdicción de La Lanzada en el Antiguo Régimen. Población, sociedad y economía*, Santiago de Compostela, p. 91.

[107] José Manuel Pérez García (2002): «Siete generaciones de gallegos (1650-1850): las claves de la reproducción social y demográfica en las Rías Bajas (Samieira)», *Cuadernos Feijonianos de Historia Moderna*, 2, pp. 31-104.

pesqueros donde el cabotaje se presenta modesto en su tonelaje y donde, en muchos casos, el sector pesquero se muestra debilitado y falto de mercado alternativo para su pescado. Poseer barco propio en las riberas gallegas, como carro y yunta en el mundo rural, otorgaba cierto poder al armador y preeminencia social, además de materializar su riqueza a ojos de la comunidad. Portugueses, ingleses o irlandeses calibraron con su presencia la importancia de la actividad mercantil basada en la descarga de sal, pescado, madera, vino, aceite u otros productos propicios para la reventa, una vez desembarcados. Así, estas embarcaciones de gran porte, mayor radio de acción y propiedad de gente abonada contrastaron con pataches, pinazas, lanchas o dornas de los mareantes locales, a vela y remo, supervivientes a las crisis del comercio y pesca de finales del siglo XVI y el primer cuarto del XVII, que hubieron de emplearse más allá de la pesca, en pequeños fletes o incluso como embarcaciones de pasaje en el fondo de las rías. Pataches y pinazas fundamentales en el cabotaje del Setecientos atracaron en favor de las mayores envergaduras de bergantines, fragatas, quechemarines o pailebotes, protagonistas en las nuevas o viejas rutas del comercio gallego, según avanzaba el siglo XIX.[108] Los marineros gallegos con embarcaciones en propiedad, con todo, fueron los menos. A bordo de ellas hubieron de enfrentarse a los brotes epidémicos arribados a tierra por primera vez en la ribera de sus lugares, a malas cosechas, alza de precios y escasez de grano o requisas en tiempos de guerra que llamaron a sus puertas de la mano del hambre o, directamente, de la muerte. La dinámica demográfica del litoral gallego dependió, no muchas veces, de los embarcados, cuyas familias nucleares contrastaban, en las estrechas calles de las villas, con los hogares solitarios encabezados por viudas, solteras o incluso casadas autónomas «con su marido ausente del Reino». Más de un tercio de los hogares llegó a regirse por jefaturas femeninas. La propiedad de una embarcación les permitió, al morir el matriculado, subsistir en una soledad que no siempre era tal, pues donde existía una familia nuclear dominaba el sector artesanal y de servicios y «se ayudan los unos a los otros». La agricultura intensiva llegó a combinar los altos rendimientos con actividades complementarias como la pesca o el marisqueo allí donde se podían practicar. Aliviando toda economía de subsistencia, allí donde ni el mar ni la tierra fueron capaces de alimentar a toda la población, la emigración abocada sirvió de válvula de escape, también el freno de los casamientos o de las concepciones «ante la proximidad de mala cosecha» evitaron problemas mayores. Como el mar, los ritmos de la vida tenían pleamares y bajamares.

[108] Juan Juega Puig (2014): *El comercio marítimo de Galicia: 1525-1640*, Pontevedra: Diputación de Pontevedra, p. 22.

Bibliografía

Alfonso Mola, María Dolores y Carlos Martínez Shaw: «Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 157-176.

Alfonso Álvarez, Luis (1991): «Las actividades comerciales alternativas en la Galicia del siglo xviii: corso y contrabando», *Revisa Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 26, pp. 199-219.

Bravo Cores, Daniel (1978): *El Barbanza meridional en el Antiguo Régimen: población, sociedad y economía*, Santiago de Compostela.

Canoura Quintana, Andrés (2000): *La pesca en la Galicia del siglo xvii,* Santiago de Compostela: Consellería de Pesca.

Castiñeira Castro, Víctor Manuel (1999): «O fogar no extremo occidental da Costa da Morte (1700-1850)», *Historia Nova*, VI, pp. 145-168.

Castro Redondo, Rubén (2020): *De señores, señoríos y medidas del país: cartografía metrológica de la Galicia moderna*, Verín: Mancomunidade de Municipios da Comarca de Verín.

Costa Rodil, Jesús (1981): *Rianxo en el Antiguo Régimen. Economía y sociedad en una villa marítima del señorío arzobispal de Santiago,* tesis de licenciatura, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela.

De la Pascua Sánchez, María José (1994): «Los gallegos en el Cádiz de la Carrera de Indias. Balance secular de un proceso migratorio (1682-1778)», en *Les migrations internes e à moyenne distance en Europe, 1500-1900*, t. II, pp. 845-857.

De Llano Cabado, Pedro (1983-1989): *Arquitectura popular en Galicia*, Santiago de Compostela: coag.

Del Hoyo, Jerónimo (1607): *Memorias del arzobispado de Santiago*.

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

Dubert García, Isidro (1987): *Los comportamientos de la familia urbana en la Galicia del Antiguo Régimen: el ejemplo de Santiago de Compostela*, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela.

— (1990): «La conflictividad familiar en el ámbito de los tribunales señoriales en la Galicia del Antiguo Régimen», *Obradoiro de Historia Moderna. Homenaje al Prof. Antonio Eiras Roel,* Santiago: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 73-103.

— (1992): *Historia de la familia en Galicia durante la época moderna (1550-1830*), A Coruña: Ediciós do Castro.

— (1997): «El papel de la movilidad de la población en el ámbito semiurbano de la Galicia costera-occidental. La villa de Muros, siglos xviii-xix», en *Actas del XV Congreso de Geógrafos Españoles. Dinámica litoral-interior,* vol. III, Santiago, pp. 797-811.

— (2008): «Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 211-243.

— (2012): «El mar y el comercio», en *Historia de la Galicia moderna,* Santiago: Universidade de Santiago, pp. 217-268.

Dubert García, Isidro y Hortensio Sobrado Correa (eds.) (2008): *El mar en los siglos modernos,* Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

Eiras Roel, Antonio: «El señorío gallego en cifras. Nómina y *ranking* de los señores jurisdiccionales», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 38, pp. 113-135.

— (1994): «Migraciones internas y medium-distance en España en la Edad Moderna», en *Les migrations internes e à moyenne distance en Europe,* 1500-1900, t. II, pp. 37-83.

— (1996): *La población de Galicia, 1700-1860: crecimiento, distribución y estructura de la población de Galicia en los siglos xviii y xix*, A Coruña: Fundación Caixa Galicia.

Eiras Roel, Antonio y Ofelia Rey Castelao (1992): *Los gallegos y América*, Madrid.

Fernández Cortizo, Camilo (1988): «En casa y compañía: grupo doméstico y estrategias familiares en la Galicia occidental a mediados del siglo xviii», en José Carlos Bermejo Barrera (ed.): *Parentesco, familia y matrimonio en la historia de Galicia,* Santiago: Tórculo Edicións, pp. 145-165.

— (1991): «Estrategias familiares y pequeña explotación campesina en la Galicia del siglo xviii», en Pegerto Saavedra y Ramón Villares (eds.): *Señores y campesinos en la península ibérica, siglos xviii-xx*, vol. II, Barcelona: Ed. Crítica, pp. 310-345.

— (1991): «La población de Galicia en los siglos xvi-xviii», en *Historia de Galicia*, vol. III, Vigo: Faro de Vigo, pp. 537-556.

— (2012): «Población rural, mundo urbano y migraciones», en Isidro Dubert (coord.): *Historia de la Galicia moderna,* Santiago: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 39-94.

Fernández Cortizo, Camilo, Domingo L. González Lopo y Hortensio Sobrado Correa (2020): *Gañar a vida cruzando a raia. Emigración gallega a Portugal (siglos xvi-xix),* Santiago de Compostela: Alvarellos.

Fortes, Alberto (2001): *Navegantes, corsarios y piratas. Rías Baixas 1780-1850*, Pontevedra: Litosprint.

Fraga Rodríguez, Fernando (1979): «Las rías gallegas» en *Estudio y explotación del mar en Galicia,* Santiago: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 101-121.

García García, María Magdalena (1994): «Caracteres de la evolución demográfica de la villa de Baiona y su entorno rural (siglos xvi-xix)», *Obradoiro de historia moderna*, 3, pp. 9-27.

Giráldez Rivero, Jesús: «De cando a traíña matou ao xeito. O Vigo de entreséculos», en *Historia de las rías*, Vigo: Faro de Vigo, t. II, pp. 746-760.

González Fernández, José Manuel (1998): «El corso vigués durante el siglo xviii», en *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, n.º 4, pp. 133-163.

González Lopo, Domingo Luis (2009): «Gallegos en Portugal. Una emigración (casi) olvidada (1700-1950), en María Beatriz Rocha Trindade (org.): *Migrações, permanências e diversidades*, Porto: Afrontamento, pp. 187-215.

González Raposo, Benito (2007): *Liberdade relixiosa e asentamento dos protestantes en Galicia,* Vigo: Galaxia.

Juega Puig, Juan (2014): *El comercio marítimo de Galicia: 1525-1640,* Pontevedra: Diputación de Pontevedra.

Máiz Vázquez, Bernardo (2000): *As embarcacións de pasaxe das rías galegas (1573-2000)*, Vigo: Ed. Xerais.

Martín García, Alfredo (2005): *Demografía y comportamientos demográficos en la Galicia moderna: la villa de Ferrol y su tierra, siglos xvi-xix*, León: Universidad de León.

Martínez Graña, Antonio Miguel (1993): *Geología y formación del litoral gallego*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

Martíns Ribeiro, Jorge (2022): «El corso gallego en el norte de Portugal a inicios del siglo xix», en Manuel-Reyes García Hurtado (ed.): *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna,* A Coruña: Universidade da Coruña, pp. 253-267.

Meijide Pardo, Antonio (1971): *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo xviii,* Valladolid: Universidad de Valladolid.

— (1973): *Negociantes catalanes y sus* fábricas de *salazón en la ría de Arosa (1780-1830),* A Coruña: Imp. Moret.

Miñano y Bedoya, Sebastián (1826): *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, t. IV, Madrid: Imprenta de Pierart-Peralta.

Murguía, Manuel (1880): «Gracias de un chiflado», en *La Ilustración Gallega y Asturiana*, 12, t. II, Madrid, p. 154.

Novás Pérez, María Elena (2006): «A vila de Redondela na Idade Moderna (ss. xvi-xviii)», *Seminario de Estudios Redodeláns*, 3, pp. 105-142.

Pardo Bazán, Emilia (1884): «"La Gallega", Folk-lore gallego. Miscelánea por Emilia Pardo Bazán y varios escritores de Galicia», en Antonio Machado y Álvarez (dir.): *Folklore. Biblioteca de las tradiciones populares españolas*, t. IV, Sevilla: Alejandro Guichot y Compañía.

Pérez García, José Manuel (1975): *La jurisdicción de La Lanzada en el Antiguo Régimen. Población, sociedad y economía*, Santiago de Compostela.

— (1979): *Un modelo de sociedad rural de Antiguo Régimen en la Galicia costera: la península del Salnés (Jurisdicción de La Lanzada)*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.

— (1995): «Demografía cualitativa y coyuntural en las Rías Bajas gallegas: el ejemplo del Salnés (1750-1838), en *Reconstituiçao de famílias e outros métodos microanalíticos para a historia das populaçoes: estado actual e perspectivas para o futuro*, Oporto: Afrontamento, D.L., pp. 145-165.

— (1996): «La población de Galicia en el Antiguo Régimen: balance historiográfico y perspectivas de investigación», en A *guerra en Galicia. O rural e o urbano na historia de Galicia*, pp. 395-411.

— (2002): «Siete generaciones de gallegos (1650-1850): las claves de la reproducción social y

demográfica en las Rías Bajas (Samieira)», *Cuadernos Feijonianos de Historia Moderna*, 2, pp. 31-104.

— (2008): «Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar», en Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (ed.): *El mar en los siglos modernos*, t. I, Santiago: Xunta de Galicia, pp. 17-52.

Ramos González, Herminio (1925): *Crónicas históricas de la villa de Bayona*, Madrid.

Rey Castelao, Ofelia (1994): «Mujer y sociedad en la Galicia del Antiguo Régimen», *Obradoiro de Historia Modern*a, 3, pp. 51-69.

— (1997): «Aldeas, villas y ciudades, comerciantes, artesanos, campesinos y gentes de mar», en *Galicia renace*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 378-398.

— (1997): «Exiliados irlandeses en Galicia de fines del siglo xvi a mediados del xvii», en Antonio Mestre Sanchís y Enrique Giménez López (eds.): *Disidencias y exilios en la España moderna*, Alicante: Universidad de Alicante, pp. 99-116.

— (1998): *A Galicia clásica e barroca,* Vigo: Ed. Galaxia.

— (2000): «Inmigrantes irlandeses en la Galicia del período moderno», en María Begoña Villar García (coord.): *La emigración irlandesa en el siglo xviii,* Málaga, pp. 183-205.

— (2003): «Los extranjeros en la cornisa cantábrica durante la Edad Moderna», en *Los extranjeros en la España moderna*, Málaga, vol. II, pp. 23-58.

— (2010): «Exiliados en la España moderna», en Julio Hernández Borge y Domingo L. González Lopo (coord.): *Exilios en la Europa mediterránea*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago, pp. 47-74.

— (2015): «El trabajo de las mujeres rurales en la España moderna. Un balance historiográfico, 1994/2013», *Revista de Historiografía*, 22, pp. 183-210.

— (2021): *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela.

Rey Castelao, Ofelia y Manuel-Reyes García Hurtado (2020): «Ports and economic activities in Galicia at the end of the Early Modern period», *The International of Maritime History,* 32/1, pp. 149-159.

Rial García, Serrana M. (2003): «Las mujeres, el trabajo y la familia en la Galicia moderna», *Obradoiro de Historia Moderna,* 12, pp. 189-221.

— (2004): «Solas y pobres: las mujeres de las ciudades de Galicia ante la marginalidad y la prostitución», *Sémata, Ciencias Sociais e Humanidades*, 16, pp. 301-331.

— (2004): *Las mujeres de las comunidades marítimas de Galicia durante la época moderna: una biografía colectiva,* Alcalá de Henares, pp. 123-129.

Rial García, Serrana y Ofelia Rey Castelao (2008): «Las viudas de Galicia a fines del Antiguo Régimen», *Chronica Nova*, 34, pp. 91-122.

Rodríguez Cid, Álvaro (2000): «Movilidad poblacional y dinámicas migratorias en las villas de Vigo y Bouzas, 1650-1865), *Obradoiro de Historia Moderna*, 9, pp. 325-351.

Rodríguez Ferreiro, Hilario (1983): *Economía y población rural en la Galicia atlántica: el Morrazo en los siglos xvii y xviii*, Santiago: Universidade de Santiago de Compostela.

— (1990): «Consecuencias del establecimiento de los fomentadores catalanes en las Rías Bajas en el siglo XVIII», en *Obradoiro de Historia Moderna: homenaje al profesor Antonio Eiras Roel,* pp. 269-296.

— (1995): «La demografía de la Península del Morrazo en los siglos XVI, XVIII y XIX», *Obradoiro de Historia Moderna,* 4, pp. 21-41.

Rodríguez Santamaría, Benigno (1916): *Los pescadores del norte y noroeste de España. Su vida social y particular por provincias,* Madrid: Imprenta Alemana.

Romaní, Arturo (1988): «Catalanes en las costas de Galicia», *Cuadernos de estudios gallegos,* 37/102, pp. 185-226.

Saavedra Fernández, Pegerto: «A Galicia do Antigo Réxime. Economía e sociedade», en *Galicia. Historia,* t. III, A Coruña: Hércules Edicións.

— (2013): *Demarcacións, topónimos, papeis, memoria: sobre a división e o control do territorio na Galicia moderna*, A Coruña: Real Academia Galega.

Salas Auséns, José Antonio (2004): «Inmigrantes en una tierra de emigración: extranjeros en Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII», *Obradoiro de Historia Moderna*, 13, pp. 164-195.

Santos Castroviejo, Santiago (1990): *Historia da pesca e a salgazón nas* Rías *Baixas dende as Ordenanzas Xerais da Armada de 1748 ata o desestanque do sal de 1870,* Noia: Unipro Editorial.

Sobrado Correa, Hortensio: «Actividades agromarítimas en el noroeste peninsular. El aprovechamiento agrícola del "estiércol marino" en la Galicia de los siglos XVI-XIX», en Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (ed.): *El mar en los siglos modernos,* t. I, pp. 569-582.

— (2013): «Algunas precisiones en torno al alcance de las consecuencias económicas, sociales y demográficas del cultivo de la patata en la Galicia de finales del Antiguo Régimen», *Obradoiro de Historia Moderna*, 27, pp. 139-176.

— (2001): «Heredero único y familia troncal en la Galicia interior (1750-1860)», *Studia Histórica, Historia Moderna,* 23, pp. 275-303.

Touriño González, María Selva (1968): *La evolución demográfica de Cangas de Morrazo en el siglo XVIII*, Santiago.

Vázquez Lijó, José Manuel (1997): «Los privilegios de la Matrícula de mar y su cuestionamiento práctico, la dureza del Real Servicio en la Armada en el siglo XVIII», *Obradoiro de historia moderna*, 6, pp. 107-130.

— (2000): «Estimaciones de población dedicada a la pesca y navegación marítimas en Galicia a partir de los estados de Matrícula (1740-1830)», *Obradoiro de Historia Moderna*, 9, pp. 109-141.

— (2006): «La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII», *Obradoiro de Historia Moderna*, 15, pp. 289-322.

— (2006): «Libertad *versus* monopolio. Los servicios de pasaje en el litoral en el siglo XVIII», *Transportes, servicios y telecomunicacione*s, 11, pp. 70-92.

— (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.

— (2010): *Labrando carballos á beira do mar. A carpintaría de ribeira na provincia marítima da Coruña a finais do Antigo Réxime*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

— (2016): «Una panorámica de la flota gallega, 1752-1802», *Minius*, 24, pp. 77-110.

Vilar Estévez, Xosé Lois (2008): *Talasonimia da costa sur de Galicia*, Gondomar: Instituto de Estudos Miñoráns.

Villasante Prieto, Juan Antonio: «Historia y evolución de los puertos en la Edad Moderna», en *Guerra, exploraciones y navegación del mundo antiguo a la Edad Moderna,* A Coruña: Universidade da Coruña, pp. 111-145.

6

¿Más vale comprar la sangre? Cartografía de los matrimonios entre parientes en Asturias (siglos XVIII-XIX)[1]

Fernando Manzano Ledesma[2]

En 1787 un mordaz articulista del *Correo de los ciegos de Madrid* afirmaba, de manera un tanto hiperbólica, que había provincias en España en las que apenas se concertaban matrimonios fuera de la parentela cercana: «Más vale comprar la sangre que venderla, dicen estas gentes alucinadas».[3] Parafraseando al anónimo plumilla madrileño y como reza el título de este capítulo, es pertinente preguntarnos si en los siglos XVIII y XIX los asturianos y las asturianas prefirieron *comprar la sangre,* mediante la solicitud de una dispensa matrimonial, a *venderla,* concertando matrimonios fuera de los grados de parentesco prohibidos por el derecho canónico. Atendiendo a los datos generales ya publicados,[4] la respuesta es que los asturianos no prefirieron mayoritariamente comprar la sangre o al menos no más que en otros territorios de la geografía española. Entre 1701 y 1900, el matrimonio entre parientes consanguíneos o afines en Asturias apenas interesó al 9 % de los enlaces, porcentaje que no desentona del observado en otras regiones.[5] Sin embargo, estos datos generales opacan una realidad que al profundizar se revela más compleja. Solo cuando reducimos la escala de observación y zonificamos esos matrimonios aflora una imagen muy diferente que nos permite constatar que sí hubo algunos

[1] Este capítulo se ha realizado en el marco del proyecto de investigación «Generaciones inciertas. Las familias de los influyentes españoles en tiempos de transformaciones (1740-1830)», ref. PID2020-113509GB-I00, de la Universidad de Murcia.

[2] Universidad de Oviedo.

[3] 29 de diciembre de 1787, n.º 124, Madrid.

[4] Fernando Manzano Ledesma: (2019): «Matrimonios entre parientes en Asturias (1701-1900): evolución, condicionantes y entornos sociales de cambio», *Revista de Demografía Histórica*, I, pp. 119-150.

[5] José Pablo Blanco Carrasco (2012): «Consanguinidad, exogamia y estrategias colectivas en la sociedad moderna. Reflexiones en torno a un ejemplo rural (1700-1820)», *Revista de Demografía Histórica*, XXX, II, pp. 25-54. Francisco Chacón Jiménez y Juan Francisco Henarejos López (2019): «El matrimonio campesino en el sur de Europa (El ejemplo del Reino de Murcia: 1773-1832). Hipótesis de interpretación», *Revista de Demografía Histórica*, XXXVII, II, pp. 157-182. Fernando Manzano Ledesma y José Carlos Rueda Fernández (2018): «On Proliferations, Changes and Permanencies: Marriage between Relatives in the North and West of Spain (1701-1900)», en Francisco Chacón y Gerard Dedille (eds.): *Marriages and Alliance: Dissolution, Continuity and Strength of Kinship (ca. 1750-ca. 1900)*, Roma: Viella. Fernando Manzano Ledesma (2019): «Matrimonios entre parientes en Asturias (1701-1900): evolución, condicionantes y entornos sociales de cambio», *Revista de Demografía Histórica*, I, pp. 119-150.

asturianos muchísimo menos interesados que otros en recurrir a los matrimonios entre la parentela. Discernir las grandes zonas en que predominaron o menudearon estos matrimonios, dilucidar las causas de estos comportamientos divergentes y calibrar la intensidad del fenómeno en las parroquias costeras y las parroquias del interior asturiano serán los principales objetivos de este capítulo.

Introducción

Los historiadores modernistas de la familia han advertido reiteradamente en la última década que los estudios sobre el fenómeno de los matrimonios entre parientes en el caso español son tan necesarios como escasos.[6] En el momento en que escribimos estas líneas la situación es prácticamente idéntica. Poco se ha avanzado a este respecto y la nómina de investigaciones españolas que se ha centrado en los matrimonios consanguíneos y afines desde el punto de vista de la historia social de la familia sigue siendo corta.[7]

Aunque el panorama bibliográfico no sea halagüeño, seguimos considerando que el análisis cuantitativo y cualitativo de los matrimonios entre parientes puede ser una inmejorable piedra de toque para ayudar a desentrañar temas tan problemáticos como son el debatido tránsito de la familia europea a la contemporaneidad, las relaciones entre las variables hogar, matrimonio, economía y cambio social, las interacciones entre los modos y relaciones de producción y la composición de

[6] Antonio Irigoyen López (2011): «Estado, Iglesia y Familia: la complejidad de los cambios legislativos y socioculturales», en Francisco Chacón y Joan Bestard (dirs.): *Familias. Historia de la sociedad española*, Madrid: Cátedra, p. 554; José Pablo Blanco Carrasco: «Consanguinidad, exogamia y estrategias…», o. cit., p. 35.

[7] Junto a los trabajos pioneros de Isidro Dubert, Francisco Chacón y Juan Hernández Franco, Estrella Garrido y Joan Bestard, Francisco García, Manuel Ardit, Camilo Fernández Cortizo, Francisco Alfaro y José Antonio Salas y José Pablo Blanco; las aportaciones más recientes se deben al dosier de la *Revista ADEH* (2019, vol. II) titulado «La sangre y el parentesco: Representaciones y prácticas sociales de la consanguinidad (Edad Media y Edad Moderna)», dirigido por Francisco García y Michaël Gasperonio; también se analiza esta problemática en Fernando Manzano y José Carlos Rueda y Fernando Manzano. Isidro Dubert (1988): «Estudio histórico del parentesco a través de las dispensas de matrimonio y de los archivos parroquiales en la Galicia del Antiguo Régimen: primera aproximación», en José Carlos Bermejo Barrera (coord.): *Parentesco, familia y matrimonio en la historia de Galicia*, Santiago de Compostela: Tórculo Edicions. Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (1992) (coords.): *Poder, familia y consanguinidad en la España del Antiguo Régimen*, Murcia: Universidad de Murcia. Joan Bestard: «La estrechez del lugar: reflexiones en torno a las estrategias matrimoniales cercanas», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (1992) (coords.): *Poder, familia y consanguinidad en la España del Antiguo Régimen*, Murcia: Universidad de Murcia. Francisco García González: «Matrimonio y consanguinidad en una encomienda de montaña de la Orden de Santiago (Socovos, 1700-1814)», en Ricardo Izquierdo Benito y Francisco Ruiz Gómez (2000) (coords.): *Las órdenes militares en la península ibérica*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, vol. II, pp. 2181-2202. Camilo Fernández Cortizo (2004): «Espacios matrimoniales y reproducción social en la Galicia occidental en el siglo XVIII)», *Revista de Demografía Histórica*, XXII, I, pp. 77-120. Francisco J. Alfaro Pérez y José Antonio Salas Auséns (2011): «Dispensas de consanguinidad en la diócesis de Zaragoza (1700-1833)», en Jaime Contreras (ed.), *Familias, poderes, instituciones y conflictos*, Murcia: Universidad de Murcia.

las familias, la capacidad de los sistemas de devolución de bienes para moldear los comportamientos matrimoniales de los grupos familiares, etc. Se nos puede decir que tampoco deberíamos echar las campanas al vuelo. El monto porcentual de este tipo de matrimonios no es abrumador, sino todo lo contrario. Eran una excepción. Si analizamos, como desgranaremos más adelante, series de datos centenarias podremos comprobar que siempre por abrumadora mayoría ganaban los matrimonios fuera de la parentela. Es la norma ahora y era la norma hace cien, doscientos o trescientos años. Pero creemos que la importancia de abordar estudios sobre este tipo de uniones no estriba tanto en constatar su número absoluto o su peso porcentual como en calibrar su trascendencia y significación social dentro de las comunidades campesinas europeas y mensurar la influencia que ejercieron en sus comunidades locales. Si analizamos los datos globales se puede fácilmente argüir que, en efecto, no son para tanto. Incluso puede aducirse que estos tipos de enlaces, dada su excepcionalidad estadística, se trataban bien de un error en la línea del código social, bien de un accidente en las estrategias de reproducción social preponderantes que favorecían la exogamia, o bien de un recurso inevitable para comunidades aisladas: «La necesidad había convertido en ley estos matrimonios», atestiguaba un redactor del periódico *El Genio Quirúrgico* en 1864.

Los datos absolutos son los que son, pero cuando acercamos el foco, diseccionamos estos datos por siglos, mitades de siglo, décadas y quinquenios, los entreveramos con los cambios en los marcos normativos, los zonificamos y analizamos las relaciones y modos de producción imperantes en los territorios estudiados, sus maneras de testar y sus prácticas hereditarias, el papel del mar como elemento dinamizador de las realidades socioeconómicas, identificamos las élites de esas comunidades y sus reservas de poder, etc., comprobamos que, además de su carácter excepcional, el matrimonio entre parientes también tiene sus propios ritmos, fases de ensimismamiento y fases de apertura y una particular significación social. En definitiva, que hay estiajes difíciles de explicar cualitativamente y explosiones complicadas de interpretar; y que, dependiendo de la región y el decenio, las conclusiones que podemos extraer son muy diferentes. Sí, aproximadamente uno de cada diez matrimonios eran enlaces entre consanguíneos o afines, pero eso no es determinante para nuestros fines. Para calcular la tasa de consanguinidad en un artículo sobre variedad genética de las poblaciones, puede serlo, pero no lo es para abordar un estudio sobre la historia social de este tipo de problemática. Lo que nos está mostrando la literatura y los datos es que el estudio de los matrimonios entre segmentos de linaje puede convertirse en un instrumento eficaz que contribuya tanto a deshilvanar la compleja red de relaciones y alianzas que menudeaban en las comunidades rurales del pasado reciente y no tan reciente como a calibrar el grado

de determinación que las condiciones infraestructurales o los sistemas de devolución de bienes intergeneracionales tenían sobre las estrategias de reproducción social de nuestros antepasados.

Una visión global del fenómeno en Asturias

Antes de ahondar en el caso asturiano, expliquemos brevemente qué debían hacer dos parientes que quisieran casarse. Como paso previo al matrimonio, los contrayentes que incurrieran en alguno de los impedimentos de parentesco contemplados por el canon católico (consanguinidad, afinidad, cognación espiritual, pública honestidad, neutro maquinante…) estaban obligados a solicitar a Roma una dispensa que disolviera las trabas eclesiásticas para concertar el enlace.[8] Como maliciosamente definía el anónimo corresponsal de un diario madrileño, la dispensa era «el documento ese que, como la zarzaparrilla, regenera y purifica la sangre».[9] Cumplidos todos los trámites canónicos, el matrimonio ya se podía oficiar y los párrocos tenían la obligación de asentar en la partida matrimonial el tipo de impedimento y el grado o grados en que habían sido dispensados por el papa.

Por tanto, resulta ineludible recurrir a las actas sacramentales de matrimonio para analizar el fenómeno del matrimonio entre parientes. La muestra escogida en un trabajo anterior, y que revisitamos ahora, ascendía a 44 045 registros matrimoniales correspondientes a parroquias seleccionadas de 37 concejos asturianos y custodiados en el Archivo Diocesano de Oviedo.[10] En cuanto a la representatividad territorial, procuramos que las calas escogidas procedieran de manera proporcionada de series parroquiales completas de las tres zonas históricas asturianas: la Asturias occidental (16 358 matrimonios contabilizados), la Asturias central (15 201 matrimonios) y la Asturias oriental (12 486 matrimonios). Además del contaje de todos los matrimonios registrados, para aquellos que precisaron dispensa para su celebración, se anotó individualmente el tipo de impedimento (consanguinidad, afinidad, consanguinidad y afinidad, pública honestidad, cognación espiritual y, en algunos casos, desconocido), el grado de parentesco dispensado y si este grado era simple o múltiple.

[8] Por impedimento de consanguinidad «se entiende entre los parientes asta el quarto grado inclusive, como son hermanos que están en primero grado, primos hermanos en segundo, primos segundos en tercero y primos terceros en quarto grado»; mientras que el impedimento de afinidad el manuscrito establecía que era «entre cuñados asta el quarto grado inclusive, como son la muger con los hermanos de el marido, y el marido con los de la muger, [que] están en primero grado, los primos hermanos en segundo, los primos segundos en tercero y los primos terceros en quarto grado». *Papeles tocantes a negociaciones matrimoniales y cargos eclesiásticos, con los costes que tienen en Roma*, Biblioteca Nacional, mss/6246, fol. 1v.

[9] *El Motín*, 16 de mayo de 1889, año IX, suplemento del n.º 19, Madrid.

[10] Fernando Manzano Ledesma: «Matrimonios entre parientes en Asturias (1701-1900)…», o. cit.

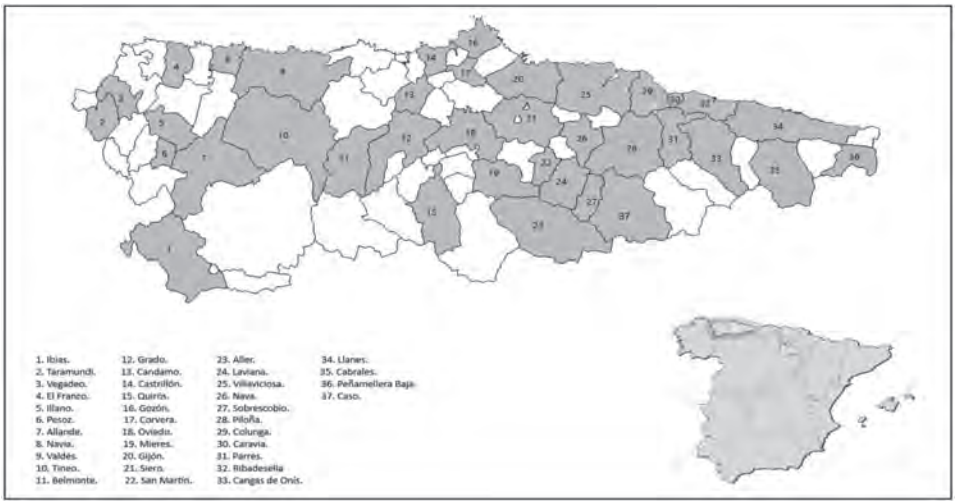


Figura 1. Mapa del Principado de Asturias que refleja los concejos de procedencia de las muestras de registros parroquiales empleados.

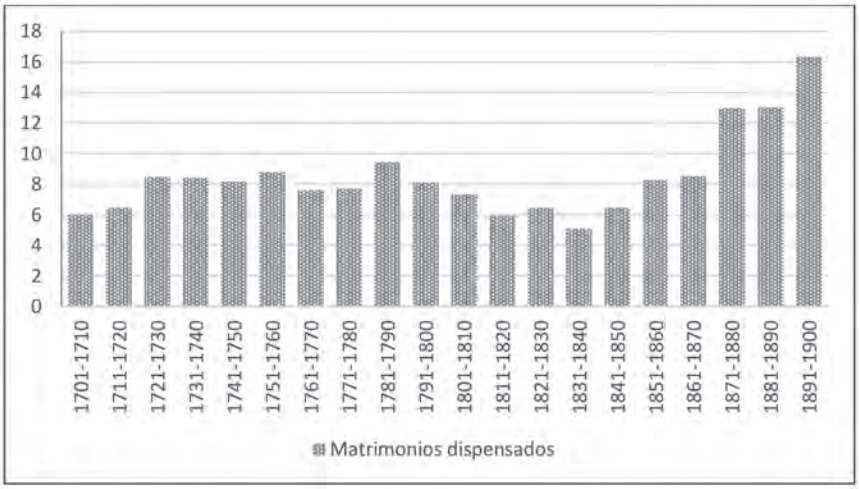


Gráfico 1. Porcentajes decenales de matrimonios dispensados en Asturias (1701-1900). Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

Atendamos a los datos globales. Entre 1701 y 1900 los matrimonios asturianos que necesitaron una dispensa que disolviera los diferentes tipos de impedimentos canónicos fueron 3825, lo que implica que solamente el 8,68 % de los enlaces se concertaron entre parientes consanguíneos o afines. Esta tasa, sin embargo, está lejos de ser constante en el periodo estudiado. Como puede apreciarse en el gráfico 1 la variación decenal de los datos revela un incremento del porcentaje de matrimonios

dispensados a partir de la tercera década del siglo XVIII que culmina, tras un bache entre los decenios 1761-1781, en el pico porcentual de la década de los ochenta del siglo. En la última década del Setecientos y las primeras del siglo XIX la tasa de matrimonios dispensados sufre un desmayo profundo hasta llegar a su sima en la década de los cuarenta de ese siglo. Será en la segunda mitad del siglo XIX cuando se observa un incremento en principio tímido, pero que se torna explosivo a partir de la década de los setenta y que eclosionará a finales de la centuria.[11]

La distribución porcentual por tipo de impedimento en periodos de cincuenta años se aprecia en el gráfico 2.[12] Podemos comprobar que el impedimento más dispensado en toda la serie es el de consanguinidad, el cual supone casi sin variación en torno al 85 % de todos los matrimonios concertados entre parientes.

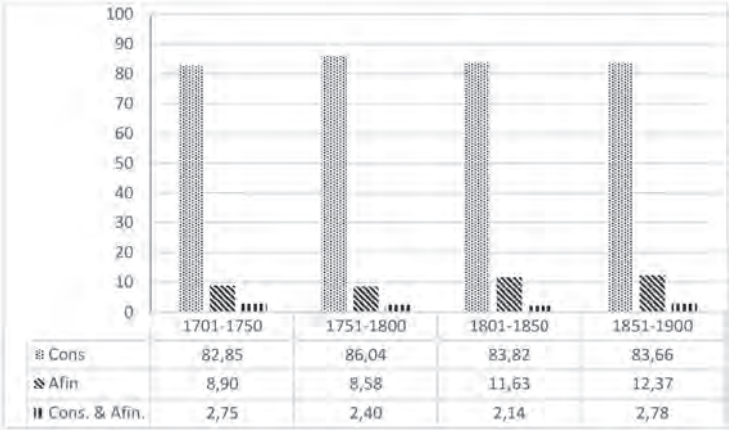


Gráfico 2. Porcentajes de matrimonios dispensados por tipo de impedimento en Asturias (1701-1900). Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

Por otra parte, los gráficos 3 y 4 recopilan los datos de los matrimonios entre consanguíneos y afines por grados de parentesco. Los grados que hemos denominado cercanos implicarían aquellas dispensas obtenidas para disolver consanguinidad entre tío/a-sobrina/o (MC12) y los matrimonios entre primos carnales (MC2); los intermedios entre aquellos que implicaban un segundo con tercero grado (MC23) y un tercer grado simple (MC3); y los lejanos aquellas parejas que estaban emparentadas en un tercer con cuarto grado (MC34) y un cuarto grado de consanguinidad (MC4). En cuanto a la afinidad, seguimos el mismo método, pero añadimos dentro de los cercanos a los matrimonios entre cuñados y cuñadas (MAF1).

[11] Fernando Manzano Ledesma: «Matrimonios entre parientes en Asturias (1701-1900)…», o. cit., p. 125.

[12] No se consignan otros impedimentos que apenas tienen representación en la muestra como el de pública honestidad o el de cognación espiritual.

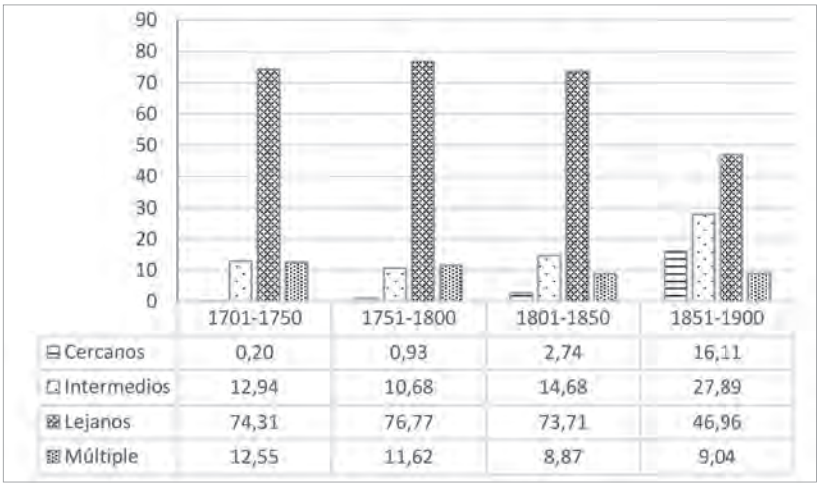


Gráfico 3. Porcentaje de matrimonios consanguíneos por grados de parentesco en Asturias (1701-1900). Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

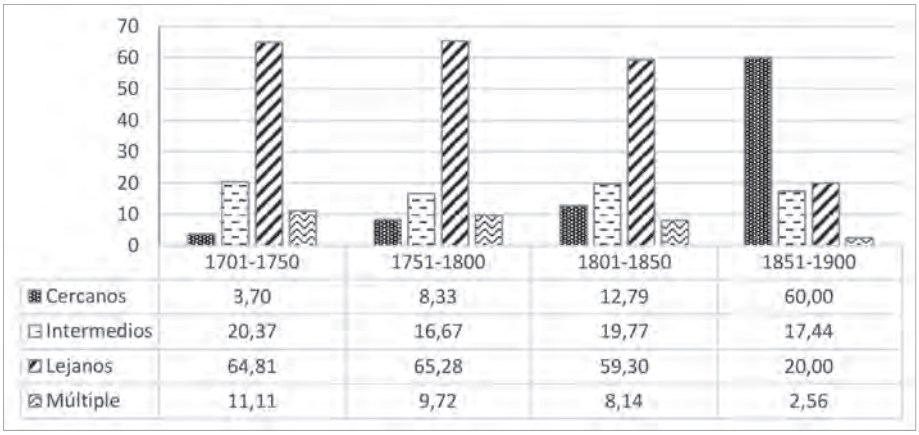


Gráfico 4. Porcentaje de matrimonios entre afines por grados de parentesco en Asturias (1701-1900). Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

Analizando de manera general lo observado en los gráficos precedentes y deteniéndonos por el momento en los matrimonios entre parientes consanguíneos, lo que más llama la atención es el crecimiento a lo largo de la serie estudiada de los enlaces concertados entre la parentela más cercana. Si a lo largo del siglo XVIII este tipo de maridajes entre parientes de sangre no alcanzaron siquiera el 1 % del total, en la segunda mitad del siglo XIX las bodas concertadas entre tío/a y sobrino/a y entre primos carnales alcanzan más del 15 % de los enlaces. Por su parte, los matrimonios entre parientes intermedios se multiplican por dos en la cohorte final con

respecto a lo constatado en la serie precedente; finalmente, los matrimonios entre aquellos «extraños un poco parientes», que supusieron entre 1701 y 1850 aproximadamente el 75 % de todos los enlaces, no alcanzan siquiera la mitad del total en la segunda mitad del Ochocientos. Es esta segunda mitad del siglo XIX a la que en otro lugar nos referimos como el inicio de la edad de oro del matrimonio entre parientes en España.

En cuanto a los matrimonios entre parentelas políticas representados en el gráfico 4, comprobamos que se puede advertir un patrón similar al expuesto para el caso de los consanguíneos. Asistimos a lo largo de la serie estudiada a un progresivo y, por qué no decirlo, asombroso incremento porcentual de los enlaces entre los más cercanos (cuñados, tíos y sobrinos políticos y primos políticos); pasan de apenas superar el 10 % a significar estos el 60 % de los enlaces entre parientes afines. Sin embargo, hemos de recordar que el análisis de una serie que abarca dos siglos puede distorsionar las conclusiones extraídas. El levirato y el sororato tienen su eclosión a partir de la segunda mitad del siglo XIX, principalmente, en las últimas dos décadas de la centuria. El gráfico 5, que muestra la evolución de los matrimonios entre cuñados (MA1) y entre parentela política lejana (MA4), revela esta tendencia finisecular:

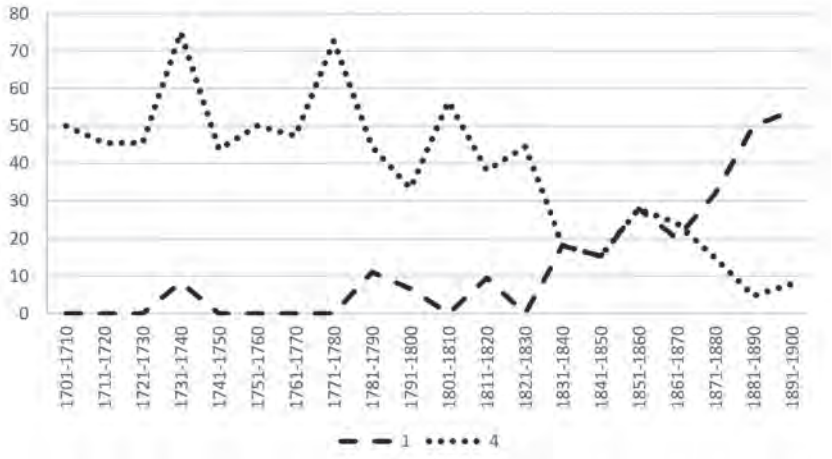


Gráfico 5. Evolución porcentual por decenios del 1.er y 4.º grado de afinidad respecto del total de matrimonios entre parientes afines. Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

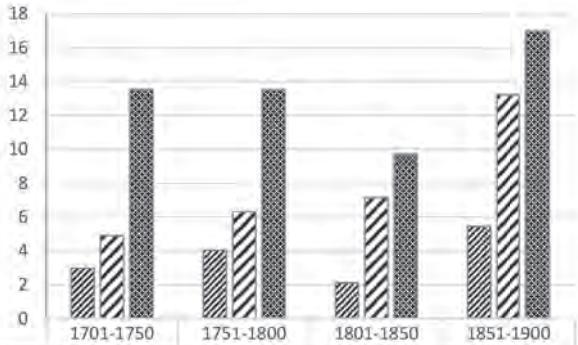
¿Qué factores influyeron en ese supino aumento de los matrimonios entre consanguíneos y afines en plena contemporaneidad? Como ya apuntamos anteriormente se debió a múltiples factores:[13]

[13] Fernando Manzano Ledesma: «Matrimonios entre parientes en Asturias (1701-1900)…», o. cit., p. 144.

Un contexto procedimental y confesional que permitía casarse entre parientes más barato y más rápido, un incremento del tamaño de las familias, un progresivo fraccionamiento de los patrimonios que hacía inviables las explotaciones agrarias, el deseo de blindaje social de los grupos de poder locales, una inclinación natural a casarse entre cercanos, la deliberada ignorancia por parte de los feligreses de las invectivas de sus curas contra los matrimonios entre parientes…; todos estos factores crearon las condiciones idóneas para una tormenta perfecta.

Cartografía del fenómeno en Asturias

Hasta aquí los datos generales. Ahora bien, cuando abordábamos aquel estudio global de los matrimonios entre parientes en Asturias, nos fuimos percatando de que había una clarísima diferenciación geográfica en la incidencia del fenómeno. A lo largo de toda la serie analizada, y recordemos que esta comprende doscientos años, los porcentajes de matrimonios dispensados de las parroquias del occidente de Asturias son invariablemente más bajos en comparación con las del centro y oriente del Principado. Un dato muy revelador: el 85,9 % de los matrimonios dispensados de la muestra pertenecen a los concejos centrales y orientales, mientras que solo el 14,1 % de las dispensas se solicitan en el área occidental del Principado. Para comprobar la magnitud de esta disparidad se puede observar en el gráfico 6 la incidencia porcentual de los matrimonios entre parientes sobre el total de enlaces registrados por zonas.



	1701-1750	1751-1800	1801-1850	1851-1900
Occidente	2,98	4,03	2,12	5,45
Centro	4,90	6,32	7,14	13,22
Oriente	13,53	13,50	9,71	16,97

Gráfico 6. Porcentajes de matrimonios dispensados distribuidos en las tres zonas asturianas (1701-1900). Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

A lo largo de toda la muestra analizada en la zona occidental se dispensaron de media un 3,75 % de los matrimonios registrados, en el área central un 8,74 %, mientras que en los concejos orientales del Principado se alcanzó una media cercana al 13,5 %. Las diferencias, pues, son más que evidentes. Antes de abordar los condicionantes que produjeron estas diferencias, creemos que es interesante ahondar en los tipos de impedimentos dispensados. ¿Se observan patrones territoriales diferenciados en el tipo de impedimento dispensado? Todo apunta a que no.

	% Consang.	% Afinidad	% Consang. y afinidad	% Pública honestidad	% Cognación espiritual	% Impedim. desconocido
Occidente	80,82	13,88	1,84	0,61	0,20	2,65
Centro	84,37	11,30	1,93	0,46	0,23	1,70
Oriente	83,84	9,98	3,45	0,59	0,00	2,14

Tabla 1. Porcentajes de matrimonios dispensados por tipos de impedimentos y áreas analizadas. Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

De la tabla anterior se deduce en primer lugar que el impedimento más dispensado en las tres zonas de estudio es el de la consanguinidad, con valores situados por encima del 80 %. En cuanto a la tendencia a casarse con miembros de la parentela política, hubo más inclinación a utilizar el casamiento entre parientes afines en el occidente y el centro de Asturias que en el oriente de Asturias, pero las diferencias no son significativas. Por otra parte, si atendemos a los matrimonios que se conciertan entre cónyuges que son consanguíneos y afines al mismo tiempo, también comprobamos que es la zona oriental la que alcanza porcentajes más altos, pero seguida a muy escasa distancia por las otras dos zonas asturianas. Finalmente, los otros impedimentos disueltos son escasísimos y tampoco se aprecian diferencias sustantivas en las tres zonas. Si damos una vuelta de tuerca más y nos centramos en el principal impedimento disuelto por las dispensas papales, el de consanguinidad, las diferencias entre las tres zonas siguen sin ser significativas. La tabla 2 contiene los porcentajes por grado dispensado en relación con el total de los matrimonios consanguíneos de cada una de las zonas.

Grados	1+2	2	2+3	3	3+4	4	Múltiples
Occidente	2,11	7,38	3,16	15,61	16,24	55,49	4,64
Centro	1,20	7,45	4,42	16,28	16,65	45,72	8,28
Oriente	1,15	5,15	3,08	14,60	17,04	46,39	12,60

Tabla 2. Porcentajes de matrimonios entre consanguíneos por grados de impedimentos y áreas analizadas. Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

Lo que aflora de la tabla precedente es que una parte mayoritaria de los casamientos entre parientes consanguíneos asturianos se concertaba entre lo que hemos denominado con anterioridad parientes lejanos. La suma de porcentajes de enlaces entre personas emparentadas en un tercer con cuarto y un cuarto grado de consanguinidad involucra a más del 60 % de total de matrimonios consanguíneos de las tres zonas de estudio. Es decir, no podemos concluir que el índice de consanguinidad desde un punto de vista general sea excesivamente alto. Lo que sí llama la atención, sin embargo, es la presencia de un alto porcentaje de matrimonios en los que se involucraron contrayentes emparentados en más de un grado de consanguinidad en la zona oriental con respecto a las otras dos zonas, circunstancia que nos indica que las redes de parentesco en este territorio eran significativamente más densas. No es de extrañar toda vez que el peso porcentual del matrimonio entre parientes fue secularmente mayor en las áreas orientales del Principado.

Ya comprobamos que el impedimento de afinidad era muy minoritario en el conjunto de matrimonios dispensados asturianos con un peso porcentual situado en torno al 10 %. Muestra evidente de lo que se ha denominado reencadenamiento de alianzas en el seno de las comunidades rurales, el caso asturiano replica lo observado en otras zonas españolas y europeas. En la tabla 3 se aprecian los porcentajes de los enlaces entre afines distinguidos por grados de parentesco.

Grados	1	1+2	2	2+3	3	3+4	4	Múltiples
Occidente	30,86	3,70	12,35	4,94	8,64	12,35	25,93	1,23
Centro	23,94	2,82	8,45	4,93	17,61	11,27	23,94	7,04
Oriente	15,76	4,85	6,06	6,67	9,09	13,94	35,15	8,48

Tabla 3. Porcentajes de matrimonios entre consanguíneos por grados de impedimentos y áreas analizadas. Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

Si obviamos la distorsión que introduce a largo plazo la mencionada explosión del matrimonio entre cuñados y cuñadas, podemos concluir que, al igual que en el caso de la consanguinidad, una gran mayoría de los matrimonios entre parientes políticos asturianos, fueran de la zona que fueran, se concertaban de nuevo entre lo que venimos denominando esos «extraños un poco parientes».

Revisados los resultados precedentes podemos extraer una inferencia general: según los datos distribuidos territorialmente en la zona occidental hubo un porcentaje significativamente más bajo de matrimonios entre parientes en comparación con las otras áreas asturianas y, por ende, españolas y europeas. Y de hecho es esta presencia casi imperceptible de matrimonios entre parientes en el occidente asturiano lo que constituye un fenómeno particularmente interesante.

Llega el momento, por tanto, de preguntarnos: ¿por qué en el occidente de Asturias hubo tan pocos matrimonios entre parientes en comparación con el resto de la geografía asturiana? ¿Cómo pudo haber patrones de comportamiento matrimonial tan distintos en un territorio de apenas 10 000 km²? ¿Estas divergencias estaban relacionadas con circunstancias infraestructurales? De ser así, ¿las condiciones económicas provocaron diferencias en los comportamientos familiares o en la composición de los grupos domésticos? ¿Cómo influyeron los sistemas de devolución de bienes? ¿Cómo afectaban estas diferencias a la hora de trazar estrategias matrimoniales? ¿En las villas y concejos marítimos asturianos se aprecian diferencias con respecto a lo observado en las villas y concejos de interior?

Sistemas de devolución de bienes y matrimonios entre parientes

Excedería los objetivos de este capítulo una prolija descripción del medio natural y físico del Principado de Asturias y su influencia en las economías de las tres zonas asturianas, análisis que magistralmente abordó ya Florentino López Iglesias.[14] Centrémonos, por tanto, en las diferencias más significativas relacionadas con los comportamientos demográficos y familiares de las distintas áreas asturianas, que también trató este autor en su monografía sobre los hogares asturianos del Setecientos.

A mediados del siglo XVIII —y durante todo el siglo XIX— la geografía de los grupos domésticos rurales asturianos ofrece una clara compartimentación territorial. Por una parte, aflora una Asturias central y oriental donde predominaban de manera abrumadora las familias nucleares simples. Los hogares polinucleares en esta zona no superarían la tasa del 5 %, los extensos tampoco llegan al 10 % y existía una ratio de personas por hogar que se situaba en torno a las 4 personas por vecino. Por otra parte, emerge una Asturias occidental, que implicaría un área al levante del eje Cabo Vidio-Puerto de Somiedo, donde los hogares complejos se situarían en tasas superiores al 25 % y la nuclearidad ronda aproximadamente el 50 %. En este territorio se producía la asociación de un hijo a la casa —«casarse para la casa»— y los grupos domésticos superaban, en ocasiones con creces, la ratio de 5,5 personas por vecino. Vinculado inextricablemente a este hecho, esta área estuvo marcada por una intensísima emigración a lo largo del periodo estudiado, toda vez que los hijos e hijas segundones bien permanecían en la casa del hermano privilegiado como eternos solteros —perspectiva poco halagüeña—, bien eran centrifugados a otras zonas geográficas de la península ibérica.

[14] Florentino López Iglesias (1999): *El grupo doméstico en la Asturias del siglo XVIII*, Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos.

Pero aparte de estas diferencias que atañen a la composición y tamaño de los grupos familiares, también nos hallamos ante zonas con sistemas de devolución de bienes claramente diferenciados. En el área central y oriental del Principado primaba un sistema de reparto igualitario de la herencia, mientras que en la zona occidental se tendía a privilegiar a uno de los hijos a través de una mejora amplia que convertía al primogénito en una suerte de *hereu* catalán.

Consideramos que es en este punto donde se halla el quid de la cuestión: la preponderancia de la familia de raigambre troncal en el occidente de Asturias y su sistema intergeneracional de devolución de bienes influyeron decisivamente en la escasa proliferación de los matrimonios entre parientes. La existencia de este hijo primogénito «mejorado» —denominado *meirazo* o *mayorazu*— y la importancia de la ideología de la «casa», que trascendía los marcos económicos y que llevaba asociada valores culturales y simbólicos, condicionaba decisivamente no solo la composición de los grupos domésticos, las pautas de emigración o la existencia de una amplísima soltería femenina y masculina, sino también las estrategias matrimoniales desarrolladas por las familias campesinas del occidente asturiano. Si en las zonas de reparto igualitario de la herencia la necesidad de recomposición de los patrimonios familiares, peligrosamente estrechados tras generaciones de sucesivas particiones, podía inclinar al matrimonio dentro de los linajes campesinos, como hemos constatado para las áreas centrales y orientales del Principado; en la zona donde uno de los herederos era ampliamente mejorado y recibía casi incólume el patrimonio familiar es lógico que no hubiera necesidad de recomponer ninguna herencia aminorada a través del casamiento dentro de la parentela.

Es por ello por lo que consideramos que una de las principales causas de la escasa incidencia del matrimonio entre consanguíneos y afines en el área occidental asturiana está vinculada inextricablemente a estrategias matrimoniales severamente condicionadas por un sistema intergeneracional de devolución de bienes desigualitario. Consideramos que tanto la altísima emigración masculina y femenina como las altas tasas de soltería definitiva en el área occidental asturiana vienen a remachar esta hipótesis. Creemos que de otra manera no puede explicarse la casi imperceptible presencia de matrimonios entre parientes en occidente asturiano. Recordemos que a lo largo del periodo estudiado este tipo de enlaces apenas interesó al 3,75 % de los matrimonios totales en esta área, porcentaje, sin embargo, que es cuadriplicado en el otro extremo del Principado.

El mar y los matrimonios entre parientes

Tras abordar la panorámica general, evidenciar que se pueden establecer tres grandes zonas según la intensidad del fenómeno de los matrimonios entre parientes y que esta zonificación está determinada por los dos sistemas de devolución de bienes imperantes en el Principado, reduzcamos aún más la escala de análisis y ahondemos en las posibles diferencias que puedan observarse dentro de las dos zonas con datos más dispares: la occidental y la oriental. ¿Las parroquias costeras de cada zona analizada presentan disimilitudes respecto del patrón observado en las parroquias del interior de sus respectivas áreas? ¿El mar y su determinante influjo socioeconómico puede ser considerado un elemento vertebrador de diferencias en los comportamientos matrimoniales?

Para responder a esta cuestión hemos escogido dos pueblos marineros que pueden ser paradigmáticos de las dos zonas con los datos más extremos: por una parte, la parroquia de Santa María de la Barca del occidental concejo de Navia y, por otro lado, el puerto de Lastres, situado en la zona oriental del Principado. Y los consideramos paradigmáticos porque son ejemplo de entornos rurales con influencia marinera, la norma en el caso del Principado. Las villas marineras más populosas, como Gijón, para la que carecemos de registros matrimoniales en el periodo escogido, son la excepción en Asturias y seguramente tuvieron un comportamiento sociodemográfico ampliamente condicionado por unas estructuras productivas y una estratificación social que las acercaban más a patrones de comportamiento matrimonial de tintes urbanos, con todo lo que los vientos de la ciudad implican para el progresivo estrangulamiento de los lazos parenterales y el enflaquecimiento de las redes de parentesco.

Dicho esto, el siguiente gráfico comparativo es revelador de las divergencias observadas en dos parroquias situadas a medio camino entre el agro y el mar, pero que podemos considerar ejemplos de parroquias eminentemente marineras:

Entre 1701 y 1900 los matrimonios entre parientes concertados entre los naviegos no llegan al 4 %, mientras que los habitantes del puerto de Lastres conciertan hasta un 13 % de sus matrimonios con cónyuges extraídos de su parentela. Siendo este dato muy significativo, puesto que en la larga duración los matrimonios entre parientes de la villa marinera del oriente asturiano triplica a los de la capital del concejo de Navia, más llamativa aun es la distancia que se aprecia entre los porcentajes de matrimonios dispensados en ambas parroquias durante la segunda mitad del siglo XIX: los enlaces entre parientes entre los lastrinos sextuplica al observado entre los naviegos.

Más allá de la espectacularidad de los datos: ¿estos porcentajes están en consonancia con los recabados para las parroquias interiores de sus respectivas zonas? Todo apunta a que sí. Recordemos que en la zona occidental asturiana los matri-

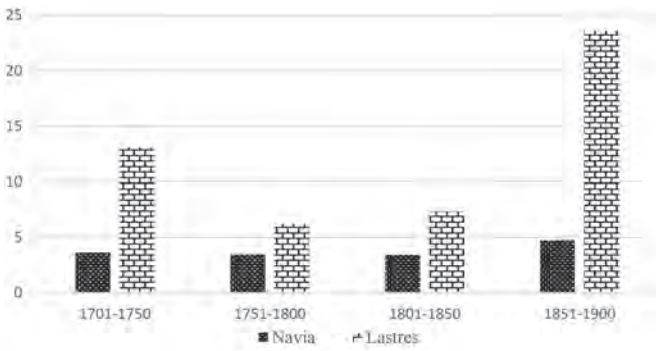


Gráfico 7. Porcentajes de matrimonios dispensados en dos parroquias marineras asturianas (1701-1900). Fuente: Actas sacramentales de matrimonio, Archivo Diocesano de Oviedo.

monios dispensados rondaban el 4 % durante la horquilla cronológica escogida, mientras que en el oriente de Asturias este tipo de matrimonios interesaron al 14 % del total de enlaces. Por tanto, podemos descartar que el mar y su indudable influjo socioeconómico actuara como disolvente eficaz de unas estrategias matrimoniales que se aferraban más a sus diferentes y seculares sistemas de devolución de bienes intergeneracionales que a otro tipo de factores económicos o demográficos.

Dicho todo lo anterior, tampoco debemos olvidar las líneas que principiaban este capítulo: el matrimonio entre parientes fue un fenómeno demográfico minoritario en un océano de casamientos fuera de la parentela. Incluso, aunque en el oriente de Asturias estos enlaces, sobre todo a finales del siglo XIX, supusieron casi el 17 % del total de matrimonios concertados, no podemos considerarlos una pauta generalizada dentro de las comunidades rurales asturianas. Tendremos que preguntarnos en futuras investigaciones si el casamiento entre consanguíneos o afines en las zonas en que fue más intenso era inevitable por la colmatación de las líneas de parentesco o si estos enlaces respondían a una estrategia planificada más allá incluso del sistema de devolución de bienes imperante; de ser así, deberemos averiguar quiénes eran las familias que los utilizaban de manera recurrente y por qué. El sentido común nos permite anticipar que los que tenían algo que ganar con este tipo de estrategias estaban plenamente interesados en implementarlas, a pesar de que los costes de *embancar* una dispensa eran crecidos. No nos atrevemos por el momento a hablar de un comportamiento diferencial y asociado única y exclusivamente a las élites rurales, pero casi seguro que implicaban a familias con poderío económico y ciertas reservas de poder en sus comunidades. Identificar esas familias se revela, por tanto, indispensable para conocer la magnitud de un fenómeno tan minoritario en el número como revelador de posibles estrategias.

A modo de conclusión

A la vista de lo tratado en las páginas precedentes podemos concluir, en primer lugar, que en el caso asturiano el peso porcentual de los matrimonios entre parientes con respecto a los matrimonios fuera de la parentela consanguínea o política fue francamente escaso. Por otro lado, cuando reducimos la escala de análisis y diseccionamos los datos obtenidos por siglos, mitades de siglo y decenios, encontramos que podemos hablar de explosiones, permanencias y cambios. Por norma general, y contraviniendo determinadas visiones teleológicas de la historia de la familia que apuntaban a un progresivo avance hacia la nuclearización de la familia, hemos podido comprobar que el fenómeno del matrimonio entre parientes tiene mayor incidencia en el siglo XIX que en el siglo XVIII. La tendencia alcista del porcentaje de matrimonios dispensados, sin embargo, dista de ser lineal. Hemos constatado picos de consanguinidad y afinidad en la década de los ochenta del Setecientos y simas significativas en la demanda de este tipo de enlaces, como la que se aprecia claramente en el segundo cuarto del siglo XIX. También evidenciamos el supino incremento del matrimonio entre parientes en las últimas tres décadas del siglo XIX. Ese incremento que se puede rastrear en toda la literatura consultada es lógicamente multicausal.

Pero cuando hemos zonificado los datos asturianos, han aflorado dos comportamientos claramente diferenciados. En la zona occidental de Asturias los porcentajes de matrimonios dispensados son mucho menores que los observados en el centro y oriente del Principado. Hemos apuntado a que este comportamiento diferencial está íntimamente relacionado no solo con la primacía de la familia troncal y la importancia de la *casa* como institución económica y simbólica, sino también con el sistema de devolución de bienes tendente a privilegiar a un heredero único. Consideramos que esta circunstancia es fundamental a la hora de comprender estas diferencias tan pronunciadas. De hecho, consideramos que la constatación empírica de esta íntima correlación entre sistemas de devolución de bienes y porcentaje de matrimonios entre parientes viene a consolidar hipótesis que apuntaban en esta dirección, pero que carecían por el momento en nuestra historiografía de sustento estadístico.

Finalmente nos aproximamos a la posible influencia de los entornos marineros sobre la concertación de matrimonios entre parientes. Según los datos obtenidos de dos muestras situadas en las dos áreas con comportamiento más diferenciado, hemos obtenido una conclusión clara: las villas marineras no desentonaban con el comportamiento matrimonial relativo al enlace entre parientes con sus homólogas situadas en el interior de sus respectivas zonas. Esta circunstancia pone de relieve

que a la hora de elaborar estrategias matrimoniales primaba más la manera de testar que un posible efecto disolvente del mar como medio socioeconómico diferenciado.

Bibliografía

Alfaro Pérez, Francisco José y José Antonio Salas Auséns (2011): «Dispensas de consanguinidad en la diócesis de Zaragoza (1700-1833)», en J. Contreras Contreras (ed.): *Familias, poderes, instituciones y conflictos*, Murcia: Universidad de Murcia.

Bestard Camps, Joan (1992): «La estrechez del lugar: reflexiones en torno a las estrategias matrimoniales cercanas», en Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (coords.): *Poder, familia y consanguinidad en la España del Antiguo Régimen*, Murcia: Universidad de Murcia.

Blanco Carrasco, José Pablo (2012): «Consanguinidad, exogamia y estrategias colectivas en la sociedad moderna. Reflexiones en torno a un ejemplo rural (1700-1820)», *Revista de Demografía Histórica*, XXX, II, pp. 25-54.

Chacón Jiménez, Francisco y Juan Hernández Franco (coords.) (1992): *Poder, familia y consanguinidad en la España del Antiguo Régimen*, Murcia: Universidad de Murcia.

Chacón Jiménez, Francisco y Juan Francisco Henarejos López (2019): «El matrimonio campesino en el sur de Europa (El ejemplo del Reino de Murcia: 1773-1832). Hipótesis de interpretación», *Revista de Demografía Histórica*, XXXVII, II, pp. 157-182.

Dubert, Isidro (1988): «Estudio histórico del parentesco a través de las dispensas de matrimonio y de los archivos parroquiales en la Galicia del Antiguo Régimen: primera aproximación», en José Carlos Bermejo Barrera (coord.): *Parentesco, familia y matrimonio en la historia de Galicia*, Santiago de Compostela: Tórculo Edicions.

Fernández Cortizo, Camilo (2004): «Espacios matrimoniales y reproducción social en la Galicia occidental en el siglo xviii)», *Revista de Demografía Histórica*, XXII, I, pp. 77-120.

García González, Francisco (2000): «Matrimonio y consanguinidad en una encomienda de montaña de la Orden de Santiago (Socovos, 1700-1814)», en Ricardo Izquierdo Benito y Francisco Ruiz Gómez (coords.): *Las* órdenes militares en la *península ibérica*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, vol. 2, pp. 2181-2202.

Garrido Arce, Estrella (1992): «Familia, parentesco y alianza en la huerta de Valencia, siglo xviii: la estrategia familiar de la consanguinidad», *Estudis: Revista de Historia Moderna*, 18, pp. 217-240.

Irigoyen López, Antonio (2011): «Estado, Iglesia y Familia: la complejidad de los cambios legislativos y socioculturales», en Francisco Chacón y Joan Bestard (dirs.): *Familias. Historia de la sociedad española*, Madrid: Cátedra.

Henarejos López, Juan Francisco y Francisco Chacón Jiménez (2018): «Ecclesiastical Regulation of Kinship and Marriage Dispensations in Spain (18th-19th Centuries)», en

Francisco Chacón Jiménez y Gerard Delille (eds.): *Marriages and Alliance: Dissolution, Continuity and Strength of Kinship (ca. 1750-ca. 1900)*, Roma: Viella.

López Iglesias, Florentino (1999): *El grupo doméstico en la Asturias del siglo XVIII*, Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos.

Manzano Ledesma, Fernando (2019): «Matrimonios entre parientes en Asturias (1701-1900): evolución, condicionantes y entornos sociales de cambio», *Revista de Demografía Histórica*, I, pp. 119-150.

Manzano Ledesma, Fernando y José Carlos Rueda Fernández (2018): «On *Proliferations*, Changes and Permanencies: Marriage between Relatives in the North and West of Spain (1701-1900) », en Francisco Chacón Jimenez y Gerard Delille (eds.): *Marriages and Alliance*: *Dissolution, Continuity and Strength of Kinship (ca. 1750-ca. 1900)*, Roma: Viella.

7

Familias en ultramar. Casas de comercio vizcaínas en el Atlántico (siglos XVI y XVII)[1]

Elena Llorente Arribas[2]

Introducción

En los siglos XVI y XVII, algunas familias de Vizcaya participaron en una serie de actividades en ultramar que estuvo integrada en la primera globalización atlántica. Este fenómeno consistió en un cruce de interacciones a gran escala entre esferas y actores económicos, sociales, culturales y políticos en la península ibérica, el océano Atlántico, Europa y el Imperio hispánico colonial que se desarrollaron desde el siglo XV.[3] Y uno de los modos en los que las familias incurrieron en estos movimientos fue el comercio mayorista por mar.[4]

Entre estas familias de Vizcaya se encuentra un conjunto de casas de grandes comerciantes al por mayor que se enriqueció e incorporó a las oligarquías vascas entre el Quinientos y el Seiscientos. Estas familias trabajaron en particular en dos sectores mercantiles: el del hierro vasco y el de la lana merina de Castilla.[5] Nuestro estudio se concreta en cuatro poblaciones vizcaínas en las que estos mercados fueron

[1] Parte del Proyecto de I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación PID2020-114496RB-100 «Disrupciones y continuidades en el proceso de la modernidad, siglos XVI-XIX. Un análisis pluridisciplinar (Historia, Arte, Literatura)».

[2] Universidad del País Vasco (UPV/EHU).

[3] Algunos de los estudios en función de la sociedad vasca, más teóricos como humanos o descriptivos, son José M. Imízcoz Beunza: «Por una historia global. Aportaciones del análisis relacional a la Global history», en Antonio Ibarra Romero, Álvaro Alcántara López y Fernando Jumar (2018) (coords.): *Actores sociales, redes de negocios y corporaciones en Hispanoamérica, siglos XVII-XIX*, México D.F.: Bonilla Artigas; José M. Imízcoz Beunza (2015): «Entre apertura y "enclavamiento". Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833)», *Príncipe de Viana*, 261, pp. 137-176.

[4] José R. Díaz de Durana y José A. Munita Loinaz (2011) (eds.): *La apertura de Europa al mundo atlántico: espacios de poder, economía marítima y circulación cultural*, Bilbao: UPV/EHU. Alberto Angulo Morales y Álvaro Aragón Ruano (coords.) (2016): *Recuperando el norte. Empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao: UPV/EHU. Álvaro Aragón Ruano (2021): «El País Vasco, forja de comerciantes, navegantes y marineros para la primera circunnavegación», en Alfredo J. Martínez González (dir.): *Estudios jurídicos e históricos sobre navegación en la Edad Moderna: visiones cruzadas*, Bilbao: UPV/EHU.

[5] Acerca de Guipúzcoa, un estudio muy completo de Ohiane Oliveri Korta (2010): «Economía doméstica: una mirada desde las élites guipuzcoanas del siglo XVI», en Ohiane Oliveri Korta y José M. Imízcoz Beunza (coords.): *Economía doméstica y redes sociales en el Antiguo Régimen*, Bilbao: UPV/EHU.

fundamentales para la economía y sociedad: Portugalete, Bilbao (en la ría del Nervión), Elorrio y Lequeitio (en la Merindad de Durango), y en casas originarias de estos lugares. Estudiaremos un corpus de familias con quince apellidos cuyas trayectorias se desarrollaron durante generaciones a lo largo de estos dos siglos.

Para ello nos centraremos en algunos aspectos fundamentales de su identidad, adoptando una perspectiva más sincrónica que evolutiva. En primer lugar trataremos sus profesiones mercantiles, en qué consistieron, cómo las ejercieron y qué relevancia tuvieron en la vida de la familia. En segundo término nos preguntaremos por las consecuencias de estos trabajos en su patrimonio material, en sus haciendas. Para seguir analizaremos algunos capitales inmateriales que utilizaron como comerciantes: las relaciones personales y la educación, cómo fueron, cómo las gestionaron y en qué medida resultaron necesarias. Para terminar, haremos algunos apuntes sobre otras profesiones que llevaron a cabo estas familias en la Monarquía Hispánica y en qué manera se relacionaron con su faceta mercantil.

Comerciantes en el Imperio y la Europa atlántica de hierro y lana

Desde los primeros años del XVI las familias de Vizcaya que tratamos participaron en varios mercados ultramarinos entre la península ibérica, la Europa atlántica y la América colonial del Imperio hispánico. Estos tráficos se interpretan como parte de la primera globalización atlántica.[6] Y durante la mayor parte de los siglos XVI y XVII la economía de las familias dependió de esta actividad comercial. Al trabajar como mercaderes, su modelo de familia fue la casa de comercio. En estos siglos las casas de comercio fueron instituciones familiares dedicadas al comercio y funcionaron como empresas. Se trataba de oeconomías condicionadas en casi todos los aspectos económicos y relacionales, en sus estructuras y funcionamiento, por objetivos mercantiles.[7]

Estas casas contaron con buenas condiciones de partida para trabajar en estos circuitos, para empezar por la situación de sus poblaciones. Elorrio, Lequeitio, Bilbao y Portugalete fueron cuatro de los núcleos vizcaínos con más actividad mercantil y tejido productivo, y se sitúan cerca del mar o en puertos y en zonas de paso entre Castilla, el Cantábrico y la frontera con Francia. En concreto, en rutas comerciales y regiones

[6] Regina Grafe (2005): *Entre el mundo ibérico y el Atlántico: comercio y especialización regional, 1550-1650*, Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia.

[7] El concepto de oeconomía observado en casas de comercio de Guipúzcoa, en Ohiane Oliveri Korta: «Economía doméstica: una mirada desde las élites guipuzcoanas del siglo XVI» y «El gran gobierno de la dicha señora: economía doméstica y mujer en el estamento hidalgo guipuzcoano», en Ohiane Oliveri Korta y José M. Imízcoz Beunza (2010) (coords.): *Economía doméstica y redes sociales en el Antiguo Régimen*, Bilbao: UPV/EHU, pp. 53-55 y otras.

industriales importantes para dos sectores de comercio mayorista fundamentales para la economía vasca. Uno fue el sector basado en el hierro vizcaíno en bruto y transformado en útiles y armas, los cuales fueron necesarios para la economía de guerra y colonial de la monarquía, y los mercaderes los abastecieron mediante contratos con particulares y la Corona.[8] Otro fue el comercio de lana merina de Castilla.[9]

Las casas de comercio de Vizcaya fueron polifacéticas, pusieron en práctica una organización y mecanismos para administrar la mayor cantidad posible de pasos de los procesos. Gestionaban la extracción del hierro o la compra de la lana y su procesamiento en herrerías. A continuación, se ocupaban de la distribución, tanto del transporte como de la venta, entre los espacios y recursos locales y los indianos, de la meseta castellana, Andalucía y los puertos y centros productivos de Francia, Flandes o Inglaterra.

Parte de su éxito en estas áreas se debió a su calidad de hidalguía universal: la condición jurídica que poseían por nacimiento todos los vizcaínos, guipuzcoanos y del Señorío de Ayala (Álava). Esta nobleza les concedió numerosos privilegios y derechos, pero dos tuvieron una enorme repercusión en su actividad mercantil: la posibilidad de comerciar sin que (como para los hidalgos castellanos) se considerase una deshonra y numerosas exenciones de pago de impuestos.[10] Esto explica que en los siglos XVI y XVII las casas de Elorrio o mediado el siglo XVI los González de Salazar de Portugalete, en sus décadas de mayor dinamismo comercial, negasen ante instancias judiciales y notariales haber tenido ningún oficio mercantil o manual.[11]

En el sector del hierro, la primera fase consistía en la extracción del metal y su elaboración. Para ello las familias de Elorrio, Lequeitio, Bilbao y Portugalete contaban con medios fundamentales. Vivían cerca de las dos cuencas mineras más fructíferas de Vizcaya, en el valle de Somorrostro y la Merindad de Durango, y tenían herrerías domésticas que eran patrimonio de las casas. En las provincias vascas, la red de herrerías domésticas constituyó el sistema fundamental para tratar el hierro.[12] Los linajes de los Coscojales o los Salazar de Portugalete, la casa Bengolea

[8] Jean-P. Priotti (2001): «Guerre et expansion commerciale: le rôle des Basques dans l'empire espagnol au XVI siècle», *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 48-2/3.

[9] Algunos trabajos especializados en estos sectores hasta el siglo XVIII con atención a la historia de la casa familiar y de comercio vasca son José R. Díaz de Durana y José A. Munita Loinaz (eds.): *La apertura de Europa al mundo atlántico…*, o. cit.; Luis M. Bilbao Bilbao (2003): «Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650): una visión panorámica», *Itsas Memoria: Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4, pp. 259-285.

[10] José M. Imízcoz Beunza (2020): «La hidalguía universal en una monarquía compuesta I: intereses sociales, acción política y producción de discursos (1526-1610)», en José Á. Achón Insausti y José M. Imízcoz Beunza (eds.): *Discursos y contradiscursos en el proceso de la modernidad (siglos XVI-XIX)*, Madrid: Sílex.

[11] Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Órdenes Militares, Caballeros Santiago, 7448, año 1565.

[12] Jean-P. Priotti (2005): *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI: génesis de un crecimiento*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, p. 63.

de Lequeitio y en Elorrio los Urquizu u Ochoa de Iturbe son ejemplo del control de estos trabajos. Los de Portugalete y Lequeitio lo hicieron como poco desde finales del siglo XV,[13] y los elorrianos desde los años cuarenta del XVI y durante todo el XVII. Una de las empresas de extracción y fabricación de hierro en la Península e Indias más complejas que hemos tratado, en la que nos detendremos luego, fue la de los hermanos Bengolea Churruca desde el segundo tercio del siglo XVII.[14]

Nuestras casas vizcaínas llevaron a cabo la distribución y venta de metal en bruto y de armas y utensilios. Las dos vías que más transitaron discurrieron hacia el norte y hacia el sur y América. La primera hacia los puertos de Francia, Flandes e Inglaterra, y la mayoría de las salidas las hicieron desde la ría del Nervión las casas de Portugalete. La segunda, hacia Madrid o Sevilla, Cádiz e Indias por mar y tierra. La frecuencia y cantidad de las exportaciones de hierro desde Vizcaya por la ruta del norte alcanzaron algunos de sus números más altos de estos siglos en la segunda mitad del XVI.[15]

En este contexto las casas que analizamos de las dos poblaciones del Nervión multiplicaron sus esfuerzos y capitales. En especial las de Portugalete durante la segunda mitad del siglo XVI, su momento de más actividad. Preparaban las cargas, proveían y pilotaban los barcos por San Juan de Luz y Bayona (que en muchas ocasiones eran de propiedad de la misma familia que gestionaba todo el proceso) y hacían las ventas. Las de Portugalete lo hicieron por lo general desde sus casas de la villa. Rara vez pasaron semanas o meses fuera o fijaron su residencia en otras localidades. En el último tercio del siglo XVI todo parece indicar que los Capetillo, Vallecilla, González Salazar y García Salazar, Montellano, Larrea o Coscojales hacían sacas con una regularidad más frecuente que mensual de decenas de miles de quintales de hierro.[16]

El mercado colonial del Imperio hispánico fue un área de primera importancia para todas las casas, pero para las de Elorrio y Lequeitio que estudiamos y otras

[13] Archivo Real Chancillería de Valladolid (en adelante ARChV), Sala de Vizcaya, 1583, 1. año 1591 (concreto 1561). ARChV, Registro de Ejecutorias, 849, 13, año 1555. Archivo Histórico Foral de Bizakaia (en adelante AHFB), Judicial, C, 3128/12, año 1689 (concreto <1570).

[14] Fundación Sancho el Sabio (en adelante FSS), Archivo Marqués de la Alameda (en adelante AMA), Marzana, C.7, n.º 20, año 1561. AHFB, Notarial, Fernando Sánchez Gorostiaga, 391/233, año 1587. ARChV, Registro de Ejecutorias, 2019, n.º 83, año 1607. FSS, Archivo Uriarte (en adelante AU), Beingolea.

[15] Hilario Casado Alonso (2017): «Redes mercantiles españolas entre Europa, África, Asia y América: el protagonismo del Atlántico», en Antonio M. Bernal (dir.): *Modernidad de España. Apertura europea e integración atlántica*, Barcelona: Marcial Pons, p. 620. José M. Imízcoz Beunza (2000): «Hacia nuevos horizontes: 1516-1700», en Miguel Artola Gallego: *La familia en la historia, Historia de Donostia-San Sebastián*, San Sebastián: Ayuntamiento de San Sebastián, p. 115.

[16] Ejemplo de saca de 20 000 quintales de Pedro Salazar Muñatones en barco por San Juan de Luz. ARChV, RE, 1200, n.º 15, año 1571. Y otras de los García Salazar, Ibídem, 1292, n.º 51, año 1574 (concreto 1566).

fue el sostén de su economía.[17] Los negocios eran dirigidos casi siempre por los padres. Las casas se ocupaban del avituallamiento de los barcos y otros transportes y de las ventas, con frecuencia, manteniendo miembros en las localidades clave de paso y de los centros receptores. Para administrar este sistema se comunicaban de manera constante por carta o a través de intermediarios (amigos, clientes de la familia, trabajadores subordinados o colaboradores puntuales). Fue habitual que varias personas fijasen su residencia durante meses o de por vida en Sevilla, Cádiz o Lima o Cartagena de Indias. Las casas Urquizu y Ochoa de Iturbe fueron las pioneras de Elorrio en tener casa abierta en Sevilla, desde la década de 1540, y siguieron teniendo parientes residiendo allí durante el siglo XVII.[18] En la segunda mitad del siglo XVI y el primer cuarto del siguiente estuvieron al frente Pedro Pérez de Urquizu, Agustín Ochoa de Iturbe y sus hijos; estas familias atravesaron uno de sus periodos más activos y eficientes en aquel momento,[19] debido a su estabilidad y continuidad en estos mercados, durante tres y hasta seis generaciones, a la asiduidad de los tratos y a sus beneficios. Desde el último tercio del siglo XVI, muchas casas de Elorrio se incorporaron a estos circuitos, en particular a partir del primer tercio del XVII. Destacaron las de apellidos Marzana, Otálora, Berrio y Arespacochaga.[20]

En la segunda mitad del siglo XVII la producción y comercio de hierro en el mercado americano de las casas de la Merindad de Durango fue incluso mayor que en la segunda mitad del XVI.[21] Como consecuencia la emigración a las poblaciones de la Merindad se dobló.[22] Las casas estudiadas colaboraron en muchas ocasiones con casas de comercio guipuzcoanas del valle de Deva que tenía minas de hierro y un fluido tráfico hacia los puertos de Guipúzcoa. En este periodo la organización de las casas vizcaínas para hacer negocios y sus destinos no experimentaron cambios relevantes respecto del siglo XVI, pero algunas empresas alcanzaron números no registrados hasta entonces en volumen de producción en sus herrerías, cantidad de derechos de explotación de minas en Perú, viajes por el imperio, regularidad de las habitaciones fuera de Vizcaya, de los portes, rentabilidad y ganancias. Triunfaron

[17] Igor Basterretxea Kerexeta (2004): «Hierro y palacios. Elorrio-Sevilla: mercaderes elorrianos en Sevilla durante los siglos XVI y XVII», Elorrio: Ayuntamiento de Elorrio, pp. 43-44.

[18] Ibídem, pp. 78 y 96.

[19] Su actividad ha dejado una gruesa documentación, buena parte conservada en los fondos notariales y familiares del Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (en adelante AHPB) y la FSS. Dos ejemplos, AHPB, Notariales, Juan Andrés Arauna, 671, año 1560. FSS, AMA, Marzana, C. 7, n.º 20, año 1561.

[20] Martín de Arespacochaga y Mendiola fue uno de los elorrianos y de los miembros de su linaje con más empresas mercantiles con hierro entre Vizcaya y Sevilla durante la primera mitad del siglo XVII, como refleja su testamento, AHFB, Municipal, Elorrio, 321/4108, año 1641.

[21] Regina Grafe: *Entre el mundo ibérico y el Atlántico…*, o. cit., p. 120.

[22] Igor Basterretxea Kerexeta: «Hierro y palacios…», o. cit., pp. 64 y 90.

casas descendientes de los linajes de comerciantes del siglo XVI y principios del XVII como los Urquizu,[23] Otálora o Arespacochaga entre otras, aunque ninguna de sus estructuras tuvo tantos actores implicados y coordinados en un área tan extensa como la de los Bengolea Churruca de Lequeitio. Sobre todo desde mediados del siglo XVII. Esta casa contó con derechos de explotación de minas peruanas y una parte de la familia, los Bengolea Churruca Zavala, se instaló en Lima para manejar sus negocios.[24]

Este sistema tuvo muchos puntos en común con el que emplearon las casas para el comercio de lana merina. Comenzaba con la compra de lana a mayoristas de la meseta castellana o bien de paños elaborados en los núcleos industriales y distribuidores más densos de la Alta Edad Moderna, como Burgos o Valladolid y Medina del Campo en la Península en el siglo XVI. También en Nantes, Ruan, Amberes o Leiden en las costas atlánticas de Europa. Las rutas de distribución que más utilizaron discurrieron entre estos puntos y las plazas castellanas. Pasaban por la ría del Nervión, por las manos de las casas de Portugalete y sobre todo de Bilbao: los Barco y los Echávarri y muchos otros como los Landaverde y los Novia. Los enclaves del Nervión acapararon la mayor parte del flujo lanero del Cantábrico en dos etapas, la segunda mitad del siglo XVI y la segunda mitad del XVII. Desde mediados del XVII Bilbao fue el puerto del Cantábrico por el que pasó más lana.

En la segunda mitad del Quinientos las empresas de los Barco y Echávarri alcanzaron su apogeo.[25] Su modo de trabajo siguió unas pautas que aprendieron de sus padres en gran medida. Estas casas formaron parte de los gruesos cuerpos de mercaderes vizcaínos que ejercieron como intermediarios o factores de las casas de comercio con más capitales castellanas, francesas o flamencas. Los Barco y Echávarri fueron factores de la rica casa Ruiz de Medina del Campo, aunque también operaron por cuenta propia.[26] Como factores actuaron desde Bilbao pero también viajando y viviendo entre las poblaciones. En la década de 1560, Bartolomé del Barco fue uno de los comerciantes que más trabajó: hacía compras de varios cientos de miles de fardeles de lana o paños.[27] A continuación tanto los familiares como sus

[23] Una muestra en el testamento de Juan de Urquizu. AHPB, Notariales, Antonio Garaizábal, refer. 719, años 1644-1645.

[24] Volvemos a remitir al FSS, AU, Beingolea, cartas, años 1640.

[25] Hay una extensa bibliografía sobre la evolución de estos mercados con el enfoque de la historia familiar y de la casa mercantil de Vizcaya y Guipúzcoa. Jean-P. Priotti: *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI…*, o. cit.; José M. Imízcoz Beunza: «Hacia nuevos horizontes: 1516-1700…», o. cit., pp. 87-180. Luis M. Bilbao Bilbao (2004): «El ascenso mercantil del País Vasco en los siglos XIII al XVII», *Cuadernos de Alzate: Revista Vasca de la Cultura y las Ideas*, 31, pp. 143-172.

[26] El fondo más específico y amplio es Fundación Museo Las Ferias (FMLF), Archivo Simón Ruiz (ASR), C (Comercio), cartas.

[27] AHFB, J, C, 986/077, año 1566.

clientes y amigos implicados en los negocios de la casa controlaban los traslados de mercancías, su depósito en los puertos y su venta.[28] Diego de Echávarri[29] u Hortuño del Barco[30] en la segunda mitad del siglo XVI, Alejandro de Echávarri en la primera del siglo XVII[31] o sus sucesores Barco en la segunda hicieron carrera así durante la mayor parte de su vida.[32]

De hacienda y mayorazgos. Enriquecerse y gestionar el patrimonio material

La causa y consecuencia primera y más trascendental de la expansión comercial de las casas fue el enriquecimiento. Por ello, desde el siglo XVI la decisión de administración que tomaron de manera más inmediata al empezar a recibir ingresos de manera regular fue crear un mayorazgo. Con esta herramienta jurídica trataban de proteger y conservar el patrimonio material a largo plazo. En las provincias vascas existieron varias modalidades de mayorazgo, pero predominó el vinculado.[33]

En la segunda mitad del siglo XVI la cantidad de mayorazgos instituidos creció de manera exponencial. De los diecisiete que conocemos creados por las casas estudiadas solo seis se fundaron antes de 1550, por parte de familias de Portugalete, los Marzana y los Bengolea.[34] En adelante los mayorazgos fueron creciendo de manera proporcional a las actividades mercantiles y ganancias de las casas de comercio. Así, constituyeron un efecto de su comercio, aunque al tiempo resultaron un catalizador de su trabajo mercantil: disponer de los capitales seguros propició que pudieran hacer nuevas inversiones y ampliar sus negocios o reproducirse en los que tenían activos.

Hasta la primera década del siglo XVII se produjo una explosión de fundaciones en Bilbao,[35] y en este contexto nacieron los mayorazgos de los Barco y Echávarri. En los mismos años establecieron los suyos las casas de ferrones de Portugalete de Antón Pérez de Coscojales, Elvira Ximénez y Pedro de Salazar.[36] En la segunda mitad

[28] Una de las monografías especializadas es de Jean-P Priotti (1996): *Los Echávarri, mercaderes bilbaínos del Siglo de Oro: ascenso social y económico de una familia*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.

[29] AHPB, N, Gaspar Villela, refer. 3856, año 1576.

[30] Ibídem, Diego Zamudio, 4022, año 1604.

[31] Jean-P Priotti: *Los Echávarri…*, o. cit.

[32] Elena Llorente Arribas (2021): *La casa y el Imperio. Globalización y hegemonía local de la oligarquía vizcaína altomoderna*, Bilbao: UPV/EHU, Cuadro 4, pp. 111-113.

[33] Ohiane Oliveri Korta: «Economía doméstica…», o. cit., p. 70.

[34] Elena Llorente Arribas: *La casa y el Imperio…*, o. cit., Cuadro 13, p. 177.

[35] Mikel Zabala Montoya (2002): «El grupo dominante de Bilbao entre los siglos XVI y XVII», *Brocar*, 26, p. 67.

[36] ARChV, SV, 1583, n.º 1, años 1561-1620 (concreto 1561). AHFB, J, C, 3128/12, año 1689 (concreto mediados del siglo XVI).

del siglo XVII se establecieron los de las casas de Elorrio que más comerciaban en el imperio de ultramar, como algunos Urquizu, Berrio y Arespacochaga (que fundó el mencionado y rico Martín de Arespacochaga) antes de 1641,[37] y los Vallecilla de Portugalete en los años treinta.[38] También el de los Bengolea, que refundaron el suyo en 1694 con los grandes beneficios que habían conseguido desde el segundo tercio del siglo.[39]

Las casas instauraron mayorazgo en primer término para proteger la hacienda inmueble, sus solares, tierras y edificios. Se trataba de tierras de cultivo o bosques, pequeñas huertas, viviendas, cuadras, graneros y a veces barcos o ermitas. Rara vez se concentraron en la jurisdicción de una sola localidad, porque para estas economías domésticas tanto la adquisición de inmuebles como su ubicación eran decisiones muy ligadas al éxito y estrategias mercantiles. De manera que la mayoría estuvo en la población de origen y habitación principal de la casa, en Vizcaya y sus alrededores, y el resto en las plazas en las que tenían más intereses económicos.[40] Buena parte del patrimonio raíz de los elorrianos estuvo en la Merindad de Durango, Álava, Sevilla y Toledo, y se compró o construyó en la segunda mitad del siglo XVI y del XVII. Agustín Ochoa de Iturbe multiplicó al menos por tres sus propiedades de 1560 a 1592,[41] y el linaje de Pedro y Antonio Pérez de Urquizu hizo algo similar.[42]

Estas familias también atesoraron grandes repertorios de bienes muebles de toda clase, precio, procedencia y usos. Una pequeña porción fue de lujo, bienes caros, exclusivos o inusuales. La mayoría la adquirieron en circuitos mercantiles globales que surtían a la élite hispánica. Estos objetos reflejaban una cultura material, hábitos de consumo y modas que representaban su estatus socioeconómico y sus valores oligárquicos. En los testamentos se ordenaron grandes conjuntos de objetos decorativos, de vestir o de uso cotidiano como vajillas de oro, plata, piedras preciosas, maderas, porcelana, sedas y otros tejidos lujosos. Entre los más ricos están los de Pedro Pérez de Urquizu de finales del siglo XVI,[43] Martín Pérez de Echávarri de 1610,[44] Pedro de Berrio y su mujer de 1637[45] o el matrimonio de

[37] Martín de Arespacochaga. AHFB, M, Elorrio, 321/4108, año 1641.

[38] AHPB, N, Pedro Gordón, microfilm rollo 437, años 1622-1632.

[39] AHFB, J, C, Pleitos civiles, 0971/003, años 1827-1830 (concreto 1694).

[40] Elena Llorente Arribas: *La casa y el Imperio…*, o. cit., Cuadro 14, p. 183.

[41] Ibídem. FSS, AMA, Marzana, C. 7, n.º 20, año 1561; C. 10, n.º 36, año 1573; C. 10, n.º 43, año 1575; C. 10, n.º 48, año 1576; C. 11, n.º 9, año 1586; C. 11, n.º 19, año 1592.

[42] AHPB, N, Francisco Hurtado Esquivel, refer. 681, años 1564-1573, año 1570. FSS, AMA, Marzana, C. 7, n.º 25, año 1592; C. 11, n.º 29, año 1596.

[43] FSS, AMA, Marzana, C. 7, n.º 27, año 1600.

[44] AHPB, N, Francisco Olazaran, legajo 4289, año 1610.

[45] FSS, AMA, Marzana, C. 5, n.º 9, año 1637.

Catalina de Silverio de Bengolea de 1694.[46] Adquirieron casi todo en un radio de distribución peninsular, como las sedas de Valencia y Granada, y europeo, como los tapices flamencos. Solo un pequeño porcentaje de algunas casas llegaba del otro lado del Atlántico, ciertas maderas, o de medio y lejano oriente, algunas piedras y telas de China e India.[47] Junto a esto acumulaban colecciones mucho más grandes de bienes más cotidianos, de distintas calidades y valores. Los inventarios que hemos nombrado guardaban enormes conjuntos de ropas blancas, tanto de cama y casa como de vestir, muchas baratas, pero otras hechas de paños de Holanda de buena y cara lana merina.

Las haciendas que estudiamos presentaban algunas diferencias en función de varios criterios: la facilidad para adquirir las piezas, su precio, las posibilidades de gasto de la familia y las funciones que necesitasen cubrir. Por tanto, los procesos de acumulación de muebles de las familias a lo largo de las décadas variaron por motivos similares a los de los inmuebles. Los picos de más compras se registran en los momentos de más dinamismo mercantil y acopio de recursos. Los inventarios citados en el párrafo anterior, algunos de los más ricos de nuestras familias, datan de los momentos de más actividad de las casas de comercio.

La institución de mayorazgo vinculado llevaba implícito un sistema hereditario con dos principios elementales: reunir el mayor patrimonio posible y garantizar su conservación. Este sistema conllevaba transmitir la mayoría del patrimonio a un heredero (por lo general varón), y el reparto de lo necesario para dotar y casar a los hijos. Al observar la evolución del capital material de las casas vizcaínas, de las que contamos con documentación de décadas consecutivas, apreciamos la tendencia a preservar los mismos muebles e inmuebles décadas y siglos, y el engrosamiento de las riquezas con compras y construcciones en cada generación. Esto al margen de que las casas continuasen dedicándose al comercio con más o menos intensidad y beneficios. Todo lo acopiado por las familias de Pedro y Antonio Pérez de Urquizu en la segunda parte del Quinientos lo conservaron sus herederos como poco hasta mediados del siglo XVII.[48]

Invertir en el comercio ultramarino no fue la única fórmula de enriquecimiento de estas casas de comercio. Las inversiones rentistas, que también realizaron en distintas zonas del Atlántico, fueron una herramienta muy útil para engordar los ingresos. Al mismo tiempo les dotaron de un canal de dinero seguro; contar con estas fuentes servía como medida de prevención para que la economía familiar pudiese

[46] AHFB, J, C, Pleitos civiles, 0971/003, años 1827-1830 (concreto 1694).

[47] Remitimos a los inventarios y testamentos citados de las casas vizcaínas.

[48] AHFB, M, Elorrio, 321/4108, año 1641. Evoluciones parecidas de casas de Vizcaya, en Elena Llorente Arribas: *La casa y el Imperio…*, o. cit., pp. 198-200 y Apéndices 1. Árboles genealógicos, pp. 477 y ss.

mantenerse o crecer en etapas en las que las carreras profesionales resultasen menos rentables. La faceta rentista de las casas de Vizcaya se basó en la administración de dos instrumentos: la compra o bien la recepción como una gracia real de títulos de juro o deuda pública consolidada emitida por la Corona, y los censos, créditos con cobro de intereses a vecinos y parientes de la familia y a cualquier particular.[49]

La duración de los contratos y la cuantía de los pagos de las casas de Vizcaya fueron muy variables y con frecuencia no hay fuentes para averiguarlas. Hasta donde conocemos oscilaron entre menos de diez años y tres o cuatro generaciones. Los juros estuvieron establecidos sobre impuestos reales de alcabalas, millones o almojarifazgos de las principales ciudades de Castilla, como Sevilla y Toledo, aduanas cantábricas o salinas. Los censos se situaron en un círculo geográfico y social más cercano a la población de origen de la casa; en Vizcaya y en las localidades en que más trabajaron y se relacionaron con el País Vasco y las provincias de alrededores, como Valladolid, Burgos o Sevilla. En cuanto a la construcción y evolución del capital rentista, en los siglos XVI y XVII siguió las mismas directrices que las de muebles y raíces. En los años en los que entró más dinero a las casas, sobre todo del comercio, dedicaron más proporción a nuevos juros y censos. En los inventarios de los vizcaínos que hicieron un acopio mayor de bienes nuevos (muebles, inmuebles y rentas) los títulos de renta fueron alrededor de la cuarta parte. Así que los mayores acerbos se encuentran en los grandes conjuntos testamentales, que referimos en estas páginas, que se construyeron en la segunda mitad del siglo XVI y del XVII, y en menor medida en la primera mitad del Seiscientos.[50]

Capitales inmateriales para el comercio: relacionarse y educar

Estas empresas mercantiles y haciendas materiales estaban ubicadas en distintos lugares y circunstancias. Por ello, para planificarlas y administrarlas fue esencial para las familias participar en redes de relaciones personales desplegadas por todas las áreas en las que pasaban más tiempo y tenían más capital. Estas tramas permitieron a las casas comunicar y coordinar las actividades y personas que eran responsables de ellas en unas y otras zonas. Los miembros de los núcleos familiares activaron políticas de intercambios regulares de favores recíprocos con sus aliados, a quienes les unieron diferentes grados de confianza y dependencia, y formaron parte de amplias

[49] Uno de los pocos estudios específicos de la faceta rentista de familias de la élite mercantil vasca es de Jean-P. Priotti (2002): «Uso material e inmaterial del dinero. Un análisis social para el estudio de los patrimonios mercantiles, siglos XVI-XVII», en Ricardo Robledo Hernández e Hilario Casado Alonso (coords.): *Fortuna y negocios: formación y gestión de los grandes patrimonios (siglos XVI-XX)*, Valladolid: Universidad de Valladolid, pp. 45-72.

[50] Elena Llorente Arribas: *La casa y el Imperio…*, o. cit., pp. 207-213.

parentelas. Asimismo necesitaron realizar multitud de acuerdos y contratos con personas a las que solo les unían intereses pecuniarios puntuales, lazos más débiles.[51]

Nuestras familias vizcaínas fueron de tipo nuclear, de manera que los lazos esenciales para la definición y transformación de sus economías domésticas y casas de comercio fueron los matrimonios y los paterno-filiares. Por ello, uno de los problemas que más les ocupó y pusieron más medios para resolver fue implementar una política matrimonial que contribuyera a alcanzar los intereses de la economía doméstica y la casa de comercio.

Las estrategias de nupcialidad se movieron en un espectro amplio entre la endogamia y la exogamia. Entre los matrimonios acordados entre personas con lazos más estrechos y los pactados con familias de círculos sociales con menos conexiones y objetivos en común. Los predominantes entre estas familias de Vizcaya fueron los más endogámicos, unos enlaces que también fueron muy habituales entre otras las familias de Vizcaya comerciantes en los sectores de hierro y lana que hemos tratado, por ejemplo, de Bilbao.[52] La tendencia a la endogamia de nuestras casas derivó, por un lado, de la mentalidad socioeconómica conservadora de los capitales económicos y vinculares que hemos mencionado, aunque a la vez influyó el hecho de que los matrimonios con las personas más conocidas y que vivían más cerca eran los más sencillos de realizar.

Mediado el siglo XVI se realizó el doble casamiento entre los elorrianos Pedro Pérez de Urquizu, Agustín Ochoa de Iturbe y sus respectivas hermanas. Estas bodas impulsaron la etapa mercantil más activa y beneficiosa para los dos linajes porque dieron lugar a la unión y cooperación de grandes conjuntos de capitales de casas de comercio. Hasta el siglo XVIII se repitieron las bodas entre familias con los apellidos Urquizu, Iturbe, Marzana, Berrio, Arespacochaga u Otálora, lo que dio origen a las rentables casas de comercio de Elorrio de las que hemos hablado. También son ejemplo los casamientos de los Barco con casas de comercio ultramarino lanero del sur de Francia en los mismos años y de los Bengolea en el siglo XVII. Uno de los enlaces más endogámicos y conservadores que registramos fue la boda del general Silverio de Bengolea con su sobrina Catalina de Bengolea en 1674 en Lequeitio.[53]

Los matrimonios más exogámicos eran menos accesibles, el mercado matrimonial era más estrecho, porque era más complejo encontrar familias con menos

[51] Sobre la teoría y el análisis relacionales estudiados a partir de la sociedad vasca, los trabajos en profundidad de J. M. Imízcoz y de José M. Imízcoz Beunza (2001) (coord.): *Redes familiares y patronazgo: aproximación al entramado social del País Vasco y Navarra en el Antiguo Régimen (siglos XV-XIX)*, Bilbao: UPV/EHU; «Familia y redes sociales en la España Moderna», en Francisco J. Lorenzo Pinar (ed.): *La familia en la historia*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2009, pp. 135-186.

[52] Mikel Zabala Montoya: ««El grupo dominante de Bilbao…», o. cit., p. 62 y otras.

[53] Elena Llorente Arribas: *La casa y el Imperio…*, o. cit., Apéndices 1, Árboles genealógicos, pp. 481-488.

confianza, patrimonios, relaciones y objetivos comunes pero suficientes como para casar a los hijos entre sí. Sin embargo, para las casas de las cuatro poblaciones vizcaínas fue esta una excelente estrategia (casi imprescindible) para transformar y diversificar los negocios y, en general, los patrimonios económicos. Las partes participaban en negocios diferentes y el enlace familiar permitía a los parientes entrar en empresas, acceder a recursos materiales o círculos de sociabilidad nuevos.

Los Barco y Echávarri emplearon la exogamia en el primer cuarto del siglo XVII para sanear sus haciendas y ampliar sus perspectivas comerciales en distintos sectores. Lo necesitaron para hacer frente a una grave situación de inestabilidad mercantil: desde finales del siglo XVI el modelo del sector lanero castellano vigente desde el siglo XV había entrado en una profunda recesión y crisis. Una de estas bodas fue la de los Echávarri con armadores de barcos al servicio de la Corona, los Vélez de Belaústegui y los Bertendona Olarte.[54]

Las casas de comercio se organizaban y trabajaban con el reparto de roles de género y familiares que estamos viendo y una jerarquización sometida a la disciplina de un varón. Las mujeres tenían reservadas funciones de esposas y madres que cuidaban de la familia en su hogar. No obstante, en las provincias vascas fue habitual que la mujer trabajase fuera de casa, por ejemplo en la pesca, en tabernas o en talleres artesanos.[55] En ocasiones incluso adquiría el papel que solía desempeñar el varón en los mayorazgos. Las leyes de Vizcaya permitían a la mujer heredar un vínculo de mayorazgo, por lo regular por haberse quedado viuda o por haber fallecido todos sus hijos, hermanos y demás parientes varones de los testadores con derechos de sucesión.[56]

No fueron pocas las mujeres de las casas vizcaínas que hemos seguido que tuvieron este rol. Administraron las ferrerías familiares en las provincias vascas o peruanas, también el comercio textil, transmitieron el vínculo a sus hijas y llevaron a cabo una nutrida política donativa y el mecenazgo de obras de arte (estas políticas han sido estudiadas en análisis familiares de historiadores e historiadores del arte del País Vasco).[57] El vínculo Marzana de Elorrio se legó por vía femenina,

[54] Elena Llorente Arribas (2022): «Superar la recesión. Socialización de la élite bilbaína frente a la inestabilidad del comercio lanero Atlántico (finales del siglo XVII)», en José M. Imízcoz Beunza y Victor O. Pereyra (coords.): *Redes y relaciones Europa-América*, La Plata: UNLP, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, HisMundi, 3.

[55] Luis M. Bernal Serna (2012): «Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808)», *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, *7*, pp. 198 y otras.

[56] Ohiane Oliveri Korta: «El gran gobierno de la dicha señora: economía doméstica y mujer en el estamento hidalgo guipuzcoano», en Ohiane Oliveri Korta y José M. Imízcoz Beunza (coords.): *Economía doméstica…*, o. cit., p. 94.

[57] Ohiane Oliveri Korta (2006): *Mujer y oeconomía en la configuración del estamento hidalgo guipuzcoano durante el siglo XVI: los Eguino-Mallea de Vergara,* tesis doctoral, Vitoria: UPV/EHU. César J. Benito Conde (2021): *Matronazgo y promoción artística de María de Lazcano y Sarría (1593-1664), XIV señora de la Casa de Lazcano*, tesis doctoral, Bilbao: UPV/EHU.

pasando de madres a hijas Marzana Iturbe de cuatro generaciones, de la primera mitad del siglo XVI al último cuarto del XVII.[58] También en la segunda mitad del XVI, la bilbaína Mari Sánchez del Barco manejó las herrerías y política donativa familiares.[59] Ya en la segunda mitad del Seiscientos, los títulos Berrio y Bengolea fueron heredados por Catalina de Berrio y la hija de Catalina y Silverio de Bengolea, María Rosa de Bengolea.[60]

Con independencia de la titularidad del vínculo, planear el futuro de los hijos era responsabilidad de los dos padres o los tutores, como muestra la documentación notarial citada, tanto sus matrimonios como la educación en un sentido amplio y la específica que se requería para la colocación profesional. Los mayores trataban de preparar a los menores para gestionar sus economías familiares. Les inculcaban las reglas y comportamientos propios de su grupo y estrato social, sexo y edad, la importancia de respetar y proteger la sangre e hidalguía, sus relaciones personales más útiles y sus valores religiosos y morales. E igualmente ponían los medios para formarlos en las aptitudes y conocimientos para administrar la casa de comercio en el futuro.

La preparación de los comerciantes comenzaba con las primeras letras en escuelas municipales o en los hogares más ricos con maestros en casa. Estos maestros fueron contratados para el pupilaje de algunos hijos por los Bengolea Churruca de mediados del siglo XVII, los Barco y Echávarri, los Urquizu, Iturbe y Berrio o los Coscojales en el siglo XVI.[61]

Después comenzaba la instrucción especializada para el comercio, que incluía disciplinas teóricas como contabilidad o idiomas, sobre todo francés, y estudios secundarios en centros de órdenes religiosas. No obstante, el grueso de la enseñanza consistía en destrezas prácticas. Se recibía mediante solidaridades personales, viviendo y trabajando con comerciantes de la parentela en las zonas y negocios de la casa. Desde el siglo XV fue tan común que los sucesores aprendieran con los propios padres en sus pequeñas compañías de comercio como enviarlos con otros parientes a Perú, las costas francesa y flamenca, Valladolid, Sevilla o Burgos.

Entre la segunda mitad del siglo XVI y primer cuarto del XVII, los Barco y Echávarri desplegaron una política para educar a sus hijos con el apoyo de sus aliados franceses, flamencos y castellanos. La ayuda más trascendental de estas fue la de los Ruiz de Medina, la familia de la que más dependieron las dos casas de comercio bilbaínas. Bartolomé del Barco envió a su hijo Hortuño a Nantes para

[58] FSS, AMA, Marzana, C. 6, n.º 24, año 1658.

[59] AHFB, J, C, 473/154, año 1592; 409/009, año 1659 (concreto 1592). ARChV, SV, 954, n.º 4, año 1660 (concreto 1592).

[60] AHFB, J, C, Pleitos civiles, 0970/010, año 1825 (concreto 1682-1684).

[61] AHPB, N, Antonio Yurreta Uría, 693, año 1602 (concreto 1592).

que fuese tutelado por Julián Ruiz en 1570, y en la década siguiente a su otro hijo Domingo. Las conversaciones que mantuvieron por carta para hacer el arreglo tuvieron un tono parecido al de esta que escribe Bartolomé del Barco a Simón Ruiz: «En lo de Domingo del Barco mi hijo […] por la merçed por el ofresçimiento que le an hecho, al qual le enbié para que aprendiese la lengua y soltase la mano para enviarle después plaziendo a Dios a Nantes o Roan, el qual e yo serviremos a vuestras merçedes».[62]

Las estrategias de formación de las casas de comercio destilan que la educación, colocación y sucesión de los herederos estaban muy ligadas al patronazgo y clientelismo, a las relaciones de poder o dependencias personales y recíprocas verticales, que formaban parte del patrimonio inmaterial de las familias. Para estas casas vizcaínas fueron relaciones omnipresentes y multifuncionales. Sin embargo, analizar estos lazos puede ser problemático. En ocasiones es complejo probar con exactitud cuándo una relación era clientelar, con un grado de confianza y aprecio que basara una relación recíproca a medio o largo plazo, y cuándo era solo puntual y no tenía estas implicaciones.

El papel de los padres como patrones radicaba en el hogar con las personas unidas por vínculos más estrechos, con sus hijos. Seguía con los trabajadores de las herrerías y otros espacios domésticos, como los sirvientes. Continuaba en cualquiera de las empresas de casa con todos los subordinados que ayudaban en la contabilidad, a cargar barcos, comprar lanas, venderlas o a realizar cualquier tarea relacionada. Para crear y mantener las relaciones más provechosas, los patrones implementaron una política donativa de reparto de dones y ayudas de todo tipo que formó parte de la economía distributiva de la familia.[63]

Para identificar el grado de cercanía entre patrón y cliente de estas familias la fuente más valiosa son las cartas personales. El lenguaje y contenidos de las conversaciones ayudan a conocer los tipos y frecuencia de las mercedes y los sentimientos e intereses que les motivaban. Uno de los lazos con más compromisos adquiridos por las dos partes y más documentados fue el de Juan Pérez de Bengolea y Churruca y su hijo con Juan Pérez de Azorqueta. Este Pérez Bengolea fue el hermano Bengolea Churruca que se estableció y formó familia en Lima mediado el siglo XVII, los Bengolea Zavala. Azorqueta estuvo a su servicio en Lima, trabajó en contacto directo con los Bengolea y fue esencial para manejar sus empresas mercantiles. Estos vínculos estuvieron ligados a sentimientos personales que Azorqueta describió

[62] FMLF, ASR, C, cartas, 114, 211, año 1587.

[63] Una visión poliédrica a partir de la sociedad hispánica, con especial atención a las familias de la élite vasca, en José M. Imízcoz Beunza y Andoni Artola Renedo (2015) (coords.): *Patronazgo y clientelismo en la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XIX)*, Bilbao: UPV/EHU.

en algunas cartas: el «amor con que asistí a todo lo que se me hordenó» porque se le trataba como a un «hijo».[64]

Desde el ángulo contrario los actores de las casas vizcaínas eran clientes. Formaban parte de las redes de vínculos verticales entre comerciantes a escala europea, imperial y transoceánica. Dependían de casas con más recursos para su financiación, para ganar pleitos, protegerse de otras amenazas, proveerse de materias primas o educarse. En último término estas cadenas les conectaban con el patrón que ocupaba el puesto más alto, el rey, cuando realizaban contratos de provisión de armas.

Muy pocas de estas relaciones permanecieron durante varias generaciones, fueron habituales o diarias y casi insustituibles para los vizcaínos. Un buen ejemplo es la de los Barco y Echávarri con los Ruiz. El acuerdo que hicieron para que los castellanos preparasen a los hijos de los bilbaínos conllevó un intercambio de beneficios recíprocos que reforzó su relación. Los clientes Barco recibieron ayuda de los Ruiz mediante el tutelaje de sus hijos, y esto contribuyó a que aumentase su fidelidad a los patrones y también su dependencia. Los patrones se ocuparon de los menores de la casa Barco para asegurar que les prestaran un servicio más leal y diligente.

Políticos y administradores: apuntes sobre las carreras complementarias de las casas de comercio

Las casas de comercio de Vizcaya no limitaron su actividad profesional al comercio y la industria. Todas llevaron a cabo los procesos de movilidad socioeconómica ascendente en el comercio a la vez que en otras carreras. Muchas de estas profesiones, como las mercantiles, se desarrollaron en ultramar y exigieron a los vizcaínos viajar y habitar en las costas francesas o flamencas del Atlántico, en zonas del Cantábrico fuera de Vizcaya o en el imperio americano.

Los miembros de las casas ocuparon puestos en los ejércitos reales, concejos locales, en el gobierno de Vizcaya, la Iglesia local y también cargos inferiores de la Inquisición. Por la documentación que conocemos ninguno de los hogares analizados dejó pasar una década sin tener varios miembros en estos puestos. Los espacios en los que las familias estuvieron más presentes y se mantuvieron más estables, a veces durante generaciones consecutivas, fueron los más cercanos a su población vizcaína, es decir, se centraron en sus capitales domésticos, económicos, relacionales, en los que podían activar más resortes de poder. Ejercieron muchos cargos en los concejos e iglesias de sus comunidades. Los Barco y Echávarri ocupaban

[64] FSS, Archivo Familiar Ampuero (AFA), Maguna, 2122, año 1660.

cargos en el Consulado de Comercio de Bilbao, los hijos relevaban a los padres en bastantes puestos de esta institución, más que en los cuadros bajos de los ejércitos y los órganos de gobierno de Vizcaya.[65]

A medida que ascendemos en las jerarquías de cuadros de la administración monárquica, los requisitos de dineros, méritos y contactos para ocupar las plazas crecían y el número de cargos disminuía. Y a consecuencia, también la presencia de las familias. Muy pocos hombres llegaron a cuadros medios de la administración real, en los consejos, la corte o las chancillerías. Además, salvo muy contadas excepciones no pasaron de los puestos más abundantes y accesibles, los medios y bajos, como escribanos, notarios o abogados u oficiales militares. O bien como mediadores o agentes de estas instancias de la administración real en las locales y viceversa, para conversaciones y gestiones específicas.[66] El elorriano que llegó más alto fue el diplomático y burócrata Juan Bautista de Arespacochaga. Fue secretario del Consejo de Estado de Italia, del Consejo de Guerra y de Juan José de Austria entre las décadas de 1650 y 1670.[67]

La importancia de desarrollar carreras como las mercantiles casi de forma simultánea residió en que fueron muy complementarias entre sí. Por una parte, controlar resortes de la política y administración brindó a las familias valiosos recursos para poder medrar y reproducirse en el comercio. Los Coscojales, Vallecilla, Salazar, Urquizu, Arespacochaga, Iturbe, Berrio, Otálora, Bengolea, Villarreal, Barco o Echávarri se beneficiaron mucho. Entre otras muchas cosas, pudieron propiciar que se adjudicaran contratos de abastecimiento a parientes o hacer contactos que les proporcionaron apoyos muy versátiles. O apoyar legislaciones que fomentaron y protegieron el comercio de lana y hierro por los puertos, por ejemplo, en tiempos de guerra. Recordamos los matrimonios de los Barco y Echávarri con armadores reales que también fueron militares y estuvieron integrados en círculos sociales de la administración cortesana.[68]

Desde otro punto de vista el comercio granjeaba dinero y aliados, recursos que podían ser imprescindibles para recibir la educación requerida para conseguir los cargos y poder optar a los procesos electivos en los ayuntamientos de las cuatro poblaciones vizcaínas, la corte y muchas instituciones de la monarquía. Primero,

[65] Elena Llorente Arribas: *La casa y el Imperio…,* o. cit., pp. 288-323, para más claridad los Cuadros 21 a 25.

[66] Ibídem, pp. 88-96, 114-126 y 141-154.

[67] Quizá el mayor corpus de sus cartas, billetes y minutas esté en el Archivo General de Simancas, Consejo de Estado, Negociación de Génova, por ejemplo, los legajos 3605, 2612 3636, 3638 y 3641, años 1650 y 1662-1669.

[68] Elena Llorente Arribas (2020): «La élite vizcaína en el Imperio y el Atlántico. Movilidad social y modelos de carreras en durante el siglo XVII», en Pablo Ortega del Cerro y Antonio Irigoyen López (coords.): *Profesiones, ciclos vitales y trayectorias familiares entre la continuidad y la transformación (siglos XVII-XX)*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 13-40.

los puestos adjudicados por cooptación exigían a los núcleos familiares tener parientes que propusieran a los suyos. Además, los procesos electivos requerían a los candidatos disponer de aliados y se les exigían unas rentas mínimas. Las vizcaínas de las familias de Elorrio y Portugalete se colocaron en los ayuntamientos mediante el método más común en Vizcaya y Guipúzcoa: la cooptación seguida de insaculación, una suerte de sorteo.[69] Esta fue en líneas generales la mecánica que proporcionó a los Barco y Echávarri sus asientos en el concejo y el Consulado de Comercio de Bilbao desde mediados del siglo XVI a la segunda mitad del XVII, también en los años en que más comerciaron, de mediados del siglo XVI a mediados del XVII, así como cuando se alejaron de los grandes circuitos, pero contaban con las ganancias de las décadas anteriores, caso de los Echávarri a partir del segundo tercio del siglo XVII.[70]

Conclusiones

La primera globalización atlántica y las redes de interacciones económicas, comerciales y sociales entre la monarquía peninsular, el Imperio hispánico colonial y Europa condicionaron el modo de vida de las familias estudiadas. El factor más influyente fue el comercio ultramarino. En su faceta mercantil las familias se convirtieron en casas de comercio de la oligarquía de Vizcaya y su participación en esos procesos y sistemas fue el catalizador del ascenso social y económico de las economías domésticas. Definió en buena medida su estructura interna, relaciones sociales, actividades, objetivos, reproducción y transformaciones de finales del siglo XV a finales del XVII. No obstante, la relación entre aquellas dinámicas y estas familias no se puede interpretar solo como una enorme dependencia de las casas de comercio. A la vez, estas casas formaron parte de los actores socioeconómicos que constituyeron las redes y construyeron los movimientos globales.

Los vizcaínos se dedicaron al comercio y se integraron en la élite económica de Vizcaya valiéndose de herramientas, materias primas y tráficos que tenían cerca. Algunos fueron elementales, para empezar los puertos cantábricos de sus poblaciones o los más cercanos, a través de los que se conectaba España con el resto de Europa. En segundo lugar, el hierro vasco y las ferrerías domésticas, que abastecían la economía de guerra de la Corona, la colonial y los mercados europeos, así como el comercio de lana merina castellana, que se distribuía en Europa por las costas

[69] María R. Porres Marijuán (2004): «El poder y los conflictos sociales», en Alberto Angulo Morales, María R. Porres Marijuán e Iñaki Reguera Acedo: *Historia del País Vasco. Edad Moderna: siglos XVI-XVIII*, San Sebastián: Hiria.

[70] Elena Llorente Arribas: *La casa y el Imperio…*, o. cit., pp. 288-327.

cantábricas. También los privilegios fiscales derivados de su hidalguía universal. Para ser más eficientes y extraer los máximos beneficios trataron de controlar el mayor número de tareas vinculadas con estos sectores y viajaron y vivieron de forma regular lejos de Vizcaya. Aunque no siempre, como muestra el comercio férrico de las familias de Portugalete del siglo XVI. La rentabilidad de estos sectores para las casas de comercio de Vizcaya fluctuó en bastantes momentos durante los siglos XVI y XVII, pero todos los linajes participaron de un modo u otro en la mayoría de las décadas, lograron una gran continuidad.

Su motivación esencial fue enriquecerse y para tratar de proteger sus haciendas materiales y legarlas a sus descendientes crearon mayorazgos. La riqueza procedente del comercio mercantil fue la base pecuniaria para gestionar toda su economía doméstica, reproducirse y, en la medida de lo posible, mejorar su posición social. Para administrar estos capitales estas familias de Vizcaya siguieron una política generación tras generación. En las décadas en las que hicieron más dinero con el comercio aumentaron sus conjuntos inmuebles y muebles de forma exponencial y los incorporaron a sus mayorazgos para conservarlos, a la vez que incrementaron las inversiones en rentas, como un medio para diversificar y garantizar sus fuentes de ingresos.

La administración de las empresas de comercio y las oeconomías se realizó utilizando un patrimonio inmaterial en el que fueron claves las relaciones personales de la familia y la educación de los sucesores. Las tramas de alianzas, políticas matrimoniales, sistemas de sucesión y las solidaridades y dones recíprocos, es decir, la economía distributiva, no se diferenciaron mucho de la que activaron para otros fines, aunque para gestionar su comercio crearon nuevos vínculos y diseñaron matrimonios más endogámicos y conservadores o más exogámicos, siempre en beneficio de sus negocios. La formación de los descendientes en cambio se realizó mediante un sistema bastante específico para preparar a los comerciantes. Consistió sobre todo en adquirir competencias prácticas, que se complementaron con algunas teóricas.

Las casas fueron gobernadas casi siempre por un varón. Las personas con más responsabilidades formaron parte del núcleo familiar, y les siguieron amigos, patrones, clientes y colaboradores más ocasionales en complejas redes. Las relaciones entre los actores de estos entramados fueron más densas en la casa principal de la población vizcaína, la comunidad local, las provincias vascas. Pero también en otros enclaves de Castilla y ultramar, en los que la familia tuvo más intereses socioeconómicos, como Sevilla, Lima, Amberes, Nantes, Valladolid o Burgos.

Los miembros de estas familias también se promocionaron en profesiones políticas, ejércitos, burocracia e Iglesia, aunque el número y calidad de los puestos

disminuye a medida que nos distanciamos de instituciones locales y vizcaínas y ascendemos en los cuadros de la Corona. Estas carreras estuvieron muy vinculadas con el rol comercial de la familia. Por una parte, porque les granjearon dinero, apoyos personales y competencias que les ayudaron a estimular su actividad mercantil. A continuarla o mejorar su rendimiento. Por otro lado, porque comerciar proporcionaba ingresos y alianzas que eran útiles para muchos objetivos. Los criterios para adjudicar la mayoría de las plazas en las instituciones locales, provinciales y de la monarquía (por cooptación o elecciones) discriminaban a los candidatos según dispusieran de estos recursos.

Bibliografía

Angulo Morales, Alberto y Álvaro Aragón (2016) (coords.): *Recuperando el norte. Empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao: upv/ehu.

Aragón, Álvaro (2021): «El País Vasco, forja de comerciantes, navegantes y marineros para la primera circunnavegación», en Alfredo J. Martínez Gónzález (dir.): *Estudios jurídicos e históricos sobre navegación en la Edad Moderna: visiones cruzadas*, Bilbao: upv/ehu, pp. 21-52.

Basterretxea Kerexeta, Igor (2004): *Hierro y palacios. Elorrio-Sevilla: mercaderes elorrianos en Sevilla durante los siglos xvi y xvii*, Elorrio: Ayuntamiento de Elorrio.

Benito Conde, César J. (2021): *Matronazgo y promoción artística de María de Lazcano y Sarría (1593-1664), XIV señora de la Casa de Lazcano*, en Guipúzcoa, José J. Vélez Chaurri (dir. tes.), Bilbao: upv/ehu.

Bernal Serna, Luis M. (2012): «Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808)», *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, pp. 197-210.

Bilbao Bilbao, Luis M. (2003): «Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo xvii (1600-1650): una visión panorámica», *Itsas Memoria: Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4, pp. 259-285.

— (2004): «El ascenso mercantil del País Vasco en los siglos xiii al xvii», *Cuadernos de Alzate: Revista Vasca de la Cultura y las Ideas*, 31, pp. 143-172.

Casado Alonso, Hilario (2017): «Redes mercantiles españolas entre Europa, África, Asia y América: el protagonismo del Atlántico», en Antonio Miguel Bernal (dir.): *Modernidad de España. Apertura europea e integración atlántica*, Barcelona: Marcial Pons, pp. 613-632.

Díaz de Durana, José R. y José A. Munita Loinaz (2011) (eds.): *La apertura de Europa al Mundo Atlántico: espacios de poder, economía marítima y circulación cultural*, Bilbao: upv/ehu.

Grafe, Regina (2005): *Entre el mundo ibérico y el Atlántico: comercio y especialización regional, 1550-1650*, Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia.

Imízcoz Beunza, José M. (2000): «Hacia nuevos horizontes: 1516-1700», en Miguel Artola Gallego (ed.): *La familia en la historia, Historia de Donostia-San Sebastián*, San Sebastián: Ayuntamiento de San Sebastián, pp. 87-180.

— (2001) (coord.): *Redes familiares y patronazgo: aproximación al entramado social del País Vasco y Navarra en el Antiguo Régimen (siglos xv-xix)*, Bilbao: upv/ehu.

— (2009): «Familia y redes sociales en la España Moderna», en Francisco J. Lorenzo Pinar (ed.): *La familia en la historia*, Salamanca: Universidad de Salamanca, pp. 135-186, 137-176.

— (2015): «Entre apertura y "enclavamiento". Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833)», *Príncipe de Viana*, 261, pp. 137-176.

— (2018): «Por una historia global. Aportaciones del análisis relacional a la Global history», en Antonio Romero Ibarra, Álvaro Alcántara López y Fernando Jumar (coords.): *Actores sociales, redes de negocios y corporaciones en Hispanoamérica, siglos xvii-xix*, México D.F.: Bonilla Artigas.

— (2020): «La hidalguía universal en una monarquía compuesta I: intereses sociales, acción política y producción de discursos (1526-1610)», en José A. Achón Insausti y José María Imízcoz Beunza (eds.): *Discursos y contradiscursos en el proceso de la modernidad (siglos xvi-xix)*, Madrid: Sílex, pp. 291-372.

— (2020): «La hidalguía universal en una monarquía compuesta II: recursos de la monarquía, diferencias territoriales, redes cortesanas, guerras de palabras y nuevos discursos hidalgos, del siglo xvi a "la hora del siglo xviii"», en José A. Achón Insausti y José María Imízcoz Beunza (eds.): *Discursos y contradiscursos en el proceso de la modernidad (siglos xvi-xix)*, Madrid: Sílex, pp. 373-404.

Imízcoz Beunza, José M. y Andoni Artola Renedo (2015) (coords.): *Patronazgo y clientelismo en la Monarquía Hispánica (siglos xvi-xix)*, Bilbao: upv/ehu.

Llorente Arribas, Elena (2021): *La casa y el Imperio. Globalización y hegemonía local de la oligarquía vizcaína altomoderna*, Bilbao: upv/ehu.

Llorente Arribas, Elena (2020): «La élite vizcaína en el Imperio y el Atlántico. Movilidad social y modelos de carreras en durante el siglo xvii», en Pablo Ortega del Cerro y Antonio Irigoyen López (coords.): *Profesiones, ciclos vitales y trayectorias familiares entre la continuidad y la transformación (siglos xvii-xx)*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 13-40.

— (2022): «Superar la recesión. Socialización de la élite bilbaína frente a la inestabilidad del comercio lanero Atlántico (finales del siglo xvii)», en José M. Imízcoz Beunza y Víctor O. Pereyra (coords.): *Redes y relaciones Europa-América*, La Plata: unlp, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, HisMundi, 3.

Oliveri Korta, Ohiane (2006): *Mujer y oeconomía en la configuración del estamento hidalgo guipuzcoano durante el siglo xvi: los Eguino-Mallea de Vergara,* José Martín Paredes (dir. tes.), Vitoria: upv/ehu.

— (2010): «Economía doméstica: una mirada desde las élites guipuzcoanas del siglo xvi» y «El gran gobierno de la dicha señora: economía doméstica y mujer en el estamento

hidalgo guipuzcoano», en Ohiane Oliveri Korta y José M. Imízcoz Beunza (coords.): *Economía doméstica y redes sociales en el Antiguo Régimen*, Bilbao: UPV/EHU.

Porres Marijuan, María R. (2004): «El poder y los conflictos sociales», en Alberto Angulo Morales, María R. Porres Marijuan e Iñaki Reguera Acedo (eds.): *Historia del País Vasco. Edad Moderna: siglos XVI-XVIII*, San Sebastián: Hiria.

Priotti, Jean-P. (1996): *Los Echávarri, mercaderes bilbaínos del Siglo de Oro: ascenso social y económico de una familia*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 51-71.

— (2001): «Guerre et expansion commerciale: le rôle des Basques dans l'empire espagnol au XVI siècle», *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 48-2/3, pp. 51-71.

— (2002): «Uso material e inmaterial del dinero. Un análisis social para el estudio de los patrimonios mercantiles, siglos XVI-XVII», en Ricardo Robledo Hernández e Hilario Casado Alonso (coords.): *Fortuna y negocios: formación y gestión de los grandes patrimonios (siglos XVI-XX)*, Valladolid: Universidad de Valladolid, pp. 45-72.

— (2005): *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI: génesis de un crecimiento*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.

Zabala Montoya, Mikel (2002): «El grupo dominante de Bilbao entre los siglos XVI y XVII», *Brocar*, 26, pp. 53-80.

8

Hogares ausentes y trayectorias de género en la Barcelona de mar (XVII-XVIII)[1]

Mariela Fargas Peñarrocha[2]

Contexto y planteamiento

El amplio concepto que refiere a la «gente de mar» en la Edad Moderna, como es sabido, alude a un grupo de población integrado no solo por aquellos que pasaban una buena parte del año a bordo de los barcos —marineros, pescadores, pilotos y galeotes—, sino también por quienes trabajaban en la construcción naval —carpinteros de ribera, veleros, cordeleros, remolares— o en los oficios portuarios —barqueros y descargadores del muelle—.[3] En general tendían a agruparse en barrios próximos al puerto, como correspondía a las condiciones y exigencias del propio trabajo. Pero este estudio, tal como se sugiere en el título, no puede atender más que a un subsector dentro del heterogéneo estamento. Y así, entre sus líneas van a desfilar únicamente aquellas «gentes de mar» y sus familias cuyo desenvolvimiento social, en su comunidad, estuvo marcado por una mayor fragilidad, por las ausencias del hogar ligadas al oficio, pero también aquellas relacionadas con la búsqueda de complementos para sobrevivir cuando tan a menudo era necesario. Se trata de una elección que se impone en medio de la diversidad del grupo. Y, precisamente, el subsector más vulnerable, en el que *a priori* podemos integrar a pequeños marineros y a pescadores o a algunos trabajadores portuarios, se trata además del más escurridizo e invisible entre las fuentes no institucionalizadas de la época. De ellos muy poco o apenas nada sabemos, más allá de la imposibilidad —otra vez— de ser

[1] Estudio enmarcado en el proyecto PID2019-103970GB-I00.

[2] Universidad de Barcelona.

[3] Roberto Fernández y Carlos Martínez Shaw (1984): «La gente de mar en la Cataluña del XVIII», en *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona: Universitat de Barcelona, pp. 560-567. Roberto Fernández y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Económica*, 3, pp. 195-201. David Igual Luis (2020): «Proyección marítima y sectores laborales en una ciudad del siglo XV: Valencia, de la pesca a la construcción naval», en María Dolores González Guardiola y David Igual Luis (eds.): *El mar vivido. Perfiles sociales de las gentes de mar en la larga duración (siglos XV-XXI)*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 55-69.

abordados como un todo uniforme,[4] o más allá del espacio vital que parece que les fue común, en Barcelona, el barrio de la Ribera y desde el siglo XVIII el barrio de la Barceloneta, suburbio, arrabal marítimo y distrito portuario de la capital del Principado.[5] Y menos aún conocemos algo acerca de sus familias, de sus hogares, parentelas y vínculos de amistad o sociabilidad, no solo en términos de genealogías, procedencia o reproducción sociolaboral, sino sobre todo en lo relativo a las trayectorias familiares, esto es, al impacto que tuvo sobre esposas e hijos la naturaleza de su oficio, así como las dificultades u oscilaciones materiales y convivenciales ligadas a aquel. Es en ese pequeño, frágil y desconocido marco familiar sobre el que me planteo la hipótesis que va a guiar estas líneas, a saber: el impacto de las condiciones o las dificultades del medio de vida de un subgrupo de marineros y pescadores de la ciudad de Barcelona y sus periferias, forzados a la ausencia, prolongada o intermitente, sobre las trayectorias sociales de género, en particular sobre las vidas de esposas e hijas. En este sentido me interesan las reacciones, adaptaciones o estrategias de supervivencia de aquellas que se vieron afectadas por la vulnerabilidad e inseguridad inherentes a dicho oficio. También en este punto esas esposas e hijas se situarían en la frontera más frágil del sector, lejos de aquellas otras que como las esposas e hijas de un patrón pudieron disfrutar de ganancias superiores y probablemente jamás necesitaron abandonar el hogar en busca de otras ocupaciones para complementar los recursos con los que se contaba en este.[6]

En el tránsito del siglo XVII al XVIII catalán, marineros de pequeñas empresas comerciales y pescadores tuvieron que afrontar —cada uno en medida distinta— una explosión de la actividad del mar fruto del impulso comercial y la apertura de nuevas rutas.[7] La matrícula de mar de 1754 arroja la nada desdeñable cifra de 981 marineros activos en Barcelona. En ese tiempo las anquilosadas jurisdicciones gremiales iban cediendo espacio social y político.[8] Pero paralelamente la competencia era mayor y el recurso al crédito destinado a asumir atractivos proyectos e involucrarse en otros negocios dio como resultado un cierto proceso de endeudamiento

[4] Joan Lluís Alegret y Alfons Garrido (2018): *Entre el mar, el puerto y la ciudad. Comunidades marítimas urbanas en transición: el caso de la Barceloneta en el siglo XIX*, Girona: Universitat de Girona, Càtedra d'Estudis Marítims.

[5] José María Delgado Ribas (1995): «La organización de 1os servicios portuarios en un puerto preindustrial: Barcelona, 1300-1820», en Carlos Martínez Shaw (ed.): *El Derecho y el mar en la España moderna*, Granada: Universidad de Granada, pp. 136.

[6] Eliseu Carbonell: «La mujer y el mar en Cataluña», *Revue d'ethnoécologie*, disponible en línea en <http://journals.openedition.org/ethnoecologie/3517> desde el 25 de junio de 2018, consultado el 12 de enero de 2022.

[7] Eloy Martín Corrales (1996): «La proyección mediterránea del sistema portuario español: siglos XVI-XVIII, Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)», en Dolores Romero, Agustín Guimerá Ravina (coords.): *Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*, Madrid: Ministerio de Fomento-CEDEX, pp. 143-166.

[8] Joaquim Llovet (1980): *La Matrícula de Mar i la Província de Marina de Mataró al segle XVIII*, Barcelona: Rafel Dalmau, pp. 57-58.

que expulsó de esta dinámica a muchos de aquellos. Un estudio sobre la población costera de Tamarit, Tarragona, realizado por R. Català y V. Gual, subraya en efecto la falta de dinamismo de la inmensa mayoría de los pescadores.[9] Esquivaron con éxito esta situación unas pocas familias que operaban en localidades del litoral catalán, como Canet, Arenys o Vilassar, buena parte de las cuales mantenía sus raíces agrarias, diversificando así sus economías e incluso protagonizando pequeños procesos de ascenso social.[10] Pero A. Capdevila ha señalado la persistencia de la inseguridad o el fracaso de no pocas expectativas de las poblaciones marineras del Maresme que en los años finales de la centuria creyeron acertado aventurarse en el comercio con las Indias, cuando la guerra y los sucesivos bloqueos navales dieron lugar a una impactante falta de trabajo así como la retención allende los mares de muchos de sus efectivos, sin la posibilidad en consecuencia de ayudar económicamente a sus familias.[11]

El conocimiento de las vidas de todas estas gentes de mar en perspectiva cotidiana, doméstica o convivencial es una historia por hacer.[12] Afrontarla representaría ir más allá de lo institucional y del análisis de las actividades económicas, aspectos más trabajados al calor del interés historiográfico suscitado por los cambios acaecidos en el xviii cuando, en concreto, en el año 1751 se crean las escribanías catalanas de Marina. Estas dieron lugar a una nueva regulación de todas las ocupaciones marítimas vinculadas a la pesca, la navegación, la construcción y la reparación de barcos, e incluso a la venta de pescado, ya que todos y cada uno de los miembros de los antiguos gremios del mar debían estar matriculados y sujetos a la expectativa de ser reclutados para la Armada Real. Formar parte de la matrícula y hallarse prestos a dicho servicio era lo que desde ese momento les daría derecho a desarrollar las actividades marineras y de pesca, antes controladas desde los gremios y cofradías.

Pese a ese vacío historiográfico contamos con instrumentos de trabajo y numerosa documentación por explorar, como por ejemplo la que nos aporta Pilar Meilán, quien ha editado recientemente el *Manual de Marina* de Josep Serra, notario de Mataró y escribano de Marina de dicha provincia en el bienio de 1774 y 1775. En la villa de Mataró se situaba la primera provincia marítima que las citadas ordenanzas

[9] Rafael Català y Valentí Gual (1988): «Materials per a una investigacio sobre els pescadors de Tamarit (1690-1740)», *Estudis altafullencs*, pp. 64-65.

[10] Ricard Cantano y Carballo (2017): «El ressorgiment català del xviii L'exemple dels Llauger de Canet de Mar, de pagesos a mariners i comerciants», *El Sot de l'Aubó*, pp. 22-31. Pedro Otiña Hermoso (2021): «El Reglament de navegació: pesca i càrrega i descàrrega de Cambrils de l'any 1773», *Podall*, pp. 117-30.

[11] Alexandra Capdevila (2004): «Pagesos, mariners i comerciants a la catalunya litoral. El maresme a l'època moderna», *Butlletí de la Societat catalana d'Estudis Històrics*, XV, pp. 193-203.

[12] Teresa Vinyoles (2009): «La vida Quotidiana de la gent de mar a la baixa edat mitjana» en Miguel Ángel Cau Ontiveros, Francisco Xavier Nieto Prieto (coords.), *Arqueologia nàutica mediterrània*, Girona: Centre d'arqueologia subacuàtica de Catalunya, pp. 585-592.

habían creado justo al norte de la de Barcelona. La edición de este manual notarial permite investigar, entre otras cosas, cuestiones como las relaciones sociales y jurídicas surgidas del marco de las familias de las gentes de mar, sostenidas entre padres e hijos y entre parientes. El microcosmos que descubre nos muestra espacios pacíficos y ordenados, que son precisamente el reverso de la cotidianidad conflictiva suscitada en otras vidas más frágiles que caracterizarán este trabajo. Así por ejemplo el notario Josep Serra da fe de la donación en 1774 del marinero de Tossa de Mar Pau Saumada, a su hijo, consistente en el «barquillo o canario nombrado la Virgen del Rosario de porte tres cientos cincuenta quintales poco más o menos con todos sus palos, antenas, anclas y aparatos de él» con la finalidad de proseguir el negocio de la familia con plena libertad y disposición.[13] En la misma línea se suman los actos de reconocimiento de deuda entre hermanos por el pago de las legítimas, los acuerdos entre parientes por el uso y arrendamiento de barcas de pesca, los contratos para crear pequeñas sociedades comerciales junto a mercaderes y patronos de navegación, los capítulos matrimoniales suscritos entre familias de mar, en este último caso testimonio de la endogamia del grupo, tan coherente con la lógica estamental de aquellos tiempos. Así, en abril del mismo año de 1774 se firmaban los capítulos matrimoniales entre los vecinos de Mataró Bru Oms, marinero también hijo de marinero y María Martí, hija de un maestro velero. Y el acto se celebraba ante dos testigos, Jaume Font y Jaume Crossas, ambos asimismo marineros.[14] En ese microcosmos de cierta solvencia económica las esposas recibían dotes suficientes para contribuir al despliegue del nuevo hogar y llegado el caso las defendían como su propiedad. Así procedió Margarita Masó, mujer de Francisco Masó, marinero de Mataró, que tenía en prenda unos pendientes de cierto valor por una deuda de su esposo contraída con otros marineros y un patrón de barco, todos ellos habitantes de esta ciudad.[15] Sus viviendas tampoco eran irrelevantes. El inventario de bienes que ordenó la viuda y heredera universal del marinero Joan Vitxet en 1774 describe la residencia familiar como una casa muy espaciosa que contaba con huerto y tres habitaciones. Además del mobiliario de madera para uso cotidiano o los numerosos enseres de la cocina, el inventario mencionaba otros útiles y objetos de valor como «una suerte de cristal que contiene trece piezas de vasos» y, guardadas en el interior de un baúl de marinero —*caixa de mariner*—, un «par de hebillas de plata y un par de botones de plata».[16] El citado manual, por lo tanto, habla de marineros que iban

[13] Pilar Meilán (2010): *Manuel de marina de Josep Serra notari de Mataró (1774-1775)*, Barcelona: Fundación Noguera, p. 67.

[14] Ibídem, 72.

[15] Ibídem, 82.

[16] Ibídem, 152.

al notario, que compraban y vendían desde barquitas hasta instrumentos de pesca e incluso bienes inmuebles. Eran gentes de mar que pudieron desarrollar procesos de movilidad social y profesional. Gabriel Ferran, marinero y descendiente de marineros de Mataró, enlazó con una familia perteneciente al gremio de la piel y su hermano se había trasladado a Barcelona, donde había abierto una próspera botica.[17] Eran marineros que podían y necesitaban hacer testamento y otorgaban dinero contante, así como buenas joyas, como dote para sus hijas a fin de su colocación matrimonial, tal como hizo Jaume Sanpere en 1775.[18] Gentes como Francesc Estaper, marinero de la parroquia de Alella, que en 1774 compraba una casa con carácter perpetuo a la viuda Maria Perajuan y a su hijo Pere Perajuan

> con dos portales con sus propias entradas y salidas […] y esta casa está junto a otra que tiene el mismo Jaume Estaper continua a la parte de sol naciente que tiene por los nobles Alsa de Planella viuda de don Buenaventura de Planella y su hijo don Francisco de Planella usufructuaria y propietario bajo dominio y alodio a censo de 6 libras de moneda barcelonesa y seis gallinas.[19]

Por otro lado, en un estudio que resulta fundamental y que está centrado en Barcelona, Albert García Espuche ha dado a conocer las notas más características de las diferencias sociales que jerarquizaban el sector del mar. La proliferación de las relaciones entre marineros de las distintas localidades del litoral a consecuencia del aumento de los viajes de cabotaje fue forjando, a lo largo de los tiempos modernos, una especie de «camino del mar» a través del cual algunos se fueron asentando y adquiriendo aquí y allá varias propiedades como casas y barracas. Antoni Concell, marinero de Barcelona, disfrutaba de dos casas y una barraca en la ciudad condal, pero también poseía una tienda en Cadaqués y algunas botas en Rosas. Entre sus actividades económicas consta que prestaba dinero a otros miembros del gremio.[20] No existían muchas familias como aquella a la que pertenecía el dicho Concell, pero sin duda ellos eran los que sobresalían a mucha distancia de una inmensa mayoría. Quizás el abismo que separa el éxito del fracaso y que diferencia estas historias de vida respecto de las que se vieron sometidas al desarraigo y a la inestabilidad tuvo su raíz —además del papel clave de las relaciones familiares— en la posición de cada uno en las corporaciones de oficios. Los prohombres de mar en Barcelona ya habían impulsado en los finales de la Edad Media un Consejo o Universidad

[17] Ibídem, 248.

[18] Ibídem, 251.

[19] Ibídem, 99. Traducido del catalán por la autora.

[20] Alberto García Espuche (2008): «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles xiv al xviii», *Drassana*, 15, pp. 45-53.

de Prohombres de la Ribera, quienes eran propietarios de barcos y regularon las ordenanzas para el gobierno del puerto. Dispusieron, igual que un gremio, de potestad policial, normativa y judicial, lo que se traducía en una protección mutua sufragada a partir de unas cuotas de entrada de los marinos para atender a los cofrades pobres.[21] Estos últimos eran la mayoría. Parece corroborarlo un viajero de finales del siglo XVI llamado Henry Cock a través del relato que describe su estancia en la ciudad de Tarragona: «son casi todos pobres porque muchos de ellos viven pescando». Aunque esta afirmación es demasiado inconcreta no obsta para que la percepción sea firme.[22] A partir de los datos del primer catastro de 1716, García Espuche ha indicado que si en el conjunto de Barcelona una familia pagaba por su vivienda un alquiler de 29,5 libras, en la zona de mar el precio del alquiler rondaba las 13 libras. El nivel económico era por lo tanto claramente inferior al nivel medio de la capital. No obstante, el 13 % de las familias dedicadas a los oficios de mar eran propietarias de sus viviendas, lo que marca el sesgo interior, entre sectores bien situados y sectores vulnerables, sin negligir una posible y razonable gradación entre ambos. El mismo catastro permite contrastar esta situación con la de los otros oficios que desarrollaban su actividad en la ciudad. Todos estos contaban con una mayor proporción de propietarios de sus viviendas, salvo los jornaleros, los únicos que se encontraban en una situación más desfavorable incluso que los marineros, pues tan solo un 4 % de aquellos eran propietarios de su casa. El número de familias que habitaba en una misma vivienda constituye también, siguiendo al mismo García Espuche, otro dato revelador acerca del nivel socioeconómico de nuestros protagonistas. Así, si en el conjunto de la ciudad el catastro arroja el dato de unas 1,35 familias —diversidad de lazos de parentesco, horizontales y/o verticales— por vivienda o grupo doméstico, en el caso de los oficios de mar esta cifra se eleva a un 2,7, señal de las situaciones de necesidad y solidaridad a las que muchos se vieron abocados. Pero no solo la referencia de la vivienda marcaba las líneas divisorias dentro del grupo. Otro asunto para tener en cuenta era la cultura material, que de nuevo alerta de enormes diferencias: el marinero Andreu Rius tenía en su casa abundante ropa de terciopelo bordada de perlas y varias piezas de oro y plata. Gabriel Palau era un marinero que disponía de espejos y cortinas con las que decoraba su vivienda. Y el pescador Joan Montserrat guardaba varias armas de fuego de distintos tipos. Quien no era propietario de su vivienda tampoco disponía de objetos suntuarios y, lo peor, no era propietario de embarcación alguna.[23] Estas eran

[21] José Damián González Arce (2008): «Las cofradías del mar en la Corona de Aragón», *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Medieval*, 21, pp. 285-310.

[22] Salvador Rovira i Gómez (1992): *La gent de mar de Torredembarra: (s. XVIII),* Tarragona: Delegació a Tarragona de la Societat catalana de Genealogia, Heràldica, Sigil.lografia i Vexil.logia.

[23] Albert García Espuche (2008): «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV al XVIII», *Drassana*,

las correlaciones. Dichos datos, aunque aún son escasos, permiten introducirnos en el ambiente social y económico del sector y sobre todo en sus fronteras interiores. En las líneas que siguen, pretendo acercarme un poco más al entorno cotidiano y familiar marcado por la vulnerabilidad de pequeños marineros y pescadores, sus conflictos y problemas convivenciales en el hogar.

Para ello he acudido al archivo de la Casa de Misericordia de Barcelona, la principal institución de acogida en todo el Principado durante la Edad Moderna, un fondo aún por explorar desde la perspectiva de la historia de las familias. He buscado entre sus registros y expedientes, más regularizados desde los años finales del siglo xvii y en adelante, las huellas de las familias de marineros. Esta será la documentación central que utilizaré en este trabajo. Hay que recordar que la Casa de Misericordia, como centro hospitalario y de acogida, fue erigido en los años ochenta del siglo xvi, constituyendo un prototipo de las políticas asistenciales que se impusieron en la mayoría de las ciudades de la Edad Moderna. Poco a poco se fue especializando en la acogida de mujeres, en particular desde 1680, cuando las monjas terciarias de la orden de San Francisco se hicieron cargo de la institución. Un estudio de 1997 de Montserrat Carbonell señaló cómo el perfil sociológico de este centro daba significado al incremento de la pauperización femenina.[24] A la Casa de Misericordia acudían mujeres en estado de pobreza, desamparo y riesgo de exclusión social, mujeres de todas las edades, especialmente muy jóvenes o de avanzada edad, mujeres solas, abandonadas y desasistidas por esposos, padres o hermanos. Es en ese medio en el que podemos también encontrar rastros de quienes un día formaron un hogar, pero cuyas condiciones de vida ligadas al mar frustraron las expectativas, rompieron la convivencia y acabaron por buscar algún otro modo de asistencia. Los registros y expedientes de entrada en la Casa permiten elaborar un análisis cuantitativo y cualitativo acerca de la presencia de mujeres, esposas e hijas, que habían pertenecido o pertenecían a un hogar marinero.

Vidas fluctuantes, convivencias inestables y trayectorias de género en los hogares de mar

Antes de entrar en el asunto central de este texto he querido realizar un pequeño recorrido por las imágenes, representaciones y estereotipos que sobre las gentes

15, pp. 36-53. Alfredo Chamorro (2019): «Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barcelona del segle xvii: dos exemples de confraries marítimes a l'època moderna (1599-1648)», *Drassana*, 27, pp. 8-89.

[24] Montserrat Carbonell i Esteller (1997): *Sobreviure a Barcelona. Dones, pobreza i assistència al segle xviii*, Vic: Eumo.

de mar de Barcelona ofrecieron algunos dietarios institucionales o particulares de aquel tiempo. Porque estos relatos nos dan una idea de los avatares del oficio y permiten pensar en sus posibles repercusiones sobre sus propias vidas y sobre las de quienes se relacionaban con ellos. Uno de los más conocidos escritores barceloneses del siglo XVII, el abogado Jeroni Pujades, no dejó de tomar nota de cuantos rumores y nuevas se cernían sobre las aventuras y vivencias de marineros y hombres de mar. No faltaban las reiteradas alusiones a los peligros de la piratería costera de la que tan a menudo eran víctimas:

> […] entre la isla de la Meda y la costa de Bagur, estando en calma, una nave catalana de T. Paladell, de Barcelona, y herederos de March, de Gerona, la cual este abril se era varada en Barcelona y regresaba de Canet de Rosselló de cargar hierro, llevando por patrón o sobrecargo a Gabriel Marés, marinero de Barcelona, fue embestida alta mar per tres galeotas de moros […]. No se ha sabido més de ella. Se cree que se ha capturado o se ha hundido.[25]

Víctimas, en efecto, pero también agentes de desórdenes varios. Ahí se encontraban los relatos de vida de aquellos marineros que alguna vez habían sido muy activos pero que los avatares de su oficio los precipitaron a la ruina, sin medio honrado de vida conocido, desarraigados, aventureros y fugitivos:

> […] a 19 de noviembre 1609 en Barcelona se descubrió un caso tan horrendo e infame […] y es que Joan Riera, marinero, natural de la ciudad de Barcelona, nacido y criado en la calle del Carme, y en su adolescencia habiendo hecho de pescador en el reino de Valencia, en los mares de Castellón de la Plana, Burriana y Valencia, y por ello y per los diversos viajes que ab barca de carga había hecho en dicho reino conocidos por aquellos pueblos, hallándose en aquellos mares, en este tiempo de la salida de los moriscos de aquel reino, donde ab una barca de carga suya se había ido a hacer un viaje, concertó con algunos moriscos llevarlos a Orán, que por ser gente principal o rica no querían ir presos y atados al carruaje de los barcos del rey […]. Y embarcadas per los catalanes 65 personas entre hombres, mujeres y niños, teniéndolos en alta mar y a cubierta lo dicho Riera con otros dos catalanes, un francés y un sardo, poco temerosos de Dios […] degollaban y lanzaban en mar a los moros que llevaban […]. Hecha esta crueldad inhumana regresaron a la ciudad de Barcelona y se dice que Riera fue a visitar la santa casa de Montserrat […] prendieron a Riera en casa de un platero que vendía perlas y capturaron en barca al otro marinero francés […] registrando en la en barca hallaron mucha belleza de ropajes moriscos, camisas, tocados […] sedas de mil colores, y algunas con oro.[26]

[25] Jeroni Pujades (1608): *Dietari*, pp. 16, 68. Traducido del catalán por la autora.

[26] Ibídem, 1609: 127 a 129. Traducido del catalán por la autora.

El malvado Joan Riera «fue condenado a azotes sacándole las orejas, y como traidor a muerte, como cruel homicida fue subido a un carro atadas las manos y descuartizado». Parece que había actuado con la compañía de varios socios y otros miembros del gremio que dependían de él y que eran menores de edad. De igual modo Riera no era un hombre solo, cuando sucedieron estos hechos se encontraba recién casado, razón por la cual «le remitieron el llevar las manos atadas porque tenía una mujer embarazada de 7 meses y con ello algo de alivio». Su esposa era quien había quedado abandonada y así seguiría tras la ejecución de la sentencia.[27] Amigos de juegos, apuestas, altercados y pendencias, esta imagen que ensombreció la fama de algunos marineros protagonizó, y no en escasas ocasiones, las noticias sobre los actos criminales más temibles publicadas un día cualquiera por el gobierno municipal de Barcelona en el conocido *Manual de novells ardits*:

> […] entre las dos y las tres de la tarde se provocó una pendencia entre los soldados del preboste Vilabella y unos marineros en la Diputación de lo que resultó herido T. Cortell marinero y al día siguiente de esa herida murió. Y poco más tarde llegó noticia a los señores consejeros que la gente de la Ribera venían en gran muchedumbre amotinados con armas de fuego subiendo la calle Platería hacia arriba hasta llegar a la plaza del trigo.

Esta información, de junio de 1641, en plena *guerra dels segadors,* nos traslada a un ya caldeado ambiente social y político, pero con independencia de las motivaciones inherentes a cada uno de los bandos también sugiere la fortaleza de las solidaridades del grupo.[28] Vínculos, apoyos, tantos como conflictos y competitividades, todo un enjambre de relaciones que se componían y se descomponían —como los ciclos de la propia vida familiar—, caracterizaron el discurrir de las gentes de mar. Buena cuenta de ello dejó constancia el dietario de la Ciutat de Barcelona. Son numerosas las noticias al respecto:

> En este día se ejecutó una sentencia criminal dictada por el real consejo criminal en la cual fue condenado Galceran Casanoves marinero, que estuvo preso a instancia del síndico de la ciudad por haber dado muerte de una puñalada a Perot Nadal, pescador nombrado por la ciudad al frente de la guarda de mar, y por haber huido y escapado a Valencia […], fue condenado a clavar la mano ante la casa de la ciudad y a destierro de años en una isla.[29]

Más de cien años después, el fiscal del crimen de la Real Audiencia de Cataluña dictaba una sentencia contra un grupo de cuatro malhechores liderados por Pablo

[27] Ibídem, 32.
[28] *Dietari del Antich Consell barceloní*, Barcelona; 12, 1892, p. 646.
[29] Ibídem, 6, 106. Año 1588. Traducido del catalán por la autora.

Gibert, el *Mariner*, acusados de homicidios y raptos de vírgenes. Hacia 1779 el tal Gibert ya había sido sentenciado por el Tribunal de Marina a servir en dos campañas. Pero pasó tiempo como forajido, sin dejar de cometer fechorías y participar en contrabandos. Controlaba el territorio de las poblaciones de mar en el camino que llevaba de Barcelona hasta Sant Feliu de Guíxols y allí se escondía mientras andaba con mujeres públicas y abusaba de doncellas, como hizo con «la hija de un labrador de Lloret a la que engañó con el falso nombre de Isidro escalando su casa llevándola a la de su tío Parés, quien ayudó a la consumación del crimen […], o con Teresa Prat, a quien raptó violentamente mientras su familia rezaba el rosario». Una oración que celebraba la sentencia se leyó en voz pública en Barcelona cuando al fin acabó esta pesadilla.[30] Y junto al conflicto, la ausencia y la desaparición, desencadenantes de procesos inciertos: precisamente de ahí arrancaba la causa que, un tiempo antes, a mediados del siglo XVI, Barcelona conociese de la mano de la Inquisición el procesamiento por bigamia de Rafaela Provençal, estudiado recientemente por Marisa Mundina. Rafaela era hija de Luis, marinero de la ciudad. Se había casado en primeras nupcias con un maestro de pan con quien tuvo dos hijas y por segunda vez con Joan Montserrat, también marinero, como el padre de ella. La salida de este último al mar en las galeras reales, la noticia de que había caído preso de Barbarroja, y el temor fundado de su certera muerte, a la que ella guardó luto, la llevó —pasado un breve tiempo— a rehacer su vida. Siete años después, Rafaela conoció que su marido seguía vivo. Joan Montserrat había regresado y residía en el conocido barrio de la Ribera.[31]Algunas de las vidas fluctuantes que dependieron del mar se resolvieron de este modo, tan incierto en su desenlace como en su origen.

Pero existieron otras muchas experiencias silenciosas. Es momento de dirigir la mirada a las trayectorias familiares de aquellos hogares ausentes, así definidos por hallarse vacíos, medio vacíos —de forma intermitente— e incluso compartidos también intermitentemente, a consecuencia de este tipo de vida, de sus solidaridades, rupturas y la evolución de los integrantes de dichos hogares. Me pregunto cómo era la vida cotidiana, la adaptación de sus mujeres, sus hijas. Las desigualdades de género debieron constituir, en estas condiciones zigzagueantes, un elemento crucial que marcaría dependencias, conflictos, violencias, así como también habría en el otro extremo de estos procesos vitales ciertas estrategias de superación.[32] En

[30] CRAI Biblioteca Fons antic de la Universitat de Barcelona, *Oración que en el día 25 de enero de 1782 pronunció por la vindicta pública el Sr Don Jacobo María Espinosa y Cantabrana del Consejo de su Majestad y su fiscal del crimen contra Pablo Gibert el Mariner*, Barcelona, reg. 07-b39/5/16-18.

[31] Marisa Mundina (2019): «Vivir ante la inquisición: casos de bigamia y de blasfemia en la Barcelona del siglo XVI», *Revista de la Inquisición. Intolerancia y Derechos Humanos,* 23, pp. 100-106.

[32] El asunto de los roles de mando de las mujeres de ausentes debe mucho de su conocimiento a los trabajos de Ofelia Rey Castelao (2016): «Crisis familiares y migraciones en la Galicia del siglo XVIII desde una perspectiva de

las líneas que siguen buscaré la presencia de las pequeñas gentes de mar entre las solicitudes de asilo o reclusión en la Casa de Misericordia de Barcelona. Llegar ahí constituía la última baza para resistir los embates de la carestía sufrida en el hogar, una vez superadas la solidaridad vecinal o familiar. También era ese el último estadio para dejar atrás las desavenencias y conflictos entre convivientes. La petición de asistencia o reclusión implicaba por un lado el reconocimiento público de una situación de emergencia y necesidad, pero por otro el rechazo a caer en el abismo de la marginalidad. Significaba un reencuentro con el orden social y político deseado desde arriba.

¿Cuántas familias de marineros de Barcelona y sus alrededores acudieron a la Casa de Misericordia? Montserrat Carbonell, en el trabajo monográfico antes citado sobre la institución y la evolución de su perfil social y laboral, indica que un 5,1 % de las mujeres asiladas procedían de familias dedicadas a los oficios de mar. Para el periodo de 1762 a 1805, que esta autora estudió, ello se traducía en un total absoluto de 75 solicitudes de entrada, que apenas oscilaron durante aquellos años.[33]

En el siguiente cuadro recojo los resultados de la ampliación del periodo analizado que abarca de 1720 a 1760. Ahí el trabajo sobre la documentación ofrece la cifra absoluta de 34 solicitudes, lo que representa en este caso un 2 % dentro de las 1670 solicitudes del conjunto. Parece que las nuevas regulaciones de los oficios, pero también la evolución económica de la centuria especialmente marcada en su segunda mitad, condujeron a un empobrecimiento de las capas populares,[34] de lo que no iba a escapar este sector.

Periodo	Esposas asiladas/recluidas	Hijas asiladas/recluidas	Otras parientas asiladas/recluidas
1720-1760	5	23	6
1761-1799	6	55	7
TOTALES	11	78	13

Tabla 1. Los hogares marineros y la Casa de Misericordia de Barcelona. Fuente: elaboración propia a partir de Fundación Casa de Misericordia de Barcelona (FCMB). Sección III Asistencial. Serie Asilo. Solicitudes de entrada, 1700-1799, regs. 4487 a 4492. Expedientes de asiladas, 1700-1799, regs. 4403 a 4424.

género», *Studia Histórica*, 38/2, pp. 201-236. Ofelia Rey Castelao y Serrana Dial (2008): «Las viudas de Galicia a fines del Antiguo Régimen», *Chronica nova*, 34, pp. 91-122. También María José de la Pascua (2016): «A la sombra de hombres ausentes: mujeres malcasadas en el mundo hispánico del setecientos», *Studia Histórica*, 38/2, pp. 237-285. De los estereotipos a las experiencias de las mujeres solas por causas diversas: Francisco García González (2020) (ed.): *Vivir en soledad. Viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina (siglos xvi-xxi)*, Madrid-Francfort: Editorial Iberoamericana-Vervuert.

[33] Carbonell: «La mujer y el mar en Cataluña…», o. cit., 199.

[34] Ibídem, 189-194.

La solidaridad entre parientes ponía al descubierto las carencias de la vida en algunos hogares del mar. Joan Escofet, marinero de Barcelona y natural de la villa de Santa María de la Geltrú, se dirigió a la Casa en 1730 para pedir la entrada de dos niños pequeños de los que era tío, uno de tres años y otra de seis, ya que el padre de estos, también marinero, «se le daba por muerto y como la madre los había abandonado y se había ido por el mundo aquellos huerfanitos iban perdidos por la playa del mar pidiendo caridad y el mencionado Joan Escofet era viudo y sin medios para poderlos socorrer».[35] Vínculos y apoyos, desistimientos, las estrategias de supervivencia se entrecruzan. En 1789, María Marqués, consorte de Pablo Marqués, marinero y ambos vecinos de Barcelona, acudía a la Casa para solicitar la devolución de su propia madre, al parecer llevada allí de la mano de las autoridades y por la fuerza. Lo hacía con estas palabras:

> […] con la más atenta veneración a vuestras señorías expone que tres semanas de esta parte los mossos de esquadra prendieron a Mariana Martínez, su madre, viuda y sin motivo alguno ni implorar la palabra divina la encerraron en la Santa Casa del Hospicio, solo la hallaron asentada en una puerta que estaba reposando por hallarse cansada de mudar de una casa a otra.

El párroco, a quien se solía recurrir en estas circunstancias, dio fe de que la madre no había estado pidiendo caridad, por lo que no había alterado con ello la paz de las calles, y que este matrimonio podía encargarse de mantener, alojar y alimentar a la viuda Mariana.[36] Las circunstancias descritas en este expediente alertan acerca de la situación de vulnerabilidad de las familias y corrobora, tal como se va a observar en otros muchos casos, la heterogeneidad de los grupos domésticos y sus convivencias intermitentes. Pero algunas mujeres estaban tan solas y sin parientes por ningún lado que no tuvieron otra opción: en 1793 Caterina Net tenía a su esposo, marinero, lejos y en la guerra. La había dejado al cargo nada menos que de cinco niñas y pedía que se admitiese en la Casa a la mayor, de nueve años.[37]

Tras la muerte de sus padres, los descendientes de la gran mayoría de humildes marineros se encontraban frente a enormes dificultades para lograr o encarrilar una colocación. En el caso de tratarse de una mujer la situación era aún peor. Por ello, Josepa Valmanyà, doncella hija de un marinero de Mataró, al quedarse huérfana tomó todas sus pertenencias, se dirigió a Barcelona y a la Casa de Misericordia para solicitar por ella misma su acogida, ya que, explicaba, no tenía medio alguno para

[35] FCMB, reg. 4403.
[36] FCMB, reg. 4417.
[37] FCMB, reg. 4420.

sobrevivir.[38] Desconocemos cuál sería la opinión de sus parientes, ni tan siquiera sabemos si tenía, pero de existir hubiera recurrido a ellos o viceversa, como hizo en 1753 Jaume Sardà, pescador que habitaba en la villa de Montroig, «hermano de Gertrudis Sardà, doncella la cual se encuentra en la casa del santo Hospital de la misericordia de la ciudad de Barcelona». Ya que Jaume Sardà declaraba tener «bastantes y suficientes bienes para sustentar y mantener decentemente a él y a su familia y también para colocarla», solicitaba que su hermana pudiese regresar a casa con él. Lo mismo le sucedió en 1750 a Josep Oliver:

> […] pescador, hijo de pescador, natural y habitante en la presente parroquia en las barracas del mar, que está bastante acomodado como pescador porque tiene una barraca suya y es gran trabajador, no tiene familia sino a su mujer sola y por consiguiente puede muy bien mantener a su hermana Ignacia Oliver que esta recluida en lo Sant Hospital de la misericordia.

Aunque son escasas las reagrupaciones familiares, operaron básicamente en favor de las hermanas de marineros recluidas tiempo atrás por los padres y sobre todo en favor de las hijas. La irrupción de ciclos económicos favorables en las etapas iniciales de una nueva vida matrimonial explica parte de esos cambios.[39] Más complicado sería resolver los problemas de las mujeres ancianas, solas, viudas. Un registro de solicitud de 1747 exponía: «en esta parroquia en lo Born vive Eulalia Catà viuda de Josep Catà marinero la cual por ser pobre tuvo que enterrar a su marido por amor de Dios y hasta ara se ha mantenido de caridades ocultas». En primer lugar, hay que señalar la dureza de la narración, pese a su brevedad. Nos traslada a una existencia mísera, pero ya no solo en lo material, sino en el aspecto moral, pues permite reflexionar acerca de la vergüenza que al parecer Eulalia sentía por tener que ir a pedir limosna, consciente del rechazo que ello iba a provocar entre conocidos o menos conocidos y temerosa de la latente sospecha que podría recaer sobre ella, pues en el imaginario cultural esas situaciones eran fronterizas con el desorden y la marginalidad. Estas eran las trayectorias vitales de esas esposas de marineros sin recursos, condenadas a vivir sin apenas nada, condenadas a sortear censuras y violencias comunitarias. Por ello la citada Eulalia solicitaba a la Casa de Misericordia la entrada de su pequeña de doce años, «a la cual no puede alimentar».[40]

La noción de hogar ausente queda bien reflejada en la historia de Antonia Gonsalvo, una niña nacida en 1744 e hija de un marinero de Barcelona, que bien pronto

[38] FCMB, reg. 4403.

[39] FCMB, reg. 4403. Traducido del catalán por la autora.

[40] FCMB, reg. 4404. Traducido del catalán por la autora.

conocería el abandono y la soledad. Su recorrido resultó ser algo más azaroso, pues nada más nacer la dejaron sus padres en manos de su abuela. Cuando la niña alcanzó la tierna edad de cinco años, su abuela, «que es pobre y no puede mantenerla», la llevó a la institución:

> […] aunque dicha Antonia tiene a dichos sus padres vivos pero como el padre por ser marinero no se acerca apenas nunca en la presente ciudad y la última vez que se fue dijo que quizás tardaría dos años o más hasta regresar y la madre de dicha Antonia por ser de mala cabeza después de haberse vendido no solo lo que su marido le había dado para mantenerse e ir decente pero también se ha vendido toda la ropita de dicha Antonia su hija y va perdida por Barcelona.[41]

Las ausencias del marinero habían erosionado o reestructurado el hogar. En 1792 el pescador de Barcelona Joaquim Rivera explicaba que en su ausencia su esposa «se ha entregado totalmente al vicio de la embriaguez, de modo que, para conseguir vino, trampea, hurta, vende», así que solicitaba su entrada en el Real Hospicio a fin de enmendarse.[42] Tampoco Antonia Gonsalvo había soportado esa vida de soledad a cargo de su pequeña, asumiendo sin su esposo toda la responsabilidad de los cuidados. Su opción de vida, desentendiéndose por completo de su hija, la había llevado al escándalo de ser considerada una perdida e insensata. Desconocemos cómo transitaron sus vidas, tanto la de la madre como la de la hija. Pero el relato acusa el peso de un destino incierto y abierto. No todas las mujeres superaron las ausencias, mientras que otras se las ingeniaron o lucharon para decidir. No es ilusorio imaginar que cuando Gonsalvo estuvo de vuelta tras su periplo de dos años, al encontrarse con una familia rota y dispersa, decidiese por propia cuenta rehacer su vida. De hecho, Julià Codina, pescador, es por lo que optó al enviudar en 1749. Pero la convivencia entre su segunda esposa y su hija Francesca de diez años era muy difícil. La niña había estado acostumbrada a vivir con su madre y menos con su padre. Por eso él decidió llevarla a la Casa de Misericordia exponiendo como argumento que Francesca era «una niña muy traviesa e inobediente a sus padres y a la maestra donde iba a trabajar bolillos […] y la tenemos perdida sin saber dónde se encuentra».[43] Abandono, recogimiento y educación o disciplina discurrían unidos. Naturalmente estos padres cuyas ausencias habían creado distancias con los suyos y escasa habilidad para formarles encontraron en la Casa un buen recurso para dar solución a sus problemas convivenciales. En 1781 Sebastián Sesma,

[41] FCMB, reg. 4404.

[42] FCMB, reg. 4419.

[43] FCMB, reg. 4488, 4405. Traducido del catalán por la autora.

> […] trabajador del puerto, tiene a una hija llamada Theresa que por su genio, holgazanería e inobediencia ha tenido al suplicante su padre en continua solicitud de contenerla en los debidos límites y precaver de los peligros que no parase en la triste ocasión de ser engañada y caer en alguna fragilidad de aquellas que sobradas veces suelen ser infausto horror de las mujeres jóvenes e incautas. Y sin embargo de a ver practicado el suplicante muchos medios para precaver tan grandes y perniciosos males con todo se halla con el vivo dolor de su corazón en el estado de ver que perseveran los mismos peligros sin ocurrírsele ya al suplicante medio alguno que pueda proceder de su parte para evitar tan grandes peligros. Porque el afligido padre es pobre y necesita del jornal diario para vivir. Por otra parte su mujer es sorda e inepta para estas diligencias.[44]

La búsqueda del jornal diario, el vaciamiento del hogar, se encuentran en la base de la imposibilidad de ofrecer una educación elemental en los valores del trabajo o la obediencia cristiana entre los hijos y especialmente entre las hijas. Añádase a ello el temor de los padres al sufrimiento, en ambientes de desamparo y exclusión social, respecto a toda suerte de violencias contra las mujeres a las que alude el texto —en forma de fragilidades femeninas— de este expediente de Teresa Sesma —rescrito por la administración de la Casa de Misericordia ante la exposición de motivos del padre—. Las propias madres, viudas de hombres de mar, podían verse en la misma tesitura. La soledad imponía decisiones, solidarias unas veces, asistenciales otras, drásticas alguna vez para evitar problemas más dolorosos. Las violencias y abusos, de los que se culpabilizaría no obstante a la inconsciencia de las jóvenes, eran motivo de habladurías y censuras. La comunidad se entrometía o ayudaba. Así, María Tomás había conocido la solidaridad de grupo, de gremio, antes de entrar en la Casa. Era huérfana de madre y padre, y este fue pescador del barrio del mar de Barcelona. Sin parientes conocidos, fue conducida allí: «aseguran Margarita Serret, mujer de Jaume Serret, marinero, y Margarida Bres, mujer de Sebastià Bres, marinero, que es niña de buena fama y costumbres». Estas esposas de otros marineros la conocían, la habían tratado, es probable que también pensasen en varias alternativas, como buscarle una casa para servir, eran conscientes que esa buena fama era como un jarro de cristal, muy delicado si se descuidaba y finalmente solicitaban su entrada en la Casa de Misericordia.[45]

No se trataba de una reacción o trayectoria diferente a la que experimentaron otras tantas familias vinculadas a otros oficios en la misma situación de pobreza y riesgo de exclusión. La nota distintiva pudo ser en estos casos la articulación de ausencias y penurias. En la misma época Mariana Roig se había quedado viuda de Jaume Roig, trabajador del puerto de Barcelona, y había tenido con este a dos

[44] FCMB, reg. 4423.

[45] FCMB, reg. 4406, febrero de 1755.

hijas pequeñas. A instancia del párroco de Santa María del Mar, a quien acudió en primer lugar para confesarle sus preocupaciones, decidió desprenderse de una de ellas, de nombre Eulalia, quien «aunque pobre y honrada pero de tan mala condición y genio que no puede domarle en manera alguna y temiendo un precipicio y deshonra de dicha y de su linaje». El párroco explicaba a los administradores del centro, de quienes deseaba obtener la admisión de la niña:

> […] tiene buena fama pero un genio tan particular que no quiere estar sujeta a su madre y ni quiere aplicarse en trabajo alguno y habiéndola puesto ya en algunas casas a servir jamás ha podido aguantar la sujeción a sus amos. Y per ser su mare muy pobre no puede mantenerla ni atemperarle el genio lo que sería del agrado de Dios fuese recluida en el hospital de la misericordia para que se formase en un trabajo honrado y competente a su estado.[46]

El texto refiere a varias cuestiones. En primer lugar, a la situación de pobreza en que quedaban muchas de estas viudas. Si la matrícula de mediados de la centuria arrojaba para Barcelona la cifra de algo más de novecientos marineros y suponiendo que esta se hubiese mantenido con escasas oscilaciones al menos dos o tres décadas más, en tal caso se puede hablar de poco más de un 5 % de familias que acudieron a la Casa para asistir a una viuda o a una hija. Hay que tener en cuenta que, aunque en menor medida, algunas de las solicitantes procedían de fuera de Barcelona. En segundo lugar, describe la existencia de redes de apoyo ligadas a la parroquia a las que recurrir antes de llegar a la institución. Pero también es necesario constatar que la joven de este último expediente ya había trabajado como sirvienta con una familia de la ciudad y con la entrada en la casa se pretendía que adquiriese disciplina o en última instancia aprendiese un nuevo oficio a fin de salir pronto y volver a encontrar un empleo. Las trayectorias de las hijas debían encauzarse hacia el trabajo, siendo el servicio doméstico —hay que subrayarlo una vez más— uno de los sectores que más ocupaciones ofrecieron. Antonia Borrell, hija del difunto Jaume Borrell, pescador de la parroquia de Santa María del Mar de Barcelona,

> […] ha quedado sin padre y su madre por ser tan pobre vive de algunas caridades y por consiguiente no puede alimentar a su hija y habiéndola puesto a servir no quiere estarse en las casas y sujetarse a los amos y así para que no se desencamine seria del agrado de Dios se recluyese.[47]

Son numerosas las peticiones que iban en esta línea. Muchas madres, esposas de marineros, viudas de marineros, se quejaban ante el centro de que sus hijas no

[46] FCMB, reg. 4488.

[47] FCMB, reg. 4404.

asumían la obligación de trabajar y la necesidad de obedecer a quienes les ofrecieran trabajo. Ya sabemos que estas instituciones asistenciales se convirtieron en lugares de reclusión y disciplinamiento, ideal para sujetar bajo las normas morales y patriarcales a esposas díscolas e hijas demasiado desenvueltas. De ahí que Antonio Nicolau, de Mataró, expusiera en 1785 a los administradores de la institución:

> […] que está para partirse a un viaje a Indias y como haya experimentado alguna distracción en su consorte Antonia Nicolau y Alsina y tema que durante su ausencia en Indias no llegue a perderse entregándose a una mala vida […] suplica la recoja la Real Casa y Hospicio durante su ausencia lo que corresponderá a la casa con alguna limosna a la vuelta de su viaje.[48]

Trayectorias de género como esta estaban definidas por la violencia patriarcal. Aunque dicha realidad pudo ser común a todas aquellas familias que vivían entre escaseces, donde padres y madres abandonaban su hogar en busca de trabajo y recursos para alimentar a sus hijos con la consecuente desidia de su entorno y la rebeldía de los pequeños, las especiales condiciones de los oficios de mar, la vida tan alejada durante tanto tiempo, pudieron resultar muy convincentes a oídos de quienes escuchasen estas justificaciones. Por ello Antonia Mora, esposa de Francisco Mora, «marinero de la villa de Calella, ahora esclavo de moros», además de sufrir la ausencia, lejanía y temor por la vida de su marido, exponía en 1750 lo siguiente:

> […] tiene una hija doncella llamada Josepha Mora la cual se ha ido de casa por no querer ponerse a servir y como la suplicante está desamparada y faltada de personas por tener principalmente a su marido esclavo hace dieciocho años y no tenga medio alguno para poder mantener en su casa a su hija ni querer esta obedecer sus mandatos.

Y pedía por lo tanto que la Casa de Misericordia acogiese a esta.[49] Se cruzaban en las peticiones expresiones de la pobreza material junto a la pobreza educacional. Los hogares semivacíos o ausentes, sin la presencia de la figura del padre, que representaba la autoridad en ellos, fácilmente derivaban en espacios de conflicto entre madres e hijos, entre hermanos. Las dificultades para alimentar a los hijos, a lo que seguía el deseo o necesidad de encauzamiento de las niñas como criadas no haría más que complicar las relaciones con estas últimas. El matrimonio de María y Andreu Franquet, pescador de Barcelona, tenía una niña de nombre María, «la cual no obstante de tener buena fama y costumbres no quiere sujetares a sus padres ni amos». Pronto habían puesto a servir a María, sin éxito, y su regreso al hogar

[48] FCMB, reg. 4415.

[49] FCMB, reg. 4487. Traducido del catalán por la autora.

se convirtió en un infierno. Finalmente, en 1751, ambos solicitaban la admisión de la pequeña en la Casa con la esperanza de que allí la disciplinasen en el trabajo y en la obediencia.[50] Como en tantos otros hogares en similares condiciones, ya fueran de gentes de mar o jornaleros precarios, la vulnerabilidad iba acompañada de convivencias inestables resultado de las ausencias de los padres, también de las madres que debían salir en busca deotras ayudas. Y no pocos cónyuges, al quedarse solos, al enviudar, tomaron la drástica decisión, quizás aletargada durante tiempo, de disgregar definitivamente sus hogares con el recurso a la asistencia. Es lo que le sucedió a Miquel Palanca, viudo, «que tira al art dels pescadors», al quedarse solo con su hija María, quien contaba con diez años. Tras consultar con el prior de la comunidad de Santa María del Mar en cuyo barrio residía, decidió dirigirse a la Casa y recluir a la joven.[51] Las trayectorias de género ligadas a este tipo de hogares se definen entre la incertidumbre y la institucionalización. La incertidumbre de las disensiones convivenciales: esposas contra esposos, madres contra hijas, hijas contra padres o madres. Por inadaptación, desprotección, soledad, ausencias. Esa inestabilidad se resolvía de dos maneras, con la puesta a servir de la hija pequeña y con la reclusión o asilamiento. Trayectorias que oscilan entre el conflicto, el tener o no tener trabajo y el abandono. Y, al final, la expulsión del hogar paterno comoalejamiento del problema, además de ser una vía para la reducción de bocas a alimentar. Pero las trayectorias son volubles, inciertas primero y también después. En este sentido no hay más que recordar las devoluciones. Algunos matrimonios volvieron a la institución, pasado un tiempo, para pedir el regreso de una hija allí recluida. Influyeron en estas decisiones varias cosas. Una mejora de las condiciones de vida, la esperanza de que la hija saldría mejor educada del centro o incluso el arrepentimiento o deseo de convivir de nuevo todos juntos. María Cabanya había entrado en la Casa de Misericordia a la edad de catorce años. Su padre era un pescador de la villa de Vilanova de Cubelles y junto a su esposa, madre de María, residía en Barcelona. Ellos habían tramitado la solicitud de asilamiento de la niña en 1683 y tan solo un año después fueron a recogerla.[52] El marinero Simón Pablo Samarra, natural de Tarragona y residente en Barcelona durante más de treinta años, viudo, tenía recluida en la Casa a Magdalena, su única hija. Tras dos años decidió solicitar su devolución motivado «por necesidades de mi gobierno». Probablemente durante su encierro la joven había sido bien aleccionada en el arte de obedecer. Su padre recurría ahora a la solvencia de la joven para las tareas domésticas y también

[50] FCMB, reg. 4487. Traducido del catalán por la autora.

[51] FCMB, reg. 4560. Años 1668-1716.

[52] FCMB, reg. 4560.

para dejar de vivir en soledad. El párroco aseguraba que podía encargarse de ella y mantenerla.[53] En 1798 Antonio Freixas,

> […] pescador natural y habitante de la Barceloneta, expone que algún tiempo hace tuvo a su mujer Esperanza Freixas con una grave enfermedad por lo que fue preciso acudir a la caridad de llevarla al Santo Hospital y de resultas de dicha enfermedad le ha quedado una reliquia de manías que se queda mucho tiempo profunda sin hablar ni poderla hacer comer temiendo algún día hallarla muerta en su casa y siendo el suplicante pobre de solemnidad y tener que desampararla por ganarle el alimento para él y dos hijos, el mayor de ocho años, se ve en la decisión de suplicar sea admitida en la dicha casa hasta que se vea libre de esas manías pues el suplicante está siempre pronto en admitirla en su compañía.[54]

En este caso la enfermedad se presenta como el detonante de la separación en un contexto de pobreza declarada. La convivencia desestabilizada por el impacto cruzado entre pobreza y enfermedad. Pero aún en estas circunstancias, se plantea la ida y la venida de la esposa, si se diera mejoría. Por otro lado, Rosa Gombau, mujer de Antonio Gombau, marinero de Barcelona ausente, exponía en 1786 ante la Casa

> que necesita para cuidar de una criatura de leche de su cuñada Rosa Gombau que se halla reclusa en la Casa de Hospicio de la presente ciudad quedando con responsabilidad encargada la suplicante de la persona de su cuñada prestándole los alimentos necesarios y vestidos por lo que rendidamente suplica la gracia de que se le entregue a Rosa Gombau doncella.[55]

Solidaridades intrafamiliares, entre mujeres, que se apoyaban ante las ausencias o que tomaban decisiones frente a las ausencias. Rosa Gombau optaba por compartir alimentos con su cuñada, que era huérfana, a juzgar por la situación en la que se encontraba. Pese a ser una carga más, sin duda debía preferir convivir con ella y reocupar su vaciado hogar, o compartir juntas la responsabilidad que había estado asumiendo. En medio de las zozobras que encerraban las trayectorias de madres, hijas, hermanas, cuñadas, es posible hallar agencias de decisión; esposas, viudas y madres asumen en el marco de la ausencia obligada que la decisión y por ende la autoridad del decidir pasa por ellas desde ese momento.

[53] FCMB, reg. 4410.
[54] FCMB, reg. 4423.
[55] FCMB, reg. 4408.

Conclusiones

Cuando se habla de los hogares y de las gentes de mar en la Edad Moderna es inevitable recurrir al paradigma de una cultura dominada por varones ausentes, que coexiste con una sociedad de familias llevadas por mujeres con presencia muy significativa en términos de autoridad, del poder de decidir, de los cuidados y del emprendimiento. Y, por lo tanto, sin perder de vista la nota común de la diversidad, es casi un imperativo para todo estudio que bucee en ese espacio social el tener presente esta realidad, comprendiendo sus adaptaciones y fugas que son inherentes a cada subgrupo más allá de generalizaciones estériles. Para este trabajo he escogido deliberadamente los márgenes del grupo, representado por aquellas familias y hogares vinculados al mar que en algún momento de su ciclo vital toman la decisión de solicitar la asistencia o la reclusión en la Casa de Misericordia de Barcelona para o a favor de alguna de sus mujeres, ya se tratase de una esposa, una hija, una nieta, una hermana o una cuñada. En la mayor parte de los casos, con todo, estamos hablando de hijas jovencitas, que son las que van a llevar el mayor peso de las entradas en el centro, incluso muy por encima del de las viudas, las cuales permanecerán al cuidado de los otros menores en el hogar. Ello arroja la idea de que, con independencia de quién se encontrase al frente de ese hogar, ya fuera la esposa, la viuda, incluso de forma discontinua o esporádica el esposo y padre de familia, la estrategia de decidir sobre la reestructuración de un grupo cuando se encontraba sumido en conflictos cotidianos —a consecuencia de la miseria, el vaciamiento del hogar o la ausencia de autoridad— implicaba interactuar con la comunidad. Fuera de ello, no había estrategia, por el contrario, asomaba el riesgo de exclusión. La estrategia de supervivencia y mejora tenía, además, una importante carga de género. Había que encauzar a la mano de obra más joven, también a la más vulnerable social y moralmente, hacia el aprendizaje del trabajo y de la obediencia, esta tan necesaria para el primero. Ahí se encontraban las hijas. Las trayectorias de género ligadas a estos hogares que se situaban o se estaban situando cerca de la frontera de riesgo pasaban necesariamente por el trabajo de sus hijas y, en buena medida, esta era la condición o el deseo que se expresaba en los expedientes de reclusión y abandono en la institución. También las incertidumbres de la vida del mar a cuyos oficios se dedicaban los padres de estas jovencitas se reflejaban en las relaciones sociales que habían podido desarrollar, en sus vínculos comunitarios. El vaciamiento del hogar, las dificultades materiales, fueron incompatibles con la posibilidad de ofrecer a las hijas una formación en coherencia con el orden social y moral —ambos imprescindibles para trabajar, para casarse— y ese papel fue asumido por la institución Casa de la Misericordia. En el conjunto de hogares relacionados con los oficios de mar

se trataba de experiencias minoritarias, ciertamente extremas, como lo eran paralelamente en el conjunto de la sociedad, pero describían dinámicas de integración social y cultural en el marco urbano y en sus instituciones.

Bibliografía

Alegret, Joan Lluís y Alfons Garrido (2018): *Entre el mar, el puerto y la ciudad. Comunidades marítimas urbanas en transición: el caso de la Barceloneta en el siglo xix*, Gerona: Universitat de Girona, Càtedra d'Estudis Marítims.

Cantano y Carballo, Ricard (2017): «El ressorgiment català del xviii L'exemple dels Llauger de Canet de Mar, de pagesos a mariners i comerciants», *El Sot de l'Aubó*, pp. 22-31.

Capdevila, Alexandra (2004): «Pagesos, mariners i comerciants a la catalunya litoral. El maresme a l'època moderna», *Butlletí de la Societat catalana d'Estudis Històrics*, XV, pp. 193-203.

Carbonell, Eliseu: «La mujer y el mar en Cataluña», *Revue d'ethnoécologie*, disponible en línea en <http://journals.openedition.org/ethnoecologie/3517> desde el 25 de junio de 2018, consultado el 12 de enero de 2022.

Carbonell i Esteller, Montserrat (1997): *Sobreviure a Barcelona. Dones, pobreza i assistència al segle xviii*, Vic: Eumo.

Català, Rafael y Valentí Gual (1988): «Materials per a una investigacio sobre els pescadors de Tamarit (1690-1740)», *Estudis altafullencs*, pp. 61-65.

Chamorro, Alfredo (2019): «Mestres d'aixa i mestres calafats a la Barcelona del segle xvii: dos exemples de confraries marítimes a l'època moderna (1599-1648)», *Drassana*, 27, pp. 8-89.

Colldeforns Lladó, Francisco de Paula (1951): *Historial de los gremios de mar de Barcelona (1750-1865),* Barcelona.

Delgado Ribas, José María (1995): «La organización de 1os servicios portuarios en un puerto preindustrial: Barcelona, 1300-1820», en Carlos Martínez Shaw (ed.): *El Derecho y el mar en la España moderna*, Granada: Universidad de Granada, pp. 107-146.

Fernández, Roberto y Carlos Martínez Shaw (1984): «La gente de mar en la Cataluña del xviii», en *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona: Universitat de Barcelona, pp. 560-567.

— (1984): «La pesca en la España del siglo xviii. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Económica*, 3, pp. 183-201.

García Espuche, Albert (2008): «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles xiv al xviii», *Drassana*, 15, pp. 36-53.

García González, Francisco (2020) (ed.): *Vivir en soledad. Viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina (siglos xvi-xxi),* Madrid-Francfort: Editorial Iberoamericana-Vervuert.

González Arce, José Damián (2008): «Las cofradías del mar en la Corona de Aragón», *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Medieval*, 21, pp. 285-310.

Igual Luis, David (2020): «Proyección marítima y sectores laborales en una ciudad del siglo xv: Valencia, de la pesca a la construcción naval», en María Dolores González Guardiola y David Igual Luis (eds.): *El mar vivido. Perfiles sociales de las gentes de mar en la larga duración (siglos xv-xxi)*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 49-69.

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

Martín Corrales, Eloy (1996): «La proyección mediterránea del sistema portuario español: siglos xvi-xviii, Puertos y sistemas portuarios (siglos xvi-xx)», en Dolores Romero, Agustín Guimerá Ravina (coords.): *Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*, Madrid: Ministerio de Fomento-cedex, pp. 143-166.

Meilán, Pilar (2010): *Manuel de marina de Josep Serra notari de Mataró (1774-1775)*, Barcelona: Fundacio Noguera.

Mundina, Marisa (2019): «Vivir ante la inquisición: casos de bigamia y de blasfemia en la Barcelona del siglo xvi», *Revista de la Inquisición. Intolerancia y Derechos Humanos,* 23, pp. 91-106.

Otiña Hermoso, Pedro (2021): «El Reglament de navegació: pesca i càrrega i descàrrega de Cambrils de l'any 1773», *Podall*, pp. 117-30.

Pascua, María José de la (2016): «A la sombra de hombres ausentes: mujeres malcasadas en el mundo hispánico del setecientos», *Studia Histórica*, 38/2, pp. 237-285.

Rey Castelao, Ofelia (2016): «Crisis familiares y migraciones en la Galicia del siglo xviii desde una perspectiva de género», *Studia Histórica*, 38/2, pp. 201-236.

Rey Castelao, Ofelia y Serrana Rial (2008): «Las viudas de Galicia a finales del Antiguo Régimen», *Chronica nova*, 34, pp. 91-122.

Rovira i Gómez, Salvador (1992): *La gent de mar de Torredembarra: (s. xviii),* Tarragona: Delegació a Tarragona de la Societat catalana de Genealogia, Heráldica, Sigil.lografia i Vexil.logia.

Vinyoles, Teresa (2009): «La vida Quotidiana de la gent de mar a la baixa edat mitjana», en Miguel Ángel Cau Ontiveros, Francisco Xavier Nieto Prieto (coords.): *Arqueologia nàutica mediterrània*, Girona: Centre d'arqueologia subacuàtica de Catalunya, pp. 585-592.

9

Los trabajadores de las almadrabas y sus familias en Valencia y Cataluña, siglos XVI-XVII

Judit Vidal Bonavila[1]

Introducción

En la Edad Moderna, vivir y trabajar en el mar o en la primera línea de la costa era duro, complicado y muy peligroso, principalmente en el litoral mediterráneo. A las dificultades propias de abastecimiento de recursos, de las guerras y las epidemias, que a menudo también llegaban del comercio marítimo, se debe añadir el peligro de la piratería y del corsarismo bereber que asolaba este litoral. A inicios del periodo, mucha gente de la costa había muerto o se había trasladado hacia el interior, cosa que convertía el mar en desconocido y dominado por piratas y comerciantes. Aun así, hubo gente que se aventuró a superar estos inconvenientes para sobrevivir aprovechando los recursos que el mar nos ofrece. En este caso, nos fijamos en un negocio concreto, el de las almadrabas, para conocer quién lo realizaba de forma directa y cómo eran las redes familiares y de población que se formaron a su alrededor.

Las almadrabas definen un tipo de pesca destinada a la captura del atún rojo. Se trata de una técnica compleja que precisaba de una serie de labores previas para preparar toda la temporada de pesca —tejer y manejar las redes, realizar el calado, reparar las barcas, etc.—; para llevar a cabo la pesca se necesitaban trabajadores especializados, también muchas otras manos y, en finalizar la pesca, quedaba mucha labor para conservar el producto y comercializarlo. Todo ello ocupaba a un gran número de personas que, como mínimo durante una parte del año, establecían sus hogares cerca del mar. Por esta razón es muy interesante analizar quién realizaba el trabajo, en qué condiciones y cómo esto influía en sus familias y, en general, en toda una sociedad con unas características particulares. Veremos dos realidades complementarias: por un lado, cómo se formaron linajes de almadraberos y, por el otro, la migración de trabajadores y comerciantes en busca de mejores lugares y condiciones.

[1] Universitat Rovira i Virgili y Universitat Oberta de Catalunya. https://orcid.org/0000-0002-7279-5733.

El marco cronológico tratado abarca los siglos del XVI al XVIII, por ser el momento de máxima plenitud de este tipo de pesca. Las almadrabas tienen su origen en época clásica, pero es a finales del siglo XVI cuando se reintroducen en el levante peninsular con unas características provenientes de Sicilia y Cerdeña —un poco distintas a las que se ejercían en ese momento en el sur peninsular—. Tuvieron mucha importancia durante todo el siglo XVII y parte del XVIII, su presencia se redujo en la segunda mitad del XVIII, aunque se recuperó en el XIX. Encontramos almadrabas en todo el litoral de la península ibérica, sobre todo en el arco mediterráneo hasta el estrecho de Gibraltar. En este caso, vamos a analizar de forma más concreta los territorios marítimos de la antigua Corona de Aragón. Para ello se presentan datos obtenidos del estudio de libros contables de almadrabas de diferentes regiones del Mediterráneo occidental: Valencia y Cataluña, complementados con datos de Sicilia y Cerdeña; esto nos permitirá ver cómo entre estos territorios las influencias sociales, también comerciales y culturales, fueron muy estrechas. Para la región de Valencia hablaremos de las almadrabas de la zona de Denia (el Palmar y Jávea), mientras que para Cataluña se han estudiado los datos de la almadraba del Hospitalet del Infante (Tarragona).

Tipo de trabajadores

En primer lugar, debemos conocer cuál era la estructura social en las almadrabas. Esta se caracterizaba por ser muy compleja, ya que en un pequeño espacio se juntaban desde los trabajadores más cualificados y reconocidos hasta los de más baja categoría: prisioneros, condenados, vagabundos y, en algún caso, esclavos. Formaban un paisaje heterogéneo y culturalmente muy atractivo, básicamente porque llegaban trabajadores de procedencias y estatus muy diferentes que convivían en espacios reducidos, pero donde todos, también las mujeres y niños, tenían bien establecidas sus funciones.

La ocupación en las tareas de la pesca no es fácil. Se trataba de un trabajo duro, en el cual se requería una gran fuerza física, muchas horas al sol y estar siempre pendiente de la reacción de los túnidos. Los trabajadores acostumbraban a ser gente fuerte y tenaz; aun así, se requerían trabajadores de naturaleza muy variada, ya que también se necesitaba mucho personal para las tareas que se realizaban en tierra o que no estaban directamente relacionadas con la pesca, pero que eran indispensables para el funcionamiento de la pesquería.

La propia pesca con almadrabas requería de un número importante de trabajadores, por consiguiente, se aceptaba a cualquier persona dispuesta a trabajar. Para

los extranjeros o delincuentes que huían de la justicia era una buena oportunidad, a pesar de que vivían con pocos recursos, a veces solo con el pescado que, por su labor, conseguían como recompensa. También había trabajadores con funciones muy específicas que requerían experiencia y una forma física considerable. A menudo eran personas que llevaban años trabajando en el lugar o bien residían desde pequeños con sus familias, formando varias generaciones de almadraberos.

En primer lugar, situemos al arráez; esta figura era indispensable en toda almadraba, era la máxima autoridad,[2] ya que tenía la función de capitán.[3] Sus conocimientos técnicos tenían mucha influencia y condicionaba el estatus de la almadraba. Su principal tarea era dirigir la pesca y velar por su funcionamiento. Tenía que elegir el mejor sitio para colocar las redes y montarlas, para conseguir un mayor número de capturas era importante tener gran habilidad al colocar y distribuir el calado teniendo en cuenta la trayectoria de los peces; de esta forma, se planeaba y calaba según los esquemas y experiencias del arráez.[4] También recaía en él la decisión de escoger a los trabajadores competentes que se debían contratar. Además, debía determinar el inicio y el final de la temporada, supervisar las tareas diarias, etc. También tenía la responsabilidad de tomar las decisiones clave; una elección desafortunada podía acarrear problemas y, por consiguiente, gastos innecesarios que hicieran tambalear la rentabilidad. Durante la pesca solía situarse en una pequeña barca desde la que dirigía las operaciones. Por todas estas razones, era la persona más entendida y experimentada. De acuerdo con sus competencias, el arráez era quien tenía el salario más elevado y una categoría social reconocida. En la mayoría de las almadrabas solo había uno, aunque en algún caso podían emplearse dos, de este modo, el salario no era igual, ya que uno tenía más responsabilidad que otro.[5]

El sotoarráez tenía la función de ser el primer ayudante del arráez y, por tanto, participaba y colaboraba en todas sus tareas. Podía ser un aprendiz de la profesión de arráez y a veces un miembro de la misma familia destinado a sustituirle. Los marineros, después del sotoarráez, eran los trabajadores con mayor rango y eran retribuidos con las mismas compensaciones salariales que este. En la región de Denia solían emplearse entre dos y cuatro trabajadores con esta categoría y, de la misma forma, ayudaban en las tareas más específicas, aunque con una responsabilidad menor.

[2] Filippo Terranova (1986): «La città disegnata nel mare», en Vincenzo Consolo (ed.): *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo: Sellerio, p. 59.

[3] Dino Bertocchi (1951): *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo: Istituto Sperimentale Zooprofilattico della Sicilia, p. 10.

[4] Antonio Sañez Reguart (2009 [1791]): *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*, Madrid: Maxtor, p. 53.

[5] ASPA, Corporazione religiose, San Martino delle Scale, B.1402.

El cuerpo de los almadraberos eran los operarios o peones. La cantidad de empleados de esta categoría variaba entre los cuarenta y más de setenta, y podían cubrir funciones distintas. En alguna ocasión también se nombran «soldados», con un número variable de entre tres y once, y en Sicilia encontramos los *tutti servisi*. Las funciones de todos estos operarios no debían de variar mucho de una almadraba a otra, ya que era el colectivo más numeroso y representaba la mano de obra que realizaba propiamente la pesca. Este trabajo lo podía llevar a cabo gente de zonas cercanas, aunque en general debían ser personas con conocimientos marítimos avezados.[6]

Por otro lado, identificamos a una serie de trabajadores de segundo rango, pero con funciones propias. Los *faraticci* eran los encargados de matar a los atunes, es decir, de clavar los arpones durante la matanza, según el año y el lugar el número es muy variable, entre 12 y 42. Los cortadores, como su nombre indica, eran los responsables de trocear los atunes, solían ser entre dos a trece. Los *musciari o moxarrero*[7] eran los que comandaban las pequeñas barcas llamadas *muxarra,* asistentes del arráez. En Denia se solían emplear entre cuatro y seis, en las islas italianas estos eran más numerosos: entre cinco y ocho. También se requerían trabajadores específicos para patronear otro tipo de barcas: el *bastardero*, el *fragatero* y el *palaescalamero*,[8] cada uno encargado de las barcas que llevaban el mismo nombre. Por su parte, los calafates eran las personas que reparaban las barcas, sobre todo antes de empezar la temporada o si se producía algún accidente.

Empleados fuera del agua, encontramos al dispensero, que era quien organizaba la despensa, es decir, quien vigilaba y cuidaba de todos los materiales y aprovisionamientos de los almacenes; casi siempre se empleaba una persona con esta función. Una tarea similar tenía el chanquero, que se responsabilizaba del mantenimiento de la *chanca,* que era el edificio principal, donde se realizaban las tareas de la almadraba. Otros trabajadores eran los porteros, que cumplían funciones de vigilancia y solían ser uno o dos; un trabajo muy parecido debían de hacer los guardas.[9] De la misa forma, en algunas almadrabas se empleaba a un *campieri,* que era el guardia encargado de la *camperia,* lugar donde se guardaban las barcas.

Los toneleros eran los encargados de fabricar las barricas que se necesitaban para conservar el producto. A veces se les consideraba maestros toneleros y su número podía variar entre uno y seis. En Denia algún año el botero cobró el mismo

[6] Judit Vidal Bonavila (2019): *L'almadrava de l'Hospitalet de l'Infant. Paradigma de les almadraves catalanes en època moderna*, Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant: Cossetània edicions, p. 96.

[7] Marchese di Villabianca, en Giovanni Marrone (1986 [1784]): *Le tonnare della Sicilia*, Palermo: Giada, pp. 14-15.

[8] Barca principal de grandes dimensiones cuya función era ir recogiendo los atunes capturados en las redes. Judit Vidal Bonavila (2018): *L'aprofitament del mar en els segles XVI i XVII: Estudi comparatiu de les almadraves de la Corona d'Aragó*, Lleida: Editorial Pagès, p. 99.

[9] ACDM, Fondo Lerma-Denia, legajo 107, n.º 1.

sueldo que los marineros, por tanto, debemos considerar que era un trabajo bastante reconocido. Determinar lo que cobraban estos artesanos es algo complicado porque el salario variaba según los años; a veces está asentado como un trabajador más, mientras que en otras almadrabas aparece al final del registro contable, junto con otros gastos adicionales; su sueldo oscilaba entre los 70 y los 300 reales.[10] Se trata de una diferencia importante que podía responder a la experiencia o al coste de la fabricación de los toneles, pues estos podían hacerse *in situ* o adquirirlos ya hechos.

En un estadio intermedio también se situaban aquellos oficios que realizaban funciones no relacionadas directamente con la actividad pesquera, pero sí muy necesarios. Algunas de estas funciones no quedaban reflejadas en los listados de empleados, aunque eran tareas concretas e indispensables para el funcionamiento del negocio. Sería el caso del contalibro, que se encargaba de la contabilidad, este podía cobrar hasta quinientos reales por campaña; también el administrador de la almadraba, que recibía más de mil. Igual era el caso de los escribanos o contables, así como del servicio de notario, que se gratificaba con unos cuatrocientos reales. De la misma forma, se necesitaba un panadero, un tabernero, un pesador y un barquero, que también eran recompensados con entre cuatrocientos y setecientos reales. Estos sueldos nos indican que se trataba de funciones bien remuneradas. Además, era imprescindible disponer de los servicios de un cura que, por las misas celebradas durante la temporada de pesca, cobraba entre sesenta y cien reales.[11]

Había muchas otras funciones menos especializadas que tampoco están contempladas en los libros contables, como las que desempeñaban los tejedores —encargados de coser y reparar las redes—; en el año 1595 en Cerdeña para preparar la nueva temporada se contrataron 55 personas para esta labor.[12] Un papel similar tenían los arrieros, que, con carros, aprovisionaban de material o de comida. A continuación, hay que sumar a la población que se dedicaba a otras funciones auxiliares, como salar o comercializar el producto en las tiendas situadas en la misma playa de la almadraba o en lugares próximos.[13] Estas funciones a menudo las realizaban las mujeres, niños u otros familiares de los pescadores, razón por la cual no se contabilizan oficialmente. Además, debemos añadir a la gente ocupada en actividades complementarias, como la construcción de los edificios, la extracción

[10] Judit Vidal Bonavila: *L'aprofitament del mar*, p. 126.

[11] ACDM, Fondo Lerma-Denia, legajo 107, n.º 1.

[12] ASC, Antico Archivio Regio, BC 38, f. 381-382.

[13] Las tiendas a pie de playa se destinaban a la venta de producto para la población local, ya fuera fresco o salado. En la almadraba del Hospitalet del Infante constatamos compradores de distintas localidades que llegaban a la playa para comprar atún fresco. La comercialización exterior o a gran escala la realizaban comerciantes que compraban el producto para embarcarlo y distribuirlo en otros puertos mediterráneos. Judit Vidal Bonavila (2021): «El comerç de tonyina al Mediterráneo occidental a l'època moderna», en Jaume Dantí (coord.): *Història connectada entre Catañunya i la Mediterrània (segles XVI-XVIII)*, Rafael Dalmau, p. 112.

de madera para la fabricación de barcas y las botas, etc., funciones para las que también se empleaba gente de la región. Finalmente, aún por debajo, para las labores más cotidianas o en las tareas más duras, como moler el trigo, trabajar en los hornos de pan, en las carnicerías o en las cocinas, a menudo se utilizaba mano de obra esclava o menos preparada.[14]

El número total de trabajadores se relaciona con las dimensiones de la pesquería y el volumen de capturas que se preveía por temporada de pesca. Resulta evidente que las almadrabas más grandes requerían de más operarios,[15] pero el número era muy variable en función de las perspectivas de pesca. Es decir, no podemos afirmar que exista una relación directa entre las personas que se empleaban y la cantidad de capturas obtenidas. Se ha verificado que las almadrabas más productivas, evidentemente, necesitaban más mano de obra, pero las más conocidas, en momentos de crisis, podían ocupar el mismo número de trabajadores, o incluso menos, que los que laboraban en otros emplazamientos más modestos en épocas de mejor productividad.[16] Así pues, cuando consideramos una almadraba de mayor o menor tamaño, no podemos fijarnos en el número de gente que trabajaba, aunque normalmente se mantiene que, a más personal, más capturas, al margen de las dimensiones de la estructura. Muy probablemente se contrataba al personal según las previsiones y, en caso de confirmarse una buena temporada, se buscaba más mano de obra para asumir todo el trabajo.

Para concretar algunos números, sabemos que en el siglo XVII el número de operarios podía variar entre los cincuenta[17] y más de un centenar[18] de hombres. Entre 1592 y 1613 en la almadraba del Ursa (Sicilia) trabajaban una media de 75 personas.[19] A inicios del siglo XVII, en la zona de Denia vemos que en el Palmar se empleaba un número muy similar, unas setenta personas, mientras que en Jávea había unos cincuenta operarios; en el año 1659 en la del Palmar se ocuparon hasta 109 operarios.[20] Por otro lado, en 1720, en las importantes almadrabas de Favignana y Formica (Sicilia) había 87 y 93 trabajadores respectivamente. Con estas cifras debe considerarse que en el año 1720 la producción de Favignana y Formica había caído considerablemente

[14] David Florido del Corral (2005): *Evolución histórica y cultural de las almadrabas en el litoral atlántico meridional (siglos XVI-XX)*, Palamós: Museu de la pesca, p. 24.

[15] Manuel Oliver Narbona (1982): *Almadrabas de la costa alicantina*, Alicante: Universidad de Alicante, p. 32.

[16] Judit Vidal Bonavila: *L'aprofitament del mar*, p. 126.

[17] Orazio Cancila (1972): *Aspetti di un mercato siciliano. Trapani nei secoli XVII-XIX*, Roma: Salvatore Sciascia Editore, p. 146; Salvatore Girgenti (1982): *Storia delle Tonnare di Trapani nell'età moderna*, Trapani: Ed. Scirocco, pp. 42-43.

[18] ACDM, Fondo Lerma-Denia, legajo 107, n.º 1.

[19] Ferdinando Maurici y Francesco Vergara (1991): *Per una storia delle tonnare siciliane: la tonnara dell'Ursa*, Palermo: Accademia Nazionale di Scienze, Lettere ed Arti.

[20] ACDM, Fondo Lerma-Denia, legajo 107, n.º 1.

respecto a la de la primera mitad del siglo XVII;[21] es decir, que estamos comparando el número de trabajadores de dos cronologías distintas y, a su vez, momentos en los que el rendimiento fue considerablemente diferente. En definitiva, el número de empleados contratados era variable y dependía más de las perspectivas de pesca que del lugar o de las dimensiones de las redes que se ancoraban. Gracias a la documentación contable hemos podemos realizar estimaciones de la gente que se empleaba en las almadrabas, pero no será hasta el siglo XVIII, con el establecimiento de la matrícula de mar, cuando el registro de los pescadores sea más fiable.[22]

Contratos y condiciones laborales

El personal de las almadrabas, desde el arráez hasta los últimos pescadores, tenía una paga fija por toda la estación de pesca. Esta retribución dependía de su categoría y de los días trabajados, ya que no todos los trabajadores se empleaban el mismo número de días. El total de días trabajados variaban según el periodo en el que transitaban los atunes —en función del primer y último día de pesca, que no siempre era el mismo—[23] y la tarea a realizar, puesto que cada función tenía su momento. Los arráeces y marineros empezaban unos días antes para preparar la temporada, por lo que, aparte de tener un salario más elevado, también lo recibían durante más tiempo. Otros trabajadores comenzaban sus tareas desde que empezaban a anclar las mallas, mientras que otros no se ocupaban hasta que se obtenían las primeras capturas. Por ejemplo, aquellos que debían calar las redes se incorporaban antes que los saladores, que lo hacían una vez iniciada la pesca. De esta forma, el salario final dependía del tiempo que se percibía; aun así, también apreciamos diferencias entre trabajadores de la misma categoría que, a pesar de trabajar el mismo número de días, recibían más salario que otros. Probablemente dependía de su experiencia, de la edad o de si realizaban otras funciones adicionales no detalladas en la documentación.[24]

El tipo de contratos también variaba en función del lugar y de la categoría laboral. En el caso de los marineros y de los operarios más reconocidos, a menudo los contratos se realizaban ante notario:[25] se especificaban los días laborales previstos por la

[21] ASTr, Secrezia di Trapani, Verifique tonnare, vol. 466-468, Judit Vidal Bonavila: *L'aprofitament del mar*, p. 170.

[22] Roberto Fernández y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Econòmica*, 3, pp. 183-201.

[23] Podía variar entre 80 y 95 días.

[24] ACDM, Fondo Lerma-Denia, legajo 107, n.º 1.

[25] ASC, Atti Notarili, Atti legatti, busta 751. Un ejemplo es este volumen del archivo de Cagliari, en el que en 1642 aparecen diversas actas notariales con personas diferentes y donde se estipulaba el salario que cobrarían y el porcentaje de pescado que les correspondía.

temporada, el salario y, en caso de que le correspondiera, el porcentaje del producto final que obtendrían. Con los trabajadores menos cualificados los convenios se solían realizar de palabra. Así, las distintas categorías laborales las podemos diferenciar por sus funciones y también por su salario y por la importancia de su contrato.

En todas las pesquerías los arráeces y marineros constituían las categorías más altas en la jerarquía laboral de las almadrabas y tenían unas condiciones más ventajosas que el resto de empleados. Eran los expertos y se les reconocía como tal. Además de ser recompensados con sueldos más elevados, podían participar del reparto de la pesca conseguida. El arráez normalmente tenía asignado un porcentaje del producto final, que variaba entre el 6 y el 2 %; en algún caso también a los marineros les correspondía una parte de los barriles o de los beneficios obtenidos.[26] En definitiva, en ocasiones no se trataba de trabajadores contratados, sino que formaban parte de los promotores del negocio; por consiguiente, participaban de la inversión inicial o debían contribuir a los gastos de gestión. Del hecho de participar o no en la promoción de la pesquería dependía el porcentaje de producto final que recibían y el poder de decisión que tenían en cuestiones administrativas. Los porcentajes se calculaban después de descontar las décimas y otros impuestos abonados en especie.[27] Por otro lado, también se ha constatado que la parte más pesada y delicada del proceso de instalación de la almadraba era el calado de las redes. Así, resulta lógico que las tareas que requerían mayor experiencia y un personal más formado también comportasen una mayor remuneración. Dentro de este grupo, el arráez recibía un salario que duplicaba el que cobraba el sotoarráez y cuadruplicaba el del resto de trabajadores. Sus condiciones no eran las mismas en todas las almadrabas: en algunos sitios se les valoraba más que en otros o bien su experiencia era más reconocida.

En cuanto a la compensación económica para el resto de pescadores, en Denia la asignación diaria se mantuvo constante durante todos los años que tenemos documentados. Se gratificaba con seis dineros y una cantidad de pan y vino establecida. Aparte se concedía una asignación mensual entre los 28 y 50 reales, cantidad que fue aumentando a lo largo del siglo XVII.[28] Como se ha comentado, las retribuciones también podían variar ligeramente en función de la experiencia, la acumulación de tareas o el lugar, por lo que las diferencias no se explican solo por las variaciones inflacionarias. De hecho, en los mismos años, los operarios de Jávea cobraban menos que los del Palmar.[29]

[26] Judit Vidal Bonavila: *L'aprofitament del mar…*, o. cit., p. 123.

[27] Ibídem, p.130.

[28] ACDM, Fondo Lerma-Denia, legajo 107, n.º 1.

[29] Ignoramos por qué en el mismo periodo los trabajadores del Palmar cobraban más que los de Jávea; dado

Dentro de todas estas categorías destinadas a la actividad pesquera, si un operario tenía suficiente experiencia o había mostrado tener capacidad para una función determinada, podía ascender de categoría o acceder a otras tareas más concretas,[30] lo que podía implicar mejores condiciones laborales y salariales. Por otro lado, mientras que el arráez y los principales marineros tenían una parte de la producción asignada, al resto de empleados de menor rango, en todo caso, se les podía conceder la pesca menor que quedaba enredada en las redes de forma accidental, es decir, otros peces que no eran atún.[31] Las categorías menos valoradas no tenían un salario estipulado, así que la pesca menor podía ser su única recompensa, aun así, podía ser suficiente para sobrevivir.

En definitiva, los trabajadores con más conocimientos y un salario más elevado obtenían una categoría social propia y privilegiada que estaba muy por encima del resto; se trataba de una minoría de entre cinco y diez personas. A partir de todos estos aspectos, podemos afirmar que era una sociedad muy jerarquizada, donde el arráez y los marineros eran personas de alto estatus, mientras que los operarios tenían tareas muy duras y menos reconocidas. De esta forma, se combinaba una sociedad rígida que a la vez podía presentar ciertas posibilidades de ascenso social.

Los pueblos almadraberos

Los enclaves almadraberos solían situarse en playas solitarias, lejos de los núcleos de población, ya que requerían de mucho espacio y una zona tranquila con aguas claras y transparentes. Por este motivo, especialmente durante la primera mitad del siglo XVII, los emplazamientos solo se habitaban durante la temporada de pesca y eran abandonados cuando terminaba la pesquería y se había procesado todo el pescado. Solían ser campamentos con gran riesgo de ataques enemigos, sobre todo de piratas y corsarios. Aun así, la almadraba formaba o era el estímulo para ocupar el territorio y crear un barrio marinero, donde vivían temporalmente los trabajadores y sus familias.

La gran necesidad de mano de obra que se requería condicionaba que prácticamente toda la población de los alrededores acabara implicada en el negocio y se trasladara, al menos durante la pesca, a las casas de pescadores situadas junto al mar. La documentación de los libros contables, donde se relacionan los trabajadores, no

que la segunda solía ser menos rentable, podemos aventurar que dependía de las perspectivas de ganancias. ACDM, Fondo Lerma-Denia, legajo 107, n.º 1.

[30] Rosario Lentini (1986): «Economia e storia delle tonnare di Sicilia», en Vicenzo Consolo (ed.): *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo: Sellerio, p. 45.

[31] Salvatore Girgenti: *Storia delle Tonnare*, p. 16; ASPA, Corporazione religiose, San Martino delle Scale, B.1402.

nos suele proporcionar información sobre la procedencia de estas personas, pero sí disponemos de algunos datos que nos confirman que se empleaba gente de la zona. Sería el caso de algunos arrendamientos con titulación real, donde se especificaba que el rey ponía a disposición de la almadraba a toda la gente de las villas cercanas.[32] Así se constata en la instalación de la almadraba del Hospitalet del Infante en 1595. Era una de las primeras pruebas para este emplazamiento y podemos verificar que los operarios que edificaron el salador eran de Pratdip, Cambrils y Mont-roig, que, junto a Vandellòs y Tivissa, eran los núcleos habitados más cercanos.[33] De esta forma, claramente, la instalación de la almadraba servía de reclamo para grupos de gente de las zonas interiores que permanecían allí para trabajar directamente en la pesquería, en las labores complementarias o bien en la producción de conservas de pescado. En este caso, también constatamos que las aldeas cercanas adquirían tal volumen del producto pescado que indiscutiblemente el atún debía representar una parte importante de la dieta.[34]

La actividad pesquera de la almadraba se concentraba en una parte del año, pero las labores de mantenimiento —preparación de las redes, conservación del material, construcción y reparación de las embarcaciones—, el montaje de todo el conjunto al llegar la temporada y la desinstalación al terminar o la fabricación de barricas, entre otras labores, ocupaba a gran parte de la población durante todo el año, independientemente de la edad, del sexo y de la condición social. Así, estos núcleos se hicieron cada vez más estables.

Por las cifras ya comentadas de trabajadores que se solían contratar, sabemos que una almadraba, por pequeña que fuera, agrupaba al menos a unos cientos de personas entre trabajadores y sus familias. Por otro lado, hay datos que nos indican que el emplazamiento de una almadraba grande podía generar una concentración permanente de entre cuatrocientas y quinientas personas, y en temporada de pesca podía llegar hasta los 2000,[35] convirtiéndose así en auténticas ciudades almadraberas. De hecho, podían generar núcleos de población más grandes que los municipios principales, situados en el interior. Además, las almadrabas representaban una unidad económica y social independiente del resto de la comunidad, ya que los señores o monarcas, a cambio de las dificultades que asumían, daban unas libertades y unos privilegios específicos. Por consiguiente, destacaban por representar un modelo de ordenación del territorio y de organización social y política particular, a menudo, incluso con una justicia propia.

[32] ASC, Antico Archivio Regio, BC 38, f. 384-386.

[33] ACDM, Fondo Baronía de Entença, legajo 755, f. 6-7.

[34] Judit Vidal Bonavila: *L'almadrava de l'Hospitalet de l'Infant…*, o. cit., pp. 117-118.

[35] David Florido del Corral: *Evolución histórica y cultural…*, o. cit., p. 41.

Por todas estas ventajas, la instalación de una almadraba suponía un estímulo para la ocupación del territorio y una oportunidad para sus habitantes, pero no fue así en los espacios donde con anterioridad ya había otros negocios pesqueros. En este sentido, la instalación de una almadraba no siempre fue bien recibida, ya que solía traer consigo inconvenientes a los pescadores locales. La multiplicidad de funciones y los grandes beneficios que se esperaban obtener significaba que la zona donde se calaba la almadraba debía destinarse en exclusividad a este arte, al menos, durante los meses de migración de los atunes. Además, la administración generalmente otorgaba las concesiones o arriendos a personas forasteras, por tanto, los pescadores locales no disponían ni del control sobre las artes ni del permiso para dedicarse a otras actividades pesqueras.[36] Ante esta situación, poco podían hacer contra la compañía almadrabera; apenas tenían posibilidades de ganar en los pleitos que se abrieran, sin embargo, algunos se aliaron con las industrias sardineras, las cuales tenían más oportunidades para oponerse a las almadrabas. En el caso de Cataluña, vemos cómo proliferaron este tipo de conflictos, ya que había más variedad de artes de pesca bastante consolidados; sin embargo, lo tuvieron más difícil otras pesquerías de las islas de Sicilia y Cerdeña o en la zona de Denia, donde las almadrabas monopolizaron la actividad pesquera casi por completo.

En los pueblos almadraberos que se formaban también había discrepancias. Hemos visto que eran espacios donde los habitantes locales convivían con delincuentes, extranjeros y esclavos que llegaban a la zona en busca de una salida laboral.[37] Esta misma diversidad social a menudo comportaba que fueran espacios con múltiples conflictos sociales. A su vez, las dificultades y las duras condiciones de vida obligaban a la población a sobrevivir de forma cooperativa.

En cuanto a la peligrosidad, hay que recordar que la piratería no se focalizaba únicamente en robar, sino que una de las principales fuentes de ingresos para estos delincuentes fueron los rescates que se pedían a cambio de los cautivos. Muchas almadrabas se vieron perjudicadas por esta realidad que suponía una inseguridad contante. Al mismo tiempo, los establecimientos pesqueros contribuyeron a mejorar el sistema defensivo de la costa. El hecho de que se construyeran estructuras fijas como edificios de trabajo, tiendas y casas iba constituyendo núcleos de población más estables que permitían hacer frente a posibles ataques y proteger los enclaves urbanos cercanos. Así pues, en la cuestión de la piratería, los establecimientos pesqueros desempeñaban ambos papeles: estaban expuestos a los peligros del mar, pero el hecho de ser lugares con mucha concentración marinera evitaba que los

[36] Francesc Lleal i Galceran (2009): *Localització geogràfica i estudi de les almadraves mediterrànies: el cas de l'Espanya del segle XVIII,* tesis doctoral, Universitat de Barcelona, p. 178.

[37] David Florido del Corral: *Evolución histórica y cultural…*, o. cit., p. 37.

corsarios gozaran de plena libertad para llegar a la costa sin ser descubiertos. Además hay que tener en cuenta que, aparte de la gente que residía allí, toda almadraba consolidada tenía su torre de vigilancia u otros elementos defensivos, a pesar de que esto también podía suponer un conflicto entre la población por tener que hacerse cargo del pago de la construcción y su mantenimiento.

Con el tiempo, a medida que disminuían los peligros del mar y aumentaba el número de residentes en el litoral, también se incrementaba el consumo de pescado, sobre todo fresco. Este trasvase de población hacia la costa, a pesar de iniciarse en el siglo XVII, fue bastante lento. El aumento de la demanda de pescado se apreció sobre todo en las grandes ciudades, como en el caso de Barcelona. De hecho, en el siglo XVII e inicio del XVIII, ni las almadrabas catalanas ni las valencianas podían cubrir su demanda de pescado, lo que explica por qué la capital catalana era una de las principales receptoras del atún que salía de los puertos de Cerdeña. Por su parte, la producción de las pesquerías de la zona de Denia cubría la demanda local y la de la ciudad de Valencia. En el caso de producciones más modestas, como era la de Hospitalet, su mercado se limitaba a su área de influencia, aunque ya en el siglo XVII constatamos que el atún fresco de esta almadraba se consumía en un radio de unos cien kilómetros hacia el interior.[38]

Redes familiares en las almadrabas

La formación de estos pueblos almadraberos fomentaba que algunas familias residieran en las pesquerías durante largos periodos, así podemos constatar algunas estirpes que se relevaron durante varias generaciones dentro del negocio. En algunos casos ascendieron laboralmente o aumentaron y diversificaron sus ámbitos de acción, conocimiento y experiencia. También los comerciantes y arrendatarios podían aspirar al ascenso social gracias a la riqueza acumulada con las almadrabas, llegando a ostentar títulos de nobleza.

Este aspecto se ha trabajado sobre todo en las almadrabas de Cerdeña, dado que se ha seguido una línea temporal de arrendamientos de mayor duración, pero también lo hemos constatado en los pescadores valencianos, lo que nos permite afirmar que era algo habitual. Se debió de producir dentro de la mayoría de categorías sociales que se han descrito, pero sobre todo se ha confirmado entre las familias que arrendaban las almadrabas y que comercializaban el producto, ya que están más presentes en la documentación y por consiguiente conocemos mejor sus trayectorias.

[38] ACDM, Fondo Baronía de Entença, legajo 763, f. 1-52.

La familia de los Martí y la de los Nater son un ejemplo de ello, ya que tuvieron un largo recorrido interviniendo en casi todo el proceso productivo. Los Martí eran unos comerciantes genoveses que en los primeros años del siglo XVII empezaron a arrendar almadrabas en Cerdeña; cincuenta años más tarde controlaban varias pesquerías de la isla, habían probado nuevas, participaban en varias compañías, contribuían a la defensa del territorio y se habían hecho con el control de las salinas próximas a sus instalaciones. Una trayectoria similar tuvieron los Nater, pero en este caso Benedetto Nater incluso se planteó comprar las almadrabas en 1630,[39] por lo que debemos suponer que había prosperado considerablemente y disponía de suficiente capital como para adquirir algunas potentes almadrabas de la isla. Otro ejemplo paradigmático es el de la familia Vidal: Hieronim Vidal, siciliano, se trasladó a Cerdeña para trabajar en las primeras almadrabas y, pocos años después, su hijo Miquel Vidal ya comercializaba el producto y participaba en una compañía arrendataria. Es remarcable porque mientras el primero era un trabajador que, al cabo de un tiempo, arrendó una almadraba, el segundo, además de arrendador ya se dedicaba al comercio.[40]

Otro aspecto relacionado con el ascenso social de las personas vinculadas a las almadrabas lo vemos en comerciantes como Pietro Porta, que, gracias a su labor, ostentó títulos de nobleza. Es conocido que uno de los principales objetivos de la burguesía adinerada fue obtener estos reconocimientos que los equiparaban a la clase nobiliaria, así, es importante remarcar que las almadrabas podían aportar los recursos y las influencias suficientes para alcanzar estos objetivos. En el caso de Porta, desde la condición de comerciante, se le concedió el feudo de Teulada (Cerdeña). Debemos puntualizar que las clases altas no mostraron el mismo interés en todos los territorios. La nobleza sarda no empezó a invertir en el negocio de las almadrabas hasta que no comprobó que era una actividad suficientemente rentable y, cuando lo hizo, mayoritariamente fue formando parte de compañías arrendatarias, dado que los comerciantes genoveses ya habían establecido sus monopolios. No fue así en Valencia y en Cataluña, donde la nobleza, tan pronto como se instaló, hizo valer sus derechos sobre este negocio que proporcionaba notables beneficios. Esto comportó conflictos y largos pleitos entre la nobleza y el rey, quien en un primer momento disponía de la potestad para otorgar las licencias. En el caso de Denia, fue el propio duque de Denia —desde 1598 privado del rey y duque de Lerma— quien disputó las concesiones y se hizo con el control de todas las almadrabas de la región de Valencia.[41] Paralelamente, en Cataluña, concretamente en la almadraba de

[39] ASC, Antico Archivio Regio, BP 2, f. 289v.

[40] Judit Vidal Bonavila: *L'aprofitament del mar…*, o. cit., p. 405.

[41] ACA, Consejo de Aragón, legajo 651, n.º 36/3, f. 1.

Hospitalet, fue el duque de Cardona quien reclamó su autoridad sobre el territorio donde se calaba la almadraba y después de algunos pleitos accedió a su gestión.[42]

En relación con los pescadores cualificados, vemos que para mantener el monopolio y asegurarse el trabajo, los expertos guardaban con mucha discreción los detalles de cómo calar las redes o cómo había que hacerlo en cada lugar. Esta información pasaba de padres a hijos u otros familiares o amigos a los que, llegado el momento, les transmitían sus conocimientos, creando así monopolios endógenos. En la zona de Denia, revisando las listas de trabajadores, en una secuencia de al menos cincuenta años, las personas situadas al frente de la almadraba eran las mismas o alternaban sus principales funciones. Así, dentro de los operarios de mayor rango constatamos una estrecha relación de parentesco, que apreciamos por los apellidos de las personas que estaban al frente. En 1612, el arráez del Palmar fue Iuseppe Sagarra, seguramente de origen siciliano, y como sotoarráez se ocupó a Roque Sagarra, muy probablemente pariente de Iuseppe. En el año 1659 entre los trabajadores aun encontramos un Iuseppe Sagarra, aunque desconocemos si era la misma persona que ya llevaba como mínimo 47 años en esta pesquería, quizá fuera un miembro más joven de la misma familia. En el año 1620 el arráez y el sotoarráez de esta misma almadraba también debían ser parientes, sus nombres eran Ausias Palmir y Rafael Palmir. Por otro lado, el primer marinero de esta almadraba en 1612 fue Miguel Sentís, que en 1620 lo encontramos como arráez en Jávea, por lo que podemos deducir que había ascendido de categoría; como marinero figura Rafael Sentís, que también debía de tener algún parentesco con el arráez; además, como marinero en el Palmar también encontramos a Roque Sagarra, que seguramente es el mismo que ya se ocupó en esta almadraba en 1612. En el año 1659, el sotoarráez del Palmar no parece tener ninguna relación con el arráez, su nombre es Iuseppe Martí, pero sabemos que el arráez fue Iuseppe Sentís y que uno de los marineros era Rafael Sentís; así que, en caso de ser el mismo, ya ejercía de marinero des de 1620.[43] Con todas estas conexiones vemos que a lo largo de los años entre una pequeña élite se intercambiaban las principales funciones: en dos ocasiones arráez y sotoarráez podían ser padre e hijo. En el caso de la familia Sentís, vemos un claro acenso, ya que en 1612 encontramos un marinero con este nombre que unos pocos años después probablemente se empleó como arráez, y en 1659 el arráez seguía siendo un familiar.

En Cerdeña, en un año concreto, se especifica que el hijo del arráez solo trabajó durante el calado de las mallas. La presencia temporal de este técnico también podría estar relacionada con la voluntad del arráez de mantener en secreto los detalles que permitían que las redes quedaran perfectamente ancladas. Son dos ejemplos

[42] ACDM, Fondo Baronía de Entença, legajo 761.

[43] ACDM, Fondo Lerma-Denia, legajo 107, n.º 1.

de cómo de habitual era que estos trabajadores se reservaran los secretos del calado de las redes, que además era la parte más complicada y requería de una mayor experiencia. Estos secretos pasaban de generación en generación, y eran muy cautos para no desvelar sus conocimientos.[44] De esta forma, no todos los trabajadores conocían con precisión cómo debían colocarse algunos materiales.

Movilidad de población e intercambios culturales

Entre los trabajadores apreciamos dos realidades complementarias: por un lado, los que residían en la almadraba y aprendían desde niños alguna de las funciones, generando un núcleo bastante endogámico y, por otro, vemos una importante movilidad de personal especializado. Se necesitaba mucha técnica y experiencia para calar el arte, así como para adaptarlo al litoral donde debía funcionar. Por este motivo, no eran abundantes los técnicos que disponían de estos conocimientos, y los que los tenían podían elegir un lugar con mejores condiciones. Así, a menudo, se trasladaban a otras zonas o regiones en busca de ellas; cuando un sitio tenía éxito, se consolidaba y podían adquirir buena fama. A pesar de los peligros del mar, en el Mediterráneo se produjeron importantes desplazamientos de técnicos e intercambios comerciales que favorecieron las relaciones económicas y culturales.

Los sicilianos, concretamente los trapaneses, eran los más formados para estas tareas cualificadas, por eso, cuando a finales del siglo XVI la técnica se llevó a cabo tanto en Cerdeña como en Valencia y Cataluña, fueron expertos trapaneses quienes se trasladaron junto con personas de confianza.[45] Pese a su aptitud, no siempre les resultó fácil obtener éxito en las primeras probaturas. El administrador Pedro Gamir, diez años después del establecimiento de las almadrabas en Denia, todavía consideraba que los sicilianos no habían logrado dominar la técnica en aquellas costas.[46] Aun así, hasta la segunda mitad del siglo XVII los trabajadores con mayores responsabilidades de estas almadrabas eran todavía sicilianos mayoritariamente. Deducimos que a los trabajadores locales aún les costó algunos años más aprender a dominar la técnica. A partir de finales del siglo XVII, después de varias generaciones, los trabajadores locales estuvieron en condiciones de aplicar lo aprendido. En el siglo XVIII los arráeces de Benidorm eran los que tenían más fama por su competencia, incluso, eran llamados a otros territorios para aplicar sus conoci-

[44] De hecho, todavía ahora los investigadores que han podido entrevistar a antiguos arráeces confirman sus reticencias para explicar el calado del arte. Manuel Oliver Narbona: *Almadrabas de la costa alicantina…,* o. cit.

[45] Carlo Salamone, el arráez que se trasladó a Cerdeña para calar la primera almadraba, fue contratado en Palermo. ASC, Antico Archivio Regio, BP 2, f. 48.

[46] ACA, Consejo de Aragón, legajo 632, n.º 8, f. 5.

mientos.[47] En el año 1935-1936 en el censo de la almadraba de Hospitalet el arráez todavía procedía de Benidorm, junto con otros marineros de la misma región.[48]

Los trabajadores no eran los únicos que migraban. Aún más movilidad tenían los administradores y sobre todo los mercaderes. A partir del siglo XVI los comerciantes eran sobre todo genoveses que se habían establecido en aquellas localidades litorales en las que tenían más posibilidades de intercambios. En el XVII se incorporaron franceses y catalanes. Respecto a los arrendatarios, personajes como Pietro Porta viajaron a varios lugares para conocer la técnica; también lo hizo Pedro Gamir, que empezó como administrador en Valencia[49] y para progresar se trasladó a Cataluña, donde también fue promotor y administrador de varias almadrabas, realizó sus primeras pruebas en Hospitalet y se trasladó a Salou y Cambrils mientras duraron los conflictos con el duque de Cardona.[50] A pesar de su movilidad y voluntad de prosperar en el negocio, no tenemos claro que ni Porta ni Gamir consiguieran una fortuna duradera, pero sí que durante un tiempo establecieron una red social entre territorios.

La movilidad de los empleados tuvo su influencia en la evolución de la jerga de las almadrabas. Así, la terminología que hace referencia a las almadrabas es consecuencia de estos intercambios sociales. Algunas de las palabras características de la jerga de la almadraba fueron importadas de otros territorios, lo que se explica por la movilidad de comerciantes y trabajadores especializados. La mayoría de los conceptos de este arte tienen un origen claramente árabe, que se atribuye a la continuidad y los avances técnicos que se produjeron durante la Alta Edad Media, cuando los árabes controlaban tanto el sur de la península ibérica como la isla siciliana. Posteriormente, a raíz de las mejoras para calar almadrabas de cuadro fijo que se instalaron en Sicilia, muchos de los utensilios y materiales tenían una denominación siciliana de origen árabe. Este vocabulario se transfirió tanto a Cerdeña como a Valencia y Cataluña, junto con la llegada del arte de monte-leva y de los expertos sicilianos que debían calarlo. Es lógico que los sicilianos que se transfirieron siguieran nombrando los materiales con la misma terminología, sobre todo aquellos utensilios específicos que no se conocían o no se utilizaban en los nuevos emplazamientos.[51] Algunos ejemplos claros son el *palescalem* y los *marzaprevitti*.[52]

[47] Antonio Sañez Reguart: *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional…*, o. cit., p. 33.

[48] AMVH, Censo de población de 1935-1936; documento sin inventariar.

[49] ARV, Bailía General, letra P, n.º 1086, f. 1-14.

[50] ACDM, Inventarios J. Llobet, Sección Prades-Entença, f. 256.

[51] Pietro Addis y otros (2012): «Social, cultural and basic economic analysis of the trap fishery of Sardinia: First step towards parameterization. ICCAT-GBYP Symposium on Trap Fishery for Bluefin Tuna, Tangier», *Collect. Vol. Sci. Pap. ICCAT*, 67, pp. 380-389.

[52] Mazzapreviti: voz siciliana derivada de *mazzara* que designa un instrumento de piedra utilizado en las almadrabas para atar las redes y que realizaba una función de contrapeso para sujetarlas en el fondo marino.

A pesar de esta evidencia, el árabe y el siciliano no fueron las únicas lenguas que participaron en la formación del vocabulario propio de la almadraba. El vocabulario almadrabero es complejo, y otras lenguas como el francés y el italiano también tuvieron su influencia.[53] Por esta razón encontramos variantes del mismo arte con terminología distinta, también hallamos que el mismo concepto defina técnicas un tanto diversas; la misma problemática se da en la designación de los materiales y herramientas utilizados. La terminología es complicada y se producen varios casos de homonimia, es decir, hay artes diferentes que se designan con el mismo nombre y, al contrario, algunos similares o idénticos con denominaciones diferentes. Este problema lo hemos comprobado en todos los territorios y sobre todo a la hora de establecer comparaciones. Al mismo tiempo, hay que tener en cuenta que es fruto de la movilidad de personal y la evolución técnica del arte, junto con la complejidad y la riqueza que le rodea.

Conclusiones

La consolidación de las almadrabas contribuyó a que el mar, a pesar de los grandes peligros que encierra, se pudiera ver como una fuente de recursos. Las labores relacionadas con el mar se centraban en los meses estivales y a menudo los enclaves pesqueros se abandonaban en invierno para resguardarse en el interior. Pero estas pesquerías fomentaron que los pequeños pueblos, a veces no tan pequeños, que se formaban en el litoral se fueran manteniendo y fueran cada vez más estables, hasta el punto de mantener su actividad todo el año. Con el progresivo aumento de residentes también se fomentaba el consumo de pescado, sobre todo fresco, y con ello más necesidad de aprovechar estos recursos marítimos. Aun así, esta consolidación de los núcleos costeros fue lenta y progresiva. Las almadrabas también contribuyeron a la defensa del litoral, ya que era necesario salvaguardar la seguridad de los pescadores, al mismo tiempo, se construyeron estructuras fijas: torres, tiendas, almacenes y casas. De esta forma, las pesquerías evitaban que los corsarios tuvieran plena libertad para llegar a la costa sin ser descubiertos.

Las almadrabas no fueron solo una cuestión de la monarquía, de la nobleza, de los arrendadores o los comerciantes, sino que crearon una red social muy compleja que funcionó al margen de las localidades próximas, generando nuevos enclaves, con una organización y una legislación propias. Las buenas condiciones de vida de las clases acomodadas contrastaban con las de la población que

[53] Francesc-X. Llorca (2008): *Llengua d'arraix. La parla almadravera Valenciana*, València: Acadèmia valenciana per la llengua.

llegaba buscando trabajo o refugio. Formaban así una sociedad muy jerarquizada en la que los propietarios, el arrendador, el arráez y los marineros podían ser personas de alto estatus, mientras que los operarios tenían tareas muy duras y poco reconocidas y remuneradas, hasta el punto de que algunos ni siquiera eran identificados como trabajadores y no aparecen en la contabilidad de la almadraba. En esa sociedad con notables diferencias laborales, no sorprende que las discrepancias y los conflictos fueran frecuentes. De la misma forma, se entienden las controversias entre pescadores de distintas artes. El monarca había concedido a los almadraberos unos privilegios que no tenían otros pescadores y esto convirtió el Mediterráneo en un escenario de luchas continuas. Por otro lado, el afán de supervivencia y las duras condiciones de vida caracterizaban un espacio de cooperación y convivencia.

En este contexto algunas familias se especializaron en el negocio, creado linajes de almadraberos en todas las capas sociales. Hemos visto que la experiencia podía comportar cierto ascenso social, ya que las funciones específicas tenían mejor remuneración y reconocimiento. Esto también se constata entre los trabajadores más cualificados, que aprendían los secretos del arte y se podía trasladar a aplicarlo en otros lugares como máximos expertos. Asimismo, los comerciantes y arrendatarios también fueron prosperando y adquiriendo reconocimiento. Aun así, se trataba de un negocio que dependía mucho del azar, las condiciones meteorológicas, los ataques, etc., a menudo difícil de controlar, por lo cual era complicado perpetuarse solo en este negocio.

El legado que se ha conservado de esta actividad es considerable y tiene mucha relación con la incidencia que tuvo en cada región. Actualmente en Valencia y Cataluña apenas se ejerce este tipo de pesca, apenas queda el topónimo en algunas playas y el nombre de complejos turísticos. En las playas del levante peninsular encontramos ocho municipios que mantienen la denominación de «la playa de la almadraba»: Roses, Hospitalet del Infante, Benicàssim, Denia, Els Poblets (Denia), Benidorm, Alicante y El Campello (Alicante). Todos son sitios donde las almadrabas tuvieron un papel destacado; ahora, para la mayoría, significa poco más que el nombre de la playa, del barrio o del complejo turístico que ocupa. Esto difiere de lo que se ha conservado en las islas de Sicilia y Cerdeña o en el sur de la península ibérica, donde el recuerdo de las antiguas almadrabas sigue muy presente y, además de perpetuarse los topónimos en playas, torres y complejos turísticos, en algunas regiones se ha intentado preservar el legado cultural. Así, en algún punto todavía se sigue ejerciendo la pesca del atún con almadrabas; a pesar de que a menudo se presenta como una actividad orientada hacia el turismo. De hecho, los intereses de explotación turística de la costa no han ayudado precisamente a la conservación

de estos espacios. Sin embargo, el establecimiento de centros de interpretación sí contribuye a preservar el legado histórico de esta importante actividad marítima.

Bibliografía

addis, Pietro y otros (2012): «Social, cultural and basic economic analysis of the trap fishery of Sardinia: First step towards parameterization. iccat-gbyp Symposium on Trap Fishery for Bluefin Tuna», Tangier, *Collect. Vol. Sci. Pap. iccat*, 67, pp. 380-389.

Alegret Tejero, Joan (1988): «Aspectes socials de la pesca al litoral gironí», *Revista de Girona*. 128, pp. 27-34.

— (2006): *Etnologia de les societats marítimes: perspectives d'anàlisi, àmbits d'estudi i propostes de treball*, Palamós: Càtedra d'Estudis Marítims i Museu de la pesca.

Alegret Tejero, Joan y Miquel Martí (2003) (eds.): *La pesca a Catalunya*, Barcelona: Angle.

Alemany Llover, Joan (2010): «La urbanització del litoral de Catalunya», en *El sistema litoral: un equilibri feble amenaçat pel canvi climàtic*, Barcelona: Diputació, pp. 23-32.

Alivia, Gavino (1931): *Economia e popolazione della Sardegna settentrionale*, Sassari: G. Gallizzi.

Amades, Joan y Emerencià Roig (1926): «Vocabulari de l'art de la navegació i de la pesca», *Butlletí de Dialectologia Catalana*, n.º 15.

Bertocchi, Dino (1951): *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo: Istituto Sperimentale Zooprofilattico della Sicilia, Tip. Cosentino e Sconzo.

Cabrera González, M. Rosario (1997): *El món mariner a Dènia: estudi etnolinguístic*, Dènia: Ajuntament de Dénia i Institut d'Estudis Comarcals de la Marina Alta.

Calleri, Nicola (2006): *Un' impresa mediterranea di pesca: i Pallavicini e le tonnare delle Egadi nei secoli xvii-xix*, Roma: Unioncamere.

Cancila, Orazio (1972): *Aspetti di un mercato siciliano. Trapani nei secoli xvii-xix*, Roma: Salvatore Sciascia Editore.

Dentici Buccellato, Rosa M. (1993): *Pescatori e organizzazione della pesca del tonno e del pesce spada nella Calabria*, Rubettino: Soveria Mannelli.

Domínguez Ortiz, Antonio y Alfredo Alvar Ezquerra (2005): *La sociedad española en la Edad Moderna*, Madrid: Istmo.

Doneddu, Giuseppe (1983): «Le tonnare in Sardegna (1500-1800)», *Società e Storia*, 21.

— (2002): *La pesca nelle acque del Tirreno. (Secoli xvii-xviii)*, Sassari: Editrice Democratica Sarda.

— (2014): «Migrazioni mediterranee. Alle origini delle tonnare sarde», en Martino Contu, Maria Grazia Cugusi y Manuela Grau (eds.): *Tra fede e storia*, Cagliari: Aipsa edizioni.

Doneddu, Giuseppe y Maurizio Gangemi (2000): *La pesca del Mediterraneo Occidentale (secolo xvi-xviii)*, Bari: Puglia Grafica Sud.

Fernández Díaz, Roberto y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo xviii. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Económica,* 3, pp. 183-201.

Florido del Corral, David (2005): *Evolución histórica y cultural de las almadrabas en el litoral atlántico meridional (siglos xvi-xx)*, Palamós: Museu de la pesca.

Girgenti, Salvatore (1982): *Storia delle tonnare di Trapani nell'eta moderna*, Alcamo: Tip. ed. Sarograf.

Lentini, Rosario (1986): «Economia e storia delle tonnare di Sicilia», en Vicenzo Consolo (ed.): *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo: Sellerio.

Lleal i Galcerán, Francesc (2009): *Localització geogràfica i estudi de les almadraves mediterrànies: el cas de l'Espanya del segle xviii*, Barcelona, tesis doctoral Universitat de Barcelona.

Lleonart, Jordi y Josep M. Camarasa (1987): *La pesca a Catalunya el 1722 segons un manuscrit de Joan Salvador i Riera*, Barcelona: Estudis Marítims, Diputació de Barcelona.

Llorca, Francesc-X. (2000): *El llenguatge mariner de la Marina*, Alacant: Publicació de la Universitat d'Alacant.

— (2008): *Llengua d'arraix. La parla almadravera Valenciana*, València: Acadèmia valenciana per la llengua.

Martín Corrales, Eloy (2014): «La pesca en Cataluña en la Edad Moderna: una exitosa expansión por el litoral español», *Drassana, revista del Museu Marítim*, 22, pp. 78-93.

Martínez Shaw, Carlos (1988): «La pesca en Cataluña del siglo xviii. Una panorámica», *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 8, pp. 323-338.

— (2009): «Las almadrabas españolas a fines del Antiguo Régimen», *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 35, pp. 259-286.

Maurici, Ferdinando y Francesco Vergara (1991): *Per una storia delle tonnare siciliane: la tonnara dell'Ursa*, Palermo: Accademia Nazionale di Scienze, Lettere ed Arti.

Molas Ribalta, Pere (1977): *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles xvii i xviii*, Barcelona: Curial.

Oliver Narbona, Manuel (1982): *Almadrabas de la costa Alicantina*, Alicante: Universidad de Alicante.

Pérez Sarrión, Guillermo (2012): *La península comercial: Mercado redes sociales y Estado en España en el siglo xviii*, Madrid: Marcial Pons.

Rosique, Javier y Esther Rebato (1997): «La adaptabilidad humana en las comunidades pesqueras», *Zainak*, 15, pp. 265-277.

Sañez Reguart, Antonio (2009 [1791]): *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, Madrid: Maxtor.

Terranova, Filippo (1986): «La città disegnata nel mare», en Vincenzo Consolo (ed.): *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo: Sellerio.

Vidal Bonavila, Judit (2014): «El desenvolupament marítim durant els segles xvi i xvii: Les almadraves catalanes», *Drassana, revista del Museu Marítim,* 22, pp. 96-109.

— (2018): *L'aprofitament del mar en els segles xvi i xvii: Estudi comparatiu de les almadraves de la Corona d'Aragó,* Lleida: Editorial Pagès.

— (2019): *L'almadrava de l'Hospitalet de l'Infant. Paradigma de les almadraves catalanes en època moderna*, Ajuntament de Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant: Cossetània edicions.
— (2021): «El comerç de tonyina al Mediterráneo occidental a l'època moderna», en Jaume Dantí (coord.): *Història connectada entre Catañunya i la Mediterrània (segles xvi-xviii)*, Rafael Dalmau editor, pp. 87-116.
Villabianca, Marchese y Giovanni Marrone (1986 [1784]): *Le tonnare della Sicilia*, Palermo: Giada.

10

A la sombra de la Armada: hogares, familias y parentelas del Departamento Marítimo de Cartagena en el siglo XVIII

Pablo Ortega del Cerro[1]

Introducción

Durante el siglo XVIII, la ciudad de Cartagena experimentó un espectacular crecimiento de población al pasar de 9500 habitantes en 1713 a los 49 957 de finales de la centuria. Situada en el sur del reino de Murcia, en un enclave geográfico privilegiado por su bahía cerrada, la defensa natural proporcionada por un abrupto sistema montañoso y un extenso *hinterland* rico en materias primas, la urbe llegó a ser uno de los nodos militares más importantes de la monarquía española durante el Setecientos.[2] Este radical cambio se explica en gran medida porque la ciudad fue elegida como una de las tres grandes bases navales peninsulares —junto a Cádiz y Ferrol—, convirtiéndose en capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo. Tal fue la transformación que en 1777 Leandro Soler la retrató de la siguiente manera:

> Hoy es una ciudad de las más famosas de Europa. Fuera de las muchas nobles familias y numeroso pueblo de sus naturales, la ilustran y ennoblecen un gobernador de la plaza para lo militar y político, con el noble senado de treinta y cuatro regidores; el lucidísimo y nobilísimo Cuerpo de Marina, destinado a su departamento, compuesto de su comandante general, jefes de escuadra, capitanes de navío y fragata, y demás oficiales subalternos. Los regimientos destinados para su guarnición. Un señor intendente, tesorero y contador con el lucidísimo cuerpo de oficiales que componen las oficinas de su ministerio. Comisarios de guerra, comisarios ordenadores y comisario de provincia. Una multitud casi innumerable de artífices y peones destinado para la construcción de navíos, fragatas y otros bajeles; y para su conservación y reparación. Un número crecidísimo de trabajadores empleados en las fábricas, murallas y fortalezas, con que se va engrandeciendo más y más, sin cesar en ellas. También engrandece a Cartagena

[1] Universidad de Cádiz.

[2] Como visión de conjunto puede verse Miguel Rodríguez Llopis (1998): *Historia General de Murcia*, Murcia: Editorial Regional; Cayetano Tornel Cobacho (1996) (ed.): *Manual de Historia de Cartagena*, Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena; Julio Más García (1986) (ed.): *Historia de Cartagena*, Alicante: Mediterráneo-Agedime; María Teresa Pérez Picazo, Francisco Chacón Jiménez y Guy Lemeunir (1979): *Materiales para una historia del reino de Murcia en los tiempos modernos*, Murcia: Universidad de Murcia.

un crecidísimo número de comerciantes extranjeros que, buscando el aumento de sus caudales, la tienen abastecida de cuantos géneros son apetecibles.[3]

El vuelco que experimentó la ciudad en esta centuria se sustentó en la llegada de miles de migrantes que buscaron un futuro laboral mejor. Además del cuantioso personal que trabajaba directamente para la Marina, otros sectores profesionales —especialmente el comercio y el artesanado— se expandieron como consecuencia del aumento de la demanda y la necesidad de nuevos servicios. El resultado final fue la conformación de una ciudad dinámica, rica y bulliciosa que, además de su importancia militar, se había convertido en un polo industrial, comercial y agrícola.

Si bien es cierto que la ciudad era un puerto militar de tradición, pues había sido la base de galeras desde el reinado de Carlos V, el verdadero impulso vino con la creación de la Real Armada en 1714 y, sobre todo, en 1726, con la constitución de los Departamentos Marítimos —una nueva jurisdicción militar que se encargaba de la defensa de las costas, la organización de las escuadras y el reclutamiento de gentes de mar—.[4] Conforme pasaron los años, Cartagena se convirtió en una imponente base naval en la que gigantescos buques de guerra zarpaban a los distintos rincones del Imperio, tal y como narraba Pedro Martín Cermeño en 1766:

> Al pie del monte de las galeras y al oeste de la población está la dársena capaz de treinta navíos con hermosos y cómodos muelles y andenes, con cuarenta y dos almacenes de desarme, tinglados para construcción de maestranza, fábrica de lonas, naves de arboladura, teneduría general o almacenes, dos diques para carenar, dos gradas para construcción de navíos de línea, una para fragatas y dos para jabeques, balsas para curar o purgar la madera con lo demás que conduce a una máquina de esta naturaleza, tanto más estimable por haber superado la imposibilidad que casi generalmente se suponía en el Mediterráneo para su construcción, buenos efectos y ahorros que se disfrutan verificados los fines que se dirigió la idea por la suma de más de nueve millones de escudos que cuesta al erario.[5]

Todo ello desencadenó un profundo cambio urbano al tener que dotar a la ciudad de una amplia gama de instalaciones militares, industriales, educativas y

[3] Leandro Soler (1777): *Cartagena de España Ilustrada*, Murcia: Francisco Benedito Impresor, p. 538.

[4] Vicente Montojo y Federico Maestre (2018): «Actividad de las galeras de España con base en Cartagena en el reinado de Carlos II», *Revista de Historia Naval*, 36/142, pp. 35-57; ibídem: «Implicación de Cartagena de Levante en la actividad de las escuadras de galeras de la Monarquía Hispánica (1621-1665)», *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, 10/40, 2020, pp. 133-156. Sobre la creación de la Armada, véase Dionisio A. Perona Tomás (1999): *Los orígenes del Ministerio de Marina: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid: Ministerio de Defensa.

[5] «Descripción de la ciudad de Cartagena, por Pedro Zermeño, Cartagena, 30 de abril de 1766», Servicio Histórico Militar de Madrid, 4-4-5-13, citado por María del Carmen Melendreras Gimeno (2009): *Fortificación de la base naval de Cartagena en el siglo XVIII: proyectos, mapas y planos*, Murcia: Editum, pp. 11-13.

sanitarias. El Real Arsenal y sus astilleros anexos se convirtieron en el motor tanto en su proceso de construcción (1732-1782) como en su mantenimiento y plena actividad durante las décadas de 1780 y 1790.[6] Además, en paralelo a la base naval, se reformaron las instalaciones portuarias (1731-1751), se levantó un nuevo perímetro amurallado (1771-1788), se construyó un complejo sistema de fortificaciones y castillos, se instalaron sendos cuarteles de artillería e infantería (1777-1798), se erigió un imponente presidio (1776-1788), se construyó el Hospital Real (1752-1762) y se cimentó la Real Academia de Guardias Marinas (1776-1810).

El crecimiento de la ciudad de Cartagena durante el XVIII se sustentó en el saldo migratorio positivo que se originó tras la llegada paulatina, aunque constante, de oficiales, pilotos, marineros, pescadores, contramaestres, carpinteros, artesanos y burócratas procedentes de diferentes puntos de la Península —especialmente catalanes, valencianos, mallorquines y andaluces— y de Europa —sobre todo franceses e italianos y, en menor medida, malteses, ingleses y portugueses—.[7] Este aumento de habitantes duplicó inevitablemente el perímetro urbano y aceleró el desarrollo de los barrios extramuros de San Lucía —para pescadores—, La Concepción —para trabajadores del arsenal— y San Antón —para jornaleros y trabajadores agrícolas—.

La estructura económica que se fue conformando era consecuente con todos estos fenómenos: un alto componente de inmigrantes, una tasa de masculinidad elevada y una sobrerrepresentación de las edades óptimas para el trabajo —especialmente desde los 15 hasta los 45 años—.[8] Sin embargo, más allá de los parámetros estrictamente demográficos, cabe reflexionar sobre la estructura y organización familiar en esta ciudad. Muchos de los migrantes que llegaron a Cartagena a trabajar al arsenal y las instalaciones militares trajeron consigo a sus esposas e hijos

[6] José P. Merino (1981): «Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español», Áreas: revista internacional de ciencias sociales, 1, pp. 39-52; María Teresa Pérez-Crespo Muñoz (1992): *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid: Editorial Naval; Juan José Sánchez Baena y Cristina Roda Alcantud (2018): «El Arsenal del Mediterráneo. Cartagena (1750-1824)», en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.): *Vientos de guerra: apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-182*, vol. 3, Madrid: Doce Calles, pp. 117-198; Cristina Roda Alcantud (2011): «El final del Antiguo Régimen y las primeras décadas de la España liberal en los arsenales de la península», en Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena Martínez Solís (eds.): *Estudios de Historia Naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Murcia: Editum, pp. 91-124; Cristina Roda Alcantud (2007): «Historia y obras hidráulicas en Cartagena en los siglos XVIII y XIX: ingeniería naval en el arsenal militar», *Revista murciana de Antropología*, 14, pp. 425-440.

[7] Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Rafael Torres Sánchez: «Los movimientos migratorios en Cartagena durante el siglo XVIII a través del análisis informático», en Francisco Chacón (ed.): *Familia y sociedad en el Mediterráneo occidental*, Murcia: Universidad de Murcia, siglos XV-XIX, pp. 209-242. Carmelo Vassallo Borg (1990): «El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de historia naval*, 8/30, pp. 21-30.

[8] En términos comparativos, se puede poner como buen ejemplo el caso de Ferrol estudiado por Alfredo Martín García (2003): *Una sociedad en cambio: Ferrol a finales del Antiguo Régimen*, Ferrol: Embora. Otros trabajos interesantes son Alfredo Martínez García (1997): «Inmigración y estructura profesional en el Ferrol de finales del Antiguo Régimen», *Obradoiro de Historia Moderna*, 6, pp. 193-218; ibídem: «La inmigración extranjera a Ferrol durante el s. XVIII», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 114, 2001, pp. 131-160.

—cuando no otros familiares dependientes—, del mismo modo que otros, una vez instalados en la ciudad levantina, se casaron y formaron sus propias familias. El objetivo de este trabajo es estudiar a todas esas familias que se asentaron en Cartagena y vivieron durante décadas a la sombra de la intensa actividad de la Real Armada. El propósito, por tanto, es conocer la estructura de los hogares, examinar las características generales de estas parentelas y analizar la conformación de las relaciones familiares de estos sujetos.

El objeto es pertinente porque, pese a la multitud de trabajos de historia militar, económica, social y demográfica, no contamos hoy con ninguna investigación que aborde la formación de estas familias marítimas en Cartagena.[9] Sin embargo, debemos tener presente que, al situar a la familia como problemática central, el análisis adquiere un grado añadido de complejidad. Desde el nacimiento de la Historia de la Familia, allá por la década de 1960, hemos aprendido que las familias son mucho más que unidades de residencia o núcleos estáticos de relaciones de parentesco.[10] De hecho, las familias deben estudiarse como entramados de vínculos que se transforman con el tiempo, se adaptan a los contextos cambiantes y no siempre siguen un único patrón.[11] Teniendo en cuenta estas premisas, el presente trabajo ofrecerá de forma introductoria una aproximación cuantitativa de estas familias, tomando como referencia el Catastro de la Ensenada, pero el verdadero propósito será acercarnos a las trayectorias familiares, a la construcción, conformación y adaptación de esas parentelas en Cartagena, intentando de este modo localizar los diversos patrones de comportamiento familiar que se dieron.[12]

[9] Son especialmente destacables los siguientes trabajos: Juan Hernández Franco y Vicente Montojo (2001): «Patronazgo real y familias urbanas: comportamientos de poder (Cartagena, siglo XVII-XVIII)», en Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.): *Familias, poderosos y oligarquías*, Murcia: Editum, pp. 81-92; Vicente Montojo y Juan Hernández Franco (1993): «Cultura de honor, linaje-patrón y movilidad social en Cartagena durante los siglos XVI y XVII», *Hispania*, 53/185, pp. 1009-1030.

[10] Peter Laslett y Richard Wall (1972) (eds.): *Household and Familiy in Past Time*, Cambridge: Cambridge University Press; Peter Laslett (1971): *The World We Have Lost,* Londres: Methuen.

[11] Sobre esta cuestión podemos mencionar los trabajos de Francisco Chacón Jiménez y su esfuerzo por cambiar el paradigma de la familia en la época moderna. Véase Francisco Chacón Jiménez (1995): «Hacia una nueva definición de la estructura social en la España del Antiguo Régimen a través de la familia y las relaciones de parentesco», *Historia Social*, 21, pp. 75-101; ibídem: «Propuestas teóricas y organización social desde la Historia de la Familia en la España Moderna», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 18, 1998, pp. 17-28; ibídem: «De la historia "en migajas" a los objetos sólidos: nuevos retos conceptuales, teóricos y metodológicos sobre Familia y ciencias sociales», Áreas: revista internacional de Ciencias Sociales, 42, 2021, pp. 11-19.

[12] Francisco García González (2021): «Trayectorias familiares. Reflexiones metodológicas para la investigación del Antiguo Régimen», en Francisco García González (ed.): *Familias, trayectorias y desigualdades. Estudios de Historia social en España y en Europa, siglos XVI-XIX*, Madrid: Sílex, pp. 27-54; Tamara K. Hareven (1995): «Historia de la familia y complejidad del cambio social», *Revista de Demografía Histórica*, 13/1, pp. 99-150.

Crecimiento demográfico y desarrollo naval en Cartagena durante el XVIII

Si observamos la evolución de Cartagena a lo largo de toda la Edad Moderna, podríamos comprobar cómo de un pequeño enclave bajomedieval, que contaba con apenas unos centenares de casas alrededor del viejo castillo, emergió uno de los núcleos urbanos más importantes del Setecientos. En 1503 la reina Isabel anexionó el señorío de Cartagena, que hasta entonces era propiedad de la familia Fajardo, a las tierras de realengo con la idea de construir el gran puerto mediterráneo de la Corona de Castilla. Durante los siglos XVI y XVII, a pesar de los vaivenes producidos por las epidemias, la crisis económica o los ataques turcos y berberiscos, la ciudad fue creciendo tras consolidarse como un destacado puerto mercante —especialmente comunicado con Italia y Francia— y como base permanente de las Reales Galeras.[13] Tras los altercados provocados por la guerra de Sucesión, Cartagena contaba con algo más de 10 000 habitantes: la mitad en el centro urbano amurallado y la otra mitad en el extenso territorio agrícola al norte de la ciudad.[14]

Tras la creación de los Departamentos Marítimos en 1726 y el comienzo de las obras del arsenal en 1732, la población fue creciendo lentamente, aunque cabe subrayar que el segmento militar ya destinado en la ciudad por las Reales Galeras era considerable. En 1756, al amparo del programa reformista y la potenciación de la Marina que hizo el marqués de la Ensenada, la población se había triplicado. Si observamos los datos que proporciona el Catastro para la Única Contribución, veremos que ese aumento está localizado fundamentalmente en el casco urbano, que contaba con 20 000 habitantes aproximadamente, mientras que el campo albergaba 9000 residentes —véase la tabla 1—. El crecimiento exponencial de la ciudad se producirá durante la segunda mitad del siglo, pero dicho aumento, tal y como anota Rafael Torres Sánchez, tiene una correlación directa con el incremento del presupuesto asignado al Departamento Marítimo.[15] A mayor cantidad de recursos económicos, mayor era la actividad económica del arsenal, astilleros, almacenes y cuarteles, y por tanto mayor fue la demanda de trabajadores.

[13] Pedro J. Herades Ruiz (2017): «El sistema mediterráneo hispánico y la base naval de Cartagena», en Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Jesús Cantera Montenegro y Enrique Martínez Ruiz (coords.): *Frontera y fortificación*, Actas, Madrid, pp. 623-639; Vicente Montojo (1993): *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1640): evolución económica y social de una ciudad portuaria del sureste español y su comarca*, Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio; Francisco Velasco (2001): *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia: el nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*, Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

[14] Sobre la demografía de Cartagena vamos a recurrir constantemente a los trabajos de Rafael Torres Sánchez. Véase Rafael Torres Sánchez (1990): *Ciudad y población: el desarrollo demográfico de Cartagena durante la Edad Moderna*, Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio; ibídem (1990): *Aproximación a la crisis demográfica en la periferia peninsular: las crisis en Cartagena durante la Edad Moderna*, Cartagena: Concejalía de Cultura.

[15] Rafael Torres Sánchez: *Ciudad y población…*, o. cit., pp. 107-108.

Año	Ciudad	Campo	Total
1717	4980	5548	10 528
1756	20 000*	9000*	28 105
1769	23 355	7259	30 614
1771	25 938	16 550	42 488
1787	28 679	16 529	45 208
1797	33 222	16 735	49 957
1806	21 708	13 646	35 354
1813	15 383	11 462	26 845

Tabla 1. Población de Cartagena en el siglo XVIII.
Fuente: Rafael Torres Sánchez: *Ciudad y población…*, o. cit., *passim*.

Durante el reinado de Carlos III se produce el apogeo de la Real Armada, que alcanza los trescientos buques de guerra y despliega una activa política naval por el Mediterráneo, el Atlántico y el Pacífico.[16] También en este reinado se produjo la liberalización del comercio colonial y el aumento de las transacciones comerciales, aunque todo parece indicar que esto no tuvo especial incidencia en Cartagena.[17] En cualquier caso, la actividad de la Marina fue frenética: la construcción de nuevas embarcaciones iba pareja al aprontamiento de los buques y sus necesarias reparaciones. Todo ello se tradujo en un incremento de la población de Cartagena, la cual se concentró en el casco urbano, mientras que en el campo el número de personas quedó estancado en los 16 000 habitantes. Dentro de las murallas de la ciudad, la población se incrementó de los 25 983 en 1771 a los 33 222 en 1797. Sin embargo, toda esta información demográfica siempre debe analizarse con cautela. Aunque contamos con una amplia gama de censos y padrones, estos datos pueden contener errores, pues no siempre se utilizaron las mismas variables para contabilizar la población. Y este problema se agrava aún más en las ciudades marítimas, donde la población flotante procedente de las embarcaciones, los destacamentos militares o el comercio no era recogida.[18]

[16] Como referencias básicas véase: José P. Merino (1981): *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid: Fundación Universitaria Española; Iván Valdez-Bubnov (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Madrid: Iberoamericana; Agustín Guimerá y Olivier Chaline (2022) (eds.): *La Real Armada y el mundo hispánico en el siglo XVIII*, Madrid: UNED.

[17] Carmen Parrón Salas (1990): «Comercio marítimo y comerciantes en Cartagena en el siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 29, pp. 23-62.

[18] Josefina Melgarejo Galera (1987): *El censo de Floridablanca en Murcia y su reino*, Murcia: J. Melgarejo; Juan Bautista Vilar Ramírez y José Iniesta Magán (1984): «Censo de Aranda en el Obispado de Cartagena (1769). Aproximación a la demografía española moderna», *Anales de Historia Contemporánea*, 3, pp. 231-235; Concepción Camarero Bullón (1990): «El catastro de Ensenada en Murcia, una averiguación atípica», *Estudios geográficos*, 51, pp. 323-338.

Los 33 222 habitantes de 1797 —49 957 si incluimos el campo— nos sitúan ante una de las ciudades más grandes de la Península en aquel momento. Sin embargo, tal y como han señalado varios autores, las ciudades navales tendieron a ser especialmente vulnerables en los periodos de crisis. En el caso de Cartagena, esta característica se cumplió cuando la fiebre amarilla arrasó parte de la población en 1804 y, sobre todo, por la decadencia en la que entró la Marina desde comienzos del siglo XIX, ya que el presupuesto asignado se redujo drásticamente.[19] Estos hechos también tuvieron su correlación en la población de Cartagena, que disminuyó a los 21 708 en 1806 y alcanzó los 15 383 en 1813, momento en el que las proporciones de residentes en la ciudad y en el campo volvieron a equilibrarse —haciendo un total de 26 845—.

Teniendo en cuenta la evolución demográfica, es necesario acotar la población de estudio y detallar qué familias estuvieron en Cartagena al amparo de la Real Armada, pero previamente hay que hacer algunas precisiones. En primer lugar, habría que mencionar la enorme heterogeneidad social, profesional y económica de esta población, pues a la sombra de la Marina estuvieron desde la oficialidad militar —cuyos miembros poseían el privilegio de hidalguía y contaba con recursos económicos— hasta la marinería —que solían trabajar a jornal y no tenía ningún tipo de privilegio social—. En segundo lugar, también es necesario subrayar que el listado de trabajadores de Marina no fue estático a lo largo del siglo y no siempre hubo una pertenencia estable y explícita de la Real Armada, pues dependiendo de si era tiempo de guerra o no la movilización de personal variaba.

A pesar de los límites señalados, el Catastro de la Ensenada nos ofrece una radiografía bastante exhaustiva de las familias que estuvieron en Cartagena a la sombra de la Marina. Sin embargo, la información que ofrece esta fuente del reino de Murcia tiene algunos rasgos particulares que deben ser referenciados. Los trabajos preliminares y las primeras averiguaciones datan de 1752-1754, pero se detectaron errores y deficiencias muy reseñables, como por ejemplo que en Cartagena no se consiguieron datos de los ministros de Marina y gentes de mar.[20] Estos problemas ocasionaron que el interrogatorio se repitiera en 1759 y que los datos finales fueran remitidos a la Secretaría de Marina en 1762, de modo que las cifras manejadas datan de ese año.

En cualquier caso, los funcionarios encargados de confeccionar dicho catastro establecieron veintisiete categorías profesionales que englobaban una población

[19] Cristina Roda Alcantud (2009): «La Guerra de la Independencia en Cartagena y su departamento marítimo», en Emilio de Diego y José Luis Martínez (eds.): *El comienzo de la Guerra de Independencia*, Madrid: Actas, vol. 2.

[20] Concepción Camarero Bullón: «El Catastro de la Ensenada…», o. cit., p. 332.

muy diversa —véase la tabla 2—. Un primer sector incluía cinco grupos, a saber: la oficialidad militar o Cuerpo General, sargentos, cabos y soldados, pilotos y pilotines, y el Cuerpo del Ministerio o Ministerio de Marina. Todos ellos conformarían el núcleo más importante de la Marina, pues estarían encargados del mando, la gestión, la seguridad, el pilotaje y la economía de los buques de guerra. Dentro de la oficialidad militar se pueden establecer diferentes rangos o escalafones, que a lo largo del siglo XVIII fueron: teniente general, jefe de escuadra, capitán de navío, capitán de fragata, teniente de navío, teniente de fragata, alférez de navío y alférez de fragata. A ellos habría que sumar los brigadieres —rango creado en 1770— y los guardiamarinas —Cartagena tuvo su propia Academia de Guardias Marinas a partir de 1776—. Por debajo de la oficialidad se encontrarían los sargentos, los cabos y los soldados, que constituían la tropa de las embarcaciones de guerra y eran los encargados de la defensa de las instalaciones militares. En paralelo, se añadiría el cuerpo de pilotos, con su propia jerarquía —director, maestros, pilotos y pilotines—,[21] y el Ministerio de Marina o Cuerpo del Ministerio, que estaría encargado de la gestión económica de la Armada. Teniendo en cuenta el enorme presupuesto que acaparó la Marina, resulta lógico que existiera un cuerpo dedicado a ello, donde se encontraban los intendentes, comisarios ordenadores, contadores de diferente tipo, tesoreros y oficiales de contaduría.[22]

Grupo	Subgrupos
Oficialidad	Teniente general, jefe de escuadra, capitán de navío, capitán de fragata, teniente de navío, teniente de fragata, alférez de navío, alférez de fragata
Sargentos	Sargentos de Marina
Cabos y soldados	Cabo, soldado
Pilotos y pilotines	Director de pilotos, maestro, piloto, habilitado de piloto, pilotín
Ministerio de Marina	Intendente general, comisario ordenador, contador principal, comisario de provincia, tesorero, oficial de contaduría, contador de navío
Maestros de Jarcia	Maestre
Empleados teneduría	Guarda almacene general, oficial de teneduría, comisario de compras, depositario de materiales, peón de confianza, sobrestante de la limpia, sobrestante mayor de obras, escribiente, portero

[21] Marta García Garralón (2011): «Los ojos del buque: los pilotos de los navíos del rey (1748-1846)», en Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena Martínez Solís (eds.): *Estudios de Historia Naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Murcia, Editum, pp. 189-213.

[22] Francisco J. Bellas Dublang (2017): «Génesis, apogeo y ocaso del Cuerpo del Ministerio», *Revista general de la Marina*, 273/11, pp. 7-17.

Grupo	Subgrupos
Dependientes de matrícula	Comisario, escribano, alguacil
Oficiales de mar en maniobra	Oficial de mar (algunos son al mismo tiempo tenderos)
Artilleros de mar	Artilleros
Marineros	Marineros
Matriculados de Marina	
Barqueros matriculados	
Pescadores matriculados	
Maestranza y constructores	Capitán de maestranza, teniente de maestranza, constructor mayor, constructor segundo, maestro mayor de diques, maestro segundo contramaestre, ayudante de constructor, contramaestre, maestro arboladuras, maestro mayor carpintero
Maestros mayores de calafates	Maestro mayor, calafate, oficial, maestre
Empleados de jarcias y lonas	Director de jarcia, director de lonas, oficial de lonas, hilador, rastillador, tejedores de lonas
Maestros de velas de lonas	Maestro mayor, capataz
Alguaciles y guardas de galeras	
Inválidos de Marina y Tierra	
Ministerio del Ejército	Comisario de guerra
Real Artillería de Marina y Tierra	Comandante, oficial, guarda almacén, capitán de carros, condestable, cabo, bombardero, artillero
Estado Mayor de la plaza	Teniente del rey, coronel, gobernador del castillo, capitán de las torres, ayudantes y cónsules
Ingenieros	Ingeniero director, ingeniero
Dependientes de la facturía de la provisión de Marina	Factor, tesorero, guarda general, oficial contaduría, maestre de víveres, dispensero
Facturía de la provisión de galeras de Marina	Factor, oficial de provisión, guarda almacenes, maestre
Guardas del arsenal y diques	

Tabla 2. Grupos analizados según el Catastro de la Ensenada.
Fuente: elaboración propia a partir de AGS, Dirección General de Rentas, leg. 1548.

Un segundo sector correspondería con las gentes de mar y englobaría a los siguientes nueve grupos: maestros de jarcias –—dedicados a los aparejos y cabos de las embarcaciones—; los empleados de la teneduría, donde se incluían guardalmacenes, comisarios de compra, depositarios de materiales, peones y sobrestantes de limpieza y obras; los oficiales de mar de maniobra; los artilleros de mar; un nutrido grupo de marineros; los matriculados; los barqueros matriculados y, por último, los pescadores matriculados.[23] En ocasiones, estos grupos eran movilizados solo

[23] Una buena revisión de estos grupos desde una Historia Social en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (2007): «Aproximación a la historia social de los marineros en el Antiguo Régimen», en Francisco Chacón

cuando la situación lo requería, tal y como ocurrió con los oficiales de maniobra —algunos de ellos aparecen en el catastro como tenderos—. Por otro lado, aunque los grupos que aparecen como matriculados eran incorporados directamente a la Armada de forma rotativa, gozaban de un fuero especial solo por el hecho de pertenecer a las matrículas de mar.[24]

Un tercer sector se conformaría de los grupos que podemos denominar artesanos, dedicados al cuidado, arreglo y mantenimiento de las embarcaciones, como fueron: los capitanes de maestranza y constructores —donde habría que diferenciar entre capitán de maestranza, teniente de maestranza, constructor mayor, constructor segundo, maestro de diques, contramaestre, maestro de arboladuras y carpinteros—; los maestros calafates, de los cuales solo unos pocos gozaban de un sueldo estable de la Marina; y los empleados de jarcias y lonas, donde además de los directores se incluirían los hiladores, rastilladores y tejedores de lona y los maestros de lonas.[25] El catastro, además, introdujo un amplio número de grupos de heterogénea naturaleza, entre los que destacan: alguaciles y guardas de galeras —a extinguir tras la supresión de la escuadra de galeras en 1748—; los inválidos de Marina y Tierra; los comisarios de guerra o Ministerio del Ejército; la Real Artillería —formada por el comandante, capitanes de carros, condestables, cabos, bombarderos y artilleros—; el Estado Mayor encargado de la defensa de la plaza; los ingenieros, dedicados a la construcción del arsenal, las murallas y las fortificaciones; los dependientes de la facturía de Marina y, por último, los guardas del arsenal.

Cuerpo/grupo	N.º de hogares	N.º total de personas	Tamaño medio	Cabeza casado	Cabeza soltero	Cabeza viudo
Oficialidad	76	371	4,8	39	36	1
Sargentos	29	108	3,7	28	1	0
Cabos y soldados	64	201	3,1	64	0	0
Pilotos y pilotines	30	120	4	27	3	0
Ministerio de Marina	55	292	5,3	36	18	1
Maestros de jarcia	13	49	3,7	11	1	1

Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares: la familia en la historiografía española*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 157-176.

[24] En este libro contamos con un capítulo monográfico sobre matriculados y marinería, aunque cabe mencionar: 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. Para el caso de Cartagena, véase Alberto Hoces-García (2015): «La Matrícula de Mar en el Departamento Marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: una complicada aplicación», *Mediterranea. Ricerche Storiche*, XII/35, pp. 539-558.

[25] Cristina Roda Alcantud (2015): «La maestranza naval en los arsenales españoles: siglos XVIII y XIX», *Tiempo y Espacio*, 33/64; Manuel Díaz Ordóñez (2017): «El "triunfo" de la administración directa en el abastecimiento estratégico de jarcia y lona a la Real Armada española en el arsenal de Cartagena en 1751», *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, pp. 149-177.

Cuerpo/grupo	N.º de hogares	N.º total de personas	Tamaño medio	Cabeza casado	Cabeza soltero	Cabeza viudo
Empleados teneduría	69	282	4,1	59	10	0
Dependientes de matrícula	5	33	5,5	5	0	0
Oficiales de maniobra	92	365	3,9	92	0	0
Artilleros de mar	18	54	3	18	0	0
Marineros	273	882	3,2	268	1	4
Matriculados de Marina	235	841	3,6	229	3	3
Barqueros matriculados	15	38	2,5	15	0	0
Pescadores matriculados	144	492	3,4	136	4	4
Maestranza y constructores	15	74	4,9	13	2	0
Maestros calafates	97	337	3,5	94	2	1
Empleados de jarcias y lonas	98	378	3,9	94	2	2
Maestros de velas de lonas	10	29	2,9	10	0	0
Alguaciles y guardas	6	19	3,2	6	0	0
Inválidos de Marina	73	255	3,5	58	4	10
Ministerio del Ejército	1	8	8	1	0	0
Real Artillería de Marina	54	171	3,1	52	0	2
Estado Mayor de la plaza	12	66	5,5	11	1	0
Ingenieros	4	15	3,8	2	2	0
Dependientes de la facturía	44	177	4	41	3	0
Facturía de la provisión	7	37	5,2	4	2	1
Guardas de arsenal y diques	9	40	4,4	6	2	1
TOTAL	1548	5734	4,1	1419	97	31

Tabla 3. Hogares y familias bajo la jurisdicción de Marina en Cartagena (1762).
Fuente: elaboración propia a partir de AGS, Dirección General de Rentas, leg. 1548.

El Catastro de la Ensenada, y en concreto el «Libro de vecindario de seglares de Cartagena», nos permite reconstruir los hogares de todos estos grupos.[26] No obstante, la rica y abundante información requiere de una serie de precauciones.[27] La más importante probablemente es que el registro que proporciona el catastro no debe interpretarse como sinónimo de familia; es decir, las unidades de residencia son elementos fundamentales, pero las relaciones y dependencias familiares generalmente trascendían el hogar. En segundo lugar, cabe recordar que el catastro

[26] Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Dirección General de Rentas, leg. 1548. También hay una copia en el Archivo General de la Región de Murcia, Fondos Reproducidos, 2, 14, R65-2.

[27] Marta Marín Sánchez y Margarita Birriel Salcedo (2022) (eds.): *Problematizar el catastro. Debatiendo sobre cómo el siglo XVIII contaba personas y territorios*, Granada: Comares.

muestra una fotografía fija y efímera de la organización familiar de Cartagena, pues como hemos mencionado anteriormente la base naval se caracterizó por la constante entrada y salida de personal, lo cual nos lleva a pensar que la estructura de hogares en 1770 o en 1790 debía ser cuantitativa y cualitativamente diferente.[28] Y, por último, es necesario recordar que el catastro ofrece información cuya fiabilidad es relativa y no puede tomarse como una fuente definitiva, sino como una herramienta de aproximación que puede —y debe— complementarse con fuentes de otra naturaleza, como por ejemplo la documentación notarial.

Atendiendo a los datos obtenidos —véase la tabla 3—, lo primero que deberíamos señalar son los sumandos. Trabajamos con un número total de 1548 hogares y 5734 personas. Teniendo en cuenta las cifras que ofrecen el Catastro de la Ensenada —que asigna 20 000 habitantes a la ciudad—, estaríamos ante el 28,6 % de la población de Cartagena. Sin embargo, analizando diferencialmente los grupos veríamos que algunos eran cuantitativamente muy significativos. Los marineros —273 hogares—, los matriculados de Marina (235), los pescadores matriculados (144), los calafates (97), los empleados de jarcias y lonas (98) y los oficiales de maniobra (92) sumarían 3295 habitantes o, lo que es igual, el 57,4 % de la población de estudio. Otros grupos, también numerosos, pero a gran diferencia de los anteriores, constituyen conjuntos de tamaño medio, tal como los oficiales militares —76 hogares—, los cabos y soldados (64), el Ministerio de Marina (55), los empleados de teneduría (69), los inválidos de Tierra y Marina (73) y el cuerpo de Artillería de Marina (54). Todos ellos suman 1572 personas, un 27,4 % del total. En términos generales, la gran mayoría de la población de estudio pertenecía a los estratos más bajos de la Marina, aquellos que constituían la mano de obra básica de los bajeles de guerra.[29] Los grupos artesanos y los encargados de las manufacturas de la base naval conformaban grupos de tamaño medio, al igual que ocurrió con los administradores, burócratas y gestores. Los grupos de élite, tanto en términos sociales como de poder, tendieron a formar sectores relativamente pequeños, como los ingenieros, el Estado Mayor, el Ministerio del Ejército o el Ministerio de Marina, a excepción del Cuerpo General de la Armada, que llegó a ser una corporación relativamente grande.[30]

[28] En el Archivo Municipal de Cartagena encontramos un padrón realizado en 1771 con ocasión del levantamiento de levas y reclutamientos. No obstante, esta fuente es incompleta para nuestros objetivos porque solo hace referencia a los varones, por lo que en muchos casos es insuficiente para conocer la estructura del hogar. Lo mismo ocurre con el padrón realizado por cuarteles en 1800. Véase AMCT, Sección Histórica, caja 2413, exp. 13 y 14; libros 25 y 29.

[29] José Manuel Vázquez Lijó (2020): «Las tripulaciones de la Armada española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos», *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, 10/40, pp. 379-393.

[30] Pablo Ortega del Cerro (2019): «Marinos en tierra: Inserción social de la oficialidad naval en la ciudad de Cartagena (siglos XVIII-XIX)», *Bética: estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 39, pp. 321-348; ibídem: «Análisis de las relaciones familiares de la oficialidad naval: características y cambios entre 1730 y 1900», *Investigaciones históricas: época moderna y contemporánea*, 38, 2018, pp. 315-348.

Con respecto al tamaño de los hogares, y exceptuando los grupos más pequeños, que tienen datos desiguales, se puede comprobar que la cifra tiende a disminuir según se desciende en la escala social. Por un lado, encontraríamos los hogares de la oficialidad militar, con 4,8 personas de media, o el Ministerio de Marina, que asciende a los 5,3 miembros en cada hogar. A pesar de estas cifras, existen enormes contrastes dentro de estos grupos, con hogares de gran tamaño y otros que se ajustan a la media. Por ejemplo, se puede citar el caso del capitán de navío Pedro Trujillo, cuyo hogar estaba compuesto por su mujer, sus cinco hijos menores, un criado y una criada, un ama de leche y él mismo —un total de diez personas—, o el caso del teniente de navío José Urrutía, en cuyo hogar vivían hasta quince individuos —sus cinco hijos, su suegro casado con dos hijas menores, dos criados mayores, dos criadas, su mujer y él mismo—. Los hogares más reducidos se componen del núcleo conyugal, los hijos y algún agregado doméstico, como ocurrió en el hogar del capitán de fragata Francisco Begaria, quien vivía con su mujer, su hija, un criado mayor y una criada.[31] Dentro del Cuerpo del Ministerio se repetía este esquema dual de hogares reducidos y otros de gran tamaño, como el del contador de navío José Martínez, quien vivía con su mujer, tres hijos varones, tres hijas, dos hermanas viudas y una criada.[32]

Por el lado contrario, los hogares de menor tamaño corresponden a los marineros, barqueros, alguaciles, artilleros y maestros de velas de lona, grupos cuyas cifras oscilan entre las 2,9 y 3,2 personas por hogar. Esta reducida proporción se explica por la composición de estas familias —esencialmente el núcleo conyugal y los hijos que hubiere—, como fue el hogar de Pedro Hernández, de cuarenta años, que estaba casado y tenía una hija. Otros casos, menos habituales, son aquellos que incluyeron a otro familiar —generalmente ascendentes, cuñadas solteras u otras mujeres sin casar—, como fue el marinero Francisco Paredes, que vivía con su mujer, sus tres hijos menores y la abuela.[33] Asimismo, la presencia de servicio doméstico en estos hogares es mínima, salvo en contadas excepciones, como la del marinero Francisco García Nevada, cuyo hogar se componía de su mujer, su hijo menor y una criada.

El tamaño medio de los hogares, tal y como refleja la tabla 3, es de 4,1 personas. La explicación de esta desviación entre unos y otros hogares reside en el mayor número de hijos, la convivencia con otros familiares —aunque de forma muy excepcional— y sobre todo la existencia de personal doméstico y criados, que es mayoritario en los grupos de élite.[34] El hogar nuclear es el más frecuente en

[31] AGS, Dirección General de Rentas, leg. 1548, «Libro de vecindario de seglares de Cartagena», s. f.

[32] Ibídem.

[33] Ibídem.

[34] Rafael Torres Sánchez (1990): «Estructura familiar y grupo doméstico en la España del siglo XVIII», *Cuadernos*

todos los grupos, y esta tendencia sigue siendo mayoritaria en la Edad Moderna y consecuente al tratarse en su mayoría de residentes inmigrantes. Los hogares encabezados por viudos y solteros son minoritarios, a excepción del Cuerpo General y el Cuerpo del Ministerio de Marina, donde alcanzaron una proporción mayor, aunque esto se puede explicar por la estricta reglamentación que se fue imponiendo a los oficiales para contraer matrimonio.[35] Sin embargo, estos hogares encabezados por hombres solteros y viudos son interesantes porque generalmente dieron cabida a otros familiares vulnerables y dependientes, mayoritariamente viudas y mujeres solteras. El piloto Domingo Maza, por ejemplo, que tenía veinte años, convivía con dos hermanas solteras y una tía. Muy similar fue el hogar del sargento Félix Mateos, que vivía con tres «hermanas doncellas». No obstante, también hubo hogares solitarios formados por esos hombres solteros o viudos, que eran clasificados con la expresión «sin familia», como fue el caso del comisario de provincia de Marina Fernando Noriega, de sesenta años.[36]

Relaciones familiares y grupos de parentesco en la Marina

Además de los datos que ofrece el Catastro de la Ensenada, el estudio de las familias requiere un enfoque más amplio y complejo. En primer lugar, porque las familias y las relaciones de parentesco desbordan las paredes del hogar y no se limitan únicamente a las personas con las que se convivía. En este sentido, es necesario entender la familia como una amplia red de relaciones que no solo se basa en un tipo de parentesco —de sangre, afinidad o espiritual—, sino que adquiere sentido cuando observamos las formas de solidaridad, protección, autoridad, obediencias y, en definitiva, de dependencia. Al respecto, Francisco Chacón llega a afirmar que «el modelo familiar es una articulación entre el orden biológico y el orden social […], es, pues, un sistema de relación con el contexto social y red de relaciones comunitaria».[37] En segundo lugar, cabe subrayar que las familias

de Investigaciones Históricas, 13, pp. 200 y 208. Véase también Juan José Sánchez Baena y Celia Chaín Navarro (1992): «La persistencia del Antiguo Régimen en la estructura matrimonial mediterránea: al análisis de parentesco en Cartagena (1750-1850)», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Poder, familia y consanguinidad en la España del Antiguo Régimen*, Barcelona: Anthropos, pp. 177-214.

[35] Pablo Ortega del Cerro (2019): «Matrimonio militar: normativa y relaciones conyugales de la oficialidad de la Marina (1730-1910)», *Revista de Demografía Histórica*, 37/1, pp. 151-184; «The family life of bachelors: the single Spanish naval officers (1730-1900)», *History of the Family*, 25/1, 2019, pp. 153-176.

[36] AGS, Dirección General de Rentas, leg. 1548, «Libro de vecindario de seglares de Cartagena», s. f.

[37] Francisco Chacón Jiménez (2008): «Reflexiones sobre la familia a partir de la explicación histórica de la organización social actual», *Palaobra*, 9, p. 207. En esta misma línea se pronunciaba Tamara Hareven cuando afirmaba que «la familia era tanto guardián de las tradiciones como agente del cambio» y sugería: «es necesario investigar el modo en el que las familias planteaban sus estrategias en relación con las oportunidades y limitaciones

no son entes estáticos; al contrario, son realidades dinámicas que cambian y se transforman a lo largo del tiempo con el objetivo de adaptarse a las contingencias que puedan ocurrir, dando forma de este modo a redes diferentes. Esto significa que nuestro estudio debe trascender la radiografía que proporcionar el Catastro de la Ensenada y adentrarse en el extenso campo de las mutaciones que se dieron dentro de las familias.

Con este propósito, el trabajo recurre a la documentación notarial —fundamentalmente testamentos, aunque también poderes de diverso tipo, memorias y particiones de bienes—. Esta fuente, si bien tiene limitaciones y problemas metodológicos, nos ayuda a analizar múltiples relaciones familiares, su naturaleza y su impacto sobre los individuos, y nos permite observar toda una constelación de vínculos que adquieren sentido en un prisma netamente nominativo. Aunque en el trasfondo de estos documentos hay un régimen jurídico determinado, como es el castellano, y por tanto unas leyes de sucesión y herencia bastante restrictivas, la multiplicidad de casos y la variedad de situaciones permite hacer una visión de conjunto y detectar patrones, tendencias y dinámicas comunes. Las menciones a familiares, los legados, las mandas, las explicaciones o los nombramientos de heredero, albacea, apoderado o tutor siempre esconden relaciones fuertes que emanan de un nexo claro de dependencia.[38]

En el caso de las familias que sirvieron a la Marina en Cartagena, contamos con una ventaja: todas ellas disfrutaban de un fuero especial que les permitía protocolizar sus voluntades en las escribanías de Marina, es decir, notarías especiales dependientes de la jurisdicción naval.[39] En el Archivo Histórico Provincial de Murcia se encuentran los protocolos de estas escribanías de Marina, cuyos titulares fueron Joaquín García León (1728-1752), Fernando Jiménez de Pineda (1752-1769) y Agustín Carlos Roca (1769-1811). Debido a la enorme producción de estos escribanos, en este trabajo hemos optado por el análisis de los protocolos fechados entre 1728 y 1775. Esta cronología se explica porque se ha tomado el Catastro de la Ensenada (1756) como punto de referencia y, por tanto, examinamos las escrituras de los veinte años anteriores y posteriores —la suma total del estudio es de 21 protocolos y 343 escrituras notariales—. Teniendo en cuenta las características diferenciales

que ofrecía su entorno […] La familia es al mismo tiempo producto y productor de su propio futuro». Tamara K. Hareven: «Historia de la familia…», o. cit., p. 125.

[38] Aunque existe mucha bibliografía al respecto, se puede citar el trabajo de Juan Pro (2001): «Socios, amigos y compadres: camarillas y redes personales en la sociedad liberal», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Familias, poderosos y oligarquías*, Murcia: Editum, pp. 153-173.

[39] Vicente Montojo (2008): «Las escribanías murcianas en las reformas de los Borbones», *Documenta & Instrumenta*, 6, pp. 7-28. Véase también David Garrido Romero y Alba Quintero Fernández (2019): «La escribanía de Marina de Cádiz: una aproximación», en María del Mar Barrientos y Alberto Gullón (eds.): *América y el Mar*, Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 41-54.

detectadas en el Catastro de la Ensenada, se ha realizado un análisis por separado de cuatro grupos: gentes de mar —marineros, pescadores, barqueros, matriculados—, sectores artesanales —maestros de jarcia, maestranza, constructores, empleados de lonas, maestros de velas—, militares —sargentos, cabos, soldados, artilleros, contramaestres— y grupos de élite —esencialmente el Cuerpo General y el Cuerpo del Ministerio de la Armada—.

Las gentes de mar y sus familias en Cartagena

La denominada gente de mar englobaba a un heterogéneo grupo de familias que servían como marineros, barqueros, pescadores, oficiales de mar o simplemente todos aquellos que estaban alistados en las matrículas de mar. En el Departamento Marítimo de Cartagena, conformaban el grupo más numeroso, alcanzaban casi las 800 familias en el momento en el que se realizó el Catastro de la Ensenada. El modelo familiar predominante era el conyugal, es decir, la familia compuesta esencialmente por los cónyuges e hijos, y así se advierte tanto en el catastro como en la documentación notarial.[40] Un ejemplo ilustrativo puede ser el de Jaime Juan, un marinero natural de Ibiza que residía en Cartagena y servía en el navío Rosario. En su testamento, fechado en 1748, declaraba que había contraído matrimonio con Rita González y que ambos tenían tres hijos: Vicente, Catalina y Juan. Además de señalar que no aportaron bienes al matrimonio, Jaime Juan nombró como única albacea a su mujer y como herederos universales a sus hijos.[41] Similar es el caso de Joaquín Hernández Pasco, matriculado y «del gremio y compañía mayor de la pesquera de esta ciudad». En 1758, cuando protocoliza su testamento, señalaba que se había casado con María Abellán y tenía cuatro hijos. En dicho documento puntualizaba que su esposa no había llevado nada al matrimonio y él 100 pesos en valor de unas haciendas de mar que heredó de sus padres. Dos de sus hijos se habían casado, y para ello Joaquín les proporcionó algunas cantidades de dinero: a su hija Lucía le dio 40 pesos como parte de su legítima y a José, cuando se casó con Florentina Hernández, 30 pesos sencillos. Con el objetivo de no perjudicar a su otra hija, que era soltera, le hizo un legado de 300 reales de vellón.[42]

[40] Por los estudios que existen, se puede percibir un comportamiento similar entre las gentes de mar de Galicia, véase Berta Vaquero Lastres (1989): «Unos oran, otros trabajan: clérigos, marineros, labradores y pobres brigantinos en el siglo XVIII. La familia y la vivienda», 12, pp. 91-92; José F. Leal (2019): «La matrícula de mar y el reclutamiento de hombres para la Armada Borbónica en el Cantábrico gallego. La Mariña lucense y Ortegal (1752-1873)», *Revista de historia naval*, 37/extra-146, pp. 9-50.

[41] Archivo Histórico Provincial de Murcia (en adelante AHPMU), Escribanías de Cartagena, prot. 5732, ff. 219-220.

[42] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5759, ff. 361-362.

Este esquema de familia nuclear no debe, sin embargo, llevarnos a interpretaciones simplistas. Que las relaciones más importantes fueran las conyugales y paterno-filiares no significa que no hubiera nexos y dependencias con otros familiares. Al contrario, las gentes de mar tuvieron estrechos lazos con otros parientes que, en muchos casos, vivían lejos de Cartagena. No se puede olvidar que la amplia mayoría de estos matriculados eran valencianos, catalanes, mallorquines, franceses, italianos y malteses, de modo que sus estrategias familiares solían estar articuladas en dos escenarios: en Cartagena, donde residían y trabajaban, y, por otro lado, en su lugar de origen, donde tenían familiares, propiedades e intereses. A modo de ilustración se puede mencionar el caso de Rosa Aubert, que era natural de Aix-en-Provence. Se había casado con el florentino Domingo Butrago, y ambos tuvieron seis hijos. En su testamento, la mencionada Rosa especificaba que tenía varios bienes en Francia y que era su voluntad que sus hijos los heredasen.[43]

Los protocolos notariales ofrecen una amplia variedad de circunstancias y contextos que nos ayudan a analizar microscópicamente estas familias y a desvelar otras relaciones de parentesco de enorme importancia. En este sentido, el modelo de familia conyugal se suele imaginar como un núcleo en el que los cónyuges son mayores de edad y en plena edad adulta, mientras los hijos son menores. Sin embargo, con el paso del tiempo, los ciclos vitales se van modificando, de modo que los roles de padres e hijos se transforman, dando paso a una etapa en la que los padres, ya ancianos, no son figuras de autoridad y mando, sino personas vulnerables que deben ser cuidadas.[44] Así se refleja en el testamento del pescador matriculado Francisco López Colorado. Viudo de Francisca Martín, tenía dos hijos: Francisco y Beatriz. Esta última desempeñará un papel esencial en los últimos años de su vida, pues fue la encargada de cuidarlo durante su enfermedad. En atención a ese esfuerzo, y «por lo bien que me asiste», Francisco decidió mejorarla con todos los muebles de su propiedad. Además, el marido de Beatriz, Sebastián Samar, no solo se convirtió en su albacea, sino que le proporcionó dinero para su manutención.[45]

Cabría preguntarse cómo estas familias, caracterizadas generalmente por ser migrantes, de recursos económicos limitados y expuestas a una continua movilidad, plantearon y ejecutaron sus estrategias familiares, qué prioridades tuvieron y cuáles fueron los patrones de comportamiento familiar. Sin la pretensión de hacer afirmaciones excesivamente categóricas, podemos plantear que estas gentes de mar

[43] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5725, ff. 83-84.

[44] Algunas reflexiones interesantes al respecto en Camilo Fernández Cortizo (2015): «En el mundo que hemos perdido: padres ancianos e hijos en la Galicia occidental en el siglo XVIII», *Obradoiro de Historia Moderna*, 24, pp. 195-224.

[45] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5735, ff. 153-154.

optaron mayoritariamente por fórmulas seguras y de continuidad; priorizaron dar cuanto antes una salida a los hijos —un oficio en el caso de los varones y el matrimonio para las mujeres— e invertir en necesidades básicas, como era una casa. Según la información que aportan los protocolos notariales, este último aspecto parece convertirse en un asunto prioritario, y casi obsesivo, de estas familias marineras. Las fórmulas utilizadas fueron múltiples, pero casi siempre conseguían su objetivo, que era la propiedad de un inmueble en el que vivir.

Bartolomé Murcia, que era pescador y artillero inválido de Marina, explicaba en 1750 que después de casarse con Catalina Pastorín compró un solar a su hermano Diego, «y obrando durante nuestro matrimonio la casa que al presente habito en la Morería» —un antiguo arrabal de la ciudad que en el siglo XVIII se convirtió en un barrio popular—.[46] Francisco García Nevado, en cambio, utilizó una fórmula diferente. Este patrón de bote unió los 1100 reales de vellón que heredó su mujer de sus padres a la casa que él tenía en propiedad, y con todo ello pudo comprar una casa de mejor calidad.[47] Casi nunca la figura de las mujeres adopta un rol pasivo o secundario en estas estrategias; al contrario, los bienes que ellas aportaron, tanto en forma de dote como en salarios, fueron determinantes para capitalizar a la familia. Tomás Ruiz Alcaraz así lo hizo, pues gracias a su matrimonio con Alfonsa Roche pudo reedificar la casa que él había heredado y comprar «barcas y jábegas», dado que «entré a ser armador en dicho gremio de pesquera». La propia Alfonsa dejaba por escrito este hecho: «la barca, jábegas y casa que al presente tenemos la compramos durante nuestro matrimonio».[48]

Otra de las preocupaciones que más se repite en estas familias es la de proporcionar a las hijas una dote, por pequeña que fuera, para hacer frente a los gastos del matrimonio, pues ya hemos visto que los bienes que aportaba la esposa podían ser esenciales para la seguridad económica de la familia. Sin embargo, la cuestión del matrimonio de las hijas se convertirá en un asunto muy debatido en la sociedad del momento, puesto que la autoridad de los padres —y su voluntad de decidir al futuro cónyuge— era puesta en entredicho por un emergente individualismo y por un nuevo concepto de las relaciones amorosas.[49] Esta tensión entre padres e hijos, a veces explícita y a veces latente, se puede observar en el testamento del marinero

[46] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5434, ff. 35-36.

[47] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5735, ff. 101-102.

[48] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6061, f. 26; prot. 5735, ff. 118-119.

[49] Se trata de una cuestión muy debatida por la historiografía. Además de la obra clásica de Carmen Martín Gaite (1988): *Usos amorosos del dieciocho en España*, Barcelona: Anagrama; se pueden citar otros trabajos, como Francisco Chacón Jiménez y Josefina Méndez Vázquez (2007): «Miradas sobre el matrimonio en la España del siglo XVIII», *Cuadernos de Historia Moderna*, 32, pp. 61-85; José Pablo Blanco Carrasco (2016): «Disensos. Conflictos de la patria potestad en la España rural moderna», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 38/2, pp. 107-135.

Juan Fábregas Costa. Natural de Barcelona, dejó por escrito su preocupación por el matrimonio de su hija Teresa:

> Es mi voluntad que a dicha mi hija Teresa Fábregas, teniendo cuando tenga edad suficiente para tomar estado, se casare apuesto de su madre, y mi mujer, y demás parientes, se le dé el dote que el tengo comunicado, o que más bien le parezca, y si se casare a disgusto de dicha mi mujer quiero que no se le dé nada y que esta cláusula en este caso quede sin ningún valor.[50]

El modelo de familia conyugal al que nos venimos refiriendo, aun siendo el mayoritario entre las gentes de mar, no era el único. Debemos considerar que no todos los hombres de este grupo se casaron, y además su acceso al matrimonio no siempre era inmediato ni a una edad joven. Por tanto, los solteros, en su doble acepción —como fase del ciclo vital o como estado permanente—, también constituyen otra cara de la realidad familiar, y de hecho sus relaciones de parentesco son de enorme interés para comprender los lazos de protección y autoridad que se dieron dentro de las familias. Mientras los padres de estos solteros vivieran, la legislación castellana los instituía automáticamente como herederos forzosos. Sin embargo, tras el fallecimiento del padre y la madre, estos individuos adquirían una libertad total para organizar sus bienes y repartir su herencia. Es en esta grieta legal donde nos encontramos una amplia constelación de relaciones familiares, casi siempre orientada a la protección de los más vulnerables. Un buen ejemplo al respecto es Pedro Abril Montesinos, «del gremio y compañía mayor de pesca». A pesar de nombrar a su padre como heredero, pues las leyes así lo establecían, hizo una serie de legados muy significativos. A sus sobrinos —los hijos de su hermano José—, les dio toda la ropa de su uso; a su hermana Juana, «por el amor que le tengo», 100 reales de vellón; a su sobrina María Florentina Abril, hija de su hermana Francisca, 50 reales; y a su sobrina María Abril, hija del mencionado José, otros 50 reales.[51] Aunque no conocemos la edad exacta de Pedro Abril, seguramente fuera un joven pescador que todavía no había contraído matrimonio. En cambio, José Sumbo, que era un «oficial de mar jubilado», sí que mantuvo su estado de soltería hasta la ancianidad. En su testamento, fechado en 1762, reflejó las estrechas relaciones que mantenía con sus hermanos y hermanas. A María Antonia le dio 100 pesos sencillos y a su hermano Juan Bautista otros 100. Sin embargo, el mencionado José Sumbo explicaba que había criado en su casa y mantenía a un joven cristiano nuevo, llamado Manuel Antonio —posiblemente un liberto o un cautivo—, a quien le cedió 25 pesos sencillos y le pidió que tras su

[50] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5726, ff. 397-400.

[51] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5735, ff. 145-147.

muerte pasara a servir a la casa de su hermana Leandra, quien se encargaría de darle de comer y vestir.[52]

Si entendemos la familia como un conjunto de relaciones, debemos hacer mención inevitablemente de los mecanismos de solidaridad, cuidado y protección que esas mismas relaciones llevaban implícitas. Entre las gentes de mar veremos que, ya fuera por edad, accidente o enfermedad, existieron varias fórmulas de dependencia. El caso de Pedro Jover es especialmente ilustrativo porque muestra cómo esta protección y cuidado podía ser bidireccional. En su testamento de 1771 declaraba que sus dos hijas habían vivido en su casa, incluso después de casadas, «con el fin de que disfrutasen este alivio y ayudarles en las cargas del matrimonio», pero también reconocía que fueron ellas quienes le cuidaron en su enfermedad y le asistieron «con cariño y amor».[53] Otra fórmula es que el cuidado corriera a cargo de la esposa, como ocurrió con el pescador José Vicente Samar. A pesar de hacer varios legados a sus hermanos, cedía el remanente del quinto de sus bienes a su esposa «por lo bien que en mi enfermedad lo hace en mi asistencia».[54] Y habría que señalar una fórmula más, cuando ni la esposa ni los hijos, u otros parientes, pudieran hacerse cargo del cuidado. En estos casos, bastante frecuentes en la documentación notarial, la asistencia de ancianos, enfermos o inválidos corría a cargo de personas con las que no se compartía ningún tipo de parentesco, pero había una fuerte relación de amistad y protección. Francisco Jaime Palme Balaguer, un marinero de la Real Armada mallorquín, ya de edad avanzada, decía en una de las cláusulas de su testamento: «a Ana Bausana, mujer de Miguel Solter, le estoy debiendo 16 pesos fuertes de la comida que me ha suministrado desde que vine a esta ciudad desde la de Lima y me recogió en su casa, en la que al presente permanezco».[55]

La vida de las gentes de mar estaba inevitablemente dominada por la movilidad. Además de la migración a Cartagena, que era sede del Departamento Marítimo, los marineros consagraron parte de su vida en otros destinos, en las campañas de la Real Armada, en expediciones a diversas partes del globo, amén de navegar con gran regularidad.[56] Esta circunstancia condicionaba enormemente la cotidianidad de las familias, pues era habitual que el hombre y cabeza de familia estuviera ausente durante largas temporadas. La mujer, esposa y madre de los hijos se quedaba al frente del hogar, adquiría un rol protagonista al encargarse de todos los asuntos

[52] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5761, ff. 113-115.

[53] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6009, ff. 234-235.

[54] Ibídem, ff. 282-283.

[55] Ibídem, ff. 307-308.

[56] Se pueden encontrar muchos paralelismos con las gentes de mar de la Carrera de Indias. Véase María del Mar Barrientos Márquez (2004): «Los oficiales de la mar andaluces de la primera mitad del siglo XVIII», *Trocadero: revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 16, pp. 193-206.

familiares.[57] Este empoderamiento de las mujeres se acentúa aún más en Cartagena, ya que la mayoría de las gentes de mar procedían de otras regiones levantinas y, por tanto, no tenían familiares cerca. Ellas, por tanto, se convertían en la autoridad y cabeza del hogar. El caso de Magdalena Marín es uno de los más significativos. Era la esposa de Pablo Palao, «marinero que al presente está en el jabeque de Su Majestad en Indias». Estando ella sola en Cartagena contó con el apoyo de José Valcárcel —con quien no se le conoce relación de parentesco alguna—: «me ha socorrido y socorre en cuanto ha sido necesario». En 1755, año en el que protocoliza su testamento, declaraba que había recibido de su marido 100 pesos, «que me envió de Indias», y con ese dinero no solo pagó las deudas que tenía con José Valcárcel, sino que compró una casa «en la que al presente vivo».[58]

Otra variable que demuestra la actividad de las mujeres es la enorme cantidad de documentación notarial generada por ellas. De hecho, en los testamentos no se advierte una actitud pasiva, sino al contrario, se muestra un comportamiento decidido y unas prioridades muy claras. La amplia mayoría de estas mujeres tuvo como objetivo proteger a otras mujeres de la familia, ya fueran hijas, nietas, sobrinas, primas o hermanas. El caso de Jerónima de la Llana es ilustrativo al respecto por las múltiples dependencias que tejió con sus hijas. Viuda de Pedro Tejedor, tenía siete hijos: dos varones —Gaspar y Antonio— y cinco mujeres —Florentina, Jerónima, Francisca, Juana y Mariana—. En su testamento dejaba por escrito las deudas que había contraído con sus hijas: a Francisca, 600 reales «que me ha prestado en diferentes ocasiones»; a Marina, 9 pesos; y a Jerónima, 150 reales de vellón que tuvo que consumir en sus necesidades. Del mismo modo, también declaró que a su hija Juana le había adelantado 600 reales de vellón de la legítima y Juana le debía 5 pesos sencillos. A pesar de todo, es significativo que sus cinco hijas fueran mejoradas con el remanente del quinto y el tercio de mejora de todos sus bienes.[59]

Parentesco y supervivencia entre militares y tropa

Además de las gentes de mar, el Departamento Marítimo de Cartagena requería cuantioso capital humano para la defensa de los buques de guerra, del mismo arsenal y los cuarteles de infantería y artillería que se instalaron en la ciudad. Dentro de este grupo encontramos soldados, cabos, sargentos, pilotos, condestables y un amplio etcétera. Según el Catastro de la Ensenada, el modelo familiar de estos individuos era el nuclear, cuyas relaciones familiares principales se conforman por el matrimonio y los hijos, aunque también eran frecuentes otros lazos con parientes

[57] María José de la Pascua Sánchez (1998): *Mujeres solas: historias de amor y de abandono en el mundo hispánico*, Málaga, Diputación de Málaga, *passim;* ibídem: «A la sombra de hombres ausentes: mujeres malcasadas en el mundo hispánico del setecientos», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 38/2, 2016, pp. 237-285.

[58] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5757, ff. 611-612.

[59] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5724, ff. 125-127.

cercanos —padres y hermanos principalmente—. Teniendo en cuenta que este modelo es el que más se repite tanto en el catastro como en la documentación notarial, basta con poner un ejemplo. En 1769 Juan Prieto Baena realiza su testamento y declara que era «artillero inválido», estaba casado con Dorotea Viñas y era padre de tres hijos: Juan, Francisca y Florentina. Sus disposiciones fueron escuetas, pues se limitaba a nombrar como albaceas a su hijo Juan y a su nieto Vicente Table y como herederos a sus tres hijos.[60]

Sin embargo, este predominio del modelo nuclear no debe ensombrecer una realidad familiar mucho más compleja y dinámica. Las trayectorias y cursos de vida de estos individuos estaban sujetos a multitud de cambios, como muertes, traslados, enfermedades o viajes, de modo que las circunstancias y los entornos familiares fueron especialmente sensibles a todas estas modificaciones. Buena muestra de ello fueron las familias reconstituidas que surgen de las segundas o terceras nupcias de, al menos, uno de los cónyuges. Dentro de este grupo de militares y tropas encontramos en repetidas ocasiones este modelo, el cual adoptaba una forma nuclear, pero estaba construido sobre relaciones preexistentes. El caso de Andrés Frías, sargento artillero de las galeras, es sumamente interesante. Se casó en primeras nupcias con María Guillén, con quien tuvo varios hijos —que a su vez tuvieron sucesión—, aunque solo sobrevivió Andrés. A ese matrimonio él no aportó ningún bien, pero ella entregó parte de una hacienda —que más tarde se vendería por 400 reales— y parte de una casa. La citada María Guillén se había casado anteriormente con Jácome Marengo y era madre de una niña llamada Francisca. Andrés Frías, tras la muerte de su primera esposa se volvió a casar, y esta aportó como dote 100 pesos sencillos. Con ella tuvo varios hijos y durante el matrimonio consiguieron adquirir varios bienes, los cuales heredarían los hijos de ambos enlaces.[61]

Algo similar ocurre con el piloto de galeras Jesualdo Faquineto, natural de Venecia, pero residente y asentado en Cartagena. Con su primera esposa, Ana Faquineto, tuvo dos hijos: Antonio, que era también piloto de galeras, y Josefa, quien se había casado y había tenido una hija —la cual se quedó en casa de Jesualdo para criarla y mantenerla—. A sus dos hijos los socorrió y protegió siempre que fue necesario, pues a su hija le entregó una respetable dote de 100 pesos y a su hijo Antonio le dio varios socorros y pagó el alquiler de su casa durante diez años. Tras la muerte de su primera esposa, contrajo nupcias con Francisca Faquineto, quien en ese momento estaba cuidándole.

[60] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6061, ff. 71-72.

[61] Es significativo que el propio Andrés Frías declarara: «aunque estoy gozando el sueldo de sargento de artillería, este no puede sufragar las cargas de manutención, pues lo cual al tiempo de mi fallecimiento quiero que se tenga presenta para que el caudal que quedase se entienda por bienes gananciales, con la dicha mi mujer, atento a que la susodicha ha ayudado al trabajo y trato que hemos tenido». AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5723, ff. 384-386.

Las relaciones familiares de este grupo también nos permiten adentrarnos en un escenario que la historiografía ha descuidado con frecuencia, pero que en el siglo XVIII constituyó un elemento esencial de las parentelas.[62] Nos referimos a las relaciones fraternales, a los lazos entre hermanos y hermanas. Su interés radica en que, frente a los nexos parentales, que tenían esencialmente un carácter vertical, la relación entre hermanos fue principalmente horizontal, pues compartieron necesidades, retos y circunstancias vitales similares. Este vínculo familiar adoptó en ocasiones forma de protección y cuidado, pero también funcionó como un canal de solidaridad y ayuda mutua. Esta dualidad resulta de enorme interés para comprender el esquema de relaciones familiares que trascendía del núcleo conyugal y, por tanto, daba un sentido más amplio y complejo a las familias.

Dentro de las familias que estamos analizando, que en su mayoría estaban integradas por migrantes, las relaciones fraternales fueron esenciales porque constituían un canal para mantener sus intereses en el lugar de origen. Así ocurrió con José Ripoll, que era natural de Palma de Mallorca. Sus últimas voluntades estuvieron dominadas por sus hermanos y hermanas, ya que hacía importantes legados a su hermana Francisca, a Catalina Baula —esposa de su hermano Miguel— y a su hermano Francisco de 50 libras. Este último era nombrado albacea, mientras que el heredero universal de todos sus bienes era su hermano Pablo.[63] Más significativo es aún el caso de Miguel Ramón Vidal, natural de Aragón. Este soldado de los batallones de Marina se limitó a declarar que por herencia de sus padres poseía un «pedazo de viña» y que era su voluntad que todos sus bienes y propiedades pasasen a su hermano Matías, «que vive en mi lugar de origen, para que lo disfrute».[64] Del mismo modo, la fuerte relación entre hermanos generó en ocasiones intensos lazos con los sobrinos, como fue el caso de Diego Moreno. Aunque este soldado de los batallones de Marina, procedente de Baeza, estaba casado y tenía hijos —siguiendo el esquema de familia nuclear—, dejaba a su sobrino las herramientas de su oficio y dos camisas nuevas «por el mucho amor que le tengo».[65]

Si seguimos ampliando el foco de observación, podemos comprobar que el modelo familiar conyugal iba parejo a otras relaciones de parentesco consanguíneas, como eran los hermanos, pero también debe mencionarse el parentesco de afinidad, aquel que se adquiere con la familia del o la cónyuge. De este modo, los cuñados, suegros, yernos y nueras serán familiares que aparezcan recurrentemente en

[62] Josefina Mallo (2012): «Los hermanos en el largo siglo XVIII, continuidades y cambios», en Francisco Chacón Jiménez y Ricardo Cicerchia (eds.): *Pensando la sociedad, conociendo las familias: estudios de familia en el pasado y presente*, Murcia: Editum, pp. 117-135.

[63] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5723, ff. 30-31.

[64] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5960, ff. 291-292.

[65] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6009, ff. 165-166.

las últimas voluntades. Pero dentro de las familias que estamos estudiando, cabría plantearse si existía otro tipo de parentesco, uno fundamentado en las relaciones profesionales y los lazos construidos en el entorno laboral. Se trataría de un parentesco artificial, basado en la amistad y la confianza, pero igualmente efectivo para crear escenarios de solidaridad y protección. Al respecto, el caso del piloto genovés Pedro Casán es llamativo. Más allá del esquema conyugal, pues estaba casado y nombra a su madre como heredera, se superpone un complejo mapa de dependencias que tiene como denominador común el Departamento Marítimo de Cartagena. Pedro Casán declaraba que Bernardino Duche, también piloto, tenía 250 pesos de su propiedad y se los dio para que los guardase a buen recaudo. José Zumbo, que era comandante de galera, le era deudor de 100 reales, así como el capitán Felipe de Borja, cuya deuda era de 78 pesos, o el alférez José Tomás Rato, a quien le prestó 34 pesetas. Él, a su vez, declaraba que Benedicto de la Casa, paisano y capitán, le había prestado 200 libras. Y, por último, señalaba que en poder de José Sumbo —el mismo al que nos hemos referido antes— dejaba un barril con quincalla y pañuelos de seda en su galera para que vendiera todo en Barcelona.[66]

Las relaciones familiares, aunque cumplían varias funciones a lo largo de la vida de los individuos, adquieren mayor protagonismo en situaciones de invalidez, enfermedad o incapacidad. Las formas de asistencia y cuidado constituyen una problemática de enorme interés, pues en estos contextos se pueden comprobar lazos familiares latentes o menos visibles en otras fuentes documentales. Teniendo en cuenta que la mayoría de los militares eran migrantes, pues Cartagena solo constituía uno de los múltiples destinos que tendrían, es necesario observar qué fórmulas utilizaron y qué relaciones de dependencia desplegaron.[67] Analizando la documentación notarial se pueden advertir dos patrones bien diferenciados: por un lado, cuando el cuidado se ejercía por parientes cercanos, ya fueran hijos, cónyuges, nietos, hermanos o sobrinos, y, por otro lado, cuando las atenciones corrían a cargo de una persona con la que no se tenía parentesco alguno, pero tampoco parece que hubiera una relación laboral explícita —y por tanto no aparecen como servicio doméstico o criados—.

Dentro del primer patrón encontramos casos muy variados. Por ejemplo, Mariana Cajín declaraba en 1772: «estoy debiendo a mi hijo Juan una cantidad de dinero que ha consumido en la manutención de alimentarme, y al no tener con

[66] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5727, ff. 419-422.

[67] Cristina Carrasco, Cristina Borderías y Teresa Torns (2011): «El trabajo de cuidados: antecedentes históricos y debates actuales», en Cristina Carrasco, Cristina Borderías, Teresa Torns y Mireia Abelló (eds.): *El trabajo de cuidados: historia, teoría y políticas*, Madrid: Catarata, pp. 11-93. Véase también Francisco García González (2016): «Vejez, viudedad y soledad rural. Viudas, hogares y prácticas familiares en la España centro-meridional del siglo XVIII», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 38/2, pp. 287-324.

qué satisfacerle, más que con los cortos muebles viejos o menaje de casa que tengo, que son de un limitado valor, todos los que se hallan puertas adentro se los cedo en parte de pago». Junto a esta disposición, y a pesar de tener otros tres hijos, mejoraba a su hijo Juan con el remanente del quinto y el tercio por el cuidado que le prestaba. Por su parte, Fulgencio Pastor dejaba constancia en 1775 de que, pese a estar casado y tener seis hijos, era su hija Manuela «quien me asiste en mi enfermedad».[68] Y María Corzo, viuda de un artillero de Marina, decía: «a mi nieta Magdalena Durino, que al presente la tengo en mi compañía, le cedo el remanente quinto de todos mis bienes en atención a lo bien que me ha asistido en mis enfermedades y el especial cariño que le tengo».[69]

El caso de Florentina Chinchón es todavía más sugerente porque nos permite plantear que las segundas y terceras nupcias fueron estrategias de supervivencia, constituyendo casi el único medio que tenían las mujeres viudas para poder asegurarse una manutención mínima. Florentina se había casado en primeras nupcias con el cabo de brigadas de artillería Juan Fernández y en segundas nupcias con Pablo Santoni. Se casaría una vez más, en esta ocasión con Pedro Segui, segundo contramaestre de la Armada, pero en una de las cláusulas de su testamento afirmaba: «después de la muerte de dicho Pablo Santori, y durante mi viudedad, el mencionado Pedro Segui, mi marido, me socorrió con diferentes cantidades por vía de préstamos para mi manutención y reparación de dicha mi casa» —la cantidad ascendía a 140 pesos sencillos—. También es significativo que dentro de los legados Florentina estipulara «por el mucho amor y cariño que le tengo a Rita Antonia Seguir, hija del nominado mi actual marido, y a lo bien que me ha asistido en todas mis enfermedades…».[70] La mencionada Rita, aunque no era hija biológica de Florentina, actuó como su cuidadora durante los últimos días de su vida.

El segundo patrón, que se repite casi con la misma frecuencia que el primero, consiste en que una mujer sin parentesco alguno se encargase de las atenciones y el cuidado, pero en la documentación no se hace mención alguna a que hubiera una relación regulada de trabajo entre ambos. Por ejemplo, Antonio Otón —guardalmacén del arsenal— dejaba constancia en 1774 de que María Bone «me está asistiendo en mi enfermedad con particular cuidado y esmero», y por ello le hacía entrega de «los botones de oro de uso en la camisa y además 10 pesos sencillos». Situación similar ocurrió con Francisca Rojel, viuda de un cabo de batallones de Marina: «a Ana González, en pago del beneficio que me hace de asistirme en mi enfermedad, le cedo la ropa blanca, dos sábanas de lienzo, dos colchones de debajo

[68] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6009, ff. 572-573.
[69] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6062, ff. 1-2.
[70] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6061, ff. 14-17.

de paja y dos pares de enaguas de indiana».[71] Y, por último, el caso de Luis González Montero nos aporta otra alternativa cuando señalaba en 1769: «mando, como así lo ejecuto, a Josefa Cazorla, mujer de don Manuel del Águila, maestro mayor de carpinteros de ribera, en compensación de los beneficios que estoy sirviendo disfrutando durante mi enfermedad en su asistencia que en su casa y la de dicho su marido y paisano mío he padecido, 50 pesos fuertes». En este caso, se trataría de una relación de cuidado y atención que nace del paisanaje y la patria común.[72]

Familia, reproducción y cierre de los sectores artesanos

El tercer grupo recoge todos aquellos empleados de la Marina que se dedicaron a labores artesanales y manufactureras, tal como los maestros de jarcia, contramaestres, constructores, carpinteros, empleados de velas, jarcias y lonas, calafates y, aunque no fueran estrictamente de carácter gremial, se han incluido a los médicos y cirujanos de la Armada, que se analizarán por separado por varios motivos.[73] En términos generales, y tal y como muestra el Catastro de la Ensenada, estas familias siguieron el modelo conyugal y tuvieron comportamientos muy parecidos a los grupos anteriormente observados. Se trata de un prototipo bastante repetido que se conforma por un núcleo matrimonial con fuertes lazos —frecuentemente son albaceas recíprocos, se conceden mutuamente legados de cierta importancia y la mujer es nombrada tutora y curadora de los hijos—, al que se suman los descendientes y, en menor medida, ascendientes y hermanos.

Tres ejemplos pueden ser ilustrativos al respecto. El primero es Juan Andrión, maestro calafate del navío América y de origen genovés. Estaba casado con Magdalena Pusa y ambos tenían dos hijas, Juana y Agustina. Como ninguno de los dos aportó bienes al contraer matrimonio, todos eran gananciales, aunque su esposa recibió una herencia valorada en 40 pesos. Juan decidió mejorar a su mujer con el remanente quinto de sus bienes y nombrarla albacea, mientras que sus dos hijas se convirtieron en las herederas universales.[74] El segundo ejemplo lo proporciona Guillermo Richard, natural de Inglaterra y ayudante de construcción de navíos del

[71] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6009, *passim*.

[72] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6061, ff. 69-70.

[73] Estos grupos apenas han sido estudiados para el caso específico de Cartagena. Solo contamos con María Teresa Pérez Crespo: *El arsenal de Cartagena*…, o. cit., pp. 315-324; Cristina Roda Alcantud: «La maestranza naval…», o. cit., pp. 317-330. Sin embargo, el caso de Ferrol, que está mucho más estudiado, puede servirnos para hacer paralelismos. Véase Manuela Santalla López (1995): *La familia obrera, Ferrol 1750-1936*, Santiago: Universidad de Santiago de Compostela; ibídem: «Los gremios de mar en el Ferrol del Setecientos», en Isidro Dubert y otros: *El mar en los siglos modernos*, A Coruña: Xunta de Galicia, 2009, pp. 526-541.

[74] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5733, ff. 413-415.

Departamento. Estaba casado con una paisana llamada Ana Pulkens, y conjuntamente tuvieron cuatro hijos, los cuales en aquel momento eran menores. Aunque nombraba por albacea a Gerónimo Gambín, cónsul de Génova, mostró plena confianza en su esposa al instituirla como tutora y curadora de sus hijos, que a la postre eran los herederos.[75] El último ejemplo es el de Pedro Bas Barrio, maestre de jarcia de la Real Armada. Era el marido de Ana María Chereguini, con quien tuvo por hijos a Pedro —que era religioso novicio—, José y Tecla. Nombró como albaceas a su esposa y a los hermanos de esta, José y Andrés Chereguini, y estipuló como herederos a sus hijos a partes iguales.[76]

Como venimos insistiendo en los grupos anteriores, la realidad de esta familia conyugal fue mucho más compleja, pues las relaciones familiares eran más amplias, las redes de dependencia eran transversales y no se circunscribían únicamente al hogar nuclear. Venimos destacando el papel de los hermanos, y es que los lazos fraternales constituían, en realidad, otro de los pilares fundamentales de estas parentelas. Dentro de los grupos artesanales y manufactureros este aspecto era igualmente relevante, e incluso más acentuado, pues era habitual que aquellos migrantes que iban a trabajar al arsenal de Cartagena no fueran solos, sino en compañía de otros hermanos. En la documentación notarial, a pesar de su rigidez y limitaciones, se pueden observar multitud de elementos que permiten comprobar la fuerza de estas relaciones. Por ejemplo, José Martín, que era maestro mayor de albañilería del arsenal, estaba casado con María Ibernón y nombró como únicos albaceas a sus hermanos políticos Antonio y Matías Ibernón.[77] En cambio, María Catalina Pitamilla, mujer del director de las herrerías del arsenal, hacía un legado a su hermana Florentina de 750 reales, «en atención a haberme servido y cuidado en mi enfermedad», aunque establecía que se entregaría una vez que tomara estado y ponía como condición que solo pudiera gastarlo en «su decencia».[78] Por su parte, María Morales, esposa del contramaestre de diques y gradas José Santos Villanueva, concedió a sus hermanos y sobrinos un papel muy relevante en su testamento. Si bien no tenía hijos y su marido se convertiría en heredero, su albacea sería su hermano Francisco y, además, hizo una amplia gama de legados: a su hermana Ana, «por el cariño que le tengo», una camisa y dos guardapiés; a María García, su sobrina, una basquiña de camelote negro, unos chorrillos de plata con piedras moradas y un pañuelo de algodón; a José García, su sobrino, un rosario y nueve piezas de medalla de plata; a Luisa Morales, su hermana, un armilla de Chambelott negro y

[75] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5757, ff. 306-307.
[76] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5960, ff. 110-112.
[77] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6064, ff. 436-438.
[78] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5960, ff. 121-125.

una camisa; a Isabel, su cuñada, un pañuelo de Clarín con encaje; a su sobrina Isabel Morales un pañuelo sin guarnición de clarín y dos collares de perlas falsas; y a su sobrina Florentina, hija de Tomás, un delantal blanco y un pañuelo de tres puntas.[79]

Es significativo que cuando ese modelo familiar nuclear no aparecía articulado perfectamente, esto es, cuando no se tenía descendencia o eran solteros, emergía frecuentemente una amplia red de relaciones familiares, como ocurrió en el caso de José Paredes Alfaro. Si bien estaba casado y nombraba por heredera universal a su esposa, entregó a sus sobrinas Nicolasa, María, Teresa y Fulgencia 200 reales a cada una; a sus sobrinas María Alfaro y Francisca Roche, otros 200 reales; y a su sobrino José Roche, 400 reales. También resulta significativa su declaración de los sueldos que la Real Hacienda le estaba debiendo «por el importe de las obras de esparto que he entregado para el real servicio en este arsenal», cuyo importante conocía Fulgencio Egea y José Roche, «por ser mis compañeros».[80] Estos dos individuos, además, se convertían en los únicos albaceas de su testamentaría.

Este último ejemplo es ilustrativo igualmente para identificar los lazos de solidaridad que se crearon dentro del grupo, pero no tanto por el parentesco, sino por la fraternización laboral y el corporativismo. Dentro de estos sectores artesanales y manufactureros observamos una mayor proporción de menciones a compañeros de profesión en los testamentos, casi siempre demostrando lazos de solidaridad, protección y cuidado mutuo. Muy elocuente es el caso de Luis Carrera, natural de Barcelona y maestro carpintero de los arsenales. En su testamento de 1740 establecía un legado de 6 pesos sencillos a María Feliú, «mujer de Esteban Feliú, maestro calafate de esta ciudad, en atención al cuidado y asistencia que me ha tenido conmigo en esta enfermedad».[81] Por tanto, vemos que fue la esposa de un compañero quien se encargó de él en los momentos de mayor vulnerabilidad. En el caso de Juan Antonio López, primer carpintero de los arsenales, también encontramos una relación similar cuando en una de sus cláusulas afirmaba: «Cristóbal Ordóñez, primer carpintero del navío Neptuno de la escuadra de Su Majestad, habiendo caído enfermo gravemente, bajó a la casa de Juan Antonio López, de cuya enfermedad murió y le dejó por albacea testamentario».[82]

Dentro de este grupo hemos decidido incluir a médicos y cirujanos porque, aunque no sean un sector estrictamente artesanal, sus comportamientos familiares tienen cierta similitud. Sin embargo, cabe destacar que la medicina dieciochesca estuvo estrechamente vinculada a la Marina, pues fue en esta institución donde se

[79] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6009, ff. 237-238.
[80] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5757, ff. 46-49 y 157-159.
[81] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5724, ff. 62-64.
[82] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5727, f. 456.

desarrollaron importantes avances científicos y técnicos. De hecho, en cada una de las bases navales había un hospital de Marina, de titularidad real, que acogía a todo el personal que trabajaba en la Armada. Además, es importante señalar que durante esta centuria se produce un salto cualitativo en la disciplina médica a través de una profesionalización que implicó la definitiva unión de las actividades quirúrgicas y médicas, que hasta ese momento se había desarrollado por separado.[83]

En Cartagena, según los datos del Catastro de la Ensenada, había 18 médicos, 18 boticarios y 37 cirujanos, sangradores y barberos —en este último sector es donde se puede apreciar con claridad el carácter cuasi gremial—.[84] Todos ellos tenían un hogar nuclear formado por el matrimonio, los hijos, criados y, muy excepcionalmente, otros familiares. Sin embargo, lo que sobresale en este grupo es la estrecha relación que mantienen entre sí, pues la referencia a otros médicos será constante en todos los testamentos. Por ejemplo, el matrimonio formado por Nicolás Zabala —médico y cirujano mayor— e Isabel Villanueva es ilustrativo porque, además de nombrar como albacea a Roque Vidal, que era primer médico de la ciudad, estipularon lo siguiente: «a mi hijo Juan Zabala [le damos] todos los libros de cirugía que se encuentren en mi poder y asimismo las herramientas para sangrar y afeitar respecto de proseguir en el oficio de su padre».[85] Más clarificador es el caso del cirujano Fernando Fernández, quien nombró como únicos albaceas al maestro boticario Juan Caballero y al médico Agustín Sierra.[86] Y algo similar ocurrió con María Manuela de la Rubia, viuda del cirujano primero de la Armada Juan Chaubet, que nombró como albacea a Juan Ranzet, también cirujano de la Armada.[87]

Los comportamientos familiares de las élites navales

Bajo el término élite hemos agrupado a todas aquellas familias que pertenecían al Cuerpo General —oficiales militares— y al Cuerpo del Ministerio —oficiales administrativos— de la Armada.[88] Eran un grupo de élite por constituir el vértice

[83] Manuel Gracia Rivas (2006): «La sanidad naval española: de Lepanto de Trafalgar», *Cuadernos de Historia Moderna*, 5, pp. 167-185; Juan R. Cabrera Afonso (2008): «La Medicina Española del siglo XVIII: el Real Colegio de Cirugía de Cádiz», *Anales de la Real Academia Nacional de Medicina*, 4, pp. 581-606; R. Martínez Sanz y P. C. Prada Arondo (2021): «La cirugía en la España de los siglos XVIII y XIX: papel de la universidad, la armada y las reales academias», *Revista española de investigaciones quirúrgicas*, 24/4, pp. 159-163.

[84] AGS, Dirección General de Rentas, leg. 1548, Libro de vecindario de seglares de Cartagena, s. f.

[85] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5724, ff. 92-94.

[86] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5759, ff. 19-20.

[87] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5762, ff. 37-40.

[88] Compartimos esta definición de grupos de élite con María Teresa Pérez-Crespo, *El arsenal de Cartagena*…, o. cit., pp. 311-312. Ya trabajamos sobre este aspecto en un trabajo anterior, Pablo Ortega del Cerro: «Marinos en tierra…», o. cit., pp. 321-348.

de la pirámide jerárquica de la Marina y, además, porque pertenecían a los estratos privilegiados de la sociedad del Antiguo Régimen. En ambos cuerpos había que presentar unas pruebas de nobleza y de limpieza de sangre, de modo que sus integrantes procedían de los estratos bajos, medios y, en contadas ocasiones, altos de la nobleza. Su comportamiento social, sus estrategias de poder y sus formas de representación social eran las prototípicas de las élites del Setecientos.[89] Esto permite explicar por qué desde comienzos del siglo se fue forjando una estrecha alianza entre esta élite naval y la oligarquía urbana cartagenera. A través de matrimonios y enlaces de diverso tipo, ambos grupos obtuvieron sendos beneficios sociales: la oficialidad podía integrarse plenamente y situarse en los estratos más altos de la ciudad, mientras que la oligarquía adquiría poder político y social al entroncar con tan distinguidos servidores de la monarquía. De hecho, este comportamiento ya se observa desde que Cartagena es nombrada base permanente de las Reales Galeras.[90]

En la documentación notarial se advierte rápidamente la simbiosis entre élite naval y oligarquía. Por ejemplo, el capitán de infantería de galeras Manuel García de Cáceres Montemayor se casó en primeras nupcias con Francisca Fábrega y tras quedarse viudo, con Josefa Tacón Fábrega, ambas pertenecientes a dos importantes sagas de regidores de la ciudad. Todas sus hijas se casaron con importantes personalidades de la ciudad: Bárbara enlazó con Pedro García Garro García de Cáceres, regidor de la ciudad; Florentina contrajo matrimonio con Francisco Anrich, también regidor; y Manuela se casó con Ignacio Duarte, caballero de Santiago y teniente de navío de la Armada.[91] El enlace sistemático de estas familias provocó que en pocas décadas tuvieran que recurrir a matrimonios consanguíneos para mantener esta estrategia. Así ocurre con el capitán de mar y guerra Nicolás Martínez Fortún, que contrajo matrimonio con su prima Teresa Martínez Fortún.[92]

Todo ello genera que en los documentos notariales de los miembros de esta élite se repitan los apellidos con bastante frecuencia. Este hecho se muestra claramente en el testamento de Josefa Sánchez Oviedo, hija de un regidor de la ciudad que se casó con el capitán de fragata Fulgencio de Montemayor y nombró como

[89] José María Imízcoz Beunza (2007): «Élites administrativas, redes cortesanas y captación de recursos en la construcción social del Estado Moderno», *Trocadero: revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 19, pp. 11-30; ibídem: «La clase política del reformismo borbónico: las redes sociales del cambio», *Magallánica: revista de Historia Moderna*, 4/7, 2017, pp. 10-62.

[90] Vicente Montojo (2001): «Patronazgo real y familias urbanas: comportamientos de poder (Cartagena, siglo XVII-XVIII)», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Familias, poderosos y oligarquías*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 81-92; Vicente Montojo y Juan Hernández Franco (1993): «Patronazgo real y familias urbanas: comportamientos de poder (Cartagena, siglo XVII-XVIII)», *Hispania*, 53/185, pp. 1009-1030; Francisco Velasco Hernández (1989-1990): «Capitalismo y burguesía mercantil: el puerto de Cartagena en el periodo de 1560-1630», *Contrastes: revista de Historia Moderna*, 5-6, pp. 21-36.

[91] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5762, ff. 437-441.

[92] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5723, ff. 118-119.

albacea a Ambrosio García de Cáceres.[93] Algo similar ocurre con Onofra González de la Reguera Leones, hija de un regidor y gran propietario de la ciudad. Contrajo matrimonio con Fulgencio Panés Rato, regidor de la ciudad, y su hija se casó con Francisco Everardo Tilly, futuro marqués de Casa Tilly, un importante oficial de la Armada que llegó al generalato y fue capitán general del Departamento Marítimo.[94] Además, la mencionada Onofra pedía que fuera enterrada en la bóveda de su sobrino Pedro Salafranca, «que hoy se llama de los Garre».[95]

Cabe señalar que, pese a la aparente homogeneidad de este grupo, existían fuertes diferencias entre la nobleza titulada y la nobleza media. Durante la primera mitad del siglo XVIII estarán presentes en Cartagena el conde Fernán Núñez, José Gutiérrez de los Ríos, que era comandante de las Reales Galeras hasta su extinción en 1748,[96] o el conde de Clavijo y marqués de Auñón Miguel de Sada, que fue comandante general del Departamento Marítimo. Este último, a pesar de estar casado, no tuvo descendencia, de modo que en su testamentaría cobraron mucha importancia sus sobrinos Miguel, caballero de San Juan y capitán de fragata, y Fernando, marqués de Campo Real.[97] El comportamiento de la aristocracia en Cartagena seguía los patrones propios de la alta nobleza castellana.[98] Por ejemplo, Donato Domás, que era jefe de escuadra de galeras y marqués de Bloqueo, estipuló la creación de un pequeño mayorazgo para sus sobrinas y que tras su muerte pasase a su sobrino Juan Domás. Este último también sería quien recibió sus papeles de nobleza y de servicio, junto al título nobiliario.[99]

De igual o incluso mayor relevancia social fueron los generales del Cuerpo General y los intendentes del Cuerpo del Ministerio. Además de poseer abundantes recursos económicos, estos individuos tenían un enorme poder social a raíz de los cargos que ocupaban en la Armada. Por ejemplo, en 1759 redactaban su testamento recíproco el intendente general de Marina Francisco Barrero Peláez y su esposa Juliana de Retamosa. En dicho documento declaraban que ella había aportado al matrimonio 32 000 pesos efectivos de plata y que se había casado en primeras nupcias con Zelidón Fernández de Bodoya, con quien había tenido un

[93] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5960, ff. 318-319.

[94] Pablo Ortega del Cerro (2022): «Auge y caída en la Armada: identidad y trayectorias de los marqueses de Casa Tilly (siglos XVIII-XIX)», en Sergio Bravo Sánchez, Álvaro Bueno Blanco y Francisco Hidalgo Fernández (eds.): *De la fortuna a la adversidad. Prácticas y discursos en la construcción de identidades sociales en la Monarquía Hispánica, siglos XVI-XIX*, Madrid: Dykinson.

[95] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5960, ff. 421-422.

[96] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5732, ff. 428-430; prot. 5733, ff. 365-382.

[97] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5725, ff. 202-206.

[98] Federico Maestre de San Juan (2011): «La aristocracia de Cartagena en el siglo XVIII», *Murgetana*, 125, pp. 103-126.

[99] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5759, ff. 189-200.

hijo. Su patrimonio, nada desdeñable, se componía de una huerta, varias casas en la ciudad de Cartagena y una casa principal en la que vivían, además de un esclavo comprado a la Real Hacienda. Francisco nombraba como heredera universal de sus bienes a su esposa, y esta como heredero único a su hijo.[100] Años más tarde, cuando Francisco ya había muerto, Juliana realizó un nuevo testamento porque «con el transcurso de los tiempos han ocurrido diferentes incidentes y motivos que han dado causa a variar la señora otorgante en parte lo que contiene el citado testamento». En el nuevo documento estipulaba en la primera cláusula lo siguiente:

> Quiere que la manda que tiene hecha en su testamento a su sobrina Dña. Manuela de la Rosa Barrero, sobrina también del dicho D. Francisco Barrero Peláez, su difunto marido, se le cumpla y entregue inmediatamente que fallezca sin ponerle reparo, detención ni demora alguna alegando el tiempo que la ha tenido y tendrá en su compañía puesto que esto y mucho más hizo dicho su marido en la crianza y carrera de su querido hijo D. Manuel Fernández de Bedoya por haber quedado de tierna edad, y también por lo que él hizo y crecidos gastos que le ocasionó a su hermano D. Carlos de Retamosa durante su estancia en la escuadra de navíos en Tolón, puesto que le consta al dicho su hijo, y que no hace nada la señora otorgante en corresponder con esta cortedad a lo mucho que debe a dicha su sobrina quien la ha consolado y acompañado en su soledad y enfermedades, ayudándola a pasar sus trabajos y cumplir todas sus funciones por lo cual ruega a dicho D. Manuel consuele a dicha Dña. Manuela hallándola en cuanto pueda y con la mayor brevedad.[101]

Se puede observar con claridad cómo se articularon las relaciones familiares para proveer cuidado, atención y solidaridad, admitiendo en todo momento que la dependencia tenía varias direcciones. Otro caso singular fue el de Juan Domingo Medina, intendente general de la Marina de Cartagena, caballero de Carlos III y juez conservador de montes y plantíos. Durante la década de 1770 fue, sin duda, uno de las personas más relevantes e influyentes de la ciudad por convertirse en el máximo responsable de la administración de la base naval. Se había casado con Rosalía Rojas, hija de un brigadier del Ejército, y con ella tuvo dos hijas: Teresa, que contrajo matrimonio con un comisario ordenador de Marina —Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba— y Manuela, que permaneció soltera. Ambos cónyuges mostraron una estrecha relación y conformaron un modelo familiar prototípicamente nuclear, aunque también hubo otras relaciones de parentesco de gran relevancia. Juan Domingo declaraba que parte de su patrimonio procedía de la herencia que recibió de sus tías Marcela y Tomasa, pero sobre todo destaca la relación con su

[100] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5960, ff. 78-90.

[101] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5960, ff. 29-32.

hermana Anastasia, con la que compartía varios bienes y, además, se convirtió en su albacea en Cádiz.[102]

Si en los grupos anteriormente estudiados las relaciones fraternales habían sido un lazo de gran relevancia, entre las élites se convirtieron en un instrumento capital que aunaba sentimientos de confianza y cariño con un valor instrumental y estratégico indudable. La mayoría de los casos analizados tienen como denominador común la edad: ya en plena edad adulta, con total capacidad legal y en el apogeo de sus carreras profesionales, coincidía con la muerte de los progenitores, de modo que los apoyos estratégicos más importantes eran los hermanos y hermanas. Se formaba, de este modo, una relación que proporcionaba cuidados y atenciones, pero, al mismo tiempo, era clave para la gestión y administración de bienes y propiedades. Marcos Pereti, que era oficial de la contaduría de Marina, nos ofrece un testimonio muy significativo. Estaba casado con Josefa Sánchez Solís, pero no había tenido descendencia. Aunque su mujer se convertía en la heredera usufructuaria de todos los bienes, todas las propiedades pasarían tras su muerte a sus hermanos. Sin embargo, la relación que tenía con su hermano José era de máxima y plena confianza, de modo que le pidió que hiciera una relación exhaustiva de todos sus bienes y declaró: «en atención a la confianza que siempre he tenido y tengo en mi hermano D. José Pereti, le pido encarecidamente que en atención al mucho amor y cariño que nos hemos tenido y a mi amada esposa durante nuestro matrimonio y lo bien que lo ha hecho conmigo y de presente experimento mi enfermedad que llegado yo a fallecer la mire, atienda y ampare en todo cuando fuere».[103] Los albaceas de su testamento serían su hermano José y su hermano político Pascual Sánchez Solís. Sin embargo, esta fuerte relación entre hermanos no parece que fuera excepcional ni aislada, pues podemos comprobar que en el testamento de María Sánchez Solís —cuñada del mencionado Marcos Pereti— ocurría exactamente lo mismo. Ella era viuda del capitán José Galeras y dejaba como albaceas con plenos poderes a su hermano Pascual y a su cuñado Marcos Pereti, y como herederos a sus hermanos.[104]

Otro de los rasgos distintivos de este grupo era la alta proporción de solteros. Recordamos que según el Catastro de la Ensenada el 47,3 % de los oficiales militares no estaba casado, mientras que en el Cuerpo del Ministerio el porcentaje era del 32,7. Tal y como ocurría en otros grupos, las relaciones que mostraban los solteros eran especialmente sugerentes para comprobar los lazos de parentesco que eran invisibilizados en el modelo de familia nuclear. Por ejemplo, el teniente de navío Bartolomé Solanot Montañés, aunque dejaba como heredero universal a su padre,

[102] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6063, ff. 126-132.

[103] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5734, ff. 28-30.

[104] Ibídem, ff. 48-49.

mostró una amplia red de relaciones familiares. Su primo Bernardo Solanot, que era alcalde mayor en Nueva España, le debía 2000 pesos fuertes «que le presté sin interés alguno para tomar posesión de su empleo»; a su primo Nicolás Bonet le tenía encargado recoger 240 reales que prestó a un tal Francisco Ágreda; y en poder de su tío Francisco Solanot tenía 100 doblones sencillos, además de hacerle un legado «por el amor que le tengo» de un jarro y palangana de plata.[105]

Los solteros conforman un objeto de investigación de enorme interés porque sus relaciones familiares demuestran que las parentelas no solo estaban constituidas por núcleos conyugales, sino que eran tupidas redes de dependencias que tenían varias direcciones y funciones. El capitán de fragata y caballero de Santiago Lorenzo Aldetere, por ejemplo, aunque en su testamento nombraba como heredera a su madre, tal y como estipula la legislación, reconocía que en aquel momento tenía bajo su protección a un sobrino, José Barrientos, a quien le dejaba «todos los bienes y dinero que tengo en esta ciudad».[106] Por su parte, el capitán de fragata Álvaro Cabreros también mostraba una amplia red de relaciones familiares. Decía en su testamento que todos sus apuntes y cuentas los tenía fray Bernardo Lozano, «mi pariente, rector del colegio de la Compañía de Jesús de esta ciudad», y su hermano Francisco. Asimismo, la plata que él poseía estaba repartida entre el mencionado fray Bernardo Lozano, su compañero Lorenzo Alderete y su hermano Manuel. También dedicó una cláusula específica para hacer dos legados: uno para que su sobrina pudiera pagar la dote cuando tomara los hábitos de religiosa, y otro para su sobrina Antonia Cabreros, que ya era profesa en un convento de El Puerto de Santa María. Y, por último, nombraba como albacea a su primo fray Álvaro Cabreros, de la orden de Calatrava.[107]

Dentro de este grupo también observamos diferentes patrones de asistencia y protección de familiares. En algunos casos, como el de María Jiménez Cárrega —viuda de Juan de Asaldíquez—, se apoyaron en los hermanos. Tras la muerte de su marido, estrechó lazos con sus hermanas Catalina y Marcela, con quienes hizo un testamento conjunto. No obstante, tras el fallecimiento de estas dos, su principal protector fue su hermano, un comisario ordenador de Marina que le proporcionó dinero y habitación.[108] La amplia mayoría de los casos analizados, en cambio, se valió de los hijos e hijas para poder mantenerse en las últimas etapas de la vida y recibir asistencia en caso de enfermedad. Por ejemplo, Dorotea Odón, viuda del oficial mayor de contaduría Pedro Meléndez, estipulaba que cedía el quinto libre

[105] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5960, ff. 137-140.
[106] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5727, ff. 300-301.
[107] Ibídem, ff. 274-279.
[108] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5723, ff. 236-237.

de sus bienes y el tercio de mejora a su hijo Juan, porque la había mantenido desde su viudedad.[109] Similar fue el caso de Antonia Gilabert García Garro de Cáceres, viuda de Pedro Rato, quien mejoraba a su hijo Vicente con el quinto libre y tercio de mejora «en consideración al esmero con que me ha asistido, asiste y espero lo continúe hasta muerte».[110]

El cuidado se convertía en una cuestión que no solo preocupaba en el mismo momento de realizar el testamento, sino que era un problema que se podría agravar tras la muerte del otorgante, especialmente cuando había familiares vulnerables y dependientes. Fue así en el caso de María Rueda, viuda del capitán de navío Juan Ordán, quien declaraba que había tenido tres hijos: Rafael, teniente de fragata que murió en Cuba; Agustina, esposa del oficial de contaduría Miguel Marcos; y Juana, «de estado doncella». La preocupación principal de María Rueda era la supervivencia de su hija menor, de modo que la mejoró con el quinto libre y el tercio de mejora, pero, además, pidió a su otra hija Agustina «que la atienda y mire con el cariño que corresponde en atención a su accidente y la poca salud que goza».[111] Por su parte, el capitán Fulgencio de Montemayor Rato también mostró una sensibilidad especial al respecto cuando mejoró a su hija Dolores con el quinto y el tercio de mejora —formando con todo ello un vínculo—. El mencionado Fulgencio era padre de varios hijos varones, todos empleados en la Marina, pero su única hija era soltera y aparentemente podía quedar desprotegida tras la muerte del padre. Por esta razón, Fulgencio afirmaba: «por el amor que tengo a mi hija María Dolores, de estado doncella, y otras justas causas, me mueven a procurarle el alivio que me sea posible», de modo que la mejoró con el quinto y el tercio para que «se impongan en propiedad o propiedades libres, seguras y desembarazadas de todo gravemente».[112]

Conclusiones

A lo largo del siglo XVIII la ciudad de Cartagena cuadruplicó su población tras convertirse en la capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo y acoger una de las bases navales más importantes de la monarquía. Este crecimiento se explica no tanto por el crecimiento vegetativo, sino por la llegada de población migrante que era requerida en los astilleros y el arsenal militar. Según fue avanzando la centuria, se fue conformando una estructura social caracterizada por el enorme dinamismo

[109] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5724, ff. 128-131.
[110] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6009, ff. 436-437.
[111] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 5762, ff. 216-218.
[112] AHPMU, Escribanías de Cartagena, prot. 6066, ff. 21-24.

que provocaba la constante entrada y salida de población militar y marinera. En este trabajo hemos querido ir más allá del análisis estrictamente demográfico y, por ello, nos hemos aproximado a esta fluctuante realidad social a través del estudio de los hogares, las familias y las relaciones de parentesco de todos aquellos individuos que trabajaron en y para la Marina.

El punto de partida lo hemos establecido en el libro de vecindario de seglares de Cartagena del Catastro de la Ensenada. La información que nos proporciona, aunque es una radiografía fija, y por tanto una visión estática de las familias, permite examinar dos aspectos fundamentales. Por un lado, hacer una composición de todos aquellos grupos que estaban al servicio de la Marina, localizando hasta veintisiete subsectores profesionales, y, por otro lado, estudiar la estructura de los hogares y realizar una cuantificación introductoria del número medio de personas por hogar. Los resultados obtenidos nos permiten comprobar la heterogeneidad de la población, razón por la que se han establecido cuatro grandes grupos: primero, las gentes de mar, donde se incluyen matriculados, marineros, pescadores y barqueros; segundo, los encargados de las manufacturas y obras del arsenal, como por ejemplo los empleados de jarcia y lonas, constructores, carpinteros, calafates, hiladores, capataces y peones; tercero, la población militar de bajo rango perteneciente a los cuerpos de infantería y artillería de Marina y, por último, un grupo de élite compuesto por la oficialidad militar y administrativa de la Armada. A pesar de la diversidad interna, hay un rasgo común en todos estos grupos: el hogar nuclear, compuesto por matrimonio e hijos, era el predominante.

En otro apartado hemos analizado la abundante documentación notarial generada por estos individuos con el objetivo de examinar cualitativamente las relaciones de parentesco y descubrir qué patrones de comportamiento familiar se articularon. Aunque el estudio se ha organizado en cuatro partes, analizando por separado cada uno de los grandes sectores de población de la Marina, se pueden advertir rasgos comunes. El más destacable es el predominio de la familia nuclear, es decir, aquella cuyas relaciones esenciales se formaban por el núcleo conyugal y los lazos paterno-filiares. En torno a este esquema se aprecian vínculos de apoyo, confianza, ayuda y dependencia, adoptando formas diferentes según los ciclos vitales. Sin embargo, el aparente predominio de este modelo familiar no debe llevar a conclusiones simplistas, pues las familias fueron, en realidad, redes de relaciones mucho más amplias y complejas. Observando la documentación generada por solteros o viudas, hemos visto la importancia de otros familiares, tal como hermanos y hermanas, tíos y tías, sobrinos y sobrinas, primos y primas, etc. Además, se ha prestado especial atención a las estrategias de cuidado en caso de vejez, enfermedad o vulnerabilidad, y se ha observado que eran los familiares

inmediatos los que proveían mayoritariamente la asistencia necesaria, aunque en ocasiones, debido al carácter migrante de la población, se recurrió a redes de paisanaje o corporativas.

Bibliografía

Alfonso Mola, Marina y Carlos Martínez Shaw (2007): «Aproximación a la historia social de los marineros en el Antiguo Régimen», en Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares: la familia en la historiografía española*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 157-176.

Barrientos Márquez, María del Mar (2004): «Los oficiales de la mar andaluces de la primera mitad del siglo xviii», *Trocadero: revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 16, pp. 193-206.

Bellas Dublang, Francisco J. (2017): «Génesis, apogeo y ocaso del Cuerpo del Ministerio», *Revista general de la Marina*, 273/11, pp. 7-17.

Blanco Carrasco, José Pablo (2016): «Disensos. Conflictos de la patria potestad en la España rural moderna», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 38/2, pp. 107-135.

Cabrera Afonso, Juan R. (2008): «La medicina española del siglo xviii: el Real Colegio de Cirugía de Cádiz», *Anales de la Real Academia Nacional de Medicina*, 4, pp. 581-606.

Camarero Bullón, Concepción (1990): «El Catastro de Ensenada en Murcia, una averiguación atípica», *Estudios geográficos*, 51, pp. 323-338.

Carrasco, Cristina, Cristina Borderías y Teresa Torns (2011): «El trabajo de cuidados: antecedentes históricos y debates actuales», en Cristina Carrasco, Cristina Borderías, Teresa Torns y Mireia Abelló (eds.): *El trabajo de cuidados: historia, teoría y políticas*, Madrid: Catarata, pp. 11-93.

Chacón Jiménez, Francisco (1995): «Hacia una nueva definición de la estructura social en la España del antiguo régimen a través de la familia y las relaciones de parentesco», *Historia Social*, 21, pp. 75-101.

— (1998): «Propuestas teóricas y organización social desde la Historia de la Familia en la España Moderna», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 18, pp. 17-28.

— (2008): «Reflexiones sobre la familia a partir de la explicación histórica de la organización social actual», *Palaobra*, 9.

— (2021): «De la historia "en migajas" a los objetos sólidos: nuevos retos conceptuales, teóricos y metodológicos sobre Familia y ciencias sociales», Áreas: revista internacional de Ciencias Sociales, 42, pp. 11-19.

Chacón Jiménez, Francisco y Josefina Méndez Vázquez (2007): «Miradas sobre el matrimonio en la España del siglo xviii», *Cuadernos de Historia Moderna*, 32, pp. 61-85.

De la Pascua Sánchez, María José (1998): *Mujeres solas: historias de amor y de abandono en el mundo hispánico*, Málaga: Diputación de Málaga.

— (2016): «A la sombra de hombres ausentes: mujeres malcasadas en el mundo hispánico del setecientos», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 38/2, pp. 237-285.

Díaz Ordóñez, Manuel (2017): «El "triunfo" de la administración directa en el abastecimiento estratégico de jarcia y lona a la Real Armada española en el arsenal de Cartagena en 1751», *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, pp. 149-177.

Fernández Cortizo, Camilo (2015): «En el mundo que hemos perdido: padres ancianos e hijos en la Galicia occidental en el siglo xviii», *Obradoiro de Historia Moderna*, 24, pp. 195-224.

García Garralón, Marta (2011): «Los ojos del buque: los pilotos de los navíos del rey (1748-1846)», en Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena Martínez Solís (eds.): *Estudios de Historia Naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo xviii*, Murcia: Editum, pp. 189-213.

García González, Francisco (2016): «Vejez, viudedad y soledad rural. Viudas, hogares y prácticas familiares en la España centro-meridional del siglo xviii», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 38/2, pp. 287-324.

— (2021): «Trayectorias familiares. Reflexiones metodológicas para la investigación del Antiguo Régimen», en Francisco García González (ed.): *Familias, trayectorias y desigualdades. Estudios de Historia social en España y en Europa, siglos xvi-xix*, Madrid: Sílex, pp. 27-54.

Garrido Romero, David y Alba Quintero Fernández (2019): «La escribanía de Marina de Cádiz: una aproximación», en María del Mar Barrientos y Alberto Gullón (eds.): *América y el mar*, Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 41-54.

Gracia Rivas, Manuel (2006): «La sanidad naval española: de Lepanto de Trafalgar», *Cuadernos de Historia Moderna*, 5, pp. 167-185.

Guimerá, Agustín y Olivier Chaline (2022) (eds.): *La Real Armada y el mundo hispánico en el siglo xviii*, Madrid: uned.

Hareven, Tamara K. (1995): «Historia de la familia y complejidad del cambio social», *Revista de Demografía Histórica*, 13/1, pp. 99-150.

Herades Ruiz, Pedro J. (2017): «El sistema mediterráneo hispánico y la base naval de Cartagena», en Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Jesús Cantera Montenegro y Enrique Martínez Ruiz (coords.): *Frontera y fortificación*, Madrid: Actas, pp. 623-639.

Hernández Franco, Juan y Vicente Montojo (1993): «Cultura de honor, linaje-patrón y movilidad social en Cartagena durante los siglos xvi y xvii», *Hispania*, 53/185, pp. 1009-1030.

— (2001): «Patronazgo real y familias urbanas: comportamientos de poder (Cartagena, siglo xvii-xviii)», en Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.): *Familias, poderosos y oligarquías*, Murcia: Editum, pp. 81-92.

Hoces-García, Alberto (2015): «La matrícula de mar en el Departamento Marítimo de Cartagena durante el siglo xviii: una complicada aplicación», *Mediterranea. Ricerche Storiche*, XII/35, pp. 539-558.

Imízcoz Beunza, José María (2007): «Élites administrativas, redes cortesanas y captación

de recursos en la construcción social del Estado moderno», *Trocadero: revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 19, pp. 11-30.

— (2017): «La clase política del reformismo borbónico: las redes sociales del cambio», *Magallánica: revista de Historia Moderna*, 4/7, pp. 10-62.

Laslett, Peter (1971): *The World We Have Lost,* Londres: Methuen.

Laslett, Peter y Richard Wall (1972) (eds.): *Household and Familiy in Past Time*, Cambridge: Cambridge University Press.

Leal, José F. (2019): «La matrícula de mar y el reclutamiento de hombres para la Armada borbónica en el Cantábrico gallego. La Mariña lucense y Ortegal (1752-1873)», *Revista de historia naval*, 37/extra-146, pp. 9-50.

Maestre de San Juan, Federico (2011): «La aristocracia de Cartagena en el siglo xviii», *Murgetana*, 125, pp. 103-126.

Mallo, Josefina (2012): «Los hermanos en el largo siglo xviii, continuidades y cambios», en Francisco Chacón Jiménez y Ricardo Cicerchia (eds.): *Pensando la sociedad, conociendo las familias: estudios de familia en el pasado y presente*, Murcia: Editum, pp. 117-135.

Marín Sánchez, Marta y Margarita Birriel Salcedo (2022) (eds.): *Problematizar el catastro. Debatiendo sobre cómo el siglo xviii contaba personas y territorios*, Granada: Comares.

Martín Gaite, Carmen (1988): *Usos amorosos del dieciocho en España*, Barcelona: Anagrama.

Martín García, Alfredo (1997): «Inmigración y estructura profesional en el Ferrol de finales del Antiguo Régimen», *Obradoiro de Historia Moderna*, 6, pp. 193-218.

— (2001): «La inmigración extranjera a Ferrol durante el s. xviii», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 114, pp. 131-160.

— (2003): *Una sociedad en cambio: Ferrol a finales del Antiguo Régimen*, Ferrol: Embora.

Martínez Sanz, R. y P. C. Prada Arondo (2021): «La cirugía en la España de los siglos xviii y xix: papel de la universidad, la armada y las reales academias», *Revista española de investigaciones quirúrgicas*, 24/4, pp. 159-163.

Más García, Julio (1986) (ed.): *Historia de Cartagena*, Alicante: Mediterráneo-Agedime.

Melendreras Gimeno, María del Carmen (2009): *Fortificación de la base naval de Cartagena en el siglo xviii: proyectos, mapas y planos*, Murcia: Editum, pp. 11-13.

Melgarejo Galera, Josefina (1987): *El censo de Floridablanca en Murcia y su reino*, Murcia: J. Melgarejo.

Merino, José P. (1981): *La Armada española en el siglo xviii*, Madrid: Fundación Universitaria Española.

— (1981): «Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español», Áreas: revista internacional de ciencias sociales, 1, pp. 39-52.

Montojo, Vicente (1993): *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1640): evolución económica y social de una ciudad portuaria del sureste español y su comarca*, Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio.

— (2001): «Patronazgo real y familias urbanas: comportamientos de poder (Cartagena, siglo xvii-xviii)», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Familias, poderosos y oligarquías*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 81-92.

— (2008): «Las escribanías murcianas en las reformas de los Borbones», *Documenta & Instrumenta*, 6, pp. 7-28.

Montojo, Vicente y Federico Maestre (2018): «Actividad de las galeras de España con base en Cartagena en el reinado de Carlos II», *Revista de Historia Naval*, 36/142, pp. 35-57.

— (2020): «Implicación de Cartagena de Levante en la actividad de las escuadras de galeras de la Monarquía Hispánica (1621-1665)», *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, 10/40, pp. 133-156.

Ortega del Cerro, Pablo (2018): «Análisis de las relaciones familiares de la oficialidad naval: características y cambios entre 1730 y 1900», *Investigaciones históricas: época moderna y contemporánea*, 38, pp. 315-348.

— (2019): «Marinos en tierra: Inserción social de la oficialidad naval en la ciudad de Cartagena (siglos xviii-xix)», *Baética: estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 39, pp. 321-348.

— (2019): «Matrimonio militar: normativa y relaciones conyugales de la oficialidad de la Marina (1730-1910)», *Revista de Demografía Histórica*, 37/1, pp. 151-184.

— (2019): «The family life of bachelors: the single Spanish naval officers (1730-1900)», *History of the Family*, 25/1, pp. 153-176.

— «Auge y caída en la Armada: identidad y trayectorias de los marqueses de Casa Tilly (siglos xviii-xix)», en Sergio Bravo Sánchez, Álvaro Bueno Blanco y Francisco Hidalgo Fernández, (eds.): *De la fortuna a la adversidad. Prácticas y discursos en la construcción de identidades sociales en la Monarquía Hispánica, siglos xvi-xix*, Madrid: Dykinson, en prensa.

Parrón Salas, Carmen (1990): «Comercio marítimo y comerciantes en Cartagena en el siglo xviii», *Revista de Historia Naval*, 29, pp. 23-62.

Pérez-Crespo Muñoz, María Teresa (1992): *El arsenal de Cartagena en el siglo xviii*, Madrid: Editorial Naval.

Pérez Picazo, María Teresa, Francisco Chacón Jiménez y Guy Lemeunir (1979): *Materiales para una historia del reino de Murcia en los tiempos modernos*, Murcia: Universidad de Murcia.

Perona Tomás, Dionisio A. (1999): *Los orígenes del Ministerio de Marina: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid: Ministerio de Defensa.

Pro, Juan (2001): «Socios, amigos y compadres: camarillas y redes personales en la sociedad liberal», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Familias, poderosos y oligarquías*, Murcia: Editum, pp. 153-173.

Roda Alcantud, Cristina (2007): «Historia y obras hidráulicas en Cartagena en los siglos xviii y xix: ingeniería naval en el arsenal militar», *Revista murciana de Antropología*, 14, pp. 425-440.

— (2009): «La Guerra de la Independencia en Cartagena y su departamento marítimo», en Emilio de Diego y José Luis Martínez (eds.): *El comienzo de la Guerra de Independencia*, Madrid: Actas, vol. 2.

— (2011): «El final del Antiguo Régimen y las primeras décadas de la España Liberal en los arsenales de la península», en Juan José Sánchez Baena, Celia Chaín Navarro y Lorena

Martínez Solís (eds.): *Estudios de Historia Naval: actitudes y medios en la Real Armada del siglo XVIII*, Murcia: Editum, pp. 91-124.

— (2015): «La maestranza naval en los arsenales españoles: Siglos XVIII y XIX», *Tiempo y Espacio*, 33/64, pp. 317-330.

Rodríguez Llopis, Miguel (1998): *Historia General de Murcia*, Murcia: Editorial Regional.

Santalla López, Manuela (1995): *La familia obrera, Ferrol 1750-1936*, Santiago: Universidad de Santiago de Compostela.

— (2009): «Los gremios de mar en el Ferrol del Setecientos», en Isidro Dubert y otros: *El mar en los siglos modernos*, A Coruña: Xunta de Galicia, pp. 526-541.

Sánchez Baena, Juan José y Celia Chaín Navarro (1992): «La persistencia del Antiguo Régimen en la estructura matrimonial mediterránea: al análisis de parentesco en Cartagena (1750-1850)», en Francisco Chacón y Juan Hernández Franco (eds.): *Poder, familia y consanguinidad en la España del Antiguo Régimen*, Barcelona: Anthropos, pp. 177-214.

Sánchez Baena, Juan José, Celia Chaín Navarro y Rafael Torres Sánchez: «Los movimientos migratorios en Cartagena durante el siglo XVIII a través del análisis informático», en Francisco Chacón (ed.): *Familia y sociedad en el Mediterráneo occidental*, Murcia: Universidad de Murcia, siglos XV-XIX, pp. 209-242.

Sánchez Baena, Juan José y Cristina Roda Alcantud (2018): «El Arsenal del Mediterráneo. Cartagena (1750-1824)», en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.): *Vientos de guerra: apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-182*, vol. 3, Madrid: Doce Calles, pp. 117-198.

Tornel Cobacho, Cayetano (1996) (ed.): *Manual de Historia de Cartagena*, Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Torres Sánchez, Rafael (1990): *Ciudad y población: el desarrollo demográfico de Cartagena durante la Edad Moderna*, Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio.

— (1990): *Aproximación a la crisis demográfica en la periferia peninsular: las crisis en Cartagena durante la Edad Moderna*, Cartagena: Concejalía de Cultura.

— (1990): «Estructura familiar y grupo doméstico en la España del siglo XVIII», *Cuadernos de Investigaciones Históricas*, 13, pp. 185-210.

Valdez-Bubnov, Iván (2011): *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Madrid: Iberoamericana.

Vaquero Lastres, Berta (1989): «Unos oran, otros trabajan: clérigos, marineros, labradores y pobres brigantinos en el siglo XVIII. La familia y la vivienda», 12, pp. 56-98.

Vassallo Borg, Carmelo (1990): «El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de historia naval*, 8/30, pp. 21-30.

Vázquez Lijó, José Manuel (2020): «Las tripulaciones de la Armada española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos», *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, 10/40, pp. 379-393.

— (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.

Velasco, Francisco (2001): *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia: el nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*, Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

— (1989-1990): «Capitalismo y burguesía mercantil: el puerto de Cartagena en el periodo de 1560-1630», *Contrastes: revista de Historia Moderna*, 5-6, pp. 21-36.

Vilar Ramírez, Juan Bautista y José Iniesta Magán (1984): «Censo de Aranda en el Obispado de Cartagena (1769). Aproximación a la demografía española moderna», *Anales de Historia Contemporánea*, 3, pp. 231-235.

11

Hogares y gente de mar en la Andalucía mediterránea a finales del Antiguo Régimen[1]

Francisco García González[2]
Daniel Maldonado Cid[3]

A pesar de la consolidación de los estudios sobre la historia de la familia en España, aún es necesario su impulso en regiones como Andalucía, donde, incluso, faltan trabajos sobre las estructuras, la composición y otros aspectos relacionados con los hogares donde se residía.[4] El déficit historiográfico se incrementa, además, cuando nos referimos al mundo de la gente relacionada con el mar. Precisamente, al abordar el espacio elegido en este trabajo pretendemos contribuir a aumentar el número de investigaciones sobre las zonas del litoral de la Andalucía oriental y, en general, sobre la historia social de las regiones costeras.

Los espacios marítimos y sus gentes, más estudiados desde la perspectiva económica, paulatinamente están despertando un mayor interés entre los historiadores sociales. La atención prestada a las familias y a los individuos ligados de una u otra forma al mar es cada vez más manifiesta.[5] No en vano, nos estamos refiriendo a

[1] Este trabajo se incluye dentro de los proyectos «Familias, trayectorias y desigualdades sociales en la España centro-meridional, 1700-1930» HAR 2017-84226-C6-2-P, y «Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860», PID2020-119980GB-I00, dirigidos por Francisco García González y Jesús Manuel González Beltrán. Para ampliar en parte su contenido véase la tesis doctoral de Daniel Maldonado Cid, *Mujeres al frente del hogar. Entre la ausencia y la soledad en la costa de la Andalucía oriental (1751-1800),* Seminario de Historia Social de la Población, Universidad de Castilla-La Mancha, 2021, realizada en el marco del contrato predoctoral del Subprograma de Formación del Profesorado Universitario (FPU).

[2] Seminario de Historia Social de la Población (SEHISP).

[3] Universidad de Castilla-La Mancha.

[4] Francisco García González: «La historia de la familia en Andalucía, siglos XVI-XIX: dinamismo y déficits historiográficos (1998-2018)», en Rosa María Alabrús Iglesias, José Luis Betrán Moya, Javier Burgos Rincón, Bernat Hernández, Doris Moreno, Manuel Peña Díaz (Coords): *Pasados y presente: estudios para el profesor Ricardo García Cárcel,* Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2020, pp. 67-75; Francisco García González y Daniel Maldonado (2019): «Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen», *Chronica Nova*, 45, pp. 131-163.

[5] Además de la tesis doctoral sobre la que se basa este texto, desde el Seminario de Historia Social de la Población (SEHISP) de la Facultad de Humanidades de Albacete publicamos el libro colectivo coordinado por María Dolores González Guardiola y David Igual Luis (2020) (eds.): *El mar vivido: perfiles sociales de las gentes de mar en la larga duración, siglos XV-XXI*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. Igualmente, «Las gentes del mar: comportamientos demográficos y familiares» es el primer volumen publicado en Isidro Dubert García, Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo Luis González Lopo, Manuel Reyes García Hurtado y Enrique Martínez Rodríguez (2009) (coords.): *El mar en los siglos modernos: O mar nos séculos modernos*,

territorios donde pesaba la tradición de un oficio que tendía a perpetuarse a lo largo del tiempo dentro de las familias.[6] Con todo, por lo que respecta a este estudio, conviene dejar claro que cuando nos referimos a las gentes de mar no incluimos a quienes pertenecían a la Armada o eran militares profesionales.

El espacio analizado: el litoral del antiguo Reino de Granada

Para este trabajo nos centraremos en una muestra de 17 735 hogares situados en la franja costera del sureste andaluz a mediados del siglo XVIII y en los que residirían aproximadamente unas 67 237 personas (si bien es posible que hubiera algunas repeticiones por duplicarse casos de criados, por ejemplo, que podrían estar registrados también en sus propias unidades residenciales). En concreto, estos hogares pertenecen a dieciséis núcleos del litoral del antiguo Reino de Granada que, agrupados por la provincia actual en la que se inscriben, son los siguientes (mapa 1): en la provincia de Málaga se han analizado Málaga ciudad, Estepona y Torrox; en la provincia de Granada: Motril, Almuñécar, Salobreña, Gualchos, Lújar, Albuñol y Rubite; y en la provincia de Almería: Almería ciudad, Vera, Adra, Mojácar, Roquetas de Mar y Níjar. Gracias a la información que nos proporciona una fuente como el Catastro del Marqués de la Ensenada podemos profundizar en el estudio de los hogares y de sus miembros a mediados de la centuria ilustrada, haciendo hincapié aquí en el caso de los marineros matriculados, pescadores y otro tipo de trabajadores relacionados con el mar.

Con sus peculiaridades, en el litoral del sureste andaluz, con sus torreones y antiguas atarazanas, también contamos con núcleos de población que tenían una larga tradición en la comunión con el mar, de tal modo que, a través de sus embarcaderos, playas y ensenadas, el trasiego de todo tipo de embarcaciones permitía abastecer a sus habitantes. Nos referimos a una zona costera caracterizada por la distribución de su población en distintos núcleos, por lo general, de tamaño reducido, a lo largo de una extensa franja de un territorio eminentemente rural. Con todo, al igual que otras regiones periféricas peninsulares, las poblaciones próximas al mar aumentaron su número de habitantes de una manera destacable, al contrario

2 vols, Santiago de Compostela: Junta de Galicia–FEHM. Si bien las familias ligadas al comercio marítimo han recibido una mayor atención, cabe destacar los nuevos planteamientos sobre la Armada desde esta perspectiva de Pablo Ortega del Cerro (2018): *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del XVIII-finales del XIX)*, Madrid: Sílex.

[6] Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw (2007): «Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen», en Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española*, Murcia: Editum, p. 162.

Mapa 1. Localización de los núcleos de población analizados en la costa del sureste andaluz a mediados del siglo XVIII. Fuente: elaboración propia.

del estancamiento de las del interior.[7] El interés por las zonas costeras siempre fue una constante y la preocupación por su repoblación con gente de mar, más.[8] Sin embargo, dentro de la enormidad del territorio seleccionado para este trabajo y la dispersión de la población, lo cierto es que encontramos algunas ciudades que, como Málaga o Almería, aglutinaban a la mayor parte de sus habitantes, así como al mayor número de gentes de mar al constituirse como verdaderas comunidades marítimas urbanas.[9] Unas ciudades que, sobre todo a lo largo del siglo XVIII, se convirtieron en un foco principal de atracción migratoria.

De acuerdo con Martínez Shaw,[10] la movilidad tanto demográfica como social que caracterizaba a las «ciudades marítimas» benefició también a estas dos ciudades y en especial a Málaga por el dinamismo de sus relaciones comerciales con otras

[7] José Manuel Pérez García: «Factores de desarrollo demográfico en la. España costera: el papel del mar», en Isidro Dubert García, Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo Luis González Lopo, Manuel Reyes García Hurtado y Enrique Martínez Rodríguez (coords.): *El mar en los siglos modernos*, p. 28.

[8] Así, con motivo de la repoblación de la localidad costera de Fuengirola en 1501, se pedía que una parte de los repobladores fueran «pescadores y propietarios de jábegas, ya que con ellos traen consigo a más personas»; citado por José Enrique López de Coca Castañer (1973): «Bezmiliana. Un despoblado en tierras malagueñas (siglos XV-XVI)», *Cuadernos de estudios medievales y ciencias y técnicas historiográficas*, 1, p. 50; igualmente, véase María Teresa López Beltrán (2015): «La pesquería en el reino de Granada en época de los Reyes Católicos. (Contribución a su estudio)», *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 23, p. 455.

[9] «El Mediterráneo ha sido un mar de ciudades», como nos recuerda Daniel Muñoz Navarro (2020) (ed.): *Ciudades Mediterráneas. Dinámicas sociales y transformaciones urbanas en el Antiguo Régimen*, Valencia: Tirant Lo Blanch, p. 9.

[10] Carlos Martínez Shaw (1997): «La Ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen», *Manuscrits,* 15, p. 260.

regiones de Europa. Situada estratégicamente ya desde época nazarí[11] en el gran corredor comercial que conectaba el Atlántico con el Mediterráneo, con la implantación del Decreto de Comercio Libre de Barlovento en 1765 el puerto malacitano intensificó sus intercambios con las colonias,[12] con la consiguiente gran afluencia de marineros y tripulantes embarcados en las rutas trasatlánticas entre Andalucía y las Indias.[13] De hecho, pasó a ser el segundo puerto con más actividad mercantil de Andalucía después de Cádiz.[14] Nos encontramos ante un espacio social en constante movimiento que implicó una intensa transformación, similar a otros casos, como la mencionada Cádiz, Barcelona o, en Galicia, Ferrol y Vigo,[15] a finales de la centuria ilustrada y comienzos del siglo XIX.

Estructura y composición de los hogares en el litoral mediterráneo andaluz y de las gentes de mar

De acuerdo con el abultado número de datos contenidos en la tabla 1, comprobamos que la franja costera del litoral mediterráneo andaluz se puede incluir dentro de los parámetros de lo que conocemos como la «España nuclear», es decir, allí donde predominaban los hogares nucleares muy por encima del resto y donde los hogares complejos no superaban el 10 %.[16] En concreto, casi las tres cuartas partes

[11] Antonio Malpica Cuello y Adela Fábregas García (2012): «Embarcaderos y puertos en la costa del reino de Granada», en Adela Fábregas García (ed.): *Navegación y puertos en época medieval y moderna*, Granada: Colección, La Nao, p. 69.

[12] Manuel Bustos Rodríguez (2008) «Comercio y comerciantes en la Andalucía del Antiguo Régimen: estado de la cuestión y perspectivas», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, p. 57.

[13] Según un estudio, entre 1700 y 1715, el 64 % de los tripulantes de flotas, galeones y navíos sueltos eran andaluces, mientras que otras regiones de la cornisa atlántica y cántabra, como era el caso de gallegos (10,8 %) y vascos (13 %), apenas suman un cuarto del total de la tripulación. Véase Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Juana Gil Bermejo-García (1985): «Andaluces en la navegación transatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo XVIII», en *Andalucía y América en el siglo XVIII, Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla: Universidad de Santa María de la Rábida, p. 272. Igualmente, del análisis realizado por Delphine Tempère (2002): «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», *Iberoamericana,* II/5, p. 105, sobre los autos de bienes de marineros difuntos se desprende que un 53 % de la muestra pertenece a Andalucía y un 15 % a la cornisa cantábrica. En cualquier caso, debemos tener en cuenta que a mediados del siglo XVIII el número de barcos de pesca era mucho más numeroso en zonas como Galicia y Cataluña, según los datos aportados por la Secretaría de Marina. Roberto Fernández y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758–1765)», *Revista de historia económica,* II/3, p. 188.

[14] María Begoña Villar García (1988): «Ciudad y comercio. Reflexiones sobre Málaga en la segunda mitad del siglo XVIII», *Baetica: Estudios de arte, geografía e historia*, 11, p. 481.

[15] Véase Ofelia Rey Castelao y Manuel Reyes García Hurtado (2020): «Ports and economic activities in Galicia at the end of the early modern period», *The International Journal of Maritime History*, 32/1, pp. 149-159.

[16] Término acuñado por Fernando Mikelarena Peña y cuya corroboración podemos ver en el balance realizado por Francisco García González (2011): «Las estructuras familiares y su relación con los recursos humanos y económicos», en Francisco Chacón Jiménez y Joan Bestard Comas (coords.): *Familias: historia de la sociedad española (del final de la Edad Media a nuestros días)*, Madrid: Cátedra.

de las unidades residenciales eran nucleares (73,2 %), superaban esta proporción las poblaciones más rurales, frente a lo que ocurría en las ciudades como Málaga y Almería, que estaban por debajo. Las causas están directamente relacionadas con el mayor peso de las otras formas de residencia en estos núcleos urbanos, en especial de los hogares solitarios. En ambas ciudades los porcentajes están alrededor del 15 % (se aproximaba solo en Roquetas con un 12,6 %), un comportamiento que corrobora la tendencia al incremento de este tipo de hogares que caracteriza al mundo urbano en la España del Antiguo Régimen.[17] Sin duda, la diferencia vendría marcada por el importante peso de las mujeres solteras y, sobre todo, viudas como cabezas de familia. De hecho, en general, dentro del conjunto de la muestra, mientras que las mujeres que vivían solas suponían el 28 %, los hogares solitarios habitados por hombres únicamente eran el 6,6 %.

Población	Tipo de hogar							N.º de vecinos	N.º de hab.
	1	2	3	4	5	6	4+5		
Málaga	14,9	5,4	68,5	10,1	0,9	0,2	11,0	9587	34573
Motril	8,9	5,9	77,1	5,5	2,6	0,0	8,1	1915	6911
Vera	5,5	2,9	82,9	5,9	2,6	0,2	8,5	1325	5883
Estepona	12,2	3,5	75,5	6,8	2,0	0,0	8,8	1088	4369
Adra	4,9	3,4	81,1	7,6	3,0	0,0	10,6	696	2924
Almuñécar	10,4	2,5	82,0	3,1	1,5	0,5	4,7	643	2277
Torrox	8,0	4,7	75,4	8,8	3,1	0,0	11,9	589	2318
Mojácar	5,9	2,3	82,0	7,3	2,4	0,0	9,7	422	1800
Albuñol	6,8	2,7	80,7	5,5	4,3	0,0	9,8	367	1638
Almería	15,3	5,3	65,9	7,6	5,0	0,9	12,7	340	1287
Gualchos	4,2	4,2	83,9	6,8	0,8	0,0	7,6	262	1126
Roquetas	12,6	0,7	77,4	6,6	2,6	0,0	9,2	151	641
Lújar	8,7	6,8	72,8	9,7	2,0	0,0	11,7	103	405
Níjar	4,3	2,1	80,6	8,6	4,3	0,0	12,9	93	419
Salobreña	10,0	2,3	76,6	10,0	1,1	0,0	11,1	90	364
Rubite	6,2	0,0	86,0	4,7	3,2	0,0	7,9	64	302
TOTAL	11,9	4,7	73,2	8,3	1,7	0,1	10,0	17735	67237

Tabla 1. Estructura del conjunto de los hogares en la franja litoral del sureste andaluz (1751-1753). Nota: 1: hogares solitarios; 2: sin estructura; 3: nucleares; 4: extensos; 5: múltiples; 6: indeterminados, 4+5: complejos. Fuente: Archivo Histórico Provincial de Granada, Catastro de Ensenada Documentación de Hacienda. Respuestas particulares de Albuñol, lib. 964; Rubite, lib. 1534; Lújar, lib. 1371; Almuñécar, lib. 1012; Motril, lib. 1425; Salobreña, lib. 5941; Gualchos, lib. 1292; Estepona, lib. 1219; Respuestas particulares de Torrox, lib. 630; Archivo Municipal de Málaga, Catastro de Ensenada, Málaga (ciudad). Volúmenes 109 y 110 y volúmenes 92, 93 y 94. Archivo Municipal de Almería, Catastro

[17] Ibídem, pp. 184-185.

de Ensenada, Almería, Caja 2013271, leg. 4447595, lib. 1. Archivo Histórico Provincial de Almería, Intendencia Provincial de Granada, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de Roquetas de Mar, lib. 43626; Níjar, lib. 43703; Adra, lib. 43573; Mojácar, lib. 43649. Archivo Municipal de Vera, Hacienda Rentas y exacciones. Única contribución. Catastro de Ensenada. Vera, lib. 2177, vol. 1.

Comparando los datos globales del territorio analizado con los referidos exclusivamente a los hogares donde alguno de sus miembros era gente de mar (tabla 2), observamos que en estos últimos su vertebración en torno a la familia nuclear es aún más acentuada, alcanzando casi el 85 %. La explicación la encontramos en la casi nula presencia de hogares solitarios y sin estructura. Mientras, la propensión a acoger a algún pariente (hogares extensos y múltiples) es ligeramente mayor, un 12 % frente al 10 % general; una predisposición mucho más evidente entre las mujeres que entre los hombres puesto que entre ellas se alcanzaba el 18,23 %, lo que confirma una pauta contraria a la general observada entre las mujeres que encabezaban sus hogares donde quienes vivían solas eran abrumadora mayoría. De todos modos, en una fuente como el catastro pasa desapercibida una situación que sería más frecuente de lo que sus datos nos aportan. Nos referimos a las mujeres con el marido ausente. En este sentido, solo tenemos algunas noticias dispersas cuando declaran que sus esposos se hallaban ausentes por estar matriculados en los navíos y, en algún caso, por encontrarse en presidio, en tierras extranjeras o, incluso, por haber sido desterrado. La emigración del campo a la ciudad de los hijos o de los maridos, el abandono que requería el trabajo en el mar, la participación en las milicias y la Armada y otro tipo de situaciones frecuentes en estas zonas costeras[18] suponía largos periodos de ausencia en los que las mujeres asumían todo tipo de responsabilidades, ya fuesen familiares, laborales, económicas o sociales.

	Solitarios	Sin estructura	Nuclear	Extensa	Múltiple	Total
Varones	24	17	1022	115	21	1199
%	2,00	1,42	85,24	9,59	1,75	100
Mujeres	-	3	81	14	6	104
%	-	2,88	77,88	13,46	5,77	100
Total hogares	24	20	1103	129	27	1303
%	1,84	1,53	84,65	9,90	2,07	100

Tabla 2. Estructura de los hogares de la gente de mar en la franja litoral del sureste andaluz (1751-1753). Fuente: véase tabla 1. Nota: se trata de hogares donde el cabeza de familia o alguno de sus miembros era gente de mar. No se incluye a profesionales militares. No se han encontrado hogares cuya estructura sea indeterminada.

[18] Ana María Rivera Medina (2016): «Superando fronteras: Mujer y cultura laboral en los puertos del norte peninsular, siglos XIV-XVI», en Manuel Reyes García Hurtado y Ofelia Rey Castelao (eds.): *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.

Por lo que respecta a la composición de los hogares, comprobamos que el tamaño era reducido.[19] En términos generales, nuestros datos para el conjunto del territorio analizado (cuadro 1 del anexo) nos ofrecen una media de 3,79 miembros por unidad residencial, lo que coincide con el promedio obtenido para una muestra mucho más amplia de otras poblaciones de la intendencia granadina y de la Andalucía oriental.[20] Muestra de la mayor vitalidad de los hogares de la gente de mar es que su tamaño estaba por encima de la media: contaban con 4,3 personas, de acuerdo con el gráfico que adjuntamos. De hecho, si nos atenemos a la comparación con las diferentes categorías socio-profesionales de los cabezas de familia, sin tener en cuenta a los criados computados en sus casas, las gentes de mar superaban el tamaño de otros grupos, a excepción del de los labradores y hortelanos. La explicación se encuentra en el hecho de que nos referimos a hogares muy bien estructurados en torno a la familia nuclear estándar de padres e hijos, puesto que había una amplia presencia de los hijos —con un promedio de 2,24 por 1,78 del conjunto de los hogares— así como de las esposas —0,80 frente a 0,62 general—. Por lo que respecta a los parientes, su presencia entre los marineros era mínima, como ocurría en el conjunto del territorio analizado, de este modo, son idénticos los promedios en un caso y otro, 0,22. Por lo demás, como era de esperar, eran los grupos más acomodados social y económicamente, donde el número de criados tenía un mayor peso, de tal modo que podía hacer variar hasta casi un punto su composición, como ocurría con los miembros de la élite y, en menor medida, con labradores, hacendados u hortelanos, donde la acumulación de propiedades y su explotación exigía recurrir con mayor frecuencia al trabajo sirviente. Con todo, su presencia en el conjunto de los hogares del territorio analizado tampoco era significativa, 0,17 criados por hogar, lo que era casi imperceptible entre las gentes de mar: 0,02.

En cualquier caso, en esta zona, aunque no cohabitaran un gran número de familiares, a buen seguro los lazos de parentesco trascenderían los límites de la familia nuclear sin la necesidad de compartir la misma vivienda. Una práctica que sería más acentuada en el caso de las mujeres al frente de sus hogares cuyo tamaño era muy pequeño, con un promedio de 2,66 miembros para el conjunto del territorio y una proporción de hijos mucho menor: 1,43.

[19] Pauta generalizada en el territorio castellano donde no era habitual superar las cuatro personas por hogar, como podemos comprobar en Francisco García González: «Las estructuras familiares y su relación…», o. cit., p. 189.

[20] Francisco García González y Daniel Maldonado Cid: «Bajo el mismo techo…», o. cit., pp. 147-148.

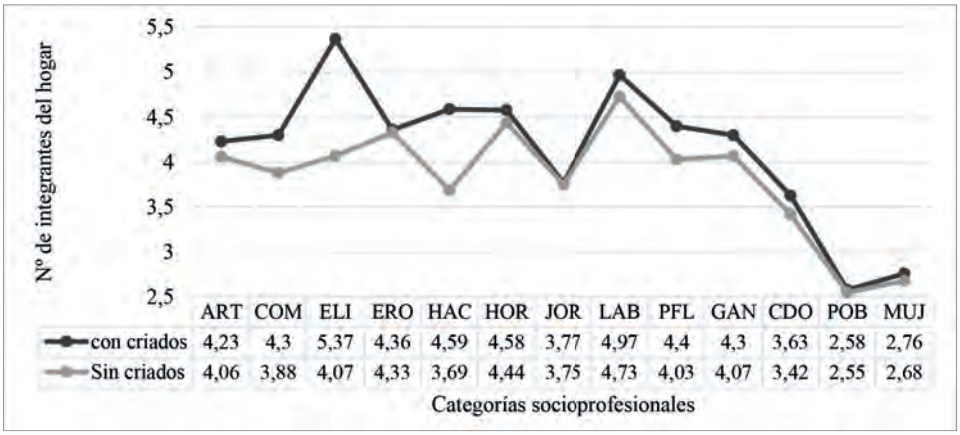


Gráfico 1. Tamaño medio de los hogares según categoría socio-profesional en la costa del sureste andaluz, 1751-1753. Fuente: véase la tabla 1. Nota: ART: artesanos; COM: comerciantes; ELI: élites; ERO: marineros y gentes de mar no militares; HAC: hacendados; HOR: hortelanos; JOR: jornaleros; LAB: labradores; PFL: profesiones liberales; CDO: criados y sirvientes; GAN: ganaderos; POB: pobres; MUJ: mujeres cabeza de familia sin información sobre el oficio que desarrollan.

Los trabajadores del mar. Entre la pluriactividad y la especialización

Como ya dijimos, la base principal de nuestro estudio es el Catastro del Marqués de la Ensenada cuya realización fue en paralelo a la creación en 1751 de la matrícula de mar.[21] De hecho, en cada localidad los asuntos relativos a la misma dependían del llamado ministro de Marina, que en el catastro podemos identificar. Así, en Motril, Francisco Carrillo, de 31 años, venía designado como tal, estaba casado con María José Díaz y tenían una hija y una hijastra, ambas menores de un año.[22]

Es cierto que en el catastro había un claro interés por registrar las artes mecánicas e identificar los oficios de los que se pudiesen recaudar mayores impuestos. Sin embargo, la información catastral no es del todo exacta y es llamativo que el genérico término de *marinero* sea el utilizado en el 89 % de los oficios de mar registrados (véase el cuadro 2 del anexo). Por otro lado, según los núcleos de población, dichos oficios podían aparecer más o menos especificados. Así, los datos que manejamos pueden variar entre el 24 % registrados como marineros y matriculados dentro del total de categorías socio-profesionales en Roquetas de Mar, y la ausencia de su

[21] A modo de ejemplo véase Manuel Burgos Madroñero (1993): «La matrícula de mar y la pesca en Andalucía siglos XVIII-XIX», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 2; y del mismo autor, «La matrícula de mar de Andalucía: Motril, Almería y Vera (siglos XVIII-XIX)», *Isla de Arriarán*, 16, 2000, pp. 109-140.

[22] Archivo Histórico Provincial de Granada (en adelante AHPGR), Secc. Hacienda. Catastro de Ensenada, Libro de Seculares de Motril, lib. 1425, fol. 21r.

concreción en otras localidades, como, por ejemplo, Níjar. No hay que descartar que, quizá, la denominación de *jornalero* podía encubrir a un considerable número de gentes de mar, dada la temporalidad ligada a este tipo de trabajo. No en vano, los contrastes son muy llamativos, como ocurre si comparamos Torrox, donde el porcentaje de jornaleros alcanza el 42 % y solo el 5,6 % de marineros, y Vera, con una proporción de estos últimos del 13,8 % y un 11,6 % de jornaleros. En este sentido, parece que hay una cierta correlación entre ambas categorías ya que a medida que una variable aumenta la otra disminuye.

La clasificación de las actividades relacionadas con el mar con denominaciones genéricas como *marinero matriculado* o *marinero pescador* podían diversificarse (a modo de catálogo véase el cuadro 2 del anexo) en función de la variedad de empleos derivados de la necesaria especialización requerida, entre otras cosas, por el tipo de embarcaciones que existían y su orientación hacia la pesca, el transporte o su uso militar. En este sentido, junto al marinero de lo bajo y al piloto de una falúa de muelle del puerto, encontramos al patrón de un barco longo, también a quien pescaba con una barca con aparejo de palangre, al soldado matriculado, a quien capitaneaba un bergantín o a quien manejaba un pingüe cruzado.[23] Las faenas podían ser muchas (carpinteros, maestros de velas, etc.), pero, sin duda, uno de los oficios más destacados estaba relacionado con el mantenimiento de las distintas embarcaciones. Nos referimos al calafate, quien se encargaba de la impermeabilización (a base de untar brea y otras sustancias) de la estructura principal de la nave. De hecho, según el Catastro de Ensenada, podía ganar hasta 1440 reales al año, a razón de unos ocho reales al día cuando se trabajaba. Los ingresos podían ser muy superiores al estipulado para quienes eran pescadores y patrones de sus propias embarcaciones. Un ejemplo lo podemos ver en el caso de José de Torres Blanco, marinero de 50 años y patrón de una embarcación en la ciudad de Málaga a quien por su trabajo personal se le calculaba que podía obtener cada año 1080 reales, a seis reales por cada día trabajado. También sus hijos, Francisco y Diego, marineros matriculados, ganaban 1440 reales anuales, a cuatro reales diarios cada uno.[24]

Precisamente, en cuanto a los salarios y a las ganancias estimadas por los trabajos realizados, es muy ilustrativa la información censal de la ciudad de Málaga elaborada en 1771 para la Única Contribución. De ella podemos distinguir algunas diferencias según la categoría y la especialización, ya fuesen patrones, dueños

[23] Para abundar en el tema, véase Daniel Maldonado Cid, y María del Carmen Mairal Jiménez (2020): «Familia y trabajo en la Málaga de finales del siglo XVIII. La parroquia de San Juan como espacio social», en Francisco García González y Francisco Chacón Jiménez (eds.): *Familias, experiencias de cambio y movilidad social en España (siglos XVI-XIX)*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, p. 209.

[24] Archivo Municipal de Málaga (en adelante AMM), Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, vol. 108, fol. 11.741v.

o simples peones. Así, de acuerdo con el apartado de «Matrículas de Mar» y al de «Marineros de lo Bajo, Barcos, Barcas y Falúas del Muelle» observamos cómo los dueños, que en numerosas ocasiones también los patrones de su propia embarcación, podían ganar al año una cantidad de dinero cercana a los 1187 reales. A los peones, muchachos y trabajadores del mar se les estipulaba en torno a los 572 reales, prácticamente la mitad que los primeros.

Era habitual dentro del grupo de los marineros y de las gentes de mar que toda la familia se dedicara a estos oficios o que, al menos, alguno de los descendientes continuara con la tradición familiar. Ese fue el caso de Francisco Corzano,[25] marinero y vecino de Málaga ciudad que, en 1753, a sus 20 años, vivía con sus padres, Andrés Corzano, de 50 años, patrón de un barco de pesca, y su madre, María del Aciego, de 47. En 1771 sabemos que, Francisco, con 39 años, era patrón y amo de barco, responsabilidad asumida tras un intenso periodo de formación que, como a otros jóvenes, le permitió gobernar una embarcación dedicada a la pesca o al transporte. Es muy significativo en este sentido el abultado número de hijos vinculados a este tipo de tareas que nos sugiere el Catastro de Ensenada. Como podemos comprobar en la tabla 3, entre las familias nucleares, muchos de los parientes registrados, que, por definición, eran los hijos de quienes encabezaban el hogar, se empleaban en estos trabajos. También encontramos otros casos de hermanos, sobrinos, nietos, cuñados, etc. Así, en el hogar malagueño de familia extensa de Francisco Canales, marinero matriculado de 52 años, casado con Ana Fernández y con cinco hijos y dos hijas, vivían además dos sobrinos menores de edad, Juana y José Jiménez, que estaban bajo su tutela. Tres de los hijos, Andrés, Ambrosio y Juan, ya eran marineros matriculados, ganaban 720 reales anuales, a cuatro reales al día cada uno.[26] Su sobrino José a buen seguro seguiría el mismo camino.

Junto a los familiares, los hogares podían albergar a algún aprendiz, como Juan Salgado, de 15 años, que residía con Francisco Gómez,[27] de 54 años, maestro de hacer anzuelos. Oficios reglados que podían beneficiarse de su institucionalización, como consiguió en 1774 el Gremio de Patrones, Armadores y Marineros de Málaga,[28] cuya función era la de velar por los intereses de las familias que lo conformaban.[29] Los estrechos lazos entre parientes y otros vecinos ligados a la marinería

[25] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, Mártires vol. 109, fol. 806.

[26] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, vol. 108, fol. 11.794.

[27] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, San Juan, vol. 110, fol. 574.

[28] Siro Villas Tinoco (1984): «La Fundación del gremio de patrones, armadores y marineros de Málaga», *Baetica. Estudios de arte, geografía e historia*, 7, p. 323.

[29] A modo de ejemplo, sobre sus ventajas, véase Fernando Manzano Ledesma: «Asociacionismo marinero en Asturias según el expediente general de cofradías, hermandades y gremios (1769-1771)», en Isidro Dubert García,

Categoría socio-profesional	Solitarios		Sin estructura		Nuclear		Extensa		Múltiple		Total		
	C	P	C	P	C	P	C	P	C	P	C	P	T
ERO	23		13	12	882	209	104	47	15	15	1037	283	*1320*
EROJOR	1				78	9	3		4		86	9	*95*
COMERO					12		2		1		15	0	*15*
ARTERO					4		1				5	0	*5*
EROLAB					5						5	0	*5*
EROPLF					3		1				4	0	*4*
EROPOB					1			1			1	1	*2*
HORERO					1						1	0	*1*
Total	24	0	13	12	986	218	111	48	20	15	1154	293	1447

Tabla 3. Gente de mar según la tipología familiar del hogar donde residen y oficios compartidos en la costa meridional del sureste andaluz (1751-1753). Fuente: consúltese la nota de la tabla 1. Nota: C: cabeza de familia; P: hijos y parientes que viven en el mismo hogar y que se dedican a una actividad relacionada con el mar; T: total de individuos. ERO: marinero o gente de mar; EROJOR: marinero y jornalero; COMERO: comerciante y marinero; ARTERO: artesano y marinero; EROLAB: marinero y labrador; EROPLF: marinero y profesión liberal; EROPOB: marinero y pobre; HORERO: hortelano y marinero.

se traduciría no solo en reforzar este tipo de asociacionismo profesional, sino también las relaciones entre las familias, favoreciendo así la continuidad en el tiempo de este tipo de profesiones.[30]

Fuera del mundo gremial habría otros trabajadores como peones y jornaleros del mar, normalmente muy jóvenes, como Francisco Rodríguez,[31] muchacho vecino de la parroquia de San Juan que en 1771 estaba inscrito en la matrícula de la gente de mar y trabajaba con el patrón de barco Miguel Bordoy. Las actividades portuarias daban pie al desempeño de tareas complementarias, como la del *palanquín,* una especie de ganapán o mozo de cordel que lleva cargas de una parte a otra. Igualmente, encontramos la figura del arrumbador, estibador u obrero portuario, que efectuaba el apilado de las mercancías en los muelles y almacenes o que las cargaba desde los muelles a los diversos medios de transporte. Del mismo modo, había maromeros,

Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo Luis González Lopo, Manuel Reyes García Hurtado y Enrique Martínez Rodríguez (coords.): *El mar en los siglos modernos*, pp. 609-617; y en la misma obra colectiva, Manuela Santalla López: «Los gremios del mar en el Ferrol del Setecientos», pp. 527-541.

[30] Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw: «Los trabajos y los días del marinero…», o. cit., p. 162.

[31] María del Carmen Mairal Jiménez (1999): *El censo malagueño de 1771: una comprobación del catastro de Ensenada en el contexto de la* «única contribución», Málaga: Ayuntamiento de Málaga, p. 314.

areneros y cascajeros, oficios estos últimos típicos de zonas de amplias playas, como sucedía en la urbe malacitana. Precisamente en Málaga, Francisco Díaz,[32] vecino de la parroquia de los Santos Mártires, de 50 años, casado con Paula de Navas y padre de Francisca, Catalina y Salvadora, de 18, 17 y 13 años respectivamente, desarrollaba tareas de recogida de arenas y limpieza de cascajos.

Entre quienes se dedicaban a los oficios del mar no era raro encabalgar más de una ocupación como podemos ver en la tabla 3. Aunque el Catastro de Ensenada no es muy preciso por su naturaleza fiscal, podemos considerar su información como la punta del iceberg de una realidad que sería más frecuente. Probablemente, muchos alternarían su trabajo con el de jornalero a temporadas y, en menor medida, con el comercio al por menor, el artesanado o la agricultura. Al abrigo de la actividad pesquera encontramos figuras como la del *malagí,* revendedor de pescado, o el *charrán,* vendedor de jureles. Eran actividades ligadas al pequeño comercio, en las que, sin duda, las viudas o sus familias podían encontrar un medio para garantizar parte de su subsistencia, como sucedía en el hogar de Josefa de la Jara, viuda de 41 años, en su hogar vivían su hija Isabel, de 8 años; su hijo menor Diego, de 16 años; y José Villalba, que a sus 18 años se dedicaba a vender jureles.[33] Otros se empleaban como arrieros de pescado, aquellos que solían transportar las capturas frescas del día desde los fondeaderos situados en las bahías y playas próximas hasta los núcleos de población para venderlos en diversos puestos y pescaderías. Un ejemplo muy ilustrativo es el de Andrés López Segura,[34] vecino de Vera, de 60 años: matriculado de mar y arriero de pescado, poseía cuatro cabezas de ganado asnal para transportar la carga desde los embarcaderos a otras zonas pertenecientes al *hinterland* rural.

En concreto, para la pesca, las faenas dependían de los tipos diferentes de aparejos y demás pertrechos. Por ejemplo, en Motril se pescaba la caballa, la anchoa, el bonito, el júrelo y la boga de agua salada con ayuda de las artes de jábegas, palangres y nasas.[35] Asimismo, durante la segunda mitad del XVIII se seguía la tan controvertida técnica de pesca denominada «parejas del bou», aquella que se basaba en el arrastre de las redes a lo largo del fondo marino empujadas mediante un par de barcos cuya silueta se asemejaba a la de un buey.[36] En cualquier caso, también había

[32] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, Mártires, vol. 109, fol. 365.

[33] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, Mártires vol. 109, fol. 591v.

[34] Archivo Municipal de Vera (en adelante AMV), Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Vera, lib. 2177, vol. 1, fol. 25r.

[35] 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, p. 133.

[36] De la práctica de esta técnica se obtenían ventajosas capturas en comparación con otros artes de pesca. En la década de los sesenta del siglo XVIII se llevaron a cabo varios intentos en la prohibición de dicho método. Véase Manuel Burgos Madroñero (1996): «La pesca de parejas del Bou y Málaga. Siglos XVIII-XIX», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 8, pp. 48-51.

que tener en consideración la época del año, y no solo porque el trabajo requería adaptarse a los diferentes tipos de pescado, sino también por la disponibilidad de mano de obra. De hecho, en las costas de Vera, durante el verano se pescaba con sedales y los marineros se apoyaban mutuamente ante la falta de jornaleros y mozos que trabajasen en sus barcas.[37] No es extraño que, cuando era posible, se trataran de complementar varias actividades, como hacía Andrés Gonzáles, de 52 años, marinero, pescador y armador de barcas en la parroquia de San Juan de Málaga.[38]

El trabajo de la pesca se traducía en una importante actividad manufacturera, como ocurría con las fábricas de salazón de la ciudad de Málaga. Aquí muchos de los trabajos en torno al tratamiento del pescado se localizaban en determinados barrios, como el de San Andrés, situado junto a la playa del mismo nombre, donde pequeños terrenos o parcelas podían servir para salar el pescado. Las fuentes lo especifican, como ocurría en el caso de Manuel Alemán, propietario de una casa en la playa y calle Nueva de San Andrés, que, en un memorial del día 14 de agosto de 1797,[39] solicitaba un pedazo de terreno de 20 varas de fachada para su trabajo y como saladero de pescado. El concejo se lo concedió justificándolo por el beneficio al común que suponía. Con todo, en Málaga destacaba especialmente el barrio del Perchel,[40] ubicado en la parroquia de San Juan, donde era habitual el secado del pescado, así como el procesamiento de la anchoa y la sardina.[41] De hecho, desde finales del siglo xv, el tratado y la conservación de la anchoa en las costas malagueñas era referente en otras regiones como la valenciana y la catalana, así, llegaban hasta la dársena malacitana numerosas embarcaciones para obtener tan preciado producto. Igualmente, estas embarcaciones contrataban a experimentados marineros llamados *anchoveros,* especializados en el trabajo de salazón y, con ellos, a sus mujeres.[42] La importancia de esta especialidad se traducía también en el ámbito urbano, con zonas como la de la calle Ancha, donde se alineaban casas de venta de anchoas cuyos portales estaban de cara al mar.[43]

[37] Pedro Andrés Porras Arboledas (2019): «Las ordenanzas de arraeces y pescadores de las ciudades de Vera (Almería, siglo xviii) y Cartagena (Murcia, siglos xvi-xvii) y las reales ordenanzas de la pesca con pareja de "bous" de 1786», *Cuadernos de Historia del Derecho*, 26, p. 222.

[38] amm, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, San Juan (Barrio) vol. 110, fol. 876v.

[39] amm, Actas Capitulares (aacc.), vol. 187, 14 de agosto de 1797.

[40] Un barrio que puede recibir su nombre de un aparejo construido a base de palos de madera que sirven para colgar las redes de pesca, pero, también, el pescado, con la intención de secarlo.

[41] Manuel Burgos Madroñero (1994): «Precisiones en torno a la pesca y a la gente de mar de Málaga en el siglo xviii», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 3, p. 26.

[42] Susana Rodríguez de Tembleque García (2018): *Un barrio malagueño: El Perchel en la edad moderna y contemporánea*, Málaga: Diputación Provincial de Málaga, p. 34.

[43] Ibídem, p. 39.

Los hogares y los trabajos de las mujeres en la franja costera andaluza oriental

Como cabría esperar en una sociedad como la del Antiguo Régimen, la inmensa mayoría de las jefaturas del hogar estaban encabezadas por hombres. En el conjunto del territorio que analizamos, tres cuartas partes de los cabezas de casa eran hombres, frente a una cuarta parte liderada por mujeres. Esta proporción es, con todo, muy notable si la comparamos con otras zonas próximas de interior, como el valle de Lecrín, y superior a la encontrada dentro de una amplia muestra de la Andalucía oriental a partir de los datos del Catastro de Ensenada.[44] Sin embargo, si nos fijamos exclusivamente en los hogares donde alguno de los miembros que convivía en el mismo estaba vinculado con el mar (sin contabilizar los casos de los militares profesionales, como ya dijimos), el porcentaje de mujeres al frente de sus hogares cae al 8 % (tabla 1), por lo que comprobamos que, desde el punto de vista residencial, a la hora de asumir la jefatura del hogar las mujeres tenían un escaso protagonismo dentro del mundo de la gente de mar.

Sobre las mujeres en general y sobre los hogares con jefatura femenina en particular, es difícil conocer de manera sistemática los oficios y actividades que desarrollaban.[45] El carácter ideológico del Catastro de Ensenada y de otras fuentes derivadas de la administración de la época se manifiesta en el poco interés por registrar el trabajo femenino.[46] Al contrario que en el caso de los hombres, el trabajo de niños y mujeres pasa desapercibido en esta zona, dejando rastros muy indirectos. Sin embargo, como ya se ha mencionado antes, muchas mujeres, al margen de su estado civil, tuvieron una activa participación laboral en las regiones costeras. Algunas referencias son muy elocuentes al respecto. Así, en un informe de la inspección de la matrícula de mar de la ciudad de Málaga elaborado en 1786 referido al barrio del Perchel, se decía que «existían 16 fábricas de salazón de anchoas en las cuales podían trabajar varios centenares de ellas si la abundancia de peces lo permitía e incluso, trabajando a jornal, dichas mujeres solían ganar entre 2 y 3 reales».[47] También a mediados del siglo XIX se hace referencia a este

[44] En el valle de Lecrín había un 18,6 % de mujeres cabezas de familia según Margarita Birriel Salcedo (2019): «Ellas gobiernan la casa: jefaturas de hogar femeninas en el Valle de Lecrín (s. XVIII)», *Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino,* 31, p. 61; en la muestra analizada en la Andalucía oriental había un 21,7 % según Francisco García González y Daniel Maldonado Cid: «Bajo el mismo techo…», o. cit., p. 141.

[45] Un problema ya apuntado para otras zonas costeras como Galicia, por ejemplo, por Serrana María Rial García (2009): «Trabajo femenino y economía de subsistencia. El ejemplo de la Galicia moderna», *Manuscrits:Revista d'historia moderna,* 27, p. 78; y, en general, por Ofelia Rey Castelao (2015): «El trabajo de las mujeres rurales en la España Moderna. Un balance historiográfico», *Revista de Historiografía*, 22, pp. 183-210.

[46] Carmen Sarasúa (1997): «The role of the state in shaping women's and men's entrance into the labour market: Spain in the eighteenth and nineteenth centuries», *Continuity and Change,* 12/3, pp. 361-362.

[47] Manuel Burgos Madroñero: «Precisiones en torno a la pesca y a la gente de mar», pp. 26-27. Citado también en Susana Rodríguez de Tembleque García: *Un barrio malagueño*, p. 100.

característico barrio malagueño de la siguiente forma: «Los pescadores habían de reservar para la ciudad el pescado grueso, y el tercio de todo el que cogían, y en los Percheles, que tomaron su nombre de las perchas donde se salaba el pescado, se "anchovaba" también, concurriendo a ellos gran parte de la marinería»[48] y, como es de suponer, de muchas mujeres. En Roquetas de Mar, muchos de los grupos domésticos se dedicaban a las actividades que estaban en pleno contacto con el mar, como fueron la pesca (donde casi un 30 % de los hombres cabezas de familia eran marineros matriculados) y el trabajo en las salinas, fundamental para conservar el pescado. No es desacertado pensar que, en este tipo de actividades, de temporada o no, también muchas mujeres y niños estarían presentes, una suposición que podemos ampliar a otros casos, como probablemente sucedería en las playas de Vera. Aquí, los arráeces mataban el pescado recién capturado,[49] principalmente atunes apresados en su migración desde el Atlántico al Mediterráneo,[50] y en el proceso de su limpieza empleaban lavaderas de mimbre que, a su vez, servían para transportarlo. A buen seguro un gran número de mujeres, madres e hijas, participarían en esta actividad, en la elaboración artesanal de estos artilugios de mimbre, en el transporte de las capturas hacia los puestos y pescaderías y, cómo no, en su venta.[51] No en vano, los hogares con jefatura femenina de la población de Vera acumulaban el 37 % de las cabezas de ganado asnal y mular —el más usado por los arrieros para transportar mercancías— que se han contabilizado para el conjunto de mujeres cabezas de familia del territorio analizado en este estudio. Sea como fuere, las mujeres también se beneficiarían del continuo tránsito comercial en las distintas zonas del litoral donde llegaban productos y mercancías de todo tipo gracias al transporte de numerosas embarcaciones que más tarde, de forma legal o ilegal, serían vendidas en pequeños puestos, en su mayoría despachados por mujeres.[52]

[48] Ildefonso Marzo Sánchez (1850): *Historia de Málaga y su provincia*, Málaga: Imp. y Lib. de D. Francisco Gil de Montes, p. 630.

[49] Pedro Andrés Porras Arboledas: «Las ordenanzas de arraeces y pescadores…», o. cit., p. 222.

[50] Como indica Carlos Martínez Shaw, el arte de la pesca con sedal consistía en una «red de esparto de mallas grandes, compuesta de varias piezas y de la extensión de muchas brazas con las que en las almadrabas de vista […] se ataja o corta el paso de los atunes, apresándolos hasta echarlos sobre la playa». Carlos Martínez Shaw (2009): «Las almadrabas españolas a fines del Antiguo Régimen», *Estudis*, 35, p. 262.

[51] Al respecto, véase a modo de ejemplo lo que ocurría con los *kaskarots*, el pueblo de gitanos vascos donde los hombres se dedicaban a la captura del bacalao y la caza de la ballena y las mujeres a vender el pescado. David Martín Sánchez (2016): «Kaskarot: gitanos vascos marineros y gitanas vascas vendedoras de pescado», en Manuel Reyes García Hurtado y Ofelia Rey Castelao (eds.): *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, p. 246.

[52] Pilar Pezzi Cristóbal (2012): «Mujeres en el contrabando. La participación femenina en un negocio de hombres», *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 34, p. 396.

Otras jefas de sus hogares ejercían oficios regulados, como Josefa Mariana Piñero,[53] vecina de la localidad de Vera, que era estanquera de tabaco y se le estipulaba unos ingresos de 1464 reales; en Estepona, la viuda Bárbara Rocha, de ocupación mondiguera,[54] podía obtener al año hasta unos 750 reales en peso de harina y, en la misma localidad, la viuda Ana Guerrera,[55] como panadera, podía alcanzar al año hasta 150 reales. Catalina Gil,[56] viuda vecina de Málaga y tendera de especiería, podía ganar hasta unos 362 reales.

Además de su presencia en numerosos establecimientos y su participación en la venta de pescado o de otros productos al hilo de la proliferación de tiendas, hay que resaltar en las localidades costeras y portuarias la presencia de mujeres en los mesones y las tabernas, no pocos estarían regentados por ellas. Es el caso de Leonor Álvarez, mesonera almeriense de 41 años, que vivía con su hija Francisca,[57] o, en la ciudad de Málaga, de la tabernera Juana Barrera, que, en 1753, a sus 74 años, estaba al frente de un hogar compuesto por ella, su nuera, Inés Luque, de 21 años, y su nieto José Villar, de tan solo 3 años.[58] Todo apunta a que, por el Decreto de Comercio Libre de Barlovento, la dársena malacitana no solo se benefició de un sustancial incremento en las rutas comerciales, sino también del crecimiento del número de tabernas, el triple a finales de la centuria ilustrada, que aumentaron en paralelo al incremento de los que arribaban a puerto.[59]

En el tráfico marítimo es cierto que participaron menos mujeres, pero también estuvieron presentes, no tanto directamente en la navegación como actuando como propietarias y dueñas de las falúas y otras embarcaciones de transporte. En concreto, en un puerto como el malacitano, cuyas dársenas estaban en plena transformación en el reinado de Carlos III,[60] según el censo de 1771 de la ciudad de Málaga, encontramos a tres mujeres pertenecientes al gremio de Marineros de lo Bajo, Barcos, Barcas y Falúas del Muelle, así como a otras cuatro mujeres que pertenecen al gremio de patrones y embarcaciones de lo alto. La mayoría habrían

[53] AMV, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Vera, lib. 406, vol. 4, fol. 2206.

[54] AHPGr, Secc. Hacienda, Catastro de Ensenada, Respuestas particulares de la localidad de Estepona, lib. 1219, fol. 453.

[55] AHPGr, Secc. Hacienda, Catastro de Ensenada, Respuestas particulares de la localidad de Estepona, lib. 1219, fol. 354.

[56] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, vol. 94, fol. 1953-1954v.

[57] Archivo Municipal de Almería (en adelante AMA), Catastro Marqués de la Ensenada, Almería, Caja 2013271, leg. 4447595, lib. 1, fol. 2r.

[58] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, San Juan, vol. 110, fol. 443-444.

[59] María del Carmen Mairal Jiménez (2013): «La venta de vino y las taberneras malagueñas en la segunda mitad del siglo XVIII», en Pilar Pezzi Cristóbal (coord.): *Historia(s) de mujeres en homenaje a M.ª Teresa López Beltrán*, vol. 2, Málaga: Perséfone, p. 241.

[60] Para saber más consúltese Francisco Cabrera Pablos (1994): *El puerto de Málaga de Felipe II a Carlos III,* Málaga: Servicio de publicaciones de la Autoridad Portuaria de Málaga.

heredado la embarcación de su esposo fallecido, como sabemos en el caso de Ana Becerra,[61] que en 1753, con 38 años, estaba casada con Andrés Fernández, armador de barcas, de 44 años. Ambos tenían un par de hijas, María y Ana, de 15 y 7 años respectivamente, y una casa, donde vivían, en la parroquia de San Juan. Eran propietarios de dos embarcaciones, de las cuales una de ellas estaba preparada para la pesca a jábega, con el que se consideraba que se podían ganar hasta 1150 reales anuales.[62] Tiempo después, en 1771, ella ya era viuda y declaraba que en ese momento era dueña de uno de los barcos por el que entonces podía obtener hasta 2200 reales al año.

Como hemos visto, vivir próximo al mar tenía sus ventajas. Desde el punto de vista agrario, sin embargo, el panorama cambiaba. Entre otros factores, el alto contenido de salinidad del suelo implicaba que, en muchos lugares, las tierras fuesen poco fértiles.[63] Precisamente, las costas almerienses no se caracterizan por la buena calidad de las tierras cultivables. De hecho, en la zona estudiada, según la información del Catastro de Ensenada, las parcelas de mejor calidad las encontramos en la zona granadina, en torno a Albuñol y Estepona o en la vega de Motril. En la región litoral de Vera y Mojácar, entre las tierras cultivables, las de tercera calidad suponían más del 50 % del total.

Junto al empleo en trabajos tradicionales como la siega del cereal o el cuidado del huerto, también era destacada la dedicación a otros cultivos más específicos de esta zona como el algodón o la caña de azúcar en la vega de Motril. Lo que hoy conocemos como la Costa Tropical ya gozaba de renombre en los siglos anteriores por ser «puertos del azúcar», los cuales tuvieron una gran importancia comercial en el mundo mediterráneo y, en especial, en plazas italianas como Génova.[64] Por su parte, el viñedo era relevante sobre todo en localidades como Málaga, Estepona, Salobreña, Gualchos y Albuñol, núcleos desde los cuales se exportaba el vino, entre otros destinos, hacia otras zonas costeras como Cádiz y Algeciras. Propietarias de varias parcelas de viñas, como Isidora Ramírez del Olmo en Málaga, ejemplifican las posibilidades que ofrecía la elaboración de vino: en el barrio de la parroquia del Sagrario, tenía dos casas con su lagar de pisar, pilones, viga de usillo y

[61] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, San Juan (Barrio), vol. 110, fol. 791.

[62] AMM, Catastro de Ensenada, Respuestas Particulares de la localidad de Málaga, vol. 109, fol. 84.

[63] Es cierto que, cuando era posible, se conocían prácticas para mejorar su rendimiento como el uso de algas o sargazos recogidas especialmente por mujeres en el Alto Minho y que servían de fertilizantes para las tierras de cultivo. Véase E. Lagido: «Viver no litoral de costas voltadas para o mar. Características demográficas e sociais de duas comunidades litorais do Alto Minho, na viragem do século XVIII para o XIX», en *El mar en los siglos modernos*, pp. 133-147.

[64] R. M. Girón Pascual: «*Puertos sin puerto*: El comercio en las "playas" del reino de Granada (siglos XVI-XVII)», *e-Spania,* disponible en línea desde 22 de octubre de 2015.

bodega.[65] Efectivamente, la mejor prueba de la presencia de este tipo de cultivo en los términos de estas poblaciones es la configuración interna de sus casas. En ellas, por lo general, había un espacio reservado para una cámara donde se situaría el lagar de pisar con su viga y demás pertrechos y otra sala bodega para almacenar las tinajas.[66] En otros casos como el de María Mendoza Patiño,[67] se estipulaba que podían ganar hasta 2240 reales anuales, aunque en torno a 1840 reales procedían de las viñas. Viuda de 60 años y vecina de Málaga, su ejemplo es el de un hogar sin estructura, pues vivía con su hermana Antonia Mendoza, de 70 años. También este caso nos recuerda la importancia del servicio doméstico como un recurso para muchas mujeres a la hora de garantizarse la subsistencia. Con ellas vivían Leonor e Isabel Ponce, madre e hija respectivamente, como criadas.

El protagonismo social de las mujeres en esta zona también es constatable si nos atenemos a su presencia en los trabajos artesanales. Sin duda destacarían algunos como el esparto, con el que se elaboraban todo tipo de enseres y utensilios —muchos de ellos relacionados con la pesca—, la seda, la lana y el algodón. El ejemplo de Vera es emblemático. En especial durante la segunda mitad de la centuria ilustrada, en esta población se desarrolló una intensa actividad textil destacando la producción de medias de seda a base de hilo y, singularmente, de algodón, en las que, junto a la fabricación de otros productos manufacturados, trabajaban esencialmente las mujeres. Una breve descripción del papel femenino en estas ocupaciones la encontramos en la obra *Viaje a Andalucía, historia natural del reino de Granada (1804-1809):*

> Llegan a sacar bastante finas y sobre todo muy durables y aún vistosas: y la de tejer ricas colchas y muy buena ropa de mesa y otros lienzos muy resistentes durables y a veces también muy vistosos y finos. Todo esto es obra de las Mujeres en que nada entienden los Maridos: ellas lo hilan todo con su rueca y tejen con el telar que cada una procura tener en su casa, y hacen sus medias con agujas: para colorar sus hilos los envían a Cartagena. Hay mujer que gana con estos arbitrios tanto como su marido.[68]

Sin embargo, en esta misma obra se expresaba un amargo lamento:

[65] AMM, Abecedario de la copia del libro general producible original de seculares hacendados vecinos y forasteros en la ciudad de Málaga, vol. 97, fol. 4072- 4072v.

[66] Sobre las bodegueras, véanse trabajos como los de Lola Lozano Salado (2019): «Las bodegueras del jerez. Mujeres en la gran aventura vinícola gaditana del siglo XIX», en *Mujeres emprendedoras entre los siglos XVI y XIX*, pp. 103-116; o «Las bodegueras del jerez: Historia oculta de un mundo de hombres», *Andalucía en la historia*, 66, 2019, pp. 36-40.

[67] AMM, Abecedario de la copia del libro general producible original de seculares hacendados vecinos y forasteros en la ciudad de Málaga, vol. 103, fol. 8105.

[68] Carmen Quesada Ochoa (1992): *Estudio y transcripción de «La historia natural del reino de Granada», de Simón de Rojas Clemente y Rubio (1777- 1827),* Granada: Universidad de Granada, p. 512.

> [...] nadie hay que auxilie la industria de las Mujeres de Vera, ni siquiera ensaye a poner en concurrencia los artículos de ella en mercado alguno para asegurarles el despacho. Es verdad que en mi opinión tal vez ninguno o raros gozarían preferencia por lo caros que salen: un par de medias verbigracia de las mejores sale por dos pesos sin dejar casi ganancia a la Artista, y aunque mucho más durable que la más fina inglesa es muy inferior a esta en lo vistosa y fina. El que las Mujeres sean las Manufactureras hace menos costosos estos artículos porque el trabajo de las mujeres siempre tiene menos valor. Así sus Colchas y otras telas sin duda tendrían salida si se supieran llevar donde conviene, y las primeras una vez que mejorasen los dibujos serían tapete o Alfombra dignos de un Príncipe.[69]

Sea como fuere, más allá de los ingresos generados por el trabajo en diferentes oficios o el obtenido directamente de la explotación de sus propiedades, para asegurar su supervivencia, los hogares encabezados por mujeres aprovecharon todos los recursos que tuvieron a su disposición, como el arrendamiento de tierras o el alquiler de casas y otros inmuebles como molinos, así como el de embarcaciones, carruajes, etc.

Conclusión

Con nuestra investigación hemos tratado de aportar algunos datos que contribuyan a cubrir el vacío aún existente en torno al estudio en la Edad Moderna de los hogares en Andalucía y, especialmente, por lo que respecta tanto a las jefaturas femeninas como, sobre todo, a las unidades domésticas encabezadas o compuestas por gente de mar.

Hemos comprobado que en el espacio costero analizado también las unidades residenciales se estructuraban en torno a la familia nuclear y eran de tamaño reducido, coincidiendo con el promedio obtenido para una muestra mucho más amplia de otras poblaciones de la Andalucía oriental. Sin embargo, hemos constatado dos evidencias con respecto a otros resultados obtenidos para dicha región, la superior proporción de mujeres al frente de sus casas —que alcanzan una cuarta parte del total— y la mayor vitalidad de los hogares de la gente de mar, todavía más vertebrados en torno a la pareja y a la mayor presencia de hijos en su interior, de tal modo que su tamaño estaba por encima de la media de otros grupos socio-profesionales.

Todo apunta a que, con mayor o menor intensidad dependiendo de los casos, también en las zonas del litoral del sureste andaluz nos hallamos ante espacios diná-

[69] Ibídem, p. 513.

micos, donde el flujo comercial y el trabajo en el mar influirían en la composición de los hogares y en la regulación de los ritmos de la vida de su población y de sus familias. Vidas, para muchos, marcadas por la necesidad de recurrir a una variedad de actividades complementarias que, en multitud de ocasiones, supondrían el núcleo básico de la subsistencia y de la supervivencia de todos los integrantes del hogar.

Marineros, patrones, corredores de lonja, arrumbadores, mozos de almacén, revendedores de pescado y otra variedad de operarios que trabajaban en las inmediaciones de los puertos y las playas transportando pequeñas embarcaciones, como las falúas de muelle, se combinaban con otros oficios menos convencionales, dando como resultado una pluriactividad que parece ser especialmente consustancial a las comunidades del litoral del sureste andaluz. En este sentido, las fuentes también pueden ser engañosas. Por un lado, veíamos la excesiva utilización del término *marinero* en la designación de los oficios y, por otro, la más que notable correlación existente entre el número de jornaleros y el de marineros matriculados, los resultados nos daban pistas: cuando el número de estos últimos era más bajo o inexistente, precisamente era cuando la cifra de jornaleros aumentaba, una evidencia que indica cómo posiblemente el número de los que se dedicaban a los trabajos de mar fuese mayor de lo que muestran las cifras extraídas de la documentación utilizada. Y lo mismo podemos decir en el caso de las mujeres. El mundo tan masculinizado de la gente de mar, si solo tenemos en cuenta la perspectiva del hogar, hay que relativizarlo. Aunque menos de una décima parte de las unidades residenciales con alguno de sus miembros ligados a la gente mar estaban dirigidos por mujeres, estas tenían un protagonismo social mucho mayor. Ellas también se hallaban insertas plenamente en los circuitos económicos y laborales, como hemos visto, bien como dueñas de barcos de pesca en los que trabajaban jóvenes mozos de peones y aprendices o participando día tras día en múltiples actividades, como, por ejemplo, las relacionadas con el transporte, la venta, la limpieza y secado del pescado, etc., aunque, siguiendo a Deborah Simonton,[70] muchas de las diversas y muy variadas tareas desarrolladas por ellas no fueran contempladas en el estándar de categorías socio-profesionales, por no hablar de la falta de remuneración en muchas de sus faenas diarias. Estas categorías diseñadas desde la óptica masculina dejaban al margen los trabajos de las mujeres en recuentos censales, fiscales u otro tipo de fuentes, como hemos visto en nuestro caso. A pesar de ello y del sesgo ideológico de una documentación como el Catastro de la Ensenada y la derivada del proyecto de la Única Contribución en la segunda mitad del siglo XVIII, hemos podido adentrarnos en el ámbito laboral femenino y hemos comprobado que la muerte o la ausencia del varón cabeza de

[70] D. Simonton (2005): «Women Workers», en *The Routledge History of Women in Europe Since 1700*, Londres: Routledge, p. 135.

familia no significaba su total vulnerabilidad y aislamiento. Es más, en aquellos hogares con miembros de gente de mar encabezados por mujeres observamos una mayor tendencia a acoger a otros parientes, expresión de la fluidez de unos lazos y de unas relaciones sociales muy activas.

En definitiva, el ámbito costero y portuario ofrecía en la costa oriental andaluza un amplio abanico de posibilidades que para muchos hombres y mujeres suponía una efectiva garantía para su subsistencia, aunque también sus vidas estarían marcadas por la dureza y los sinsabores de los oficios ligados, directa o indirectamente, al mar.[71]

Anexo

POBLACIÓN **Parroquias de Málaga (ciudad)**	**Con criados (media)**	**Sin criados (media)**	**Esposas**	**Hijos**	**Parientes**	**Criados**	**N.º de hogares**	**N.º de hab.**
San Juan	3,78	3,55	0,59	1,67	0,28	0,24	2525	9550
Sagrario	4,46	3,63	0,53	1,67	0,43	0,83	534	2381
Santiago	3,43	3,24	0,54	1,50	0,20	0,19	2135	7331
Santos Mártires	3,49	3,32	0,58	1,53	0,22	0,16	4393	15311
Total(ciudad)	**3,61**	**3,38**	**0,57**	**1,57**	**0,24**	**0,23**	**9587**	**34573**
Motril	3,61	3,51	0,64	1,64	0,22	0,10	1915	6911
Vera	4,44	4,36	0,72	2,46	0,18	0,08	1325	5883
Estepona	4,02	3,96	0,60	2,17	0,19	0,06	1088	4369
Adra	4,20	4,09	0,73	2,18	0,18	0,11	696	2924
Almuñécar	3,54	3,44	0,69	1,64	0,10	0,10	643	2277
Torrox	3,94	3,84	0,62	1,95	0,26	0,10	589	2318
Mojácar	4,27	4,15	0,74	2,26	0,15	0,12	422	1800
Albuñol	4,46	4,38	0,66	2,53	0,20	0,08	367	1638
Almería	3,79	3,38	0,61	1,50	0,28	0,40	340	1287
Gualchos	4,30	4,21	0,72	2,30	0,19	0,09	262	1126
Roquetas de Mar	4,25	4,17	0,75	2,28	0,15	0,07	151	641
Lújar	3,93	3,85	0,64	1,85	0,36	0,08	103	405
Níjar	4,51	4,22	0,80	2,17	0,25	0,29	93	419
Salobreña	4,04	3,93	0,77	1,98	0,19	0,11	90	364
Rubite	4,72	4,52	0,75	2,63	0,14	0,20	64	302
Muestra total	**3,79**	**3,62**	**0,62**	**1,78**	**0,22**	**0,17**	**17 735**	**67 237**

Cuadro 1. Tamaño medio y composición de los hogares en una muestra de poblaciones costeras del sureste andaluz (1751-1753). Fuente: Catastro de la Ensenada. Véase la tabla 1.

[71] Magdalena de Pazzis Pi Corrales: «Peripecias y sinsabores de la vida en el mar en la época moderna», en María Dolores González Guardiola y D. Igual Luis (eds.): *El mar vivido*.

TIPO DE OFICIO	HOGARES CON JEFATURA MASCULINA							HOGARES CON JEFATURA FEMENINA							AMBAS JEFATURAS						
	1	2	3	4	5	Total	%	1	2	3	4	5	Total	%	1	2	3	4	5	Total	%
Armador de barco	0		5	2		7	0,5										5	2		7	0,4
Calafate	0	1	18	3		22	1,5			3	1		4	3,2		1	21	4		26	1,7
Marina (adm.)	0		8			8	0,6										8			8	0,5
Corredor de lonja	1		7	4		12	0,8								1		7	4		12	0,8
Escribano de barco	0		1			1	0,1										1			1	0,6
Capitán del puerto	0			1		1	0,1											1		1	0,6
Capitán de barco	0		1			1	0,1										1			1	0,6
Aduana del mar	0			1		1	0,1											1		1	0,6
Marinero	22	22	1067	137	27	1275	88,9	1	3	88	15	6	113	89,7	23	25	1155	152	33	1388	88,9
Corsario	0		3			3	0,2										3			3	0,2
Maestro de Marina	1					1	0,1								1					1	0,6
Maromero	0		1			1	0,1										1			1	0,6
Malagí	3		22	3		28	2		1	4			5	4	3	1	26	3		33	2,1
Teniente de Marina	1					1	0,1								1					1	0,6
Dueño de barca	0		4			4	0,3										4			4	0,3
Revendedor de pescado	0		3			3	0,2										3			3	0,2
Tratante de anchoas	0		2			2	0,1										2			2	0,1
Aparejador de barca	0		1			1	0,1										1			1	0,6

TIPO DE OFICIO	HOGARES CON JEFATURA MASCULINA							HOGARES CON JEFATURA FEMENINA							AMBAS JEFATURAS						
	1	2	3	4	5	Total	%	1	2	3	4	5	Total	%	1	2	3	4	5	Total	%
Trabajador de jábega	0		11			11	0,8										11			11	0,7
Palanquín	0		2			2	0,1										2			2	0,1
Sobrestante del muelle	0		4	3		7	0,5										4	3		7	0,4
Maestre de jarcia	0		1			1	0,1										1			1	0,6
Fiel de sal de pescado	1					1	0,1								1					1	0,6
Fiel de playa	0		3			3	0,2										3			3	0,2
Trabajador del mar	0		9			9	0,6			3			3	2,4			12			12	0,8
Trabajador en pontones	0		3	2		5	0,3										3	2		5	0,3
Arrumbador de playa	0		1			1	0,1										1			1	0,6
Soldados en barco	0		4	1		5	0,3			1			1	0,8			5	1		6	0,4
Patrón de embarcación	0		11	5		16	1,1										11	5		16	1,2
Hacer anzuelos	0		2			2	0,1										2			2	0,1
Total	29	23	1194	162	27	1435	100	1	4	99	16	6	126	100	30	27	1293	178	33	1561	100
%	2	1,6	83,2	11,3	1,9	100		0,8	3,2	78,6	12,7	4,8	100		1,9	1,7	82,8	11,4	2,1	100	

Cuadro 2. Diferentes tipologías de oficios relacionados con el mar y estructura de sus hogares (1751-1753). Fuente: Catastro del marqués de la Ensenada. Véase la tabla 1. Nota: Marina (adm.): Administración de Marina, que engloba a ministros, subdelegados y delegados. Hogares: 1: solitarios; 2: sin estructura; 3: nucleares; 4: extensos 5: múltiples. Elaboración propia.

Bibliografía

Alfonso Mola, Marina y Carlos Martínez Shaw (2007): «Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen», en Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 157-177.

Birriel Salcedo, Margarita María (2019): «Ellas gobiernan la casa: Jefaturas de hogar femeninas en el Valle de Lecrín (s. xviii)», *Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino,* 31, pp. 57-82.

Burgos Madroñero, Manuel (1974): «Málaga, siglo xviii: el Catastro del Marqués de la Ensenada», *Jábega,* 5, pp. 42-44.

— (1993): «La matrícula de mar y la pesca en Andalucía siglos xviii-xix», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 2, pp. 13-26.

— (1996): «La pesca de parejas del Bou y Málaga. Siglos xviii-xix», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 8, pp. 45-64.

— (2000): «La matrícula de mar de Andalucía: Motril, Almería y Vera (siglos xviii-xix)», *Isla de arriarán*, XVI, pp. 109-140.

— (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.

Bustos Rodríguez, Manuel (2008): «Comercio y comerciantes en la Andalucía del Antiguo Régimen: estado de la cuestión y perspectivas», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 43-76.

Cabrera Pablo, Francisco (1994): *El puerto de Málaga de Felipe II a Carlos III,* Málaga: Servicio de publicaciones de la Autoridad Portuaria de Málaga.

Fernández Díaz, Roberto y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo xviii. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de historia económica,* 3, pp. 177-192.

García González, Francisco (2011): «Las estructuras familiares y su relación con los recursos humanos y económicos», en Francisco Chacón Jiménez, y Joan Bestard Comas (coords.), *Familias: historia de la sociedad española (del final de la Edad Media a nuestros días)*, Madrid: Cátedra, pp. 159-259.

García González, Francisco (2020): «La historia de la familia en Andalucía, siglos xvi-xix: dinamismo y déficits historiográficos (1998-2018)», en Rosa María Alabrús Iglesias, José Luis Betrán Moya, Javier Burgos Rincón, Bernat Hernández, Doris Moreno, Manuel Peña Díaz (coords): *Pasados y presente: estudios para el profesor Ricardo García Cárcel*, Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, pp. 67-75.

— (2020) (ed.): *Vivir en soledad: viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos xvi-XXI)*, Madrid: Iberoamericana Vervuert.

García González, Francisco y Claudia Contente (2017) (eds.): «Dosier Mujeres al frente del hogar en perspectiva histórica, ss. xviii-xxi», *Revista de Historiografía*, 26.

García González, Francisco y Daniel Maldonado Cid (2019): «Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen», *Chronica Nova*, 45, pp. 131-163.

Lopes Matos, P. (2009): «Os marítimos da Ilha de S. Jorge, Açores (1770-1860): quantitativos globais e reflexões em torno da reprodução social», en Isidro Dubert García, Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo L. González Lopo, Manuel Reyes García Hurtado y Enrique Martínez Rodríguez (coords.): *El mar en los siglos modernos: O mar nos séculos modernos*, vol. 2, Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, pp. 101-115.

López Beltrán, María Teresa (2001): «La pesquería en el reino de Granada en época de los Reyes Católicos. (Contribución a su estudio)», *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 23, pp. 451-478.

López de Coca Castañer, José Enrique (1973): «Bezmiliana. Un despoblado en tierras malagueñas (siglos xv-xvi)», *Cuadernos de estudios medievales y ciencias y técnicas historiográficas*, 1, pp. 33-63.

Lozano Salado, Lola (2019): «Las bodegueras del jerez. Mujeres en la gran aventura vinícola gaditana del siglo xix», en *Mujeres emprendedoras entre los siglos xvi y xix*, pp. 103-116;

— (2019): «Las bodegueras del jerez: Historia oculta de un mundo de hombres», *Andalucía en la historia*, 66, pp. 36-40.

Mairal Jiménez, María del Carmen (1999): *El censo malagueño de 1771: una comprobación del catastro de Ensenada en el contexto de la* Única Contribución, Málaga: Ayuntamiento de Málaga.

— (2013): «La venta de vino y las taberneras malagueñas en la segunda mitad del siglo xviii», en Pilar Pezzi Cristóbal (coord.): *Historia(s) de mujeres en homenaje a M.ª Teresa López Beltrán,* vol. 2, Málaga: Universidad de Málaga y Asociación de Estudios Históricos sobre la Mujer, pp. 210-244.

Maldonado Cid, Daniel y María del Carmen Mairal Jiménez (2020): «Familia y trabajo en la Málaga de finales del siglo xviii. La parroquia de San Juan como espacio social», en Francisco García González y Francisco Chacón Jiménez (eds.): *Familias, experiencias de cambio y movilidad social en España (siglos xvi-xix)*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 203-216.

Malpica Cuello, Antonio y Adela Fábregas García (2012): «Embarcaderos y puertos en la costa del reino de Granada», en A. Fábregas García (ed.): *Navegación y puertos en época medieval y moderna*, Granada: Colección La Nao, pp. 68-102.

Manzano Ledesma, Fernando (2009): «Asociacionismo marinero en Asturias según el expediente general de cofradías, hermandades y gremios (1769-1771)», en Isidro Dubert García, Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo L. González Lopo, Manuel Reyes García Hurtado y Enrique Martínez Rodríguez (coords.): *El mar en los siglos modernos: O mar nos séculos modernos*, vol. 2, pp. 609-617.

Martín Sánchez, David (2016): «Kaskarot: gitanos vascos marineros y gitanas vascas vendedoras de pescado», en Manuel Reyes García Hurtado, y Ofelia Rey Castelao (eds.): *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos xiv-xxi)*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 241-248.

Martínez Shaw, Carlos (1997): «La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen», *Manuscrits,* 15, pp. 257-278.

— (2009): «Las almadrabas españolas a fines del Antiguo Régimen», *Estudis*, 35, pp. 259-286.

Marzo Sánchez, Ildefonso (1850): *Historia de Málaga y su provincia*, Málaga: Imp. y Lib. de D. Francisco Gil de Montes.

Muñoz Navarro, Daniel (2020): «Introducción», en Daniel Muñoz Navarro (ed.): *Ciudades mediterráneas. Dinámicas sociales y transformaciones urbanas en el Antiguo Régimen*, Valencia: Tirant Lo Blanch, pp. 9-11.

Ortega del Cerro, Pablo (2018): *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del xviii-finales del xix),* Madrid: Sílex.

Pi Corrales, Magdalena de Pazzis (2020): «Peripecias y sinsabores de la vida en el mar en la época moderna», en M.ª D. González Guardiola y D. Igual Luis (eds.): *El mar vivido: perfiles sociales de las gentes de mar en la larga duración, siglos xv-xxi*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 143-170.

Pérez García, José Manuel (2008): «Familias y hogares en Galicia y en la Cornisa Cantábrica durante el Antiguo Régimen», en Francisco García González (coord.): *Historia de la familia en la península ibérica: balance regional y perspectivas: Homenaje a Peter Laslett*.

— (2009): «Factores de desarrollo demográfico en la. España costera: el papel del mar», en Isidro Dubert García, Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo L. González Lopo, Manuel Reyes García Hurtado y Enrique Martínez Rodríguez (coords.): *El mar en los siglos modernos: O mar nos séculos modernos*, vol. 2, Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, pp. 17-52.

Pérez-Mallaína, Pablo Emilio y Juana Gil Bermejo-García (1985): «Andaluces en la navegación transatlántica: la vida y la muerte en la Carrera de Indias a comienzos del siglo xviii», en *Andalucía y América en el siglo xviii, Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla: Universidad de Santa María de la Rábida.

Porras Arboledas, Pedro Andrés (2019): «Las ordenanzas de arraeces y pescadores de las ciudades de Vera (Almería, siglo xviii) y Cartagena (Murcia, siglos xvi-xvii) y las reales ordenanzas de la pesca con pareja de "bous" de 1786», *Cuadernos de Historia del Derecho*, 26, pp. 195-272.

Quesada Ochoa, Carmen (1992): *Estudio y transcripción de «La historia natural del reino de Granada», de Simón de Rojas Clemente y Rubio (1777-1827),* Granada: Universidad de Granada.

Rey Castelao, Ofelia (2015): «El trabajo de las mujeres rurales en la España Moderna. Un balance historiográfico», *Revista de Historiografía,* 22, pp. 183-210.

Rey Castelao, Ofelia y Manuel Reyes García Hurtado (2020): «Ports and economic activities in Galicia at the end of the early modern period», *The International Journal of Maritime History*, 32/1, pp. 149-159.

Rial García, Serrana María (2009): «Trabajo femenino y economía de subsistencia el ejemplo de la Galicia moderna», *Manuscrits: Revista d'historia moderna,* 27, pp. 77-99.

Rivera Medina, Ana María (2016): «Superando fronteras: Mujer y cultura laboral en los puertos del Norte Peninsular, siglos xiv-xvi», en Manuel Reyes García Hurtado y Ofelia

Rey Castelao (eds.): *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 17-32.

Rodríguez de Tembleque García, Susana (2018): *Un barrio malagueño: El Perchel en la edad moderna y contemporánea*, Málaga: Diputación Provincial de Málaga.

Ruiz Romero de la Cruz, Elena María (2004): «Historia económica de los puertos de Almería y Motril», en E. M.ª Ruiz Romero de la Cruz (ed.): *Historia de la navegación comercial española. Tráfico de los puertos de titularidad estatal desde la Antigüedad a la conclusión del siglo XX,* Madrid: Ente Público Puertos del Estado, pp. 672-721.

Sánchez Gómez, Miguel Ángel (2009): «Las gentes de mar de las Cuatro Villas de la Costa de Cantabria en el siglo XVIII. Rasgos sociodemográficos», en Isidro Dubert García, Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo L. González Lopo, Manuel Reyes García Hurtado y Enrique Martínez Rodríguez (coords.): *El mar en los siglos modernos: O mar nos séculos modernos*, vol. 2, pp. 169-181.

Santalla López, Manuela (2009): «Los gremios del mar en el Ferrol del Setecientos», en Isidro Dubert García, Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo L. González Lopo, Manuel Reyes García Hurtado y Enrique Martínez Rodríguez (coords.): *El mar en los siglos modernos: O mar nos séculos modernos*, vol. 2, pp. 527-541.

Sarasúa, Carmen (1997): «The role of the state in shaping women's and men's entrance into the labour market: Spain in the eighteenth and nineteenth centuries», *Continuity and Change,* 12/3, pp. 347-371.

Suárez Álvarez, Patricia (2013): «Familia y sociedad en un concejo marítimo del noroeste peninsular: el municipio asturiano de Carreño en 1753», *Estudios Humanísticos. Historia*, 12.

Tempère, Delphine (2002): «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», *1Iberoamericana,* II, 5, pp. 103-120.

Villar García, María Begoña (1988): «Ciudad y comercio. Reflexiones sobre Málaga en la segunda mitad del siglo XVIII», *Baética: Estudios de arte, geografía e historia*, 11, pp. 477-486.

Villas Tinoco, Siro (1984): «La fundación del gremio de patrones, armadores y marineros de Málaga», *Baetica. Estudios de arte, geografía e historia*, 7, pp. 321-330.

— (2012): «Málaga y el catastro de Ensenada», *Péndulo XXIII. Revista de Ingeniería y Humanidades*, 23, pp. 50-63.

12

Gente de mar: actividad profesional y entorno familiar en la bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVIII[1]

Jesús Manuel González Beltrán[2]
Guadalupe Carrasco González[3]

Introducción

> Y nunca serán excesivos, ni se multiplicarán suficientemente los cuidados en favor de aquellos hombres que, con peligro de su vida, y por un módico salario, enriquecen el Estado y los particulares por medio del comercio, de quien son los principales instrumentos. De aquellos hombres atrevidos y laboriosos, que nos proporcionan gozar en nuestros mismos hogares de todo cuanto la naturaleza y la industria producen en los demás países del mundo para satisfacer nuestras necesidades, nuestra comodidad, o nuestros placeres y caprichos.

Con estas palabras, escritas en 1805, el Dr. D. Pedro María González Gutiérrez, catedrático del Real Colegio de Cirugía Médica de Cádiz, aludía a la gente de mar.[4] Un colectivo profesional al que no dudaba en otorgar un papel fundamental en la sociedad. Primero, desde un punto de vista económico, como mano de obra imprescindible para el desarrollo del comercio realizado por la flota de barcos mercantes y la práctica de las actividades pesqueras. Y segundo, desde la perspectiva militar, al constituir dicha gente de mar la parte más abundante de las tripulaciones enroladas

[1] Este trabajo forma parte de los proyectos «Familias, trayectorias y desigualdades sociales en la España centro-meridional, 1700-1930», HAR 2017-84226-C6-2-P, y «Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860», PID2020-119980GB-I00, financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/, ambos dirigidos por Francisco García González (UCLM) y Jesús M. González Beltrán (UCA). E, igualmente, del proyecto «Proa a la Mar. Desarrollo, logística y proyección de la bahía gaditana como nodo naval en el siglo XVIII», con referencia ProyExcel_01045, financiado por la Consejería de Economía y Conocimiento de la Junta de Andalucía, dirigido por Guadalupe Carrasco González (UCA) y Arturo Morgado García (UCA).

[2] Universidad de Cádiz.

[3] Universidad de Cádiz.

[4] Pedro González Gutiérrez (1805): *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas y los medios de precaverlas*, Madrid: Imprenta Real, p. VIII. Sobre dicho cirujano véase Juan Gutiérrez Cuadrado y Marcelo Frías Núñez (2019): «Ilustrados españoles y la ciencia europea: Pedro María González Gutiérrez y su Tratado de las enfermedades de la gente del mar», *Cuadernos del Instituto Historia de la Lengua*, 12, pp. 129-155.

en los navíos de la Armada, los cuales debían proteger la integridad territorial y, especialmente, dar seguridad a las rutas del comercio marítimo.

Pero este reconocimiento temprano que se ha expuesto es tan solo una excepción. En general, el grupo socio-profesional de la gente de mar ha sido mínimamente tratado, cuando no olvidado, por las distintas ramas de la historia (social, económica, laboral, militar…) que pudieran haberse aproximado al estudio de estos trabajadores. Se trata, por tanto, de un colectivo relegado, postergado, del que todavía se conoce muy poco, lo cual ocasiona que del mismo se tenga una imagen borrosa conformada por tópicos, la mayoría de ellos negativos y denigrantes.

Prueba de esta postergación son dos reuniones científicas de la Fundación Española de Historia Moderna en las que se habrían podido presentar investigaciones sobre la gente de mar y cuyo resultado cuantitativo fue poco alentador. En la IX reunión científica, celebrada en Málaga en 2006, la temática se centró en la población y los grupos sociales en el Antiguo Régimen, sin que ninguna aportación tocara, ni siquiera indirectamente, al grupo socio-profesional de la marinería. En la X reunión científica, celebrada en Santiago de Compostela en 2008, el tema propuesto fue de mucha más concordancia: el mar en los siglos modernos, e, incluso, un apartado estaba dedicado, específicamente, a los comportamientos demográficos y familiares de las gentes de mar. Pues bien, de casi un centenar de comunicaciones presentadas, tan solo unas diez, un mínimo 11,5 %, trataban de forma más o menos concreta al mencionado colectivo, lo cual contrasta, por ejemplo, con el 28 % de comunicaciones dedicadas a los comerciantes y comercio marítimo, o hasta el 18 % que tocaron aspectos tangenciales como lo religioso y lo cultural en su relación con el mar.[5]

Esta comparativa, a través de las reuniones científicas de la FEHM, es solo una muestra del olvido historiográfico hacia un colectivo de los que se podrían calificar de socialmente invisibles. Las pocas investigaciones que se han realizado sobre la gente de la mar se han focalizado, desde el punto de vista geográfico, en la zona gallega y, por extensión, en la cornisa cantábrica.[6] Aunque también hay un número

[5] Juan Jesús Bravo Caro y Juan Sanz Sampelayo (2009) (eds.): *Población y grupos sociales en el Antiguo Régimen. Actas de la IX Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna,* Málaga: Universidad de Málaga-Fundación Española de Historia Moderna. Isidro Dubert y Hortensio Sobrado Correa (2009) (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia. Manuel Reyes García Hurtado, Domingo González Lopo y Enrique Martínez González (2009) (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo II, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

[6] Manuela Santalla López: «Los gremios del mar en el Ferrol del Setecientos»; José Manuel Pérez García: «Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar»; y Miguel Ángel Sánchez Gómez: «Las gentes de mar de las Cuatro Villas de la Costa Cantabria en el siglo XVIII. Rasgos socioeconómicos», estas tres aportaciones en I. Dubert y H. Sobrado Correa (2009) (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 527-541, 17-52 y 169-181. También Margarita Gil Muñoz (2006): «Formas de vida y ritos funerarios en Galicia: los marinos en el siglo XVIII», *Revista de Historia naval*, 95, pp. 17-52.

significativo que se ocupan de Sevilla y la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII, tratando, especialmente, cuestiones relativas a la vida a bordo y las penalidades de la navegación. En esta línea hay que destacar las aportaciones pioneras de Pérez-Mallaína.[7] Y, del mismo modo, sobre la ruta a las Indias Occidentales se aprecia un acercamiento desde la historia económica y cuantitativa con estudios en los que interesaba, particularmente, el número de tripulantes que constituían las dotaciones de las embarcaciones y el espacio que ocupaban en el barco las vituallas necesarias para su alimentación.[8]

Un mayor atractivo para la historiografía ha tenido el estudio de las dotaciones de los barcos de guerra. El establecimiento, en el siglo XVIII, de la Real Armada, junto con la puesta en marcha de las matrículas de mar, han permitido, en la actualidad, abrir nuevas perspectivas y abandonar la tradicional historia marítima, como historia militar, historia de los cuadros de mando de la Marina de guerra y de las estrategias e instituciones, para interesarse por una historia económica y social que ha puesto el foco en las gentes de mar. La documentación generada por la implantación de la matrícula y, especialmente, por las revistas periódicas para su control que se llevaron a cabo en la segunda mitad de la centuria dieciochesca ha permitido, al menos, una aproximación al número de individuos que estaban ligados a las actividades marineras. Igualmente, la distribución por oficios de marinería o de maestranza, así como una gradación de los empleos en función de la experiencia acumulada, ligada siempre a la edad. Pero, en conjunto, los estudios basados en la matrícula de mar han incidido más en la relación de la marinería y la maestranza con el desarrollo y funcionamiento de la Armada que en un conocimiento más exhaustivo de la gente de mar y su entorno económico, social y familiar.[9] También

[7] Pablo E. Pérez-Mallaína (1996): *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla: Universidad de Sevilla. Pablo E. Pérez-Mallaína (1992): *Los hombres del océano, vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla. Véase también Juana Gil-Bermejo García y Pablo E. Pérez-Mallaína (1985): «Andaluces en la navegación trasatlántica: vida y muerte en la Carrera de Indias en el siglo XVIII», en *IV Jomadas Andalucía y América en el Siglo XVIII*, Sevilla: Universidad Santa María de la Rábida, pp. 271-296. Manuel Babío Walls (1981): «La vida cotidiana del hombre del mar andaluz en la Carrera de Indias: hipótesis de un trabajo de historia naval», *I Jornadas de Andalucía y América*, vol. I, La Rábida, pp. 253-262. Delphine Tempère (2002): «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal*, 5, pp. 103-120. Esteban Mira Ceballos (2010): «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI: algunos aportes», *Revista de Historia naval*, 108, pp. 39-57. Marta García Garralón (2012): «Trabajos y penalidades de la vida a bordo: la gente de mar en los navíos de la Edad Moderna», en Manuel Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, Madrid: Sílex, pp. 233-260.

[8] Antonio García-Baquero González (1988): *Cádiz y el Atlántico 1717-1778*, Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, pp. 287-295.

[9] Las aportaciones primeras sobre la matrícula de mar se deben a Francisco Javier de Salas (1879): *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, 2.ª edición, Madrid: Imprenta de Fortanet; Ángel O'Dogherty (1952): «La matrícula de mar en el reinado de Carlos III», Anuario de Estudios Americanos, IX, pp. 347-370. Una renovada visión en José Manuel Vázquez Lijó (1997): «Los privilegios de la matrícula

se han utilizado los datos de la matrícula marinera para realizar un acercamiento a la actividad pesquera, temática que no ha tenido un grado aceptable de seguimiento, por lo que se siguen sin conocer, en gran medida, las peculiaridades de los pescadores.[10]

En la presente investigación se realiza una aproximación a la gente de mar en el entorno geográfico de la bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVIII, en concreto se estudian las localidades de Cádiz, El Puerto de Santa María y Rota. La conjugación de espacio y tiempo es significativa, ya que se trata de un contexto de predominio de las actividades marítimas y, al mismo tiempo, en un periodo clave de enfrentamientos navales por el control de los mares como nexos de las metrópolis con sus territorios coloniales. Y, en este escenario, Cádiz y su bahía constituyen un núcleo principal de las relaciones comerciales intercontinentales, en especial de la ruta americana, y un centro neurálgico de coordinación de las acciones de la Armada Real.[11] Todo ello implica una presencia cuantitativamente destacada de personal de marinería. Y ese será el primer objetivo de este trabajo, intentar calcular el contingente de la gente de mar, para lo cual, inicialmente, hay que definir quiénes serían los componentes de este grupo socio-profesional, en función de la información y fiabilidad de las fuentes documentales que se pueden utilizar. Conocido, al menos de forma aproximada y con matices, el número de individuos, el siguiente propósito irá en la línea de realizar una ordenación y clasificación del conjunto por categorías profesionales, mostrando, frente a la globalidad de la acepción *gente de*

---

de mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada del siglo XVIII», *Obradoiro. Revista de Historia Moderna*, 6, pp. 107-130; *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, 2007; «Las tripulaciones de la Armada Española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos», *Tiempos Modernos*, 40, 2020, pp. 379-393. Iván Valdez-Bubnov (2019): «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)», *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, 32, pp. 123-160. Estudios de la aplicación de la matrícula en zonas concretas en José María Leal Bóveda (2019): «La matrícula de mar y el reclutamiento de hombres para la armada borbónica en el cantábrico gallego. La Mariña lucense y Ortegal (1752-1873)», *Revista de Historia Naval*, Suplemento 30, 146, pp. 9-50. 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. Consejería de Agricultura y Pesca; «La matrícula de mar y la pesca en Andalucía siglos XVIII-XIX», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 2, 1993, pp. 13-26; «La matrícula de mar en las provincias de Marina de Sanlúcar y Cádiz: 1750-1850», en *X Congreso de profesores-investigadores*, Málaga: Asociación de profesores de Geografía e Historia de Bachillerato de Andalucía Hespérides, 1992, pp. 641-656; «La matrícula de mar en la provincia de Marina de Algeciras: siglos XVIII y XIX», *Almoraima: revista de estudios campogibraltareños*, 5, 1991, pp. 243-256.

[10] Véase la investigación ya clásica de Roberto Fernández Díaz y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Económica*, 3, pp. 183-201. O la más reciente, referida a Galicia de José Manuel Vázquez Lijó (2000): «Estimaciones de población dedicada a la pesca y navegación marítimas en Galicia a partir de los estados de Matrícula (1740-1830)», *Obradoiro. Revista de Historia Moderna*, 9, pp. 109-141.

[11] Sobre el papel de Cádiz, en especial desde el punto de vista comercial, véase a Manuel Bustos Rodríguez (2005): *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid: Sílex.

mar, la heterogeneidad tan significativa que presentan los trabajadores de este sector económico. Finalmente, a través de información cualitativa, se quieren captar aspectos sociales de la marinería, de tal manera que sea posible explicar determinadas conductas, prácticas y comportamientos de los individuos de este colectivo, en especial las relacionadas con el entorno familiar.

La gente del mar constituye un grupo social de complicada investigación debido al exiguo rastro documental que aporta. Ello se debe a varias cuestiones, empezando por su ínfimo nivel de alfabetización, a lo que hay que sumar la carencia de patrimonio o la mínima expresión del que poseen; y, como factor esencial, la nula participación y capacidad de influencia en las instituciones administrativas y de gobierno. Esta carencia de documentación generada por los propios integrantes del sector marítimo, que explica, en parte, la falta de estudios sobre el mismo, implica realizar un acercamiento a la marinería, casi siempre, a través de fuentes indirectas. Documentos que conciernen o que hablan de la gente de la mar, pero redactados, o cumplimentados, por personas ajenas al sector, especialmente pertenecientes a la administración (en sus vertientes estatal, local, señorial o eclesiástica), la cual construye, en función de sus conveniencias, intereses y preocupaciones, una imagen organizada, ordenada y codificada de la marinería.

Para esta investigación se ha recurrido a dos tipologías de fuentes documentales. Por un lado, los padrones o estadísticas de población. Por otro, los protocolos notariales.

Dado el periodo cronológico elegido, una primera aproximación para conocer a los componentes de la gente de la mar y su número en las tres localidades estudiadas será el Catastro de Ensenada, utilizando la información proporcionada por las denominadas respuestas generales (1752), cuya consulta se puede realizar a través del portal PARES. Las virtudes y defectos que presenta dicho catastro ya son bien conocidas, tan solo hay que recalcar que, normalmente, esta fuente obvia la posible pluriactividad; no contabiliza a los empleados de menos de 18 años y establece unos días fijos de actividad laboral al año, con independencia de que el trabajador hubiera estado contratado más o menos.[12]

Los padrones que constituyen el núcleo de la investigación son los realizados en El Puerto de Santa María en 1771, en Cádiz en 1773 y en Rota los años 1765 y 1774.[13]

[12] Sobre estos aspectos las aportaciones incluidas en Marta Martín Sánchez y Margarita Birriel Salcedo (2022) (coords.): *Problematizar el catastro. Debatiendo sobre cómo el siglo XVIII contaba personas y territorios*, Granada: Comares.

[13] El padrón de 1771 en Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María (AHMPSM), Papeles Antiguos, legajo 50, Padrones, n.º 8, 1771. El de 1773 en Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC), Sección Padrones, legajos 1006 y 1007. Y los padrones de Rota de 1765 y 1774 en Archivo Histórico Nacional (AHN), Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 113 (año 1765) y D. 115 (año 1774).

Los recuentos de 1771 y de 1773 se realizaron en aplicación de la real ordenanza de reemplazo anual del ejército, por lo que se trata de censos de carácter militar. Dos son las características negativas principales que se detectan en ellos. Primera, esa impronta militar, que lleva, en líneas generales en el padrón gaditano, a no contabilizar a grupos que no iban a participar en el reemplazo: las mujeres de cualquier edad y los varones menores de edad. Aunque hay excepciones: las mujeres cabezas de hogar sí quedan registradas. En el padrón de El Puerto, salvo en un barrio, siempre se contabiliza a las mujeres, y también se incluye a los menores, aunque de estos no se especifica la edad que tenían. Y segunda, la división de las localidades en cuarteles o barrios, asignándose la realización de cada cuartel a un individuo distinto, sin establecer rigurosamente un modelo a seguir, origina que la información no sea homogénea, en especial en lo relativo a la ausencia de datos que consideraron los redactores de carácter más secundario, como pudiera ser el lugar de origen o el tipo de parentesco familiar cuando no se trataba de los hijos. Igualmente, una deficiencia detectada en estos padrones, de forma más significativa en el caso de Cádiz que en el de El Puerto de Santa María, es que, debido a la movilidad laboral del colectivo del mar, se pueden dejar de computar a aquellos que, en el momento de la encuesta, se encontraran embarcados o en otros puertos. Del mismo modo, tampoco se contabilizan las tripulaciones de barcos que hacían en Cádiz una escala más o menos prolongada o que momentáneamente quedaban como residentes a la espera de encontrar embarcación en la que enrolarse de nuevo. Estos individuos, considerados población flotante, transeúnte o de paso, y que, por tanto, no se incluirían en el sorteo para el reemplazo del ejército, no se registran en la averiguación. Su número debió de ser bastante elevado en estos años de auge comercial en la bahía gaditana.

Los padrones realizados en Rota en 1765 y 1774 responden a la iniciativa de su señor jurisdiccional, el duque de Arcos, que mandó realizarlos en todas las localidades bajo su dominio. La finalidad no es ni militar ni fiscal, su objetivo es simple y a la vez apreciable, tener información sobre el número de vecinos, la composición de sus familias y otros aspectos como las profesiones o actividades económicas que ejercen o, incluso, sus conductas cívico-morales. No responden a un modelo común, sino que en cada localidad y dependiendo del año de realización, presentan un diseño y resultado diferente. En el caso de los de la localidad roteña, el de 1765 es muy esquemático, incluye solo los datos familiares relativos a varones y viudas, así como apreciaciones cualitativas sobre el patrimonio y las pautas de comportamiento de cada vecino cabeza de hogar. El de 1774, por su parte, es más completo en cuanto a la información familiar, pero, además de tener una estructura de más difícil comprensión, es escueto en la información cualitativa, por ejemplo, sobre

las profesiones. Se ha decidido hacer uso de los dos, pues ambos, realizados en un periodo de diez años, se complementan.

Con el objeto de obtener datos cualitativos que ilustraran trayectorias vitales, relaciones personales y de confianza mutua basadas en el parentesco, la vecindad, la amistad o en el desarrollo de actividades laborales o económicas en común o información patrimonial se han recogido y analizado protocolos notariales correspondientes a la localidad de Cádiz, en especial disposiciones testamentarias de la gente de mar. Ya que muchos testadores no incluyen la actividad profesional no ha sido fácil detectar estos documentos, por lo que la muestra obtenida ha sido muy escasa, 44 testamentos. Los mismos fueron realizados, de forma preferente, por personas no avecindadas en Cádiz y por componentes del escalafón superior de las tripulaciones (capitanes, maestres y pilotos). La muestra, por tanto, se puede considerar solo orientativa, una aproximación, pero que aporta, como se podrá comprobar, matices de interés para la presente investigación.

Actividades marineras en la bahía de Cádiz durante el siglo XVIII

En la segunda mitad del siglo XVIII las localidades de la bahía de Cádiz experimentaron un gran desarrollo. Aunque ya desde las últimas décadas del siglo XVII la expansión había sido palpable, fue el traslado a Cádiz, en 1717, de las instituciones que regían el comercio monopolístico con la América española el factor que posibilitó un crecimiento sin precedente. El proceso es similar en las tres poblaciones analizadas: Cádiz, El Puerto de Santa María y Rota, aunque más mitigado en este último municipio, por lo que se centra el foco, a modo de patrón, en la más representativa: la ciudad gaditana. Cádiz alcanzaba en 1752 unos 49 000 habitantes, que ya eran casi 65 000 en 1769 y 71 500 según el censo de Floridablanca de 1787, sin que los decretos de libre comercio con América de 1765 y 1778 hubieran menoscabado su potencialidad comercial ni su positiva evolución demográfica.[14] Es más, en el último tercio del siglo XVIII el puerto de Cádiz registraba un tráfico creciente de embarcaciones que enlazaba los puertos americanos, europeos y asiáticos. Anualmente, podían entrar en Cádiz una media de mil embarcaciones mayores, a las que había que añadir los barcos de menor tamaño destinados a la pesca, al transporte de pasajeros y al cabotaje en la bahía. A ello se suma el impacto que tenía la ubicación en la bahía gaditana de las instituciones rectoras del departamento marítimo naval

[14] Para los datos de población en Cádiz véase a Julio Pérez Serrano (1990): «Dinámica de la población gaditana en el siglo XVIII: una reconstrucción crítica a partir de las fuentes», *Trocadero: Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 2, pp. 73-96.

y de las instalaciones del Arsenal de la Carraca, lo que confería categoría de zona de especial interés estratégico y logístico, ya no solo de mercancías, sino de todo lo necesario para la puesta a punto de los navíos de la Armada. Ambos aspectos, el comercial y el militar, por su intrínseca relación con la navegación, estimulaban la abundante presencia de gente de mar en estas localidades de la bahía gaditana.[15]

Pero ¿quiénes constituían la gente de mar?

Desde un punto de vista amplio, no exclusivo, podemos considerar de la mar a todos aquellos individuos cuya subsistencia e ingresos dependían del mar, ya sea por cuestiones laborales o de negocio. Según esta definición, gente del mar serían los que componen las tripulaciones de los barcos, tanto mercantes, como pesqueros y militares: maestres, capitanes, patrones, contramaestres, pilotos, marineros, artilleros y toda la oficialidad de los navíos de guerra. También todos aquellos pertenecientes a oficios relacionados directamente con la construcción de embarcaciones: carpinteros de ribera, calafates, herreros y otros. Igualmente, los individuos ocupados en el aparejo del barco o en el apresto de las mercancías a transportar: jarcieros, veleros, cordeleros, toneleros, estibadores, enfardeladores. En el mundo de los negocios se podrían considerar de la mar a los armadores y dueños de buques, a los comerciantes y navegantes, a los factores y comisionistas, e, incluso, a los que invertían en riesgos de mar y seguros. Por último, podemos adjuntar a todos aquellos componentes de las administraciones encargadas de dirigir y gestionar tanto el tráfico comercial marítimo como todo lo relacionado con la Armada. Desde esta perspectiva el colectivo de gente de mar no solo es amplísimo, sino que muestra unas características e intereses muy desiguales y hasta discordantes, lo que impediría un acercamiento lógico y ordenado al sector, así como la obtención de unas conclusiones precisas.

Para delimitar el colectivo de gente de mar es muy apropiado reducirlo a aquellos grupos socio-profesionales que se incluyen en la matrícula marinera vigente en el siglo XVIII. En primer lugar, estaría la élite de la marinería, los llamados oficiales de mar, que en los barcos de la Armada eran los pilotos, contramaestres y guardianes, que se complementan con los cargos de capitanes, maestres, patrones, condestables y despenseros que se pueden encontrar en las embarcaciones dedicadas al tráfico comercial y a la pesca.[16] No era extraño que algunas de estas ocupaciones fueran servidas simultáneamente por una misma persona. Así, los capitanes y maestres

[15] Para un conocimiento general de las tres localidades estudiadas, véase para Cádiz a Manuel Bustos Rodríguez: *Cádiz en el sistema atlántico*…, o. cit.; para El Puerto de Santa María a Juan José Iglesias Rodríguez (1991): *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII: El Puerto de Santa María*, Sevilla: Muñoz Moya y Montraveta; y para Rota a Jesús M. González Beltrán (1992): *La villa de Rota a mediados del siglo XVIII*, Cádiz: Ayuntamiento de Rota.

[16] Es posible encontrar, dentro de algunas de estas categorías, una jerarquización: primer piloto, segundo piloto, pilotín, práctico. También primer o segundo contramaestre. O la distinción entre capitán-patrón de barco y patrón de barca.

eran, normalmente, pilotos, algo que la documentación estadística suele obviar, al reseñar de cada individuo un solo empleo o profesión, en estos casos que era piloto o que era capitán/maestre. Igualmente, no hay que olvidar que, en bastantes casos, maestres, capitanes y patrones no son simples asalariados, ya que son los propietarios de la totalidad o parte de los barcos en los que desempeñan sus labores.[17]

En segundo lugar, se englobaría bajo el concepto general de marinería a todos aquellos hombres necesarios para realizar los trabajos propios de la navegación. En la matrícula, atendiendo a su carácter militar, se especifican como tales a los artilleros, los marineros, los grumetes y los pajes o muchachos.[18] La necesidad de contar con artilleros en los barcos de guerra es la que lleva a realizar una distinción en la matrícula, que fuera de la Armada no solía darse. Los artilleros que pudieran tener, aunque no es tan habitual, algo de experiencia en el manejo de cañones no dejaban de ser marineros que, excepto en los preparativos y desarrollo de los combates, se ejercitaban en las faenas de manejo del barco. Prueba de ello es que un grupo cualificado de artilleros, los nombrados artilleros de mar de preferencia, se desempeñaban en los navíos de guerra, además de como artilleros, como primeros timoneles, gavieros y cabos de guardia. Y en caso de ascender lo hacían a los puestos de segundo guardián o patrón de lancha, para los que la experiencia marinera, por encima de la artillera, es totalmente necesaria. En alguna tipología documental, como los expedientes de bienes de difuntos en Indias, a los artilleros se les nombra como *marineros aventajados*.[19] Por otro lado, la distinción entre marinero, grumete y paje viene dada por la edad y la experiencia. El paje o muchacho tenía entre 9 y 14 años y su trabajo, limitado a faenas concretas, tenía la condición de formación práctica. Una vez que cumplía los 15 años pasaba a ser grumete, ocupándose ya de los trabajos genéricos del buque. La promoción de grumete a marinero era más imprevisible, puesto que dependía tanto del reconocimiento de la destreza adquirida por el grumete como de la necesidad de marineros para completar las tripulaciones.

[17] Muchos patrones de pequeñas barcas dedicadas al transporte de mercancías y/o pasajeros, y a la actividad pesquera, son dueños de las mismas. Pero, sin duda, es la figura del maestre o maestre-capitán la más representativa en esta dualidad de funciones. Para Bernal, la confluencia en la figura del maestre de funciones propias de armadores, gente de mar y de comerciantes los convertía en la pieza vertebradora del tráfico colonial. De hecho, en la mayor parte de los documentos notariales que firman se reconocen como «del comercio y maestre del barco […]». Incluso cuando no tenían participación en la propiedad de la embarcación y ejercían su cargo en barcos de otros, no eran meros asalariados, pues en los contratos entre el propietario y el maestre se asignaba participación a este último en los beneficios, así podían además cargar mercancías por su cuenta sin tener que pagar flete. Antonio Miguel Bernal (1993): *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla: Tabapress, p. 114.

[18] Del conjunto de la marinería, la matrícula distingue entre hábiles e inhábiles; los segundos son aquellos que ya no son aptos para el servicio militar, ya sea por haber cumplido los 60 años o por padecer algún quebranto físico, especialmente si es producto de acto de servicio en la Armada.

[19] María del Mar Barrientos Márquez (2003): *La fortuna y la muerte. Andaluces en América en la primera mitad del siglo XVIII*, Cádiz: Universidad de Cádiz, p. 146.

Y, en tercer lugar, estarían los profesionales ocupados en oficios de maestranza, cuya nómina puede ser amplia, pero que se fue delimitando a solo dos grupos: los carpinteros de ribera y los calafates.[20] Su inclusión en la matrícula estaba ligada al desarrollo de los arsenales militares donde el incremento de la construcción naval requería sus servicios, aunque también se constata su presencia a bordo de las embarcaciones con la finalidad de hacer las reparaciones de urgencia o de mantenimiento que fueran precisas. Estando embarcados, si no tenían trabajo específico de su oficio, debían colaborar en las faenas de marinería.

Delimitada la gente de mar y vistas las profesiones y oficios que la componen se detecta un primer problema. Las denominaciones que se emplean en los padrones utilizados son en ocasiones generalistas y ambiguas. Así, se encuentran, muy frecuentemente, vocablos como *navegante* o expresiones como *del mar* y *matriculado*, que no definen ninguna profesión concreta, lo que origina cierta confusión.

El navegante es definido, de forma genérica, en los diccionarios y en los tratados de la época como *el que navega*. Pero ¿ello nos puede llevar a considerarlo gente de mar? Categóricamente no. Más bien se trata de un encomendero o «aventurero» que aprovechaba sus viajes a América o a otros destinos para llevar dependencias o encargos consistentes en partidas de mercancías de su cuenta o por cuenta de otros, o a comisión de comerciantes mayores, al menos así se aprecia en la zona de la bahía de Cádiz. En las respuestas generales del Catastro de Ensenada de El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, incluyen en su pregunta 31 acerca de «si hay algún cambista, mercader de por mayor o quien beneficie su caudal por mano de corredor, u otra persona, con lucro e interés», a los que denomina «navegantes de la carrera de Indias», que se sitúan en un escalafón inferior a los «cargadores a Indias», que son comerciantes más acaudalados y, generalmente, inscritos en el consulado.[21] Aunque ya este dato es revelador de una actividad comercial de los navegantes ajena al trabajo en las embarcaciones, otros aspectos inciden en su separación de la gente de mar. Así, los calificados en los padrones como *navegantes* nunca están inscritos en la matrícula marinera; tienen un cierto reconocimiento social, ya que la mayoría antepone a su nombre el título de *don,* algunos tienen criados y en sus testamentos se reflejan los negocios que realizan.

Por el contrario, los que se acreditan como *de la mar* o *de ejercicio de la mar* no hay duda de que pertenecen al grupo socio-profesional analizado. Prueba de esta adscripción es el hecho de que la mayor parte de los individuos que se proclaman

[20] A veces se considera otros oficios que intervenían en la construcción de los barcos y de su aparejo, tales como los carpinteros de lo blanco, los toneleros, los herreros (especialmente los que hacían anclas) y los veleros. Pero las referencias a ellos son puntuales.

[21] Respuestas generales del Catastro de Ensenada consultadas en PARES. El Puerto de Santa María AGS_CE_RG_L562_0982jpg. Sanlúcar de Barrameda AGS_CE_RG_L563_0205jpg.

Profesión	Cádiz	El Puerto de Santa María	Rota	Total	Porcentaje %
Marineros, incluidos guardias de navíos	1883	577	112	2572	82,0
Pilotos, pilotines y prácticos	99	5	4	108	3,4
Contramaestres y condestables	30	12	4	46	1,5
Patrones y sotapatrones	0	53	0	53	1,7
Pescadores	82	42	7	131	4,2
Carpinteros de ribera	42	42	1	85	2,7
Calafates	67	71	3	141	4,5
Totales	2203	802	131	3136	100,0

Tabla 1. Gente de mar según el Catastro de Ensenada (1752). Fuente: Información recopilada de las Respuestas generales del Catastro de Ensenada consultadas en PARES. Cádiz AGS_CE_RG_L561_0073jpg. El Puerto de Santa María AGS_CE_RG_L562_0982jpg. Rota AGS_CE_RG_L563_0054jpg.

como *de la mar* aparecen en los padrones calificados como matriculados. Este apelativo genérico oculta su pertenencia a un sector u otro de la marinería. Por ejemplo, Vicente Aycardo dice ser *de ejercicio de la mar,* además está matriculado, pero analizando su testamento se descubre que no se trata de un simple marinero, ya que es propietario de la falúa Nuestra Señora del Rosario y San Antonio de Padua, que emplea para las navegaciones que hace de Cádiz a San Fernando llevando pasaje.[22]

También en esta línea de indeterminación, el hecho de que estuviera vigente la matrícula marinera origina que los encargados de elaborar los padrones simplifiquen los distintos oficios del mar bajo un genérico *matriculado*, con el que pueden quedar registrados lo mismo un marinero o grumete que un oficio de maestranza, tales como calafate o carpinteros de ribera. Pero no cabe duda de que un matriculado se corresponde con alguien dedicado a las faenas que se realizan en las embarcaciones. En esta línea, uno de los padrones utilizados, el correspondiente a la localidad de Rota del año 1774, engloba a todos los individuos del sector en un apartado único denominado «vecinos matriculados de la mar».

A pesar de estas dificultades es posible una aproximación para conocer el número de integrantes de este sector en las localidades escogidas para el estudio. Se parte, en primer lugar, de los datos ofrecidos por el Catastro de Ensenada, que se pueden apreciar en la tabla 1. Con respecto al total de los individuos que se computan para contribuir por lo «personal», es decir por su trabajo, en Cádiz la gente de mar constituye el 26,5 %; en El Puerto de Santa María el 24,7 %; y en Rota baja hasta el 12,2 %. Porcentajes que pueden considerarse como elevados, ya que la media en el

[22] Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos Notariales (PN), San Fernando, leg. 120, f. 446.

reino de Sevilla (actuales provincias de Sevilla, Cádiz y Huelva) no supera el 5,5 %, bien es cierto que la mayor parte de las localidades no son costeras ni tienen puerto fluvial, por lo que su población marinera es inexistente.[23]

Si se realiza una comparación con otras ciudades y villas portuarias los resultados son muy desiguales, lo cual se debe no solo a las particularidades de cada caso concreto, sino también a la metodología empleada para obtener los resultados, ya que pueden ser referidos a la proporción de gente de mar sobre el total de la población o de gente de mar con respecto al conjunto de los activos. Y entendiendo como gente de mar solo a los individuos que trabajan en oficios marineros o a estos y todos sus familiares. Para el caso de grandes ciudades marítimas europeas los porcentajes quedan muy por debajo de los obtenidos para la bahía gaditana en 1752. En Bristol o Londres, donde solo se considera a «los que navegan», los porcentajes de gente de mar, en torno a 1770, están en el 3,5 % y 2 %, respectivamente. En Marsella, hacia 1765, llegan hasta el 7,5 %. Y, a finales del siglo XVIII, en Burdeos y Le Havre se alcanza, respectivamente, el 5 % y el 12,5 %.[24] Para las localidades portuarias españolas los resultados son algo más parejos a los detectados en la bahía de Cádiz, lo cual se debe a la utilización de una misma fuente documental, el Catastro de Ensenada en la mayoría de los casos, aunque, una vez más, la metodología de acercamiento y el análisis de los datos produce ciertas incoherencias. Por ejemplo, tres autores usando la mencionada información catastral cuantifican la gente de mar de Santander, pero llegan a resultados distintos: un 28 %, un 32,2 % y un 44,3 %.[25] Aparte de Santander contamos con información de otras 27 localidades, de las que tres superan el 50 % de gente marinera, que son Cangas, con un 84 %; Laredo, con 59,8 %, y Ayamonte, con 54,3 %. Otras cinco se sitúan entre un 40 y 50 % de gente de mar sobre la población activa, que son Palmeira, O Grove,

[23] Según los Estados Generales del Reino de Sevilla, hay 136 166 individuos computados como «personal», de los que 7451 están matriculados, es decir, están ligados a profesiones marineras. Antonio Domínguez Ortiz (1992): *La Sevilla de las Luces*, Sevilla: Comisaria de la ciudad de Sevilla para 1992, pp. 311 y 381.

[24] Datos obtenidos de Alain Cabantous (2007): «Histoire maritime ou histoire sociale? L'approche des gens de mer», *Drassana: revista del Museu Marítim*, 15, p. 88. Según este autor, cuanto mayor es una ciudad portuaria menor es el porcentaje de población marinera. Sobre las variaciones de los resultados indica, tomando el ejemplo de la ciudad de Marsella, que si se mira la población marinera con respecto a la población total se obtiene un 7,5 %, pero si se comparan los efectivos de gente de la mar sobre el total de la población activa, el porcentaje aumenta hasta el 20 %, un dato más acorde con la metodología y los saldos obtenidos para la muestra gaditana.

[25] Datos, respectivamente, de Ramón Maruri Villanueva (2006): «Comercio portuario y transformaciones sociales: Santander, 1750-1829» en J. I. Fortea Pérez y J. E. Gelabert González (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander: Universidad de Cantabria, p. 228; José Manuel Pérez García: «Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar»; y Miguel Ángel Sánchez Gómez: «Las gentes de mar de las Cuatro Villas», ambos en I. Dubert y H. Sobrado Correa (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, pp. 19 y 169-176. La explicación puede radicar en que bastantes individuos presentan multiactividad (según Sánchez Gómez hay 186 que compaginan trabajos marineros con la labranza) y cada autor, siguiendo sus pautas de clasificación, haya optado por decantarse por la actividad no marinera.

Portonovo, Castro Urdiales y Ferrol. Por encima del 25 % y menos del 40 % se encuentran nueve localidades, que en orden decreciente son: Conil, San Vicente de la Barquera, A Graña, Bayona, Vigo, Sanxenxo, Vinarós, La Guardia y Luarca. Finalmente hay diez localidades que presentan porcentajes de población marinera inferiores al 25 %, de ellas hasta seis por debajo del 15 %.[26] En general, la media que nos ofrecen estos 27 municipios marineros se sitúa en el 31,5 %, unos diez puntos porcentuales por encima de la media de las tres ciudades del estudio, una diferencia que pudiera explicarse por la distinta funcionalidad de cada ciudad. La mayoría de las reseñadas destacan por su fuerte actividad pesquera, mientras que en la bahía gaditana tiene una mayor incidencia el transporte de mercancías, una actividad que requiere mucho personal, pero no necesariamente de la zona, en especial si el tráfico tiene un marcado carácter internacional, tal como es el caso de Cádiz, y las embarcaciones obtienen la totalidad o parte de sus tripulaciones en otros puertos.

La mayor parte de la gente de mar en las localidades de la bahía de Cádiz, según el Catastro de Ensenada, responde a la denominación de *marinero,* exceptuando el caso de aquellos que ocupaban el cargo de guardianes. Los marineros son el 82 % del sector, seguidos de un escaso 7,2 % de oficios de maestranza. La oficialidad de la marinería se queda en el 6,6 %, aunque en Rota los patrones son incluidos, sin distinción, en el conjunto de los marineros. Finalmente, los pescadores representan el 4,2 %, señalándose, como en el caso de Cádiz, que se trata de «pescadores de cordel, red y caña» o, lo que es lo mismo, que no se embarcan para practicar la pesca. De ahí que en El Puerto de Santa María se compute a los pescadores y mariscadores de forma conjunta sin diferenciarlos.

Para continuar con la cuantificación del sector pasamos de los datos aportados por el Catastro de Ensenada a los que ofrecen los padrones realizados en torno a 1770, que se pueden apreciar en la tabla 2. Como ya se ha indicado, a causa de que los padrones confeccionados en Cádiz y El Puerto de Santa María respondan al objetivo de averiguar los mozos disponibles para el sorteo de quintas, presentan un formato muy esquemático, especialmente el realizado en Cádiz, lo que hace que la información sea bastante escueta, incluso con vacíos y carencias. Pero lo más

[26] Estas diez son Villagarcía, Rianxo, Riveira, Bouzas, Bueu, Ribadeo, Tarifa, A Coruña, Viveiro y San Juan del Puerto. Los datos de las 27 localidades obtenidos de Martín García Vigo y A Coruña; Santalla Ferrol y A Graña; Arnau Vinarós; análisis propio de los Estados Generales del Reino de Sevilla incluidos en Domínguez Ortiz y otros Ayamonte, Conil, Tarifa y San Juan del Puerto; y en Pérez García las restantes 18 localidades. Alfredo Martín García: «El impacto de la actividad portuaria en el mundo urbano de Galicia: A Coruña, Ferrol y Vigo en el siglo XVIII» en J. I. Fortea Pérez y J. E. Gelabert González (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander: Universidad de Cantabria, pp. 201 y 207. Manuela Santalla López (2009): «Los gremios del mar en el Ferrol…», o. cit., p. 531. Maite Arnau Esteller (1995): «Estructura familiar de Vinarós (País Valenciá) a mediados del siglo XVIII», *Revista de Demografía Histórica*, 13, p. 84. Antonio Domínguez Ortíz y otros: *La Sevilla de las Luces…*, o. cit., pp. 311 y 381. Manuel Pérez García (2009): «Factores de desarrollo demográfico…», o. cit., p. 19.

destacado es que un número significativo de vecinos eludió, ya fuera por propia iniciativa o por desidia de los encargados de realizar la encuesta, su inclusión en la misma. Según Pérez Serrano, las omisiones u ocultaciones del padrón de 1773 de Cádiz pueden suponer hasta un 28 % con respecto a la población señalada por el censo de Aranda realizado apenas cuatro años antes, lo que significa aproximadamente unas 18 000 personas menos.[27] En el caso de El Puerto de Santa María, atendiendo a los datos de población ofrecidos por Iglesias,[28] que se sirve de los padrones de cumplimiento pascual, la omisión rondaría un porcentaje bastante similar al de Cádiz, así no quedan incluidas en el padrón de 1771 entre 4500 y 6000 personas. El padrón de Rota, por su parte, dado su carácter meramente informativo para el señor jurisdiccional, presenta una ocultación mínima.

Profesión	CÁDIZ		EL PUERTO		ROTA		TOTAL	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Marinero/marinero matriculado/de la mar/pajes/guardianes	686	67,4	529	80,8	67	67	1282	72,3
Pilotos y pilotines	65	6,4	5	0,8	2	2	72	4,1
Capitanes/contramaestres/maestres	32	3,1	15	2,2	4	4	51	2,9
Patrones/dueños	28	2,8	14	2,1	0	0	42	2,4
Barqueros	0	0	3	0,5	14	14	17	1
Pescadores	31	3	6	1	8	8	45	2,5
Carpinteros de ribera	47	4,6	10	1,5	0	0	57	3,2
Calafates	48	4,7	59	9	2	2	109	6,1
Otros diversos	81	8	14	2,1	3	3	98	5,5
TOTALES	1018	57,5	655	36,9	100	5,6	1773	100

Tabla 2. Gente de mar: Cádiz 1773, El Puerto 1771 y Rota 1765. Fuente: El padrón de 1773 en AHMC, Sección Padrones, legajos 1006 y 1007. El de 1771 en AHMPSM, Papeles Antiguos, legajo 50, Padrones, n.º 8, 1771. Y el padrón de Rota de 1765 en AHN, Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 113.

Se ha querido recalcar este defecto de la documentación, pues de otra forma sería difícil entender el descenso sufrido por los efectivos de la gente de mar con respecto a lo cuantificado por el Catastro de Ensenada. El cómputo global de las tres localidades ha disminuido de los 3136 a los 1773 individuos, lo que implica un descenso del 43,5 %. Distinguiendo, Rota presenta una reducción del 23,7 %, aunque hay que tener en cuenta que el padrón de 1765 no incluye los efectivos que no fueran

[27] Julio Pérez Serrano: «Dinámica de la población gaditana…», o. cit., pp. 80-81.

[28] Juan José Iglesias Rodríguez: *Una ciudad mercantil…*, o. cit., p. 63.

cabezas de familia, por ejemplos, los hijos que ya estuvieran trabajando. Si en vez del recuento de 1765 se toma el de 1774, que recoge a todos los activos mayores de edad, sean cabezas de familia o no, la gente de mar asciende hasta los 178 hombres, por lo que en vez de reducción habría que hablar de un incremento del 36 %. Para el caso de El Puerto de Santa María la disminución de los efectivos marineros es de un 18,3 %, poco creíble en una etapa de expansión, pero no excesiva. Es Cádiz la ciudad que exhibe una mayor caída de los hombres de mar, desde los 2203 recogidos por el Catastro de Ensenada a los 1018 que incluye el padrón de 1773, un descenso muy significativo, del 53,8 %, cuya principal explicación radica en las ocultaciones del padrón y en la falta de rigor en su confección; algo favorecido por un sector como el marinero, con una gran población flotante y que, además, por las prerrogativas de la matrícula, estaría exento del servicio de quintas, lo que podría originar que algunos encuestadores no vieran necesaria su inclusión en el recuento. Según estos datos, el porcentaje de población marinera sobre el conjunto de los activos en cada una de las tres localidades sería del 8,7 % en Cádiz, del 16,5 % en El Puerto de Santa María y del 7,6 % en Rota. Es decir, los porcentajes, con respecto a los que resultaban de la información del Catastro de Ensenada habrían descendido poco más de un tercio en el caso de Rota; un 43 % en lo respectivo a El Puerto de Santa María; y hasta un 67 % en Cádiz, lo que incide en la percepción de una «desaparición de la gente de mar» en la ciudad que presenta la mayor afluencia de embarcaciones y que es puerto de salida y arribada del tráfico comercial con América.

Si en vez de recurrir a estos padrones se toma la información que ofrece la mencionada matrícula marinera, en concreto la revista realizada en 1774, las más cercana a los padrones analizados, los integrantes del sector profesional de la marinería afloran, como puede comprobarse en la tabla 3.

Categorías de la matrícula	Cádiz	El Puerto de Santa María	Rota	Total
Artilleros	186	106	22	314
Marineros	106	123	6	235
Grumetes	153	116	14	283
En servicio	598	133	43	774
Pilotos y prácticos	22	0	4	26
Cabos	13	4	2	19
Carpinteros de ribera y calafates	171	109	7	287
Total personal hábil	1249	591	98	1938
Exentos por dueños de embarcaciones	13	26	8	47
Exentos por jubilados y otras causas	163	131	43	337

Categorías de la matrícula	Cádiz	El Puerto de Santa María	Rota	Total
De ignorado paradero	540	354	27	921
Total exentos y desertores o huidos	716	511	78	1305
Total global	1965	1102	176	3243

Tabla 3. Matrícula marinera de 1774. Fuente: elaboración propia a partir de Inspección de revista para la matrícula de Manuel Zaldive. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), leg. 1873.

Los totales globales que revelan la matrícula marinera indican que tanto en Rota como en El Puerto de Santa María los efectivos de la mar se incrementan en torno a un 70 % con respecto a las cifras ofrecidas por los padrones, incluso se observa una lógica subida, estimada sobre el 35 %, comparando con los números ofrecidos por el Catastro de Ensenada, algo previsible dada la expansión de la población, en general, y de la actividad marítima en particular. Para Cádiz los datos son más matizables. Por un lado, la matrícula de 1774 casi duplica la gente de mar contabilizada en el padrón de 1773, lo que incide en reforzar las sospechas de omisiones y ocultaciones en dicha fuente. Pero, por otro lado, se ha perdido una décima parte de los efectivos de la mar recogidos por el Catastro de Ensenada, lo que no encaja en la coyuntura positiva del periodo, que es la misma que se daba en las otras dos localidades del estudio. Las explicaciones que tienen forzosamente que circunscribirse al municipio gaditano pueden ser variadas. No es descartable una migración de gente de mar desde Cádiz a las vecinas localidades de San Fernando y Puerto Real, cercanas al arsenal de la Carraca y al caño del Trocadero, donde muchos de ellos trabajaban.[29] También habría que contar con una emigración, legal o al margen de la regulación, hacia tierras americanas, aprovechando la marinería sus servicios en navíos que hacían la Carrera de Indias partiendo desde Cádiz.[30] Y, sin duda, hay que subrayar

[29] Dichas dos poblaciones incrementaron las personas dedicadas a oficios del mar entre 1752 y 1774 en un 52 %, pasando de 641 efectivos a 974, sin incluir en esta última cifra otros 240 excluidos por jubilados y de paradero desconocido. Información obtenida de las respuestas generales del Catastro de Ensenada: AGS_CE_RG_L562_1097jpg (Puerto Real) y AGS_CE_RG_L562_0403jpg (San Fernando, denominado como Isla de León y la Carraca). Y de Inspección de revista de Manuel Zaldive. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), leg. 1873.

[30] A pesar de las normas y castigos establecidos el abandono del barco una vez se llegaba a puertos americanos era habitual. En 1787 las autoridades de Marina muestran su queja porque no «se evita la fraudulenta ida a América a la salida de los navíos de Cádiz». Manuel Burgos Madroñero: «La matrícula de mar en las provincias de Marina de Sanlúcar y Cádiz: 1750-1850…», o. cit., p. 644. Un ejemplo, una fragata mercante zarpó en 1734 con destino a Veracruz con 34 tripulantes, al regresar a Cádiz se informa de que siete de ellos, un 20,6 %, se habían quedado de forma fraudulenta en América. María del Mar Barrientos: *La fortuna y la muerte…*, o. cit., p. 158. Ahondando en la cuestión, Burgos recoge una información de la inspección de la matrícula realizada en Cádiz en 1799 en la que se indica: «hay unas listas con el título de hábiles dispersos que comprende sobre 900 individuos en embarcaciones del comercio que han salido para las Américas, que no constan hayan hecho otro servicio, ni que hayan regresado, lo que es en perjuicio de la matrícula y una puerta para la emigración». Manuel Burgos: *Hombres de mar, pesca*

la ocultación de su actividad en los recuentos oficiales, ya que ser marinero se estaba convirtiendo, pese a los privilegios que otorgaba la matrícula, en una carga difícilmente soportable por los servicios obligados en la Armada, donde el cobro con retraso de los haberes era solo el inconveniente menos alarmante y amenazador. Por ello, si se vuelve a la tabla 3 se verifica que hay hasta un 28,4 % de toda la gente de mar matriculada en las tres localidades que se encuentra en paradero desconocido, por lo que son considerados como desertores.[31]

A pesar de las deficiencias señaladas de los padrones, volvemos a la información ofrecida por los mismos sobre la distribución profesional de la gente de mar a fin de poder realizar una última comparativa con los datos catastrales. La mayor parte del contingente con oficios marítimos pueden considerarse marineros, en sus distintas tipologías y denominaciones empleadas en las fuentes (marinero, grumete, pajes, de la mar, matriculado sin especificar oficio, guardianes y, también, los barqueros), los cuales alcanzan de media, en las tres localidades del estudio, un 73,3 %, unos nueve puntos por debajo del porcentaje que se obtenía del Catastro de Ensenada. Este ligero descenso viene motivado por la inclusión de un nuevo grupo en la clasificación, el de «otros oficios», que presenta una media del 5,5 %, pero que en Cádiz alcanza el 8 % en detrimento del grupo de marineros que baja al 67,4 %. En las otras dos localidades, El Puerto de Santa María y Rota, los marineros mantienen un porcentaje en torno al 80 %, sin variación con los datos catastrales.

Como ocurría veinte años antes, el segundo grupo en número de efectivos, ya muy alejado del de los marineros, era el compuesto por los oficios de maestranza, carpinteros de ribera y calafates, aunque habían experimentado en dicho periodo una ligera alza hasta ser el 9,4 % del sector, una subida de dos puntos, a pesar de la mínima presencia de estos trabajadores en la villa de Rota. Y el orden no se altera en el tiempo tampoco con la tercera agrupación, formada por los oficiales civiles y cargos de responsabilidad de las embarcaciones (maestres, contramaestres, capitanes, patrones, pilotos, pilotines…), que también muestra una subida de dos puntos y medio, hasta el 9,3 %, siendo especialmente presente esta oficialidad en la ciudad de Cádiz. Finalmente, los pescadores se encuentran por debajo incluso del grupo de otros oficios, solo representan el 2,5 %, lo que lleva a plantear que, al igual que

y embarcaciones…, o. cit., p. 116. En general sobre las deserciones véase José Manuel Vázquez Lijó (2012): «Las deserciones de la 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. 261-284.

[31] A medida que avanza la segunda mitad del siglo XVIII la marinería es más reacia a la matrícula y a las obligaciones que conlleva. En el departamento de Cádiz (toda la costa andaluza), en la revista de 1786 se indica que hay 4097 desertores desde la anterior revista de 1774, «de los que ni todos existirán ni todos andarán extraviados, pero siempre serán muchos los que carezcan de domicilio y que no lo tornarán […] si la piedad de V.M. nos los llama a sus respectivos pueblos con el indulto de la pena». Manuel Burgos (1993): «La matrícula de mar y la pesca…», o. cit., p. 24.

en la documentación catastral, se trate de pescadores no marineros, ya que, de otra forma, difícilmente serían capaces de atender el centenar de barcos de pesca que existían en la bahía gaditana hacia 1774.

Sería conveniente avanzar en la cuantificación del sector marinero, ya que existen datos, eso sí, muy fragmentados y diseminados por diversos archivos nacionales, provinciales y municipales, lo que exige un mayor esfuerzo para esbozar una síntesis. Aquí se ha aportado alguna información sobre la zona de la bahía de Cádiz, que solo ha pretendido ser una aproximación previa al análisis de aspectos cualitativos de este grupo socio-profesional que se abordan en el siguiente apartado.

La gente de mar. Singularidad y entorno familiar

El boceto de la gente de mar formado y aceptado en el imaginario colectivo a través de los siglos, que llega atenuado hasta hoy en día, incide especialmente en recalcar sus características negativas: inmoralidad, excesos e inestabilidad.[32] Prueba de ello es la descripción que realiza de los marineros, aunque desde una postura de indulgencia, el ya mencionado catedrático de cirugía Dr. D. Pedro María González, donde no falta ninguno de los elementos del estereotipo:

> Examinándolos de cerca se advierte que esta clase de hombres carecen de educación, de los conocimientos y nociones más generales […]. Sería de desear que el marinero mirase con más amor los cortos intereses que devenga en sus viajes de mar […]. Pero desatendiéndose de aquella obligación, disipa cuanto adquiere, para dar toda la libertad posible a sus desarreglos, y recompensar, por decirlo así, la privación forzosa a que se vio reducido en la mar. Mientras le dura su corto caudal, pasa en tierra una vida alegre, entregado a la ociosidad perniciosa, hasta que, recayendo otra vez en la miseria, se ve precisado a navegar de nuevo para mantenerse.
> […] el navegante llega a ser colérico y arrebatado sin poderlo remediar: las navegaciones largas y repetidas transforman el carácter. El hombre se entrega a sí mismo, se endurece, olvida la dulzura del trato, se vuelve áspero hacia todos los hombres.[33]

Es difícil determinar si se trata de una imagen ficticia fruto de un jerarquizado desprecio social, o si responde a la realidad y, en este caso, si es aplicable a la totalidad del colectivo, ya que miembros de la oficialidad marinera y los artesanos de actividades de maestranza parecen quedar al margen. Aunque se trata de un caso específico, es muy ilustrativa la información que, sobre esta cuestión, aporta el padrón realizado, en 1765, en la villa de Rota, el cual incluye un apartado sobre

[32] Delphine Tempère: «Vida y muerte en alta mar…», o. cit., p. 105.

[33] Pedro González Gutiérrez: *Tratado de las enfermedades…*, o. cit., pp. 4-6 y 69.

la conducta de cada uno de los vecinos cabezas de familia. La autoridad encargada de elaborar el padrón estableció cuatro tipos de conductas: buena, que sería la que tendrían aquellos que «portándose en su respectivo estado loablemente, no han dado en conocer vicio o defecto alguno»; regular, que correspondería a los que «poseen buenas y apreciables cualidades, pero con algún defecto de los de menos consideración»; mediana, que es la que presentaban «las personas que mezclan en sus costumbres buenas y malas circunstancias graves»; y mala, que sería la que ostentaran los individuos «de vicios capitales, desidiosos, de mal ejemplo y descuidados en la educación de sus hijos o conservación de sus caudales».

En la tabla 4 se puede observar la distribución entre la tipología de conductas diferenciando a los individuos del colectivo de la mar y al resto del vecindario. Los resultados inciden, aunque no en exceso, en una inadecuada conducta de la gente de la mar. Frente al 60,8 % de vecinos no vinculados al mar que presentan una conducta buena o regular, la gente de mar se queda en un 55 %. Pero lo más llamativo es lo que ocurre, en concreto, con los considerados como de mala conducta, ya que frente al 5,1 % que muestra el cómputo de todos los vecinos no relacionados con el sector marítimo, los miembros de dicho sector alcanzan un significativo 17 %. Es más, el 19,5 % de todos los vecinos de Rota con mala conducta son gente del mar, cuando su porcentaje con respecto al vecindario es de solo un 6,8 %. Por tanto, al menos en Rota, se cumple esa visión negativa de los integrantes del sector desde el punto de vista moral. ¿Pero de todo el colectivo? Es conveniente matizar, ya que de los marineros con responsabilidad de mando hay cuatro con buena conducta, otros cuatro con regular, solo uno con mediana y ninguno con mala. Los dos únicos calafates de la localidad se consideran de regular conducta. Parece, pues, que la oficialidad marinera y la maestranza tienen una mejor consideración.

Tipología de conducta	No del mar		Del mar	
	N.º de individuos	% sobre total	N.º de individuos	% sobre total
Buena	153	11,3	7	7,0
Regular	673	49,5	48	48,0
Mediana	464	34,1	28	28,0
Mala	70	5,1	17	17,0
TOTALES	1360	100,0	100	100,0

Tabla 4. Tipo de conducta de los vecinos cabezas de hogar en Rota, 1765.
Fuente: Padrón de Rota de 1765. AHN, Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 113.

Por otra parte, los grupos que quedan más señalados son aquellos a los que pertenecen los 17 individuos del colectivo con mala conducta, que se distribuyen de la siguiente manera: 12 marineros, un 17,9 % de los existentes; tres pescadores, el 37,5 %

de los contabilizados; y 2 barqueros, el 14,3 % de los 14 que incluye el padrón. Los marineros son el grupo más numeroso de los tres señalados, una última matización que viene a nivelar la balanza y la imagen de una conducta incorrecta. Es cierto que de los 67 marineros computados en Rota hay 17 con mala conducta, que contrasta con el único que se considera que la tiene buena, pero también los números muestran que frente a 22 con reprochable conducta mediana, hay hasta 32 con regular conducta, aquella con «defectos de los de menos consideración».

Suele darse una relación muy estrecha entre adversa consideración moral y una desfavorable posición socioeconómica. ¿Puede considerarse a la gente de mar como personas necesitadas, como pobres? En la Edad Moderna ser calificado como pobre y, por lo tanto, merecedor de ser socorrido por la caridad cristiana estaba ligado a sufrir algún tipo de tara física o psíquica que imposibilitara el poder ganarse la vida mediante un trabajo. Este teórico y limitado concepto de pobre, impuesto por aquellos sectores privilegiados que administran la caridad, no incluye, sin lugar a dudas, a la gente trabajadora del mar. Pero con planteamientos actuales, de renovadas vías de investigación, sí es posible asegurar que una parte muy significativa del colectivo marinero pueda considerarse si no pauperizado, sí pauperizable, desde el momento en que sus recursos económicos son insuficientes para poder mantener una modesta subsistencia, o cuando, ante determinadas dificultades, caen de forma temporal, aunque pudiera hacerse permanente, en la pobreza. En consonancia con lo enunciado, la gente de mar no tiene, salvo excepciones, un nivel retributivo alto, sobre ello se incidirá más adelante. Por otra parte, ¿poseía algún patrimonio que pudiera ofrecerle otras vías de ingresos o que sirviera de respaldo en momentos de dificultad económica? Lo cierto es que la mayor parte de la marinería no tenía propiedades. Ello se observa, especialmente, en los escasos testamentos que se pueden localizar de la gente de mar. El hecho de la falta de testamentos ya es ilustrativo de la carencia patrimonial y, en consecuencia, de lo innecesario de disponer el reparto de una herencia inexistente. En las pocas disposiciones testamentarias realizadas por gente de mar en las escribanías de Cádiz, o las que se pueden obtener de marineros gaditanos a través del estudio de los expedientes de bienes de difuntos conservados en el Archivo de Indias, se constata una general inexistencia de bienes inmuebles y unos reducidos capitales que oscilan entre los 750 y los 1500 reales. Estos caudales correspondían, en la mayoría de los casos, a los sueldos adeudados y, en menor medida y cuantía, a las raciones de vino no consumidas en la travesía o alguna mercaduría de poco valor llevada a las Indias para su venta. Las excepciones a esta norma son mínimas y, salvo algún caso de gente de marinería,[34] corresponden a

[34] Un artillero dejaba 6000 reales de «pequeñas pero numerosas transacciones comerciales». Otro artillero puso una tienda de vinos con un socio y su parte ascendía, al fallecer, a 9315 reales. María del Mar Barrientos:

cargos de la oficialidad, algunos incluso propietarios de parte de la embarcación y de la carga transportada.[35]

Dado que el padrón de Rota de 1765 lo permite, al aportar, aunque de una manera poco detallada, si el vecino registrado posee propiedades, se puede realizar una aproximación al patrimonio de la gente de mar de esta localidad, la cual puede servir para corroborar lo que ya participan los testamentos, una imagen de pobreza, de marginalidad económica de la gente de mar. Los resultados pueden comprobarse en la tabla 5, en la que se ha incluido la variable de edad junto al patrimonio.

Grupo de edad	Número	Con bienes	% con bienes	% con bienes
20-25	3	0	0,0 %	17,3 %
26-30	10	1	10 %	
31-35	11	3	27,3 %	
36-40	23	4	17,4 %	
41-45	5	1	20 %	
46-50	16	8	50 %	54,2 %
51-55	9	6	66,7 %	
56-60	15	9	60 %	
61-65	3	2	66,7%	
+ de 65	5	1	20 %	
20-+65	100	35	35 %	35 %

Tabla 5. Relación patrimonio-edad en Rota 1765.
Fuente: Padrón de Rota de 1765. AHN, Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 113.

El que algo más de un tercio del colectivo, el 35 %, posea propiedades no parece, en una primera impresión, un dato excesivamente desfavorable, pero si se analiza con algo más de profundidad los matices afloran. Entre los 35 con bienes hay 12 que son cargos de la oficialidad marinera o barqueros, lo que significa que en estas profesiones los que tienen algún patrimonio son hasta el 48 %. Si nos referimos a marineros y pescadores, dicho porcentaje de los que poseen bienes baja al 30 %. Más significativa es la información sobre la tipología de las propiedades poseídas.

La fortuna y la muerte…, o. cit., pp. 142-147. El 23 de noviembre de 1790, AHPC, PN, Cádiz, n.º 1685, el marinero Joaquín Estebanel, declaraba disponer de 20 460 reales en efectivo y tener en propiedad una casa en la villa de Torre de Embarrás, en Tarragona, además, diferentes tripulantes de otras embarcaciones mercantes le adeudaban, de varios empréstitos, más de 3500 reales.

[35] No es extraño encontrar capitanes o maestres que, aunque no poseen la propiedad del barco, tienen participaciones de una cuarta parte, un tercio o la mitad de una embarcación. Un ejemplo, el capitán, maestre y piloto D. José Villora señala, hasta en dos ocasiones, tener una cuarta parte de la nave que él mismo gobierna. Lo mismo ocurre con el maestre Felipe Quintana, que era propietario de un tercio, AHPC, PN, Cádiz, n.º 3846, f. 67; nº 3848, f. 256; n.º 3851, f. 276 (Villora); y n.º 914, f. 25 (Quintana).

Hasta en 21 casos, un 60 %, solo declaran la propiedad de la vivienda en la que habitan, siendo lo habitual que sea parte de una finca, algunas habitaciones, no la totalidad de la misma. De estos 21 individuos 16 son marineros y dos pescadores, por lo que se incide en la precariedad económica de estos colectivos. Hay siete personas que poseen una o varias casas y alguna porción de tierra de viña, pero, aunque sean varias parcelas en propiedad, no es frecuente que la suma sobrepase las tres hectáreas de superficie. Hay cinco que solo poseen tierras, comúnmente viñedos, pero, como ya se ha comentado, con una superficie muy limitada. Por último, hay un individuo que posee más de una casa y otro, un piloto, que es propietario de varias casas, algunas parcelas de viña y ganado de labor, que seguramente utilizaría en tierras de sembradura tomadas en arriendo, por lo que presenta una actividad económica diversificada al margen de la propia marinera. No cabe duda de que se trata de una excepción. Poca gente de mar tenía propiedades y los que las tienen es en una cantidad y con un valor muy limitado.

La variable edad en relación con la posesión o no de propiedades también es de bastante interés, pues muestra que la regla incide en que los bienes inmuebles se consiguen a partir de un momento avanzado del ciclo de vida, en concreto a partir de los 45 años. Así, entre esta edad y los 65 años se computa siempre un porcentaje superior al 50 % de gente de la mar con alguna propiedad, aunque sean las simples habitaciones que le sirven de vivienda. La consecución de un patrimonio antes de los 45 años resulta más complicada, la media de los que antes de esta edad tienen bienes es un 17,3 %. Del mismo modo, a partir de los 65 años parece observarse una cierta disgregación patrimonial, que puede deberse, más que a anticipos a los hijos de la herencia, a ventas, para con el producto obtenido atender necesidades ante la imposibilidad de trabajar.

La carencia de patrimonio y/o la escasa significación del que se posee centra toda la cuestión económica de la gente de mar en la remuneración percibida por su trabajo. Esta suele ser bastante escasa, aunque existe una enorme variabilidad en los sueldos dependiendo de múltiples aspectos, en especial el oficio desempeñado por cada individuo entre los diferentes que se dan en el colectivo y la categoría que ostenta en el mismo. Una primera información sobre esta cuestión se obtiene del Catastro de Ensenada, aunque hay que tomarla con mucha prevención. Los encargados en cada localidad de elaborar las respuestas generales del catastro son conscientes de la diversidad de salarios, por lo que a la hora de ofrecer los datos de remuneración recurren a reiterativos argumentos: «atendiendo a la variedad de precios que hay en el año» o «según las faenas realizadas», también proponen una especie de retribución diaria ponderada o, en ocasiones, anual, en este caso computando 180 jornadas al año, con independencia de si han sido más o menos

los días trabajados.[36] La documentación catastral recoge para la marinería de la bahía gaditana, sin especificar si son marineros o grumetes, un salario de cuatro reales diarios, salvo en Rota y Puerto Real, donde sería de tres reales.[37] Para los que cobraban cuatro reales significaba un sueldo anual estimado de 720 reales de vellón. Se trata de una remuneración muy escasa, aunque algo más elevada que la señalada para los jornaleros del campo y el servicio doméstico, que son los colectivos peor pagados, ya que no suelen sobrepasar los 400 reales. En comparación, los trabajadores de los oficios artesanales rondaban los 900-1200 reales al año. Así, los que pertenecen al sector marinero, como los oficiales de carpintería de ribera y calafatería, oscilaban entre los seis y ocho reales diarios, es decir, entre 1000 y 1400 reales anuales. Mientras que los maestros de ambos oficios se situaban en los doce reales al día, lo que se corresponde con 2160 reales al año. La estimación catastral sobre lo que ganaban los pescadores es similar a los marineros, unos cuatro reales diarios.

Los distintos oficiales de la marinería y cargos con mando a bordo presentan, a juicio de los peritos del Catastro de Ensenada, unos salarios de mucha mayor cuantía. De media, en cinco localidades de la bahía de Cádiz (Cádiz, El Puerto de Santa María, Rota, Puerto Real e Isla de León), el oficial que menos ganaba era el guardián, con unos 1800 reales al año, y ya ello significaba más que doblar la remuneración de los marineros. Los contramaestres alcanzaban los 2200-2500 reales. Algo más los condestables, en torno a los 3000 reales. Mientras que los mejor pagados eran los pilotos, entre los 3500 y los 4000 reales, aunque en Cádiz no bajaban de los 5000 reales anuales.

Pero no se debe olvidar que se trata de estimaciones, sobre un sueldo medio diario y en atención a un número fijo de jornadas al año con un objetivo puramente fiscal. La casuística es enorme y, a pesar de los intentos por establecer unas normas fijas y de obligado cumplimiento, la remuneración solía variar según la oferta de trabajo, la mayor o menor disponibilidad de poder completar las tripulaciones y el tipo de viaje que se fuera a realizar. Es cierto que, en los buques de la Armada, se estipularon unos sueldos fijos y que, además, permanecieron sin apenas modificación a lo largo del siglo XVIII, una estabilidad que, ante la subida de los precios

[36] Si se exceptúan los días festivos, el número máximo de jornadas de trabajo al año estaría en torno a las 280. Esta cuestión de los festivos, en la marinería que se emplea en navegación de larga distancia, no tiene mucho sentido, pero sí afectaba a los que trabajaban cerca de tierra o efectuaban desplazamientos de corto recorrido. Sobre ello, el ministro de Marina de Sanlúcar de Barrameda informaba, en 1786, de la práctica de no permitir a las embarcaciones de viaje a Sevilla salir en víspera de días festivos, por la contingencia de que las tripulaciones pierdan la misa en ellos. Se había solicitado al arzobispo de Sevilla que dicha práctica fuera abolida, a lo que se había negado. Manuel Burgos: *Hombres de mar, pesca y embarcaciones…*, o. cit., p. 107.

[37] En Puerto Real, AGS_CE_RG_L562_1097jpg, se especifican tres sueldos distintos para los marineros, de cinco, cuatro y tres reales, lo que implica el reconocimiento de un escalafón en el oficio. La mayoría se computan en tres reales.

de alimentos y otros bienes necesarios, significó una pérdida de poder adquisitivo para la marinería. Según los datos aportados por José Manuel Vázquez, los sueldos de 1717 y de 1790 eran los mismos: un artillero de preferencia, 100 reales de vellón al mes; un artillero ordinario 90; un marinero 70; un grumete 45 y un paje 30.[38] A dichos salarios se añadía la comida mientras estuvieran embarcados. Indica Vázquez que la única variación se dio en 1741, cuando se estableció que, si el barco permanecía atracado en un puerto, la tripulación cobraría mensualmente lo mismo que si estuvieran en el mar, y no la mitad como hasta entonces se pagaba. Con dicha tabla remunerativa, un marinero que estuviera un año de servicio llegaría a percibir, además de la manutención, hasta 840 reales, no mucho más de lo que ya indicaba el Catastro de Ensenada. Los oficios de maestranza y la oficialidad marinera en los navíos del rey estaban, en consonancia con lo ya visto en la documentación catastral, mejor remunerados. Los carpinteros y calafates, en función de si eran ayudantes, oficiales o maestros cobraban 1440, 2160 y 2880 reales al año. Los guardianes, entre 1800 y 2160. Los contramaestres, entre 2400 y 3600. Y los pilotos de segunda, 3600 reales anuales. Pero, incluso en la Armada, dependiendo de si la campaña era en Europa, la América atlántica, la América del Pacífico o las Filipinas, los sueldos variaban al alza, en ocasiones ostensiblemente.

Como ya se ha señalado, en el sector privado la casuística era abundante. En 1755 se acordó entre las autoridades de la Marina del departamento gaditano y distintos armadores y dueños de buques que hacían el comercio con América imponer un reglamento de sueldos para los viajes trasatlánticos, con la finalidad de contener unas retribuciones que no paraban de incrementarse.[39] En el mismo se fijaron los siguientes sueldos mensuales en reales de vellón: para el capitán que, además, ejerciera como piloto 1350; capitán 1200; maestre 1200; primer piloto 900; segundo piloto 450; contramaestre 450; segundo contramaestre 300; cirujano 375; condestable 180; guardián 225; carpintero y calafate 225; marineros 120; grumetes 82,5; y pajes 52,5. La comparación con los sueldos de la Armada muestra que la marinería ganaba entre un 70-80 % más en estos viajes comerciales a Indias y que la oficialidad marinera y los oficios de maestranza aumentaban sus salarios entre el 25 y el 50 %. En todos los casos se incluía la manutención a bordo. Dado, por ejemplo, que un viaje de ida y vuelta de Cádiz a Veracruz, con la correspondiente estancia en tierras americanas, podía durar entre un año y dieciocho meses, un marinero se estaba garantizando obtener entre 1450 y 2100 reales. En ocasiones, dado la variabilidad de la duración

[38] 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, pp. 971 y 1032.

[39] Magdalena Guerrero Cano (1998): «Reglamentos de las soldadas que han de ganar los capitanes, oficiales y tripulación de los navíos marchantes, que navegaren a la América», en *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del profesor Braulio Justel Calabozo*, Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 541-546.

de estas navegaciones a América, se acordaba una remuneración fija por todo el trayecto, llamado «viaje redondo», o por los viajes de ida o de vuelta, llamados «medios viajes».[40] En este tipo de contratos, a veces, se establecía un tiempo máximo de realización, que, si era superado, obligaba al armador a pagar suplementos a la marinería sobre la remuneración inicial pactada.[41] En la mayoría de las contratas, ya fueran civiles o militares, quedaba estipulado que una pequeña parte de la remuneración, el valor de dos o tres mesadas, se entregaría como adelanto, con la teórica finalidad de que las familias no quedaran desamparadas; lo que restaba para la totalidad se abonaría al finalizar el viaje, medida que pretendía limitar las posibles deserciones.

Los sueldos mencionados se podían incrementar por dos cuestiones. Primero, al reservar y no consumir las raciones de vino diarias que tenían estipuladas para su manutención, procediendo a venderlas al arribar a los puertos de destino, en especial los americanos.[42] Segundo, mercadeando con los géneros que, en concepto de pacotilla, como parte del equipaje particular, podían llevar a bordo sin pagar fletes los miembros de las tripulaciones.[43]

Con todos los datos aportados resulta bastante complicado conocer, en cada momento del siglo XVIII, la cuantía exacta de la remuneración percibida por cada uno de los grupos que componen la gente de mar. No obstante, sí es posible asegurar que, para el caso de los que habitaban en las localidades de la bahía de Cádiz, las expectativas de contratación con una cierta estabilidad y sueldos por encima de lo habitual serían indudables. Y esta favorable situación se debía, en gran medida, a la posibilidad de enrolarse en embarcaciones que realizaban la ruta americana partiendo del puerto gaditano. Ello es innegable si se trata de los miembros del colectivo que desempeñan puestos de mando, como los cotizados pilotos, que podían llegar a acumular un destacado caudal y patrimonio.[44] Lo mismo se podría decir,

[40] La remuneración por un viaje redondo Cádiz-Veracruz-Cádiz para un marinero podía oscilar entre un máximo de 2000 y un mínimo de 1100 reales, que fue lo acordado en 1755 por los armadores. José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar y sus repercusiones…*, o. cit., p. 1037; María del Mar Barrientos: *La fortuna y la muerte…*, o. cit., p. 159.

[41] En un viaje, en 1722, Cádiz-Buenos Aires-Cádiz se acordó pagar por un año de navegación a los marineros 4000 reales, a los grumetes 2670 y a los pajes 1780. Si la navegación se demoraba más del año, pasarían a cobrar por meses 250 reales, 200 y 110 respectivamente. María del Mar Barrientos: *La fortuna y la muerte…*, o. cit., p. 151.

[42] En el reglamento de 1755, por ejemplo, se estipulaba que no consumir vino en un viaje a Buenos Aires suponía obtener a cambio 450 reales, que serían 600 si el viaje era a los puertos americanos del Pacífico. Magdalena Guerrero Cano: «Reglamentos de las soldadas…», o. cit., p. 545.

[43] En el ya mencionado reglamento de sueldos de 1755, se incluía un apartado sobre esta cuestión, estipulando que cada oficial podría introducir como pacotilla una caja; un marinero media caja; un grumete un tercio de caja y un paje un cuarto de caja.

[44] Ya se ha visto que en Rota el miembro del colectivo de mar con mayor patrimonio es un piloto. En su testamento, AHPC, PN, Cádiz, n.º 3800, f. 346, el piloto Juan José Puche explica cómo se hacía el tránsito que iba de gobernar un barco a compaginar dicha actividad con el comercio: «cuando me casé [1772] era piloto de la Carrera de Indias, con que sostuve mis obligaciones, hasta haberme después entablado en el comercio [1780] de aquel reino

como ya se ha comentado, de capitanes y maestres. Los contramaestres y guardianes, puestos que ocupan los marineros más capacitados, presentan una aceptable remuneración. Carpinteros de ribera y calafates, en atención a su especialización y a la creciente demanda, obtienen altas remuneraciones, no solo superiores a las de la simple marinería, sino muy por encima de las que perciben los oficiales y maestros de otras profesiones del sector secundario.[45] La marinería, al menos los marineros aventajados que ejercían como artilleros en los bajeles de guerra y los simples marineros, percibe unos salarios que, incrementados por los extraordinarios reseñados, permiten, siempre que no hubiera excesos ni derroche, unas condiciones de vida que no son óptimas, pero tampoco miserables. Más difícil lo tendrían para subsistir, por su escasa remuneración, los escalafones más bajos de la marinería: grumetes y pajes. Ahora bien, dada la edad que tenían estos grupos, los pajes entre 9 y 14 años, y grumetes a partir de 15 años, estaba claro que todos los primeros y una parte destacada de los segundos no habían llegado a formar una familia propia, por lo que, salvo los que fueran huérfanos o hubieran abandonado su hogar, colaboraban con su salario a la economía familiar.

Esta última cuestión es importante señalarla, pues puede significar que en algunos hogares marineros entrara más de un sueldo. No es fácil detectarla, ya que bastantes fuentes documentales, por ejemplo, el Catastro de Ensenada, obvian el trabajo de todos los menores de 18 años, es decir, descartan el empleo infantil y juvenil. A lo que se añade, también, el que no se compute, salvo escasas excepciones, el trabajo femenino, el que pudieran realizar fuera del hogar, en este caso, las mujeres e hijas de los marineros. En los padrones utilizados en este estudio, dada su distinta naturaleza y modo de confeccionarlos, la información sobre los hijos que trabajan no es, de forma alguna, homogénea. El censo de Cádiz de 1773, el más escueto y con mayores ocultaciones, tan solo recoge 23 casos en los que una familia cuyo cabeza fuera del ejercicio de la mar tuviera hijos trabajando en el mismo oficio, lo que significaría un ínfimo 2 % del conjunto de las familias marineras. El padrón de Rota de 1765 no posibilita obtener esta información, mientras que el de 1774 recoge en un apartado específico los hijos que se dedican a las actividades de

[Veracruz] y seguido la navegación». También el piloto Manuel Arismendi relataba en su testamento, AHPC, PN, Cádiz, n.º 3788, f. 6, el paso de piloto a comerciante, y en las cláusulas donde describía su patrimonio aclaraba: «el caudal que tengo de presente lo tengo invertido en el giro y manejo de mis dependencias y lo he adquirido con mi profesión de tal piloto y negocios que después he manejado en la Carrera de Indias».

[45] Sobre contratación y salarios de los oficios de maestranza en el ámbito catalán, véase Olga López Migue (2018): «La maestranza en el mar. Contratación y remuneración de carpinteros de ribera y calafates a bordo de buques mercantes catalanes (siglos XVIII-XIX)», *Drassana*, 24, pp. 92-123. La evolución numérica de estos profesionales, durante el siglo XVIII, en la bahía de Cádiz en Juan José Iglesias Rodríguez: «Actividades industriales en la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII: Puerto Real, 1719-1798», en I. Dubert y H. Sobrado Correa (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 409-423.

la mar, pero sin concretar si son hijos de familias de la mar o de otras dedicadas a actividades diferentes. En total son 63 familias, de las que, al menos 12 no tienen un cabeza de hogar trabajando en actividades del mar, ya que se trata de familias con jefatura de una viuda. Si las 51 familias restantes fueran todas marineras, lo cual es bastante probable, el resultado sería de un 34 % de hogares marineros en los que al menos entraban dos sueldos.[46] Del total de los 75 hijos contabilizados trabajando en las 63 familias, hay 48 menores de 18 años, el 64 %, de los cuales 10 solo tenían entre 7 y 9 años. Los 27 restantes, el 36 %, van de los 18 años hasta uno que manifiesta tener 53. Hay que recalcar que todos los de mayor edad, uno con 24 años, otro con 25, otro con 45 y el ya mencionado de 53, son todos hijos de viudas y los que mantienen la economía familiar. De media, la edad de todos los hijos que trabajan se sitúa en los 16,4 años.

El documento más completo es el padrón de 1771 de El Puerto de Santa María, no solo porque aporta información sobre el número de hijos trabajando, sino porque, además, estipula el oficio específico que tenían. En general se computan 107 familias que, ya sea por los padres o por los hijos, tienen relación con la actividad marinera. En primer lugar, se contabilizan 30 familias en las que consta que el padre tenía una profesión que no estaba relacionada con el mar, pero al menos uno de sus hijos tenía oficio vinculado con el sector marítimo. Al haber una familia con dos hermanos marineros, son en total 31 hijos los que trabajan, los cuales se distribuyen entre las siguientes ocupaciones: 26 marineros, dos calafates, un pescador y un piloto. La edad media de estos hijos trabajadores es de 19,3 años y el 38,7 % de los mismos tenía menos de 18 años. Solo tres superan los 25 años, el mayor de todos tenía 36 años. En segundo lugar, hay 37 familias encabezadas por una viuda en las que alguno de los hijos pertenece al sector de la mar. En total se contabilizan 47 hijos trabajando, ya que hay ocho familias con dos hermanos activos y una con tres, que se reparten de la siguiente forma: 40 marineros y siete calafates. La edad media de estos hijos de viuda se sitúa en los 24,1 años, los menores de 18 años tan solo eran un 17 %. Los mayores de 25 años —uno alcanzaba los 50— son 17, el 36,2 %, lo que viene a incidir en lo ya visto en el padrón de Rota: que algunos hijos varones quedan al cuidado de sus madres viudas y muchos de ellos acaban por consolidar su estado de soltería. Finalmente, hay 40 familias cuya jefatura recae en un empleado de la mar que tienen hijos trabajando, aunque no todos mantienen los oficios paternos. En efecto, hay cuatro familias en las que los hijos se dedican a otra actividad. El hijo de un contramaestre ejerce como escribano; el hijo de un patrón de barca es clérigo y los hijos de dos marineros son, respectivamente, sacristán y carpintero.

[46] Padrón de Rota de 1774, AHN, Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 115. Hay 51 familias, sin jefatura de viuda, que tienen 60 hijos trabajando en el mar: 45 familias un hijo; cuatro dos hijos; una tres hijos y otra cuatro hijos.

En las otras 36 familias se computan 47 hijos con ocupación, puesto que se cuentan nueve familias con dos hijos activos y una con tres, cuya distribución por oficios es: 39 marineros, siendo sus padres, salvo en seis casos (tres calafates, dos contramaestres y un patrón de barca) también marineros; tres calafates, hijos de dos padres calafates; dos cirujanos sirviendo en la Armada hijos de un calafate; un carpintero de ribera, con el padre del mismo oficio; un barquero cuyo progenitor tenía igual profesión y una criada hermana de uno de los marineros mencionados, que es la única mujer con ocupación conocida en las familias del mar. La edad media de estos 51 hijos con oficio es de 20,5 años, contabilizándose tan solo 17, un 33,3 %, por debajo de los 18 años. Hay hasta ocho que superan los 25 años, pero no más de 34, por lo que son pocos los hijos que se mantienen en el hogar con una edad avanzada cuando los progenitores viven, al contrario de lo visto con respecto a las familias con jefatura de viudas. En El Puerto de Santa María, las 40 familias cuya jefatura la ocupa un activo del sector marítimo, y tienen hijos que trabajan, se corresponde con el 16,4 % de todas las familias del sector, porcentaje que se sitúa en una posición intermedia entre el 2 % que se ha podido detectar en Cádiz y el 34 % observado en Rota, donde el padrón, al no tener carácter de leva militar, sí presta mayor atención a los menores y a las posibles ocupaciones en las que trabajan.

En consonancia con estos datos, resulta que, en el mejor de los casos, dos tercios de los hogares marineros debían sustentarse solo con la remuneración percibida por el cabeza de familia, siendo lo normal que, aproximadamente, el 80 % estuvieran en dicha situación.[47] Otro aspecto a destacar es la continuidad intergeneracional de los oficios en las familias marineras, lo que implica una transmisión inmaterial de saberes y experiencias, así como una mayor oportunidad de colocación aprovechando las relaciones de índole laboral establecidas por los padres.[48]

El último aspecto reseñado, el trasvase intergeneracional de oficios del mar, lleva a plantearse una sugerente pregunta: ¿es posible que se dé un modelo peculiar de familia de gente de mar? La respuesta no puede ser concluyente por varias razones. En primer lugar, porque los métodos de análisis actuales ponen en entredicho la utilización de modelos estereotipados a los que deben ajustarse unas realidades muy matizadas por factores que van desde los puramente geográficos a los socioeconómicos. En este sentido, ¿responderían a un mismo modelo familias marineras

[47] A modo de comparación, en un estudio realizado sobre familias con jefatura de trabajadores del campo, se obtenía una media del 65 % de hogares con la entrada de un solo sueldo, aunque las peculiaridades de cada localidad daban resultados muy dispares. Jesús M. González Beltrán (2017): *Entre surcos y penurias. Asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo XVIII*, Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 76-78.

[48] Tanto Tempère como Barrientos inciden en que seguir la tradición familiar es una de las claves para acceder a las ocupaciones marineras. Delphine Tempère: «Vida y muerte en alta mar…», o. cit., p. 16. María del Mar Barrientos: *La fortuna y la muerte…*, o. cit., p. 141.

de la costa cantábrica y de la costa mediterránea?, ¿el modelo de familia marinera podría variar en función de si la actividad marítima principal era la pesca o el comercio?[49] En segundo lugar, no cabe duda de que para llegar al establecimiento de modelos es necesario analizar una muestra amplia de casos, un objetivo que, salvo en algunos territorios bien delimitados, no se ha cumplido. Para el caso de Andalucía, zona en la que se ubican las localidades estudiadas en este trabajo, la falta de estudios sobre la familia, su estructura y tipología, es una cuestión contrastada.[50] Y, por último, ¿es posible establecer un modelo de familia marinera cuando los componentes de este sector muestran entre sí notables diferencias? Así, a la disparidad de los oficios concretos que desempeñan, hay que añadir desigualdades motivadas por cuestiones socioeconómicas. Como ya se ha señalado, el reconocimiento social y las perspectivas de promoción social que tienen un maestre o un piloto son difícilmente equiparables a las que pueda lograr un marinero, un grumete o, incluso, un oficial de maestranza.

En vista de lo expuesto, es difícil plantear un modelo de familia marinera que se dé en el conjunto de los territorios de España e, igualmente, que abarque a todos los componentes del sector de la gente de mar. No obstante, tampoco resulta extraño encontrar estudios, en su mayoría dedicados a localidades costeras de Galicia y la cornisa cantábrica, pero también de otros litorales, en los que se resaltan unas peculiares características demográficas que vienen determinadas, en gran medida, por la existencia de una abundante población relacionada con las actividades marineras. Así, Pérez García señala aspectos relevantes de los municipios costeros tales como la abundante presencia de viudas en las jefaturas de hogares, cuestión relacionada con altas tasas de mortalidad en los profesionales del sector marítimo; o la significativa impronta de los movimientos migratorios.[51] Por su parte, Eiras recalca los casos de Cádiz, con una economía marítima destacada, de Cartagena y El Ferrol, bases de la Armada y sedes de arsenales, con índices de masculinidad y soltería ele-

[49] Por ejemplo, Sánchez-Montes indica que para comprender «la estructura familiar del reino de Granada en la Edad Moderna, hay que considerar el peso de una serie de factores que determinan el acercamiento a la cuestión», unos factores que son específicos de dicho reino y que mudan en otras zonas. Francisco Sánchez-Montes González (2017): «La familia en el reino de Granada en la Edad Moderna», *Chronica Nova*, 45, p. 20.

[50] En el estado de la cuestión sobre los hogares en Andalucía, realizado por García González y Maldonado, se recalca que «la escasez y dispersión de los trabajos existentes sigue siendo el denominador común, impidiendo, como es lógico, realizar una propuesta de síntesis sobre el tema». En el mencionado estudio realizan una aproximación con datos de 36 localidades, la mayoría del reino de Granada, por lo que se obvia la parte occidental de Andalucía, y siendo solo cuatro de ellas costeras. Francisco García González y Daniel Maldonado Cid (2019): «Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen», *Chronica Nova*, 45, p. 132.

[51] José Manuel Pérez García: «Factores de desarrollo demográfico…», o. cit., pp. 17-52; «Familia y hogares en Galicia y en la cornisa cantábrica durante el Antiguo Régimen», en F. García González (coord.): *Historia de la familia en la península ibérica (ss. xvi-xix) Balance y perspectiva. Homenaje a Peter Laslett,* Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2008, pp. 57-84.

vados, matrimonios más tardíos y menor número de hijos.[52] Es por ello por lo que, a continuación, utilizando la información ofrecida por los padrones estudiados correspondientes a las localidades de El Puerto de Santa María y Rota, junto con alguna documentación complementaria de carácter notarial, se procede a realizar una aproximación a las características que presenta «la familia marinera». Así, se van a tratar los siguientes aspectos: a) la estructura, composición y tamaño de los hogares, recalcando de forma especial la existencia o no de hijos, el número de estos si los hubiera y su imbricación en el ciclo vital familiar; y b) las relaciones entre los miembros de la unidad familiar y, en algunos casos, con su entorno social.[53]

Antes de comenzar con el planteamiento propuesto, hay que señalar dos condicionantes a tener en cuenta. Primero, la información que nos muestran los padrones es solo un acercamiento a la realidad. Se trata de una fotografía estática que se corresponde, exactamente, con la situación del momento cronológico en la que se realiza; y, además, siguiendo con el símil fotográfico, la representación recogida viene matizada por los intereses de la autoridad que encarga el recuento poblacional y la eficiencia del personal encargado de efectuarlo. La práctica de los padrones, en consonancia con la definición de familia recogida en el *Diccionario de Autoridades* de 1727 «la gente que vive en una casa debajo del mando del señor de ella», recalca la convivencia sobre la consanguineidad y la presencia de un cabeza o jefe del hogar, que en los padrones fiscales se asimila al contribuyente, responsable del mismo y de todos sus moradores. Por lo tanto, y con todas las prevenciones, se va a exponer la situación de los hogares recogidos en los padrones, y no la de las familias, concepto mucho más amplio y lleno de matices, que difícilmente quedan plasmadas en este tipo documental. Y, segundo, hay que tener en cuenta la dificultad para poder catalogar como hogares marineros a aquellos cuya jefatura radica en una viuda cuyo difunto marido pudiera haberse dedicado a las faenas de la mar,

[52] Antonio Eiras Roel (2004): «Demografía rural en la España moderna: evolución, variantes y problemas», en F. J. Aranda Pérez (coord.): *El mundo rural en la España moderna*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 19-76.

[53] Hoy en día la historia de la familia ha modificado, en gran medida, los objetivos y la metodología que estaban vigentes en los años ochenta y noventa del siglo pasado. Los aspectos puramente demográficos y los relativos al hogar, tales como su estructura, tamaño y composición, han dejado de ser el propósito principal, pasan a ser secundarios frente a otras cuestiones y problemáticas que inciden en la intrínseca interrelación entre familia y sociedad. En esta nueva perspectiva toman protagonismo el matrimonio como hecho relacional, el patrimonio material y los procesos hereditarios; y, muy significativamente, las relaciones intrafamiliares e interfamiliares con vistas a la movilidad y reproducción social en un marco jurídico de desigualdad. Sobre ello véanse las aportaciones de síntesis de Francisco Chacón Jiménez y Joan Bestard (2011) (dirs.): *Familias: historia de la sociedad española (del final de la Edad Media a nuestros días)*, Madrid: Cátedra. Francisco García González (2008) (coord.): *La Historia de la Familia en la Península (siglos XV-XIX). Balance regional y perspectivas. Homenaje a Peter Laslett*, Cuenca: Ediciones Universidad de Castilla-La Mancha. Francisco García González y Francisco J. Crespo Sánchez (2017): «Radiografía de un impulso compartido. La historia de la familia en España e Iberoamérica (2000-2015)», en O. Rey Castelao y P. Cowen (eds.): *Familias en el Viejo y el Nuevo Mundo*, La Plata: Universidad Nacional de La Plata, pp. 44-78.

algo que la documentación censal utilizada no especifica. Sobre este aspecto ya se ha podido observar que en El Puerto de Santa María había 37 viudas cabezas de hogar cuyo sustento era aportado por un hijo ocupado en el mar, así se computan en la localidad de Rota otras doce.[54] De todas formas, para ceñirnos a los datos constatados, solo contabilizaremos como hogares marineros a aquellos en los que el cabeza de familia esté recogido como tal en la relación documental.

Los padrones lo primero que nos aportan es una clasificación tipológica de los hogares, para lo cual seguimos la metodología ya clásica establecida por Laslett y el grupo de Cambridge, primando sobre sus defectos las posibilidades que abre de comparación con otros estudios similares.[55] Ya que no se altera la apreciación global se ha optado por reagrupar las seis tipologías existentes en cuatro: solitarios, nucleares, extensa/múltiple y sin estructura/indeterminada. En la tabla 6 se pueden apreciar los porcentajes de cada tipo de estructura familiar en las localidades analizadas, distinguiendo los que se dan en los hogares de gente de mar de los que presentan el resto de familias que componen su vecindario.

Tipología de hogar	El Puerto de Santa María		Rota	
	Otros grupos	Gente de mar	Otros grupos	Gente de mar
Solitario	16,5	0,8	17,9	14,7
Nuclear	63,7	83,6	72,4	84,0
Extensa/Múltiple	10,1	5,9	2,4	0,0
Sin estructura/Indeterminada	9,7	9,7	7,3	1,3

Tabla 6. Tipología de los hogares en El Puerto, 1771, y Rota, 1774. Fuente: Padrón de El Puerto de Santa María de 1771, en AHMPSM, Papeles Antiguos, legajo 50, Padrones, n.º 8, 1771. Y el padrón de Rota de 1774 en AHN, Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 115.

Lo primero que se observa es que los hogares de gente de la mar muestran un predominio absoluto del tipo nuclear, superando entre 11 y 20 puntos el porcentaje medio del resto de los hogares de la localidad. En contraposición, todos los demás tipos de hogares marineros pierden protagonismo y quedan por debajo o muy por debajo de los porcentajes obtenidos por los restantes hogares, algo que es muy significativo en el caso de El Puerto de Santa María, en especial en lo que respecta a los solitarios.

[54] Son casos en los que se trasluce la existencia de hogares marineros sin jefatura masculina, pero no deja de ser una cifra poco significativa. En El Puerto de Santa María había 1090 hogares con jefatura femenina (viudas, solteras o casadas con maridos ausentes), un 26,4 % de número total de hogares; y en Rota se cuentan 274 hogares con jefatura de una mujer, el 15 %. En el estudio de García González y Maldonado sobre los hogares andaluces, se calcula una media de 21,8 % de hogares encabezados por mujeres, la mayoría viudas. Francisco García González y Daniel Maldonado Cid: «Bajo el mismo techo…», o. cit., p. 141.

[55] Peter Laslett (1972): «Introduction: the history of the family», en *Household and Family in Past Time*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 1-90.

Si se procede a comparar estos datos con los de la media de 15 localidades andaluzas que aportan García González y Maldonado, que son los siguientes:[56] hogar solitario 10,9 %, nuclear 76,4 %, complejo 8,5 % y sin estructura/indeterminado 4,2 %; se vuelve a comprobar ese aspecto fundamental de una mayor presencia de hogares nucleares en las familias marineras.[57] La explicación de estos numerosos hogares nucleares no es sencilla, aunque un factor con una influencia destacada pudiera ser la pronta incorporación al mundo laboral de la gente de la mar, que ya con 15 años accedían a la condición de grumetes e, importante, con sueldos ligeramente inferiores a los de un marinero cualificado. A la administración personal de sus propios ingresos, el contraer matrimonio y crear un nuevo hogar implicaba, también, la emancipación jurídica de la patria potestad y alcanzar el estatus de vecino autónomo, que, en el caso de estar matriculado, conllevaba el beneficio de los privilegios inherentes. Así, en Rota hay hasta un 12 % de los hogares marineros encabezados por hombres casados menores de 25 años, porcentaje que se queda en el 7,8 % para el caso de El Puerto de Santa María. Por último, esta primacía de los hogares nucleares es algo que no encaja con la imagen estereotipada de la gente de mar como individuos de escasa sociabilización y reacios a mantener un domicilio estable, lo cual recalca, una vez más, la oportunidad de estudios que reviertan o maticen los elementos más controvertidos de dicho imaginario.

Resulta curioso que los hogares sin estructura e indeterminados sean, en El Puerto de Santa María, más abundantes incluso que los extensos/múltiples. Son hogares, resultado de la elaboración del registro poblacional, en los que no se dan lazos de parentesco o si los hay no permiten la creación de un núcleo conyugal. La existencia de estos hogares puede responder a múltiples causas. Viviendas compartidas por cuestiones de solidaridad, de trabajo, de amistad o, simplemente, hacinamiento debido a la carencia y carestía de sitios donde alojarse, especialmente los miembros de un sector en incesante movilidad como es el marinero.[58] Si se

[56] Francisco García González y Daniel Maldonado Cid: «Bajo el mismo techo…», o. cit., p. 138.

[57] Aspecto que ya, por ejemplo, señalaban Maldonado y Mairal en su estudio sobre una parroquia malagueña en 1752. Frente a un 75 % de familias nucleares en general, los marineros presentan un 85,6 %. Los hogares solitarios marineros son el 0,9 %, cuando en el conjunto de las familias se llega al 8,2 %. También se puede apreciar en Vinarós a mediados del siglo XVIII, según el análisis realizado por Arnau, con un 78,1 % de hogares nucleares en las familias de la mar y un 0 % de solitarios, frente al 77,6 % y el 2,6 %, respectivamente, que alcanzan de media todos los hogares de la localidad. Daniel Maldonado Cid y María del Carmen Mairal Jiménez (2020): «Familia y trabajo en la Málaga de finales del siglo XVIII. La parroquia de Sam Juan como espacio social», en F. García González y F. Chacón Jiménez (eds.): *Familias, experiencias de cambio y movilidad social en España (siglos XVI-XIX)*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, p. 205. Maite Arnau: «Estructura familiar de Vinarós…», o. cit., p. 65.

[58] En la ciudad de Cádiz los viajeros se quejaban de la escasez y calidad de los alojamientos y de sus elevados precios. A principios del XIX el estadounidense Mordecai M. Noah contaba que, en la ciudad gaditana, a pesar de tratarse de un puerto con tanto tráfico de barcos y personas, «a good hotel was not to be found in the place; and, that the only one which was tolerable, was the *Quatro Naciones*, at that period filled with strangers and very

realiza una aproximación a estos hogares en El Puerto de Santa María se descubren situaciones muy diversas. Por un lado, cuadrillas de marineros habitando, temporalmente, un mismo espacio, la mayoría de ellos originarios de Galicia. Así, en una vivienda de la que no se conoce su amplitud residían hasta once marineros: cuatro solteros, tres casados y un viudo con sus tres hijos solteros. Hay otros tres casos parecidos en los que conviven seis, cinco y otros cinco marineros gallegos, sin ningún tipo de parentesco.[59] Otra situación muy característica es la presencia de una mujer viuda, que pudiera tener algún lazo de parentesco con el cabeza de familia o su esposa, pero que el padrón no recoge en estos casos, cuando sí lo hace en otros. Puede tratarse de relaciones de solidaridad, ya que de las veinte viudas contabilizadas hay hasta dieciocho con más de 50 años, y de una de ellas se indica que es mendiga. Igualmente, una cuestión de solidaridad, unida en algunos casos a relaciones de parentesco, es la que puede explicar la presencia de hasta doce mujeres solteras, de las cuales ocho tienen menos de 25 años. Menos común es la convivencia de hombres ajenos a la familia, ya que solo se computan cinco casos, y también puede deberse a cuestiones de solidaridad, ya que cuatro de ellos son menores de edad y, además, la documentación especifica que uno es huérfano y otro demente.[60] Finalmente, la presencia de personal de servicio es muy limitada en el sector, tan solo se detecta en ocho hogares, el 1,7 % del total, lo cual es normal dada la escasa capacidad económica de la mayor parte de los activos del mar. De esos ocho hogares hay dos que se corresponden con personal de la administración de Marina: un subdelegado de matrícula y un ministro de la matrícula; tres hogares tienen como jefatura un capitán; uno a un piloto y, por último, dos hogares están encabezados por marineros. De estos dos casos, uno es un individuo de 60 años con su esposa de 50, sin hijos, y que cuentan con un sirviente de 15 años; y, el otro, es un hombre de 55 años, con su esposa de 50 y cuatro hijos menores, que tiene recogida en su domicilio a una viuda anciana, por lo que la criada, viuda de 40 años, pudiera estar al servicio de dicha señora.

expensive». Y añadía que los capitanes, maestres y sobrecargos solían alojarse en las casas de sus consignatarios; comenta el caso de uno de estos que se quejaba porque hubo momentos que se encontró con cuarenta personas en su vivienda. Mordecai M. Noha (1819): *Travels in England, France, Spain and the Barbary States in the years 1813-14 and 15,* New York: Published by Kirk and Mercein, p. 66.

[59] En Cádiz también se detectan algunas de estas situaciones. Así en la accesoria de una taberna en la calle Jabonería, estaban domiciliados diez marineros vascos entre los 15 y 26 años. Igualmente, en una casa donde residía una mujer con el marido ausente, se localizan un marinero matriculado con su hijo, también marinero, un artillero y un práctico, todos, incluso la mujer, tenían en común ser de las islas Baleares. AHMC, Sección Padrones, leg. 1006, 31.

[60] En el caso que no se trata de un menor, un hombre soltero de 40 años, puede deberse a una relación de amistad. En Cádiz, en el hogar del comerciante D. Gerónimo Traverso, residían, se supone que de forma temporal, un presbítero de Arcos de la Frontera y el piloto guipuzcoano D. José Muguersa. AHMC, Sección Padrones, leg. 1006, 31.

Vista la significación de la familia nuclear y la poca incidencia de otra tipología de hogares en el sector de la gente de mar, es conveniente realizar un análisis más minucioso de dichas familias.

En correspondencia con el alto porcentaje de hogares nucleares, lo primero que se observa es un predominio de las jefaturas de familia que ostentan hombres casados. En el caso de El Puerto de Santa María son 455 del total de los 475 hogares marineros, el 95,8 %, los que encabeza un individuo casado. En Rota el porcentaje disminuye algo, hasta el 84,7 %, al darse en 127 núcleos de los 150 correspondientes al sector del mar. Ya se ha señalado que las oportunidades de trabajo y de una remuneración no excesivamente escasa desde edades juveniles pudo incentivar los enlaces matrimoniales de los marineros, los cuales, además, se celebraban, en bastantes casos, antes de alcanzar los 25 años. La edad media de los casados cabezas de hogar se sitúa en los 40,5 años en El Puerto de Santa María y en los 41 años en Rota. Es habitual que las esposas tuvieran una menor edad, la media en ambas localidades era de 35,5 años, con hasta un 75,6 % de ellas con la edad por debajo de la del marido en la localidad portuense y un 70,1 % en el municipio roteño.

Los hogares encabezados por viudos y solteros, teniendo en cuenta la mayoría vista de los casados, son escasos. En El Puerto de Santa María tan solo se cuentan seis hogares encabezados por solteros y catorce por viudos, el 1,3 % y el 2,9 %, respectivamente, del conjunto de hogares marineros. En Rota los hogares con jefatura de solteros tienen una mayor presencia, diecinueve casos, el 12,6 % del total, mientras que solo se dan cuatro encabezados por viudos, el 2,7 %.[61]

El estudio sobre las familias andaluzas realizado por García González y Maldonado indica, como media de las distintas localidades analizadas, que los hogares estaban compuestos por 3,8 componentes, aunque la casuística es muy abundante.[62] De los 23 núcleos de población examinados, hasta diez, prevaleciendo los rurales con escasos vecinos, superan los cuatro componentes; otros ocho estarían en torno a la media, entre 3,71 y 3,99 miembros por hogar; finalmente serían cinco los que presentan hogares por debajo de 3,7 componentes, donde destacan las grandes ciudades como Granada y Córdoba. Entre las localidades vistas hay cuatro costeras (Motril, Almuñécar, Salobreña y Estepona) con gente de mar entre sus vecinos, que presentan un hogar medio con 3,75 componentes, ligeramente por debajo de la media general.[63] Del mismo modo, el mencionado estudio de García González y

[61] El estudio de Maldonado y Mairal sobre Málaga incide en el bajo número de hogares marineros con jefatura de viudos, lo cual achaca a una menor esperanza de vida de los marineros por las duras condiciones de trabajo. Daniel Maldonado Cid y María del Carmen Mairal Jiménez: «Familia y trabajo en la Málaga…», o. cit., p. 208.

[62] Francisco García González y Daniel Maldonado Cid: «Bajo el mismo techo…», o. cit., p. 148.

[63] Entre las localidades que analizan directamente García González y Maldonado y los datos que toman de otros estudios se contabilizan 23 casos, la mayor parte de ellos de la Andalucía oriental y utilizando información

Maldonado señala que de dichos componentes del hogar medio andaluz, los hijos suman 1,85 miembros, siendo este el elemento más fluctuante de los que participan en la composición familiar. En efecto, el número de hijos es muy variable según la localidad. En la muestra hay cinco núcleos de población con menos de 1,7 hijos por hogar, todos de los de mayor número de habitantes; otros nueve que superan los dos hijos, la mayoría en lugares de ámbito rural con escasos habitantes; mientras que los ocho restantes se mueven entre 1,71 y 1,99 hijos por hogar. Las cuatro localidades costeras ya especificadas alcanzan los 1,83 hijos, casi sin variación con respecto a la media general.

Si se pasa a examinar las dos localidades que sirven de muestra para este trabajo, el número de componentes que conforman la unidad familiar se sitúa, en ambos casos, por debajo de la media andaluza apuntada de los 3,8 miembros por hogar. Así, tenemos 3,53 componentes en El Puerto de Santa María y 3,55 en Rota. Igualmente, si la media de hijos en Andalucía a mediados del siglo XVIII se sitúa en los 1,85 por hogar, las dos localidades del estudio se encuentran, de nuevo, por debajo. Rota se queda en 1,74; mientras que El Puerto de Santa María descienden hasta 1,42. ¿Es esta disminución del número de componentes y de hijos achacable a la existencia de un numeroso sector de gente de mar? Para responder a esta pregunta se analizan ambas cuestiones en los hogares marineros, y resultan unos datos que quedan reflejados en la tabla 7.

En primer lugar, el número de miembros en los hogares de activos del mar supera la media obtenida en cada una de las dos poblaciones, llegando a los 3,73 componentes en Rota y a los 3,94 en El Puerto de Santa María. Por otro lado, el número de hijos de media en el conjunto de los hogares marineros se sitúa en 1,72 en El Puerto de Santa María y en 1,86 en Rota. La diferencia de los hogares marineros con los del conjunto del municipio no es mucha, tan solo entre dos y cuatro décimas por encima en el caso de los componentes y entre una y tres décimas, también al alza, con respecto al número de hijos, pero permite afirmar que los bajos números que se dan en las dos localidades no se deben a la influencia de los hogares marineros en ellas existentes. Habría que señalar otras causas tales como la existencia de una población foránea que no tiene familia o que permanece en el lugar de origen, el amplio grupo de jefaturas de hogar que recae en mujeres viudas, muchas sin hijos o, como apuntan las obras de síntesis, una general menor nupcialidad y natalidad en estas poblaciones litorales.[64]

del Catastro de Ensenada. En la misma línea, el estudio de Maldonado y Mairal sobre la parroquia de la ciudad de Málaga con mayor presencia de gente de mar, donde los componentes del hogar son 3,78. Daniel Maldonado Cid y María del Carmen Mairal Jiménez: «Familia y trabajo en la Málaga…», o. cit., p. 204.

[64] Sobre estas cuestiones que afectan a las ciudades litorales véanse los estudios ya citados de Eiras (2004) y Pérez García (2009). Para el caso concreto de la ciudad de Málaga que corrobora dichos aspectos, Juan Sanz

Tipo de componente	El Puerto de Santa María, 1771	Rota, 1774
Hombres cabeza de hogar	1,00	1,00
Esposas	0,95	0,85
Hijos	1,72	1,86
Otros parientes	0,10	0,00
No parientes	0,17	0,02
Total	3,94	3,73

Tabla 7. Distribución de los componentes de los hogares marineros. Fuentes: Padrón de El Puerto de Santa María de 1771, en AHMPSM, Papeles Antiguos, legajo 50, Padrones, n.º 8, 1771. Y el padrón de Rota de 1774, en AHN, Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 115.

Continuando con el análisis de las familias marineras en las dos localidades de la tabla 7 se constata, en consonancia con la tipología de estructura familiar ya planteada, con predominio del hogar nuclear, que las mismas se conforman, en su gran mayoría, por el varón cabeza de familia, la esposa y los hijos; la aparición de otros componentes es mínima. La presencia de la esposa es alta, entre 0,85 en Rota y 0,95 en El Puerto de Santa María, lo que viene a incidir no solo en la fuerte impronta de la familia nuclear, frente a otros tipos de hogares, sino también en la pervivencia de ambos cónyuges.

La residencia de otros miembros en la familia aparte de los cónyuges e hijos, ya sean parientes o no, apenas tiene relevancia, oscila entre los 0,27 componentes por hogar en El Puerto de Santa María y un insignificante 0,02 en Rota, afecta dicha situación solo a dos casos en Rota, el 1,33 % del conjunto de hogares; y hasta 74 en El Puerto de Santa María, el 15,6 %. Como ya se ha indicado, la solidaridad familiar, la amistad o cuestiones laborales son las que explican estas agrupaciones de hogares complejas e indeterminadas. Pero no hay que olvidar un aspecto muy significativo como es el económico. Dado que las personas que se añaden al hogar nuclear no suelen aportar ingresos, suponen una carga añadida difícilmente soportable para unas economías muy limitadas. Ya se ha visto, por ejemplo, que el escaso personal de servicio lo ostentan, casi siempre, oficiales de la administración marítima y cargos con responsabilidad de la marinería. Con respecto a los 74 hogares de El Puerto de Santa María con otras personas, familiares o no, más allá del núcleo conyugal y los hijos, en 16 casos las jefaturas son ejercidas por cargos administrativos y oficialidad marinera, lo que representa el 39 % de los hogares de dichos activos. De los 53 hogares que hay encabezados por un profesional de maestranza (carpintero de ribera y calafate), hasta en 11 aparecen otros componentes extraños al núcleo for-

Sampelayo (1988): «La tipología poblacional de Málaga y su provincia según el censo de 1787», *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 11, pp. 465-476.

mado por padres e hijos, el 20,8 % de todos los hogares de este grupo. Finalmente son 47 los hogares complejos e indeterminados en los que el cabeza de hogar es un marinero, tan solo el 12,3 % del total de hogares de este colectivo, que es el que presenta unos recursos e ingresos más exiguos para poder compartir.

Con anterioridad ya se analizó la composición de los hogares sin estructura e indeterminados de El Puerto de Santa María, por lo que ahora se van a ver las relaciones de parentesco que se dan en los hogares extensos y múltiples de dicha localidad, ya que en Rota el padrón no recoge ningún caso. Hay 31 familias en esta situación que suman un total de 46 parientes. En su mayoría se trata de mujeres, 32, un 69,6 %, que presentan como características tener una edad avanzada, nueve superan los 60 años y otras seis los 50 años; o encontrase en minoría de edad sin llegar a los 18 años, lo cual les ocurre a ocho. Es decir, de las 32 mujeres, hasta 23 pueden considerarse especialmente vulnerables. En el caso de los hombres, de un global de 14, solo hay uno mayor de 60 años y cinco menores de edad. En el conjunto de parientes, hombres y mujeres, la edad parece ser un elemento decisivo para su inclusión en un hogar que en origen era nuclear, ya que afecta al 63 % del grupo analizado. Pero ¿qué parientes son recogidos y auxiliados? El factor de la edad ya daba pistas. En el 34,8 % de los casos se trata de parientes ascendentes: nueve madres, cuatro suegras, un suegro, una tía y una abuela. Otro 23,9 % corresponde a parientes descendentes: seis nietas y cinco nietos. Los familiares colaterales sería el 23,9 %: seis hermanas, un hermano, dos cuñadas y dos sobrinas. También parientes descendientes, pero no consanguíneos, habría un 17,4 %: siete yernos y una nuera, viéndose una posible endogamia profesional en los enlaces matrimoniales, ya que hasta cinco de dichos yernos tienen oficios relacionados con el mar, en concreto cuatro marineros y un maestre.[65]

Como ya se ha señalado, la mayor incidencia en el número de componentes del hogar corresponde a los hijos y, sobre ellos, ya se ha planteado su número medio por hogar marinero en las dos localidades analizadas, pero se puede especificar aún más. En la tabla 8 se observa el número de hijos en aquellos hogares cuyo cabeza, por su estado civil de casado o viudo, podía tenerlos o haberlos tenido.

N.º de hijos	El Puerto de Santa María 1771		Rota 1774	
	N.º de hogares	%	N.º de hogares	%
0	123	26,2	33	25,2
1	117	24,9	28	21,4
2	104	22,2	19	14,5

[65] García González y Maldonado realizan un análisis sobre 376 parientes en cuatro localidades andaluzas y, salvo la correlación de género —ellos obtienen un 71 % de mujeres—, la tipología de parientes es bastante diferente. El grupo predominante sería el de hermanos-cuñados, el 47,1 %, mientras que el de parientes ascendentes solo alcanza el 15,7 %. Francisco García González y Daniel Maldonado Cid: «Bajo el mismo techo…», o. cit., pp. 152-153.

N.º de hijos	El Puerto de Santa María 1771		Rota 1774	
	N.º de hogares	%	N.º de hogares	%
3	61	13,0	17	13,0
4	36	7,7	19	14,5
5	12	2,6	6	4,6
6	9	1,9	7	5,3
7	5	1,1	2	1,5
8	1	0,2	0	0,0
9	1	0,2	0	0,0
TOTAL	469	100,0	131	100,0

Tabla 8. Número de hijos por hogar en casados y viudos. Fuente: Padrón de El Puerto de Santa María de 1771 en AHMPSM, Papeles Antiguos, legajo 50, Padrones, n.º 8, 1771. Y el padrón de Rota de 1774 en AHN, Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 115.

En los dos casos, aunque con porcentajes algo diferenciados, se advierte un mismo esquema, por otra parte, lógico. Los hogares mayoritarios son los que cuentan con 1-2 hijos, que alcanzan un 47,1 % en El Puerto de Santa María y un 35,9 % en Rota. Le siguen los que tienen 3-4 vástagos: el 20,7 % en la localidad portuense y el 27,5 % en la roteña. En tercer lugar, se sitúan las familias numerosas, aquellas en las cuales se contabilizan cinco o más hijos, con solo un 6 % en El Puerto de Santa María y casi el doble en Rota, el 11,4 %.[66] Por su parte, los hogares que no tienen hijos constituyen una cuarta parte del total, sin apenas diferencias entre las dos poblaciones, 26,2 % y 25,2 %.

Es posible profundizar algo más. Así, se confirma una estrecha correlación entre la existencia o no de hijos y el número de estos y la edad del cabeza de familia, tal como queda recogido en la tabla 9.

En primer lugar, se observa por regla general cómo los menores porcentajes de familias con hijos, pudiéndolos tener, así como un menor número de hijos, cuando se tienen, se localizan en los extremos de la tabla de edad, cuando el cabeza de familia tiene menos de 31 años o más de 60. La explicación no deja de tener su cierta razón en relación con las características conocidas del régimen demográfico y las etapas clásicas del curso de vida imperante en la época. Cuando se tiene menos de 31 años, no se han tenido todavía hijos o se han tenido muy pocos, dada la cercanía de la fecha en la que se ha contraído matrimonio. Por el contrario, cuando se superan los 60 años, aunque ya es apreciable en el grupo de edad de 51 a 60, el número

[66] En el estudio realizado por Sánchez Gómez sobre cuatro localidades litorales del Cantábrico, se indica que solo el 10 % de las familias tenían cuatro o más hijos. Miguel Ángel Sánchez Gómez: «Las gentes de mar de las Cuatro Villas…», o. cit., p. 177.

Tramos de edad	El Puerto de Santa María, 1771		Rota, 1774	
	% HOCH	Media de número de hijos	% HOCH	Media de número de hijos
16-30 años	68,5	1,77	66,7	2,18
31 a 40 años	77,7	2,42	90,0	2,89
41 a 50 años	75,4	2,84	87,5	4,24
51 a 60 años	75,0	2,38	64,7	2,27
>60 años	55,6	2,53	56,2	2,89
Conjunto	73,8	2,36	74,8	2,85

Tabla 9. Hogares con hijos y número de hijos según la edad del cabeza de familia. HOCH: hogares con hijos. Media de número de hijos: en los hogares que tienen hijos. Fuente: Padrón de El Puerto de Santa María de 1771 en AHMPSM, Papeles Antiguos, legajo 50, Padrones, n.º 8, 1771. Y el padrón de Rota de 1774 en AHN, Sección Nobleza, Osuna, C. 1.633, D. 115.

de hogares con hijos disminuye notablemente como consecuencia no solo de que se dejan de tener hijos, sino del abandono del hogar paterno, normalmente porque el hijo/a, al llegar a la edad adulta, contrae matrimonio y conforma un nuevo hogar. En consonancia con ello habría que recalcar que aquellos hijos que, al alcanzar cierta edad, entran en la dinámica laboral no permanecen colaborando en el sostenimiento de la familia, sino que se desvinculan de la misma y ya no computan en el hogar paterno. El periodo del ciclo vital en el que las familias presentan más componentes es cuando los cabezas de hogar y sus cónyuges se encuentran entre los 41 y 50 años, ya que entonces han tenido todos los hijos posibles y estos todavía no tienen ni edad competente ni recursos suficientes para emanciparse.

En general, la familia marinera muestra unas ciertas características propias, pero no por ello difiere demasiado, en sus líneas generales en cuanto a estructura y número de componentes, con respecto a las familias de otros grupos socio-profesionales de sus localidades. Así, se constata el predominio de la tipología nuclear y un número de miembros no muy elevado que viene determinado, especialmente, por la presencia limitada de hijos y la ausencia de otros parientes o componentes familiares. A pesar del estereotipo que apunta a la soltería como una constante del sector demográfico marinero, no parece confirmarse dicha tendencia en las localidades analizadas, algo sobre lo que habrá que incidir en próximas investigaciones que amplíen el número de municipios incluidos en la muestra de observación. En cuanto a la edad de la gente de mar en relación con la dureza de su trabajo, se observa que en torno al 60 % del total de los cabezas de familia integrantes del sector, un 57,9 % en El Puerto de Santa María y un 60,7 % en Rota, no superan los 40 años. Lo cual también hay que relacionarlo con el incremento poblacional que se está produciendo en dicho periodo. Solo el 3,6 % y el 4 %, respectivamente en las

dos poblaciones, superan los 65 años. En relación con la edad y el ciclo de vida se ha planteado cómo evoluciona la tipología y el número de miembros de la unidad familiar. En el caso de los activos de la mar se advierte una constitución temprana de los hogares, alentada por las oportunidades laborales del sector en la zona, aunque la plenitud de los mismos no se alcanza hasta que el cabeza de familia no se encuentra en el tramo de edad de 41 a 50 años; a partir de entonces se produce una paulatina desintegración familiar por la marcha de los hijos para constituir nuevos hogares o por el fallecimiento de algún miembro de la pareja conyugal originaria, que en el caso de que sea el marido da lugar a un tipo de hogar característico, con jefatura de viuda, que en muchas ocasiones la documentación manejada impide calificar como marinero, aunque ese fuera su origen, al no tener ya ningún miembro dedicado a dicha actividad laboral.

Tras el acercamiento realizado a la estructura de los hogares marineros, y siguiendo los objetivos planteados, se procede a esbozar sus relaciones familiares y las mantenidas con otros grupos e individuos de su entorno social. Para ello, como ya se adelantó, se utilizan 44 escrituras de protocolos notariales, especialmente disposiciones testamentarias localizadas en el archivo histórico provincial de Cádiz, correspondientes a los años 1760-1795, en las que, sin ninguna duda, el ordenante fuera un individuo del sector de la gente de mar. En dichos documentos es palpable, en primer lugar, la necesidad de dejar todo bien dispuesto ante la alta posibilidad de fallecer en unas navegaciones sometidas a múltiples e ingratas circunstancias. Así lo expresa D. Lorenzo Zurrubiaga, piloto del navío Nuestra Señora del Rosario y Santo Domingo de la flota que fue a Veracruz, en 1757, «previniendo los futuros contingentes, riesgos y peligros de la vida y los de la navegación que voy a ejecutar, quiero disponer mi testamento», y lo mismo dejó dicho en 1760 cuando planeaba ir a Cartagena de Indias.[67] Era, pues, costumbre arraigada la de otorgar testamento o facultar a alguien para que lo hiciera, ante la proximidad de un viaje a América u otro lejano destino.

En segundo lugar, se observa cómo se faculta a personas de confianza, en los testamentos, para que actúen como albaceas, tutores y curadores, en el caso de fallecimiento o mediante poderes, para que puedan proceder y actuar en su nombre durante su ausencia. En ambos casos, junto a la convicción de confianza mutua, se suele elegir a sujetos con los que se mantienen relaciones de parentesco, amistad, paisanaje, laborales o de negocio.[68] En el caso de los viajes a América todos los testadores, sin distinción de rango, diferenciaban hasta tres tipos de albaceas. Por

[67] AHPC, PN, Cádiz, n.º 5349, f. 548-550.

[68] Este tipo de albaceas se observan también en los expedientes de bienes de difuntos en Indias. María del Mar Barrientos: *La fortuna y la muerte…*, o. cit., p. 132.

un lado, los que residían en Cádiz y en los puertos de destino, por si la muerte les sorprendía en uno u otro lugar; pero, además, los que se titulaban albaceas «de la mar» o «en la mar», para el caso de que el fallecimiento se produjera durante la travesía. Para los dos primeros casos estos albaceas eran elegidos, siguiendo la práctica habitual, entre los familiares, amigos y socios; mientras que los últimos se escogían entre los propios compañeros de viaje, pero siempre de condición social o laboral similar. Así, desde la perspectiva de una cierta solidaridad y de la primacía de la relación y conocimiento directo, los marineros y oficiales de maestranza preferían a otros marineros y profesionales de maestranza como albaceas; por su parte, la oficialidad marinera optaba por otros componentes encargados de la dirección y manejo de la embarcación (capitán, maestre, pilotos, contramaestre…). Mención especial merece el papel que este escalafón superior de la gente de mar, por su mayor patrimonio e implicación en negocios, otorgaba a sus esposas, tanto como primeras albaceas y tutoras de los hijos menores como apoderadas para la administración de los asuntos económicos en el tiempo que los maridos estuvieran embarcados. Así, D. Manuel Agustín Navajas, capitán y maestre de la fragata La Paz, facultó a su esposa D.ª Felicia García Gazeta, mediante una escritura de poder y licencia, para administrar sus bienes durante el viaje que hizo a Cartagena de Indias en 1779. También D. José Puche confirió licencia marital a D.ª Margarita Facio para llevar la dirección de sus negocios durante su ausencia.[69] A fin de preservar el matrimonio, la legislación obligaba a los maridos a obtener licencia de sus cónyuges a efectos de poder realizar el viaje a América. Por ejemplo, D.ª Francisca Benítez dio licencia a D. Antonio Martínez para que fuera de maestre en la fragata española La condesa de Benavente en el viaje que emprendió en 1790 a Veracruz, asegurando que no había sido coaccionada por su marido. También D.ª Josefa Roguero, esposa de D. Manuel Azian, otorgó licencia para que este pudiera hacer viaje a La Habana en el bergantín Santa Gertrudis con cargo de maestre y piloto.[70]

En tercer y último lugar, los documentos consultados muestran cierta preocupación por la situación en la que quedaban las familias marineras durante las obligadas y dilatadas ausencias de la gente de mar. Estas separaciones temporales, que en ocasiones se vuelven permanentes, han sido estudiadas extensamente, desde la perspectiva de las mujeres que quedan solas, por María José de la Pascua,[71] que

[69] AHPC, PN, Cádiz, n.º 3656, ff. 121-122 y n.º 3795, f. 276.

[70] La Sra. Benítez otorga la licencia para que su marido «no sea molestado durante el viaje redondo de ida estada y vuelta en la dicha nao. Y juro que para otorgar esta licencia no he sido inducida ni violentada por el referido consorte ni otra persona en su nombre». AHPC, PN, Cádiz, n.º 1684, f. 365. El poder de la Sra. Reguero en AHPC, PN, Cádiz, n.º 2496, f. 443.

[71] María José De la Pascua Sánchez (1998): *Mujeres solas: historias de desamor y abandono en el mundo hispánico*, Málaga: Diputación de Málaga.

incide en las negativas condiciones en las que se quedaba la familia durante los viajes prolongados de sus esposos y en el problema del sustento de la mujer y de los hijos, si los había.[72] En casi todos los contratos de embarque, ya sean civiles o militares, se estipulaba una cantidad del sueldo que sería entregada como adelanto, y que debería servir, teóricamente, para mantener a la familia durante la ausencia del marino. En el caso de los embarcados en navíos de la Armada, el reglamento de 1717 señalaba la entrega de tres mesadas anticipadas, por lo que si se trataba de un marinero la cantidad resultante eran unos 210 reales.[73] Si la travesía duraba, por ejemplo, un año, significaba que la familia del marinero contaba con una media de 17,5 reales para gastar al mes, una cuantía claramente insuficiente para el mantenimiento familiar, sobre todo si había hijos. Y la situación empeoraba si el viaje se dilataba en el tiempo. Algo mejor protegidos podrían quedar los hogares de la oficialidad de marinería, ya que el adelanto de tres mesadas oscilaría desde los 540 reales que percibiría un guardián a los 900 que recibiría un contramaestre o piloto de segunda. Cuando el enrolamiento era en barcos mercantes con destino a América los adelantos variaban según las condiciones pactadas para cada viaje. Si se había acordado una remuneración global por todo el periodo de navegación era costumbre pagar hasta un tercio por adelantado. Ello podía representar para un marinero, en viaje redondo, unos 350 reales, mientras que un piloto podía llegar a percibir hasta 4000 reales de adelanto.[74] En el reglamento elaborado en 1755 para los barcos que hacían la ruta Cádiz-América, al igual que se limitaban los sueldos, también se señalaba una reducción de los adelantos, que pasarían a consistir en una mesada y media.[75] Para un grumete significarían 124 reales, para un marinero 180, para un guardián o un profesional de maestranza hasta 335, y para un piloto unos 1350 reales. Salvo para este último y puestos asimilados, los adelantos de los restantes miembros de la tripulación son exiguos para mantener a las familias durante un año o más de ausencia del cónyuge y padre. Por tanto, la subsistencia de dichos hogares dependía del auxilio recibido de parientes cercanos o de amistades, con el compromiso, expreso o no, de cargar el importe de los gastos a la cuenta del esposo a su regreso. También era posible recurrir a la compra al fiado de víveres. Y, en última instancia, practicar la mendicidad o acudir a instituciones de caridad.

[72] En el padrón de 1771 de El Puerto de Santa María se detectan doce casos de mujeres solas con maridos de profesión de mar (pueden ser más, ya que hay hasta 174 mujeres casadas con los maridos ausentes, pero casi nunca se señala cuál es la actividad a la que se dedica el cónyuge ausente). De los doce mencionados hay nueve marineros. De nueve se indican que se encuentran en América y los otros tres embarcados en navíos de la Armada. AHMPSM, Papeles Antiguos, legajo 50, Padrones, n.º 8, 1771.

[73] José Manuel Vázquez Lijó: *La matrícula de mar y sus repercusiones…*, o. cit., pp. 971 y 1032.

[74] María del Mar Barrientos: *La fortuna y la muerte…*, o. cit., p. 159.

[75] Magdalena Guerrero Cano: «Reglamentos de las soldadas…», o. cit., pp. 544-545.

Se han localizado tan solo cinco documentos en los que profesionales del mar, en concreto oficiales de la marinería, dejaron dispuesto el sustento de sus familias. Uno de ellos fue D. Domingo Pérez de Rivero, capitán y primer piloto del navío Nuestra Señora del Buen Consejo, que se casó con María de la Paz Cazorla en abril de 1766, y en enero de 1767, estando su mujer embarazada, otorgaba testamento, antes de salir para Lima, señalando en el mismo que había acordado con el armador el pago de cantidades mensuales, a cuenta del sueldo, para su familia hasta su regreso a Cádiz.[76] También, en 1783, José Luque Mañara, como maestre de la fragata Nuestra Señora del Rosario y Santa Bárbara, había pactado con su propietario que se le cargarían en cuenta cada mes, durante el viaje redondo que había emprendido, 600 reales, hasta un máximo de 37500 reales, que se entregarían a su mujer, D.ª Catalina Pellicer, «como asignación que este le deja para su subsistencia durante la ausencia».[77] Este tipo de contratos pone de manifiesto un hecho diferencial en el caso de los oficiales de mar, respecto a la marinería: la inquietud y el desvelo por asegurar el sostenimiento de sus hogares y el mantenimiento de su estatus de vida. Hasta en 19 de los 31 testamentos de capitanes, maestres y pilotos se encuentran declaraciones similares: «que con los viajes que he hecho a la América he mantenido mi casa y familia», o que con su cargo «sostuve mis obligaciones familiares […]».[78] También se observa que esta oficialidad no duda, en el caso de que no sean oriundos de Cádiz, en trasladar a sus familias al puerto gaditano una vez que comprueban una demanda continúa de su labor profesional.[79] Actitudes que contrastan con las de marineros que se asientan en Cádiz dejando a sus familias en los lugares de origen y desentendiéndose de ellas. Así lo hace el patrón pescador Félix Román, que estando enfermo redacta testamento en el que indica que se había casado hacía seis años en Mataró, desde donde salió hacía dos, dejando a su mujer encinta y que, al no tener noticias, supone «debe haber dado a luz, y, si es así, lo reconoce por su hijo legítimo». Igualmente, en el padrón de 1771 de El Puerto de Santa María, se localizan cuatro cuadrillas de marineros gallegos con un total de 27 individuos, de los que 16 son casados y han dejado a las familias en su tierra natal.[80]

Un tipo de relación social que es posible detectar es la de la vecindad más cercana, la que viene dada por la coexistencia de varios hogares en un mismo edificio.

[76] AHPC, PN, Cádiz, n.º 1858, f. 142.

[77] AHPC, PN, Cádiz, n.º 3848, f. 256. Y también PN, Cádiz, n.º 1685, f. 1268. D.ª Ana Santiesteban, mujer de Simón Rebollo, declara que el 12 de junio de 1766, en una carta que escribió su marido desde Veracruz a Bernardo Romero, su socio en Cádiz, le decía «que durante su detención en Veracruz suministrara a su mujer las cantidades de dinero que necesitase para su manutención, vestuario y pagar la casa en que vive». AHPC, PN, Cádiz, n.º 1476, f. 757.

[78] AHPC, PN, Cádiz nº 1059, f. 11 y Cádiz, n.º 3789, f. 55.

[79] Algunos ejemplos en AHPC, PN, Cádiz, n.º 5935, f. 83 y PN, Cádiz, n.º 1685 (23-11-1790).

[80] También Agustín Godina, vecino de San Feliu de Guixols, se había trasladado a Cádiz para pescar y había dejado su casa y familia en Cataluña. AHPC, PN, Cádiz, n.º 5935, f. 124-127.

La escasez de vivienda, ante el aumento poblacional del siglo XVIII, junto con los limitados recursos de la mayor parte de los componentes del sector profesional de la gente del mar, lleva a que las casas se dividan en partes, cada una compuesta por una o dos habitaciones, que sirven de residencia a una familia, generalmente en régimen de arrendamiento. Aunque sea difícil detectarlo, algunas situaciones de vecindad, en una misma finca, evidencian relaciones de parentesco (hermanos/cuñados, padres/hijos emancipados, tíos/sobrinos…), que pueden perseguir reciprocidades de ayuda mutua o solidaria. Pero lo más habitual es que se trate de hogares sin ningún tipo de conexión familiar. Esta convivencia tan cercana, en muchos casos compartiendo elementos comunes como cocinas y patios, a veces es fruto de desavenencias y conflictos, pero también, es cierto, crea lazos y relaciones de afinidad y amistad, lo cual, en ocasiones, puede desembocar hasta en uniones matrimoniales. Se ha analizado esta cuestión en el padrón de 1771 de El Puerto de Santa María y los resultados muestran que los 475 hogares de gente de mar se localizan en 329 fincas. Lo normal es convivir. Así, en 271 de dichas casas, el 82,3 %, se detectan varias familias cohabitando, de las que al menos una es un hogar marinero. También se descubre una cierta tendencia a que, en las fincas que comparten diversos hogares, varios de ellos sean de gente de mar. Así, hay 83 edificios compartidos en los que se detectan al menos dos hogares marineros, aunque los hay hasta con 11. Esta concentración de familias marineras en un mismo inmueble da lugar a que en solo 14 de las 329 casas mencionadas se aglutinen 85 familias, el 17,9 % de todas las que componen el sector. Ello ocasiona que algunas zonas de la ciudad parezcan barcos en tierras, con la congregación y hacinamiento de tantos hogares marineros. Es lo que ocurre en El Puerto de Santa María, donde la gente de mar se concentra en las zonas de la Ribera (paralela al río) y ermita de Guía. O en Cádiz, donde la marinería se aglutina en el barrio del Pópulo, cercano a la puerta del mar. Por otra parte, disponer de una finca completa para una sola familia es la excepción,[81] al menos para el grupo de gente de mar, ya que se han contabilizado tan solo 58 casos. Es decir, un escaso 12,2 % de las familias del sector no comparte el inmueble que ocupa. Pero dado que compartir el domicilio era normalmente, como se ha dicho, una cuestión económica, ¿afecta a todos los integrantes del sector esta cuestión de la misma manera? La respuesta es negativa. Hasta un 30 % de los cargos de la oficialidad de la marinería vive en inmuebles que no comparten con otros hogares. A partir de ese listón, los porcentajes bajan: 15,1 % en oficios de maestranza; 10,8 % en la marinería y un 10 % en pescadores y otros oficios varios.

[81] Aunque no se conocen las dimensiones de las fincas y podría ser un inmueble de muy reducida superficie, en el que fuera imposible albergar más de una familia. AHMPSM, Papeles Antiguos, legajo 50, Padrones, n.º 8, 1771.

A modo de conclusión

No cabe duda de que, en el estado actual de la investigación sobre la gente de mar en la zona de la bahía gaditana, es difícil platear unas conclusiones definitivas e irrefutables. La documentación originada por los propios integrantes del sector es mínima, tan solo algunos documentos notariales. Y las fuentes elaboradas por terceros, generalmente autoridades, siguen las directrices y objetivos de la administración, que, en muchos casos, se reducen a conocer los efectivos de marinería a efectos de sus posibles servicios en la Armada. Por todo ello, lo expuesto en este trabajo hay que verlo, y así ya se ha indicado, como un primer acercamiento, totalmente necesario para presentar la temática, detectar líneas de investigación y evidenciar los impedimentos existentes.

Dicho lo anterior, algo se ha podido avanzar en el conocimiento de la gente de mar en las localidades seleccionadas para el estudio.

Así, se ha establecido que grupos laborales se pueden incluir, de forma restrictiva, en el colectivo del mar, que resumiendo serían las tripulaciones de los barcos (oficialidad del mar, marineros, grumetes y pajes); y los oficios de maestranza (carpinteros de ribera y calafates). Son palpables las diferencias existentes entre dichos grupos, especialmente un mejor reconocimiento social y mayores retribuciones para oficiales y empleos de maestranza, que para la marinería en general, siendo esta la que presenta el mayor número de efectivos, en torno al 80 % del sector.

La heterogeneidad de objetivos de las fuentes, así como las deficiencias que presentan, en especial no computar a la población flotante, hacen difícil poder cuantificar los componentes del colectivo de gente de mar en las localidades de la bahía de Cádiz e, igualmente, poder seguir su evolución durante la segunda mitad el siglo XVIII. No obstante, es posible deducir que la gente de mar supondría, en el conjunto de dichas localidades, en torno al 20 % de su población activa global.

Con los matices correspondientes a los distintos grupos que componen este colectivo socio-profesional, se puede caracterizar como formado por individuos analfabetos, con una conducta, en bastantes casos, desarreglada, carentes de patrimonio y con unos limitados ingresos por su duro trabajo, sin que en más de los dos tercios de los hogares entre más de un sueldo. De esta caracterización habría que excluir a capitanes, maestres, pilotos y contramaestres, que eran bien retribuidos, solían tener participación en las embarcaciones o en sus fletes y habían alcanzado un significativo reconocimiento socio-laboral. Se constata, en el sector, una transmisión generacional de los oficios marineros, de padres a hijos, así como matrimonios entre componentes de familias marineras, lo que incide en la singularización del colectivo.

La estructura de hogar preponderante es la nuclear, con un acceso temprano al matrimonio, dadas las oportunidades de empleo y de sueldos no excesivamente bajos que ofrece la fuerte actividad marítima comercial existente en la zona gaditana. Los hogares de gente de mar, tanto en el monto total de componentes como en el número de hijos, son muy similares a los que presenta la media de las poblaciones analizadas, aunque siempre unas décimas por encima de dicha media. La familia marinera alcanza su apogeo cuando el cabeza de familia tiene entre 41 y 50 años, en dicho periodo ya se tienen todos los hijos posibles y todavía estos no se han emancipado, al no tener edad ni recursos suficientes para hacerlo. Dada la primacía de los hogares nucleares, los correspondientes a otras tipologías son muy escasos, en especial los extensos/múltiples. En los pocos casos que se computan, las personas que se anexan al núcleo familiar suelen ser mayoritariamente mujeres, en las que se observa una edad avanzada o que todavía se mantienen en minoría de edad (padres, suegros, nietos…), por lo que se trataría de acogimientos, tanto en el caso de parientes como en los que no lo son, por cuestión de solidaridad, de protección, dentro de las habituales relaciones sociales de dependencia.

Es necesario seguir investigando estos sectores de población invisible, pero de tanta significación para el desarrollo de ciertas actividades económicas. El camino queda esbozado. Será cuestión de transitarlo.

Bibliografía

Arnau Esteller, Maite (1995): «Estructura familiar de Vinarós (País Valenciá) a mediados del siglo xviii», *Revista de Demografía Histórica*, 13, pp. 53-96.

Babío Walls, Manuel (1981): «La vida cotidiana del hombre del mar andaluz en la Carrera de indias: hipótesis de un trabajo de historia naval», en *I Jornadas de Andalucía y América*, vol. I, La Rábida, pp. 253-262.

Barrientos Márquez, María del Mar (2003): *La fortuna y la muerte. Andaluces en América en la primera mitad del siglo xviii*, Cádiz: Universidad de Cádiz.

Bernal, Antonio Miguel (1993): *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla: Tabapress.

Bravo Caro, Juan Jesús y Juan Sanz Sampelayo (2009) (eds.): *Población y grupos sociales en el Antiguo Régimen. Actas de la IX Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*. Málaga: Área de Historia Moderna de la Universidad de Málaga-Fundación Española de Historia Moderna.

Burgos Madroñero, Manuel (1991): «La matrícula de mar en la provincia de Marina de Algeciras: siglos xviii y xix», *Almoraima: revista de estudios campogibraltareños*, 5, 1991, pp. 243-256.

— (1992): «La matrícula de mar en las provincias de Marina de Sanlúcar y Cádiz: 1750-1850», en *X Congreso de profesores-investigadores*, Málaga: Asociación de profesores de Geografía e Historia de Bachillerato de Andalucía Hespérides, pp. 641-656.

— (1993): «La matrícula de mar y la pesca en Andalucía siglos XVIII-XIX», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 2, pp. 13-26.

— (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. Consejería de Agricultura y Pesca.

Bustos Rodríguez, Manuel (2005): *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid: Sílex.

Cabantous, Alain (2007): «Histoire maritime ou histoire sociale? L'approche des gens de mer», *Drassana: revista del Museu Marítim*, 15, pp. 84-96.

Chacón, Francisco y Joan Bestard (2011) (dirs.): *Familias: historia de la sociedad española (del final de la Edad Media a nuestros días)*, Madrid: Cátedra.

De la Pascua Sánchez, María José (1998): *Mujeres solas: historias de desamor y abandono en el mundo hispánico*, Málaga: Diputación de Málaga.

Domínguez Ortiz, Antonio y otros (1992): *La Sevilla de las Luces*, Sevilla: Comisaria de la ciudad de Sevilla para 1992.

Dubert, Isidro y Hortensio Sobrado Correa (2009) (eds.): *El mar en los siglos modernos*, Tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

Eiras Roel, Antonio (2004): «Demografía rural en la España moderna: evolución, variantes y problemas», en F. J. Aranda Pérez (coord.): *El mundo rural en la España moderna*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 19-76.

Fernández Díaz, Roberto y Carlos Martínez Shaw (1984): «La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Económica*, 3, pp. 183-201.

García-Baquero González, Antonio (1988): *Cádiz y el Atlántico 1717-1778*, Cádiz: Diputación provincial de Cádiz, 2.ª edición.

García Garralón, Marta (2012): «Trabajos y penalidades de la vida a bordo: la gente de mar en los navíos de la Edad Moderna», en Manuel Reyes García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII: ciencia, hombres y barcos*, Madrid: Sílex, pp. 233-260.

García González, Francisco (2008) (coord.): *La Historia de la Familia en la Península (siglos XV-XIX). Balance regional y perspectivas. Homenaje a Peter Laslett*, Cuenca: Ediciones Universidad de Castilla-La Mancha.

García González, Francisco y Francisco Javier Crespo Sánchez (2017): «Radiografía de un impulso compartido. La historia de la familia en España e Iberoamérica (2000-2015)», en O. Rey Castelao y P. Cowen (eds.): *Familias en el Viejo y el Nuevo Mundo*, La Plata: Universidad Nacional de La Plata, pp. 44-78.

García González, Francisco y Manuel Maldonado Cid (2019): «Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen», *Chronica Nova*, 45, pp. 131-163.

García Hurtado, Manuel Reyes, González Lopo, Domingo L. y Enrique Martínez

Rodríguez (2009) (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo II, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

Gil-Bermejo García, Juana y Pablo Emilio Pérez-Mallaína (1985): «Andaluces en la navegación trasatlántica: vida y muerte en la Carrera de Indias en el siglo xviii», en *IV Jomadas Andalucía y América en el siglo xviii,* Sevilla: Universidad Santa María de la Rábida, pp. 271-296.

Gil Muñoz, Margarita (2006): «Formas de vida y ritos funerarios en Galicia: los marinos en el siglo xviii», *Revista de Historia naval*, 95, pp. 17-52.

González Beltrán, Jesús M. (1992): *La villa de Rota a mediados del siglo xviii*, Cádiz: Ayuntamiento de Rota.

— (2017): *Entre surcos y penurias. Asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo xviii*, Cádiz: Universidad de Cádiz.

González Gutiérrez, Pedro María (1805): *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas y los medios de precaverlas*, Madrid: Imprenta Real.

Guerrero Cano, Magdalena (1998): «Reglamentos de las soldadas que han de ganar los capitanes, oficiales y tripulación de los navíos marchantes, que navegaren a la América», en *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del profesor Braulio Justel Calabozo*, Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 541-546.

Gutiérrez Cuadrado, Juan y Marcelo Frías Núñez (2019): «Ilustrados españoles y la ciencia europea: Pedro María González Gutiérrez y su *Tratado de las enfermedades de la gente del mar*», *Cuadernos del Instituto Historia de la Lengua*, 12, pp. 129-155.

Iglesias Rodríguez, Juan José (1991): *Una ciudad mercantil en el siglo xviii: El Puerto de Santa María*, Sevilla: Muñoz Moya y Montraveta.

— (2009): «Actividades industriales en la Bahía de Cádiz en el siglo xviii: Puerto Real, 1719-1798», en I. Dubert y H. Sobrado Correa (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 409-423.

Laslett, Peter (1972): «Introduction: the history of the family», en *Hausehold and Family in Past Time*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 1-90.

Leal Bóveda, José María (2019): «La Matrícula de Mar y el reclutamiento de hombres para la armada borbónica en el cantábrico gallego. La Mariña lucense y Ortegal (1752-1873)», *Revista de Historia Naval*, Suplemento 30, 146, pp. 9-50.

López Miguel, Olga (2018): «La maestranza en el mar. Contratación y remuneración de carpinteros de ribera y calafates a bordo de buques mercantes catalanes (siglos xviii-xix)», *Drassana*, 24, pp. 92-123.

Maldonado Cid, Daniel y María del Carmen Mairal Jiménez (2020): «Familia y trabajo en la Málaga de finales del siglo xviii. La parroquia de Sam Juan como espacio social», en F. García González y F. Chacón Jiménez (eds.): *Familias, experiencias de cambio y movilidad social en España (siglos xvi-xix)*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 203-116.

Marín Sánchez, Marta y Margarita M. Birriel Salcedo (2022) (coords.): *Problematizar el catastro. Debatiendo sobre cómo el siglo xviii contaba personas y territorios*, Granada: Comares.

Martín García, Alfredo (2006): «El impacto de la actividad portuaria en el mundo urbano de Galicia: A Coruña, Ferrol y Vigo en el siglo xviii», en J. I. Fortea Pérez y J. E. Gelabert González (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos xvi-xix,* Santander: Universidad de Cantabria, pp. 195-220.

Maruri Villanueva, Ramón (2006): «Comercio portuario y transformaciones sociales: Santander, 1750-1829», en J. I. Fortea Pérez y J. E. Gelabert González (eds.): *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos xvi-xix,* Santander: Universidad de Cantabria, pp. 221-242.

Mira Ceballos, Esteban (2010): «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo xvi: algunos aportes», *Revista de Historia naval*, 108, pp. 39-57.

Noah, Mordecai M. (1819): *Travels in England, France, Spain and the Barbary States in the years 1813-14 and 15*, Nueva York: Published by Kirk and Mercein.

O´Dogherty, Ángel (1952): «La matrícula de mar en el reinado de Carlos III», *Anuario de Estudios Americanos*, IX, pp. 347-370.

Pérez García, José Manuel (2008): «Familia y hogares en Galicia y en la cornisa cantábrica durante el Antiguo Régimen», en F. García González (coord.): *Historia de la familia en la península ibérica (ss. xvi-xix) Balance y perspectiva. Homenaje a Peter Laslett*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 57-84.

— (2009): «Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar», en I. Dubert y H. Sobrado Correa (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 17-52.

Pérez-Mallaína, Pablo E. (1992): *Los hombres del océano, vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo xvi*, Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1992.

— (1996): *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos xvi y xvii*, Sevilla: Universidad de Sevilla.

Pérez Serrano, Julio (1990): «Dinámica de la población gaditana en el siglo xviii: una reconstrucción crítica a partir de las fuentes», *Trocadero: Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 2, pp. 73-96.

Salas, F. Javier de (1879): *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, 2.ª edición, Madrid: Imprenta de Fortanet.

Sánchez Gómez, Miguel Ángel (2009): «Las gentes de mar de las Cuatro Villas de la Costa Cantabria en el siglo xviii. Rasgos socioeconómicos», en I. Dubert y H. Sobrado Correa (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 169-181.

Sánchez-Montes González, Francisco (2019): «La familia en el reino de Granada en la Edad Moderna», *Chronica Nova*, 45, pp. 19-37.

Santalla López, Manuela (2009): «Los gremios del mar en el Ferrol del setecientos», en I. Dubert y H. Sobrado Correa (eds.): *El mar en los siglos modernos*, tomo I, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, pp. 527-541.

Sanz Sampelayo, Juan (1988): «La tipología poblacional de Málaga y su provincia según el censo de 1787», *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 11, pp. 465-476.

Tempère, Delphine (2002): «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la

navegación española del siglo XVII», *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal*, 5, pp. 103-120.

VALDEZ-BUBNOV, Iván (2019): «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)», *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, 32, pp. 123-160.

VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (1997): «Los privilegios de la matrícula de mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada del siglo XVIII», *Obradoiro. Revista de Historia Moderna*, 6, 1997, pp. 107-130.

— (2000): «Estimaciones de población dedicada a la pesca y navegación marítimas en Galicia a partir de los estados de Matrícula (1740-1830)», *Obradoiro. Revista de Historia Moderna*, 9, pp. 109-141.

— (2005): *La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, tesis doctoral leída en la 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.

— (2012): «Las deserciones de la 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. 261-284.

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

13

Hombres de mar y mujeres de tierra. El miedo a la pérdida del esposo en Canarias durante el Antiguo Régimen

Nira Santana Montañez[1]
Juan Manuel Santana Pérez[2]

Introducción

El archipiélago canario fue desde su conquista y colonización un punto estratégico en las rutas que conectaban América, Europa y África. Sus puertos constituyeron un elemento clave en el desarrollo de la vida isleña. Como hemos demostrado en otro trabajo, puede hablarse de las islas atlánticas como una puerta de entrada y salida de todo tipo de productos, culturas, ideas y personas.[3] Sin duda, la ubicación fue determinante en la conformación de sus sociedades y en la evolución de sus estructuras económicas. Igual que en Europa, un porcentaje importante de la población de las zonas costeras canarias se dedicaba a tareas y oficios relacionados con el mar: pescadores, mariscadores, marineros, pilotos, maestros de barcos, lonjeros, vendederas, carpinteros de ribera, calafateadores, etc. Todos ellos y sus familias dependían directamente del mar y de los recursos que ofrecía. Esta relación crearía una cultura popular específica en esta gente de mar.

En Canarias, el trasiego de embarcaciones y de personas en sus principales puertos provocó consecuencias directas sobre la estructura social y la organización familiar. Buena parte de la sociedad canaria se instaló en áreas rurales, de espaldas al mar, pese a ello estuvo presente en la vida de muchos isleños. Se crearon núcleos o barrios marineros alrededor de las áreas portuarias, donde llegaban gentes y mercancías, así como productos de la pesca. A pesar del anquilosamiento técnico, las capturas de pescado proporcionaron riqueza continua a la economía isleña, dio de comer de manera directa o indirecta a numerosas familias que se dedicaron a esta actividad. En 1740, Bernardo de Ulloa calculó que el déficit generado por la importación de bacalao desde Inglaterra podría ser empleado en alimentar a

[1] Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
[2] Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
[3] Juan Manuel Santana Pérez (2012): «Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el Antiguo Régimen», *Cuadernos Americanos*, 142/4, pp. 113-135.

treinta mil familias de pescadores españoles a razón de cien pesos cada una, que es lo que un pescador podía ganar al año.[4] Sobre estas poblaciones constituidas en torno a las tareas y actividades portuarias, Quintana Andrés ha señalado que surgió una suerte de subcultura marinera, caracterizada por una marginalidad impuesta por el resto de habitantes.[5] En la sociedad canaria antiguorregimental existía una tendencia a considerar los espacios marineros de la urbe como entornos donde se daba una inobservancia de las normas comunes y, por tanto, eran percibidos con un cierto grado de amoralidad. A esto se suma el origen humilde de muchos de los que ejercían los oficios de la mar. Los hombres que decidían enrolarse como marineros procedían mayoritariamente de familias con escasos recursos y de las proximidades de las costas. La pobreza, en palabras de Martínez Shaw, «es la razón principal que mueve a adoptar el oficio de marinero, es decir, la supuesta vocación marinera es por lo general hija de la pobreza».[6]

En el archipiélago, no solo los hogares que sustentaban sus economías gracias a oficios o actividades relacionadas con el mundo del mar miraban hacia sus aguas, sino también aquellos que esperaban noticias, remesas y el retorno de algún pariente emigrado. La gente se movía de una isla a otra constantemente[7] y de estas hacia América, el fenómeno migratorio fue un elemento estructural en su devenir histórico. Alrededor de los archipiélagos atlánticos palpitaba un universo de múltiples conexiones.[8]

El mar ha incidido en los usos y costumbres de los canarios tanto como el hecho insular. Durante la modernidad, el Atlántico constituyó la única vía de comunicación con la que contaban los isleños. El agua era (y sigue siendo) un vehículo que podía conducir a la unión, al intercambio y al acercamiento; pero, al mismo tiempo, constituía una separación, un obstáculo que había que superar. Con este trabajo pretendemos adentrarnos en la cotidianidad de los hogares canarios del periodo moderno, concretamente, de aquellos que, temporal o permanentemente, se vieron separados por el océano. Generalmente, quien se embarcaba y adentraba en la mar solía ser el varón, cabeza de familia; mientras que la mujer quedaba encerrada en la

[4] Bernardo de Ulloa (1992): *Restablecimiento de las fábricas y comercio español (1740)*, Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana-Instituto de Estudios Fiscales, p. 264.

[5] Pedro C. Quintana Andrés (2021): *Documentación y navegación. El mar, los barcos y los marineros en las Canarias Orientales a fines de la Edad Moderna (1700-1886)*, Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias, Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.

[6] Carlos Martínez Shaw (2014): «La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas», *Drassana: revista del Museu Marítim*, 22, pp. 35-64.

[7] Estos movimientos se producían, sobre todo, desde Fuerteventura, Lanzarote, El Hierro y La Gomera hacia Gran Canaria y Tenerife.

[8] Juan Manuel Santana Pérez y Germán Santana Pérez (2022): *Puertas en el Mar. Islas africanas atlánticas en el Antiguo Régimen*, Valencia: Tirant lo Blanch.

prisión de la isla y del hogar, temiendo que las ayudas económicas del esposo no llegasen, que la ausencia del marido se alargase o que los peligros del mar lo hiciesen desaparecer. Inevitablemente, la separación del *pater familias* del resto del núcleo afectaba tanto a la organización como a las estrategias de supervivencia familiares. La mujer se veía sola, a veces con apoyo de parientes y vecinos, a cargo del hogar.

La familia, como ha afirmado Chacón Jiménez, no era un ente aislado, sino que estaba inserta en el marco más amplio de la comunidad a través de amistades, conocidos, vecinos, parientes, etc.[9] Principalmente, a partir de la documentación sobre viudedad e incumplimientos de contrato matrimonial tramitada por el Tribunal Eclesiástico, así como otra documentación no clasificada y conservada en el Archivo Histórico Diocesano del Obispado de Canarias, hemos rescatado una valiosa información para el tema que nos ocupa. Esta nos ha permitido aproximarnos al día a día de las familias canarias y de muchas mujeres cuyos maridos o futuros esposos se embarcaban y pasaban largas temporadas fuera de sus hogares. Algunos fallecieron antes de poder regresar, por lo que sus esposas quedaban a cargo de su casa e hijos sin contar, en ocasiones, con los recursos necesarios para subsistir. Este tipo de fuentes muestra la gran complejidad de las relaciones de pareja (casadas o no), las de parentesco y las vecinales entre los isleños. Esta complejidad se puede observar a través de los testimonios de los demandantes, demandados y testigos implicados en cada proceso, que dan cuenta de los conflictos intrafamiliares y entre vecinos.

No obstante, somos conscientes de la necesidad de continuar analizando mayor cantidad de fuentes de diversa naturaleza y estableciendo cruces nominativos que nos permitan adentrarnos con más profundidad en «una empresa tan compleja» como es la historia de la familia, como han planteado Francisco García González[10] y Miguel Ángel Hidalgo García.[11] Una historia que debe aspirar a ser integral y que, en Canarias, está todavía por hacer, aunque hay algunos trabajos que han iniciado el camino.

[9] Francisco Chacón Jiménez (2007): «Familia, casa y hogar. Una aproximación a la definición y realidad de la organización social española (siglos XIII-XX)», Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares. La familia española en la historiografía española*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 51-66.

[10] Francisco García González (1991): «Historia de la familia e historia social. A propósito del cruce de fuentes nominativas en el Antiguo Régimen (Siglo XVIII)», Santiago Castillo (coord.): *La historia social en España. Actualidad y perspectivas. Actas del I Congreso de la Asociación de Historia Social*, Madrid: Siglo XXI, pp. 267-285.

[11] Miguel Ángel Hidalgo García (1997): «Una propuesta metodológica para la historia de la familia», en Francisco Chacón Jiménez y Llorenc Ferrer i Alós (eds.): *Familia, casa y trabajo*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 65-72.

A propósito de la historia de la familia en Canarias

Desde la década de los noventa se han venido desarrollando aportaciones sobre la historia de las mujeres y la historia de la familia en Canarias. En este último campo, encontramos trabajos dispersos como los de Esteban Alemán Ruiz, quien ha analizado la visión que tenía la Iglesia de la familia durante los siglos XVI, XVII y XVIII, que trató de normativizar las relaciones sentimentales y sexuales.[12] Esta regulación no estuvo exenta de dificultades de diversa índole: (1) geográficas, no solo por la insularidad, sino también por la complicada orografía; (2) demográficas, destacando, por un lado, el problema de las uniones entre parientes, espirituales o consanguíneos, dada la escasez de pobladores en general y en las islas señoriales en particular (El Hierro, La Gomera, Lanzarote y Fuerteventura) y, por otro, la emigración masiva y el gran trasiego de extranjeros; y (3) culturales, desde un clero de base, frecuentemente, mal instruido hasta usos y costumbres que podían alejarse de la norma instituida por la Iglesia y la Corona. Alemán Ruiz ha tratado la cuestión del consentimiento paterno para contraer nupcias tras la promulgación de la Pragmática Sanción de 23 de marzo de 1776 en Canarias, subrayando la dificultad que suponía la aplicación de los nuevos procedimientos en un contexto territorialmente fragmentado.[13] Se añade el problema que suponía para algunos contrayentes que sus padres estuviesen en Indias o hubiesen muerto fuera de la isla.

Asimismo, los impactos de la aplicación de dicha pragmática de Carlos III en las islas también han sido analizados por María Eugenia Monzón Perdomo, quien ha mostrado cómo la familia constituyó un espacio de conflictos.[14] Unas pugnas que enfrentaban a miembros de las unidades familiares que, en ocasiones, desafiaban la autoridad paterna al considerar uniones matrimoniales que iban más allá de lo económico y del interés de la familia, inclinándose por los deseos de los contrayentes. Además, observamos que parte de estas disputas se hallaban atravesadas por variables como la clase, el género y la edad. Esta historiadora ha abordado en

[12] Esteban Alemán Ruiz (1996): «La familia desde la óptica de la iglesia canaria del Antiguo Régimen. Siglos XVI y XVII», Francisco Morales Padrón (coord.): *XI Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. 2, pp. 487-512; Esteban Alemán Ruiz (1997): «Sociedad, familia y matrimonio en la iglesia canaria del siglo XVIII», en María Victoria López-Cordón y Montserrat Carbonell Esteller (eds.): *Historia de la mujer e historia del matrimonio*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 191-201.

[13] Esteban Alemán Ruiz (2012): «El consentimiento paterno para contraer matrimonio a finales del Antiguo Régimen. Notas para su estudio en Canarias», Francisco Morales Padrón (coord.): *XIX Coloquio Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 219-238.

[14] María Eugenia Monzón Perdomo (2012): «Género y matrimonio. Una aproximación a la aplicación de la Real Pragmática de Carlos III en Canarias», en Francisco Morales Padrón (coord.): *XIX Coloquio Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 396-413; María Eugenia Monzón Perdomo (2014): «La familia como espacio de conflicto. Los juicios por disenso matrimonial en Tenerife a fines del Antiguo Régimen», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 60, pp. 413-450.

distintas publicaciones la situación de las mujeres canarias que se quedaban «solas» a consecuencia de la emigración hacia América de sus esposos.[15]

Un problema que, si bien alcanzó su punto álgido en el siglo XVIII, vino arrastrándose desde el siglo XVI.[16] Algunas de estas mujeres se quedaban viudas y en situaciones precarias, como se refleja en los expedientes de viudedad conservados en los archivos históricos de las Diócesis de Canarias y de Tenerife.[17] Sin embargo, hallamos, como veremos más adelante, que no solo la emigración hacia América fue la causa de la «soledad» de las mujeres, sino que la ausencia y/o la pérdida de los maridos podía estar causada por otros motivos (accidentes en el desempeño de actividades económicas relacionadas con la mar, enfermedades contraídas en plena navegación, cautiverios, etc.). En este punto convergen dos cuestiones: (1) la precariedad en la que quedaban estas mujeres que habían perdido a quien recibía la fuente principal de ingresos de la familia; y (2) la dificultad que suponía certificar la muerte de aquellos maridos desaparecidos en estas situaciones o bien encontrar a los que no se sabía por muertos, pero que llevaban largos periodos sin comunicarse.

Por su parte, Manuel Hernández González ha realizado aportaciones a la historia de la familia y de la vida cotidiana de las mujeres. Ha esbozado una caracterización de la familia canaria durante el Antiguo Régimen, destaca que la edad de acceso al matrimonio tiende a ser tardía y los noviazgos largos por la incapacidad de los hombres para hacer frente al mantenimiento de un hogar.[18] La familia canaria, dice Hernández González, responde fundamentalmente al modelo nuclear, aunque en el campo había también familias extensas,[19] incluso tenemos noticia de familias múltiples en la documentación del Tribunal Eclesiástico, es decir, hogares

[15] Algunos de estos trabajos son: María Eugenia Monzón Perdomo (2019): «"Mujeres solas". Luces y sombras de la emigración canaria a América (siglos XVIII-XIX)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 65, pp. 1-24; María Eugenia Monzón Perdomo (2015): «Género y emigración en Canarias en la Edad Moderna. "Viudas blancas" casadas con maridos en Indias», en Juan José Iglesias Rodríguez, Rafael M. Pérez García y Francisco M. Fernández Chaves (coords.): *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, vol. 2, pp. 2039-2053; María Eugenia Monzón Perdomo (2014): «Ni solteras, ni casadas, ni viudas… Las mujeres ante la emigración masculina a América (siglos XVIII-XIX)», en Elena Acosta Guerrera (coord.): *XX Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 1015-1025.

[16] María Padrón Mesa y Benedicta Suárez Rivero (1987): «Situación de la mujer en Tenerife ante la ausencia del marido en Indias durante el siglo XVI», en *Ponencias XXX de la Confederación Española de los Centros de Estudios Locales. América y los Centros de Estudios Locales*, Santa Cruz de Tenerife: Instituto de Estudios Canarios, pp. 61-73.

[17] En su obra *Las viudas de América. Mujer, migración y muerte* (2013), Francisco Fajardo Spínola analiza los expedientes de viudedad de mujeres que habían perdido a sus maridos en América, para muchas de ellas era difícil probar su muerte por no tener las pruebas suficientes.

[18] Sobre la cuestión de los noviazgos véase Manuel Hernández González (1996): «Mujer y noviazgo en Canarias durante el siglo XVIII», *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 9, pp. 11-24; y Manuel Hernández González (1997): «Noviazgo y vida matrimonial en Tenerife durante el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 43, pp. 315-418.

[19] Manuel Hernández González (1988): «La familia canaria en el Antiguo Régimen», *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 1, pp. 29-50.

compuestos por varios núcleos familiares.[20] Un ejemplo lo tenemos en el hogar del pescador Pedro Josef Camacho, vecino de la ciudad de Las Palmas, en cuya casa vivía con su mujer e hijas y, además, la compartía con Ana Millares, viuda de unos 40 años; Marcela Collado, de 50 años y «estado honesto»; y Joseph Millares, un viejo hombre de mar de 75 años.[21] En cualquier caso, pueden encontrarse diferencias en la estructura y en la organización familiar entre una isla y otra, fruto de sus condiciones socio-económicas.

Además, Hernández González ha analizado cómo la emigración masiva, fundamentalmente masculina, hacia América incidió en la vida conyugal de los canarios durante el siglo XVIII.[22] Las mujeres fueron las más afectadas, no solo las casadas por la ausencia del marido, sino también aquellas que por descompensación demográfica no podían casarse. Sobre este desequilibrio entre hombres y mujeres llamaba la atención en el siglo XVII Abreu Galindo, indicando: «son tantas las mujeres que en estas islas nacen, que si a todas se les hubiese de dar marido sería necesario traerlos en navío como mercaderías, porque hay para cada hombre diez mujeres […]».[23] En las islas, aunque no en igual medida, hubo generalmente más mujeres que hombres, como observamos en los censos de Aranda (1768)[24] y de Floridablanca (1787).[25] Esta característica demográfica afectó a la estructura social, ya que la elevada tasa de *ausencia* masculina provocó crisis familiares.

De las ausencias y sus consecuencias

La sociedad canaria antiguorregimental poco se diferenciaba de otras de su época en las que las mujeres eran definidas por su relación con un hombre. Antes de casarse, la figura masculina de referencia era el padre y, después, el marido. Por tanto, la ausencia o pérdida del cónyuge constituía un hecho con consecuencias no solo psicológicas (aparición de sentimientos de pérdida y soledad), sino también

[20] Eugene Alfred Hammel y Peter Laslett (1974): «Comparing Household Structure Over Time and Between Cultures», *Comparative Studies in Society and History*, 16/1, pp. 73-109.

[21] Archivo Histórico Diocesano del Obispado de Canarias (en adelante AHDOC), Tribunal Eclesiástico, Incumplimiento de contrato matrimonial, caja 97, 1776, Autos Matrimoniales de Michaela Camacho contra don Luis Guerra, clérigo de menores.

[22] Manuel Hernández González (1990): «La emigración americana y su influencia sobre la vida conyugal en Canarias durante el siglo XVIII», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 90, pp. 353-376.

[23] Fray Juan de Abreu Galindo (1940 [1632]): *Historia de la Conquista de las siete islas de Gran Canaria*, Santa Cruz de Tenerife: Biblioteca Canaria, p. 307.

[24] Fernando Jiménez de Gregorio (1968): «La población de las Islas Canarias en la segunda mitad del siglo XVIII», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 14, pp. 127-301.

[25] Instituto Nacional de Estadística (1986): *Censo de 1787 «Floridablanca». Santa Cruz de Tenerife*, Cuaderno 9, Madrid: INE, pp. 539-584.

sociales, jurídicas y económicas. Estas últimas podían llegar a ser graves y dejar a la «esposa sola» en una situación precaria, ya que el hombre solía ser quien aportaba la principal fuente de sustento. En Canarias, igual que en Galicia, con altas tasas de emigración masculina, la ausencia de los esposos tenía como objetivo mantener y mejorar la situación de la familia que se dejaba atrás. Cuando aportaban recursos desde el lugar de destino, el hogar podía remediarse, pero si esas ayudas no llegaban al núcleo familiar terminaba por generarse una crisis mayor.[26]

El impacto económico de la pérdida o ausencia del marido y del padre, en caso de tener descendencia, sería más intenso en las clases bajas, puesto que las mujeres de la élite contaban con mecanismos que garantizaban su mantenimiento. Las mujeres de la aristocracia disfrutaban de un usufructo vitalicio de bienes que les correspondía por viudedad o con un ingreso garantizado al aportar la dote, que serviría para mantenerla si moría el marido. Si quedaba a cargo de los hijos, la viuda podía tener derechos delegados en dicha custodia. Las viudas de los grupos privilegiados contaban con una disponibilidad económica que proporcionaba la capacidad de disponer de los bienes propios.[27]

En ocasiones, la desaparición del cónyuge para las mujeres ricas podía llegar a considerarse como un «nuevo nacimiento».[28] No ocurría igual para la mayoría de las de clases medias y bajas, sobre todo, si tenían que asumir la dirección de la familia y mantener hijos pequeños. Un caso que ejemplifica la dificultad que tenían a la hora de mantener a sus hijos es el de María Gil, viuda de Joseph Benítez, vecina de Agüimes. Esta madre de dos hijos menores solicitaba en diciembre de 1772 poder vender un pedazo de tierra que pertenecía a sus hijos por herencia de su padre:

> […] hallándome en la presente sumamente necesitada de forma que en el día no tengo un puño de gofio que dar de comer a mis menores, ni estos poderlo buscar por ser aún párvulos, agregándose el no encontrar yo dónde ganar alguna cosa por mi trabajo personal, imbuida en estas miserias he dispuesto vender el expresado pedacillo de tierra.[29]

Las mujeres que enviudaban a edades tempranas eran más vulnerables. Según Fajardo Spínola, la juventud de la viuda podía constituir un argumento asociado a

[26] Ofelia Rey Castelao (2016): «Crisis familiares y migraciones en la Galicia del siglo XVIII desde una perspectiva de género», *Studia historica. Historia moderna*, 38/2, pp. 201-236.

[27] María de los Ángeles Ortego Agustín (2009): «El ámbito doméstico de las mujeres viudas en la sociedad madrileña del siglo XVIII», en Pilar Gonzalbo Aizpuru y María Pilar Molina Gómez (eds.): *Familias y relaciones diferenciales: género y edad*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 53-64.

[28] Olwen Hufton (1992): «Mujeres trabajo y familia», en Arlette Farge y Natalie Zemon Davis (dirs.): *Historia de las mujeres en Occidente. 3: Del Renacimiento a la Edad Moderna*, Madrid: Taurus, pp. 23-65.

[29] Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (en adelante AHPLP), Protocolos Notariales, Agüimes, Pedro José Alvarado Dávila, 1769, n.º 2530, f. 491r.

la necesidad de apoyo económico y de todo tipo.[30] Aquellas que quedaban al margen de las actividades productivas y, por tanto, sin tener acceso a una fuente estable de ingresos podían terminar en la miseria, engrosando las listas de pobres y los registros de instituciones de beneficencia. En los protocolos notariales encontramos que, ante la extrema necesidad, solicitaban licencias para vender pertenencias que les habían dejado sus maridos a sus hijos en herencia para liquidar deudas y con el sobrante remediar la situación en que se hallaban.

Por otro lado, también vemos pidiendo licencias a mujeres con maridos ausentes, que habían quedado desamparadas con cargas familiares y, además, no les enviaban ayuda. No recibir remesas las llevaba a contraer deudas y ser acosadas por acreedores. Andrea Cordero o Estebana Falcón son dos mujeres cuyos maridos emigraron a América y quedaron en una situación delicada al tener familias numerosas y no recibir socorros. Andrea Cordero, vecina de Las Palmas y esposa de Antonio Josef Sánchez, solicitó licencia para vender la mitad de la casa que tenía por haberla adquirido durante el matrimonio. El motivo que expone es que se había quedado a cargo de siete hijos menores, «sin haberme el dicho mi marido suministrado en todo ese tiempo, y estar pasando muchas necesidades y desnudeces y los dichos mis hijos, por lo que para remediarme y a ellos evitar, no me ejecuten los acreedores, he dispuesto la enajenación de dicha casa […]».[31] Estebana Falcón, vecina de Teror y esposa de Antonio Cárdenas, en 1779 solicitó licencia para vender un pedazo de tierra propiedad heredada de sus padres, porque su marido se había ido hacía ocho años dejándola cargada con tres hijos menores y no había enviado socorro «en este tan largo tiempo».[32] En casos como estos, cabría dudar de si sus maridos estaban vivos o no, ya que el abandono que padecían era tal que desde su partida habían pasado muchos años sin noticias.

Aparte de tener que vender las propiedades que pudieran poseer estas mujeres o sus hijos menores, la necesidad las llevaba a situaciones peligrosas, desde actividades ilícitas, como hurto o prostitución, hasta prácticas delictivas (bigamia, adulterio, aborto, etc.), como ha puesto de manifiesto Hernández González.[33] Asimismo, a los hijos les afectaba la desaparición de sus padres y la precariedad de sus madres. No solo por pasar necesidades en lo básico (alimentación y vestido), sino porque podían terminar abandonados. Por este motivo, las cunas de expósitos fueron copadas por niños legítimos de familias pobres, encabezadas por mujeres viudas o solteras.[34]

[30] Francisco Fajardo Spínola (2013): *Las viudas de América. Mujer, Migración y Muerte*, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria: Idea, p. 137.

[31] AHPLP, Protocolos Notariales, Las Palmas, José Agustín de Alvarado, 1779, n.º 1729, f. 339 r.

[32] AHPLP, Protocolos Notariales, Las Palmas, José Agustín de Alvarado, 1779, n.º 1729, f. 15 r.

[33] Manuel Hernández González: «La emigración americana…», o. cit.

[34] Manuel Lobo Cabrera y María José Sediles García (1988): «Expósitos e ilegítimos en Las Palmas en

Tampoco sorprende que hubiera jóvenes menores de edad huérfanos de madre y con padre ausente pidiendo licencias para vender algún bien y cubrir las necesidades más urgentes.[35]

En Canarias, hallamos dentro de los grupos marginales gente de todas las edades y de ambos sexos, pero destaca el elevado número de mujeres solas, viudas o abandonadas por sus maridos que deben hacerse cargo de sus familias en condiciones que podían llegar a ser precarias. Hay testimonios que muestran que en el siglo XVIII muchas mujeres y niños mendigaban para sobrevivir.[36]

En investigaciones anteriores, hemos constatado que, a diferencia de lo que ocurre en el conjunto de la Corona hispana, en las instituciones benéficas canarias, especialmente las ubicadas en contextos urbanos, hay un mayor porcentaje de internamientos femeninos que de hombres, porque muchas mujeres se quedaban solas y/o abandonadas por sus cónyuges, que se trasladan a otros lugares, dejando atrás a una familia que precisaba de medios para su manutención.[37] Así, algunas mujeres solicitaban al Tribunal Eclesiástico una requisitoria para que sus esposos regresasen. Un ejemplo es Sebastiana Jacinta de Estrada, vecina de Las Palmas, cuyo marido Andrés de Aguilar y Xuares estaba en México y la había dejado

> […] cargada de hijos, y sin conveniencia alguna con que poderlos sustentar, en cuyo tiempo ha adquirido conveniencia en aquellas labores, y no ha sido posible, por más que le he escrito, representándole, mis muchos trabajos, remitirme socorro alguno y lo que es más lamentable, ni habesr escribirme, abandonando totalmente sus obligaciones, hijos y mujer por hallarse distraído vulnerando la fidelidad del matrimonio, según noticias que he adquirido.[38]

En 1745, Sebastiana Jacinta de Estrada denuncia una situación por la que estaban pasando muchas mujeres. También arribaban a las islas hombres casados

el siglo XVII», *Anuarios de Estudios Atlánticos*, 34, pp. 159-204; Juan Manuel Santana Pérez (1993): *Cunas de expósitos y hospicios en Canarias (1700-1837)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.

[35] AHPLP, Protocolos Notariales, Agüimes, Pedro José Alvarado Dávila, 1775, 2534, f. 107 y ss. «Sépase que yo Cathalina Bordón hija legítima de Antonio de Alvarado ausente y de María Bordón difunta, vecina que soy de esta villa de Agüimes menor de veinte y cinco años y mayor de diez y ocho: digo que por cuanto hallándome como en la presente me hallo huérfana experimentando sumos trabajos y necesidades así de hambre como desnudeces pidiendo muchos días limosna para mantenerme […]».

[36] María Eugenia Monzón Perdomo (1994): *La pobreza en Canarias en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.

[37] Juan Manuel Santana Pérez (2006): «La reclusión de mujeres pobres en el antiguo régimen de Canarias», en Esperanza Bosch, Victoria A. Ferre Pérez y Capilla Navarro Guzmán (eds.): *Los feminismos como herramientas de cambio social (I): Mujeres tejiendo redes históricas, desarrollos en el espacio público y estudios de las mujeres*, Mallorca: Universitat de les Illes Balears, pp. 99-110; Juan Manuel Santana Pérez (2005): *Excluidos y recluidos en el Antiguo Régimen. Hospitales en Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria: Anroart; Juan Manuel Santana Pérez (1989): *Instituciones benéficas en Canarias bajo el absolutismo ilustrado*, La Laguna: Universidad de La Laguna.

[38] AHDOC, Expedientes de soltería, caja 2, n.º 90, fol. 1v.

cuyas esposas e hijos permanecían en sus lugares de residencia, como vemos en las denuncias hechas desde Sevilla y Cádiz por parte de Teresa de Aguirre[39] y Nicolasa de los Ángeles,[40] respectivamente. La primera, esposa de José Machado Merino, médico en Gran Canaria, fue denunciado en 1742 por falta de asistencia e incumplimiento matrimonial. La mujer denuncia que su marido se ha ausentado y no la atiende ni le proporciona alimentos para su manutención, por cuya falta se hallaba en la miseria. Él se defiende alegando que se embarcó hacia Gran Canaria en busca de trabajo, puesto que en Sevilla había tantos médicos que no había forma de ganarse la vida. Instalado en la isla, José Machado Merino afirmó que no estaba obligado a mantener a su mujer fuera de su compañía y que ella debía trasladarse a Gran Canaria. Por su parte, doña Nicolasa de los Ángeles denunció en 1726 a su marido don Juan Baptista Ferrari por haberse marchado de Cádiz cuatro años antes, dejándola con sus cuatro hijos y con pocos medios. Juan Baptista Ferrari era un mercader que se había trasladado al puerto de Santa Cruz de Tenerife, su embarcación y mercancías habían sido destruidas por un temporal y alegaba que, si regresaba a Cádiz, los acreedores estarían esperándole, por lo que juzgaba más conveniente que su mujer e hijos viniesen a Tenerife.

En definitiva, estas mujeres se veían desbordadas por unas necesidades que apenas alcanzaban a cubrir y un sentimiento de abandono e impotencia por unos maridos que, muchas veces, ni siquiera enviaban una carta para informar de su paradero. Algunos escribían a otros miembros de sus familias solicitando expresamente que no lo desvelaran a sus esposas. Como Manuel Gómez, que escribió a su madre pidiendo que no informase a su futura mujer, Antonia Martín, de su localización «por las rresultas que pueda haver».[41] Algunos hombres emigraron para eludir las responsabilidades de casamiento contraídas en las islas. A esta situación se referiría el marino inglés George Glas, cuando afirmaba: «No recuerdo haber jamás zarpado de las islas Canarias sin haber sido muy importunado para permitir a jóvenes individuos deseosos de embarcarse conmigo, los cuales se encontraban comprometidos para casarse y deseaban abandonar a sus novias».[42] No obstante, también había maridos que antes de ausentarse otorgaban poder notarial a sus esposas para que pudiesen disponer de los bienes familiares, aunque quizás

[39] AHDOC Tribunal Eclesiástico, Incumplimiento de contrato matrimonial, caja 95, 1742, autos formados a instancia de Teresa de Aguirre, vecina de Sevilla, contra su esposo José Machado Merino, médico en Gran Canaria, por falta de asistencia e incumplimiento matrimonial.

[40] AHDOC, Tribunal Eclesiástico, Incumplimiento de contrato matrimonial, caja 96, 1726, expediente no numerado.

[41] AHDOC, Expedientes de soltería, caja 2, n.º 111, fol. 5r.

[42] George Glas (1982): *Descripción de las Islas Canarias 1764*, Tenerife: Instituto de Estudios Canarios y Goya, p. 122.

sean casos excepcionales.[43] En este sentido, Francisco Fajardo ha señalado que «las mujeres dependían de la liberalidad de sus esposos y estaban siempre expuestas a la incertidumbre de que estos conservasen su afecto y su vida».[44]

De los hombres que se lanzan a la mar y de las mujeres que permanecen en tierra

Además de la emigración, que constituyó un fenómeno estructural durante la Edad Moderna, encontramos a muchos hombres dedicados a actividades económicas relacionadas con el mar, algunos oficios, como la carpintería de ribera, se desempeñaban en tierra; mientras que otros, pesca o comercio, requerían permanecer fuera del hogar varios meses. En un contexto de gran tráfico marítimo, muchos fueron contratados como tripulantes en algunas embarcaciones que transitaban por los puertos isleños. Todos corrían el riesgo de no regresar en el tiempo esperado por algún accidente, ataques corsarios o piráticos o por encontrar la muerte.

Hubo pérdida de vidas de pescadores debido a naufragios y a asaltos de corsarios berberiscos. Las embarcaciones que se dedicaban tanto a la pesca de bajura como de altura eran muy pequeñas. Tenemos constancia de numerosos naufragios entre los trabajadores del sector. El comisionado Jacinto Delgado expresaba en una carta dirigida a Godoy en 1803 la amistad entre pescadores canarios y saharauis. No obstante, no podía dejar de reconocer incidentes puntuales, algunos graves (sustracción de lanchas, robo por parte de canarios de mercancías como pieles y cera sin entregar nada a cambio, muerte de algún pescador, etc.),[45] que produjeron fallecimientos con consecuencias para su parentela.

Además, muchas personas no sabían nadar, si indagamos en causas de muertes en las zonas portuarias vemos casos de personas ahogadas mientras pescaban, mariscaban, hacían redes o estaban cerca del mar. También hay testamentos que se realizan por estar próximos a embarcar y conocen «los peligros del mar». En los inicios del periodismo insular, a finales del Antiguo Régimen, aun encontramos referencias a sucesos de este tipo, como el de un barco que naufragó en Tenerife y

[43] AHPLP, Protocolos Notariales, Agüimes, Pedro José Alvarado Dávila, 1769. 2535, f. 384 v. «Yo Nicolás Sánchez Francés vecino de esta villa de Agüimes en el Pueblo del Ingenio: Digo que por cuanto me yo me hallo próximo para (con el favor de Dios) hacer viaje a la Provincia de Caracas, y siéndome preciso dejar persona que, en cualquier acontecimiento, represente la mía en esta isla. Por tanto, otorgo por esta presente carta […] a Francisca de Ortega mi legítima mujer, para que, en mi nombre, y representando mi propia persona pueda administrar, regir y gobernar mis bienes […]».

[44] Francisco Fajardo Spínola: «Las viudas de los emigrantes canarios a América (1680-1830). Entre la esperanza, la soledad y el abandono», en Francisco García González (ed.): *Vivir en soledad. Viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos XVI-XXI)*, Madrid: Iberoamericana, pp. 179-203, p. 181.

[45] Archivo Histórico Nacional (en aldeante AHN), Estado, 3000, n.º 22.

volcó por «una jugada de viento», con un saldo de cinco mujeres y dos hombres ahogados, se salvaron la marinería y tres pasajeros más gracias a la intervención de tres barquitos que acudieron a su rescate.[46]

En las comunidades canarias coexistían dos espacios opuestos, el mar y la tierra. José Pascual Fernández ha señalado que el primero es un mundo tradicionalmente masculino. Esta característica especial del universo marítimo no tiene parangón en la vida cotidiana de la *gente de tierra*.[47] El trabajo en el mar en general y en la pesquería en particular era muy duro. Los hombres pasaban largas temporadas en las embarcaciones, madrugando y atendiendo las faenas de captura y limpieza del pescado. La fatiga de este trabajo era innegable, podían estar varias semanas o meses sin pisar tierra firme, en un recinto relativamente pequeño, sin familia, sin contacto con sus mujeres, llevando a cabo tareas desde el amanecer hasta que se ponía el sol, como establecían algunos contratos (de sol a sol).[48] Era un trabajo peligroso y brutal que dejaba a los trabajadores exhaustos. Sin embargo, pese a la dureza de su oficio, los marineros apenas obtenían recursos, problema acrecentado porque solían tener familias numerosas.[49] El corregidor José de Eguiluz señalaba que los ingresos de los mareantes «apenas alcanza lo más preciso para su modesto vestuario que usan», habitaban en viviendas humildes situadas a menudo en los riscos.[50] Generalmente, eran contratados en tierra por algún mercader o agente, que solía adelantar una cantidad de dinero o de artículos antes de comenzar el viaje para hacer frente a los gastos familiares durante la ausencia del hogar. No obstante, recibían la mayor parte de sus soldadas a la vuelta.

Lo más frecuente era hacer dos zafras anuales, para las que se formaban pequeñas compañías o sociedades a la parte, entre armadores, patrones y marineros, que se disolvían al término del año. Los armadores solían aportar la embarcación y corrían con el fornecimiento, mientras que los marineros ofrecían su trabajo y utensilios. El dueño anticipaba un préstamo para alimento y vestido familiar. Este adelanto podía suponer pérdidas para el marinero si solicitaba una cantidad superior a la soldada obtenida al terminar la zafra, lo que forzaba a esos trabajadores a pasar de unos barcos a otros para eludir deudas. Los armadores tomaron medidas para evitar fraudes. Esto inevitablemente tenía repercusiones sobre el núcleo

[46] *El Atlante*, n.º 57, Santa Cruz de Tenerife, 11 de agosto de 1837, p. 4.

[47] José Pascual Fernández (1991): *Entre el mar y la tierra. Los pescadores artesanales canarios*, Tenerife: Interinsular Canaria.

[48] AHPLP, Protocolos Notariales, Gran Canaria, Diego Álvarez de Silva, 1661, n.º 1279, fols. 195 r-197 r

[49] Juan Manuel Santana Pérez y Germán Santana Pérez (2014): *La pesca en el Banco Sahariano. Siglos XVII y XVIII*, Madrid: Catarata, p. 32.

[50] Antonio de Bethéncourt Massieu (1989): «La Cofradía de Mareantes de San Telmo en Las Palmas de Gran Canaria: proyecto de un montepío textil (1781-1805)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 2, p. 248.

familiar, ya que el cabeza de familia estaba la mayor parte del tiempo ausente. Muchas familias se vieron afectadas y endeudadas. Asimismo, no era extraño que para superar las dificultades económicas se embarcasen hacia América, «dejando abandonadas a sus mujeres e hijos, todos sin abrigo, expuestos a las miserias que produce de suyo la flaqueza humana».[51]

Bethèncourt Massieu ha estimado que los interesados en la pesca y sus familias, unido a los puestos de trabajo inducidos por esta actividad, podían alcanzar alrededor de la tercera parte del vecindario de la ciudad de Las Palmas,[52] núcleo principal de pescadores del archipiélago. Suárez Grimón ha apuntado que la actividad pesquera, pese a quedar por detrás de la agricultura y de la ganadería, fue durante la segunda mitad del siglo XVIII una importante fuente de ingresos y alimentos para los isleños.[53] Este historiador ha calculado que unas quinientas familias vivían de la pesca. La mayor parte de los bergantines fabricados en Canarias eran pesqueros. Cada embarcación podía sostener entre 25 y 40 tripulantes, que aseguraban su mantenimiento y el de sus familias.

Las mujeres, prácticamente invisibles en el mundo del mar, desempeñaban un papel fundamental en tierra, no solo eran las encargadas del cuidado del hogar y de los hijos, sino que podían aportar ingresos para diversificar la economía familiar, algo importante, sobre todo, en periodos de mala pesca. Asimismo, las esposas de los pescadores participaban en la venta del pescado que traían sus maridos. Esta práctica la continuaron desempeñando hasta bien entrado el siglo XX, como muestran los trabajos de varios antropólogos. Agustín Santana ha señalado que, a principios de la pasada centuria, en Gran Canaria, las mujeres eran en gran medida las encargadas de vender el pescado.[54] De igual manera, en su estudio sobre San Miguel de Tajao (Tenerife), Pascual Fernández y Pérez Sosa apuntan que cuando los barcos llegaban con el pescado, las esposas de los pescadores aparecían automáticamente para recibirlos. Ellas eran quienes organizaban el pescado, separando el de la casa y metiendo el resto en cajas para venderlo a la gangochera o a vecinos de otros pueblos.[55] Es interesante añadir que los marineros demasiado mayores para seguir llevando a cabo tareas en las embarcaciones participaban en la puesta en circulación del pescado o

[51] Antonio de Bethéncourt Massieu: «La Cofradía de Mareantes de San Telmo…», o. cit., p. 248.

[52] Antonio de Bethéncourt Massieu: «La Cofradía de Mareantes de San Telmo…», o. cit., p. 245.

[53] Vicente J. Suárez Grimón (1982): «Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII», en Francisco Morales Padrón (coord.): *IV Coloquio de historia canario-americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, vol. 2, p. 793.

[54] Agustín Santana Talavera (1988-1991): «Memoria y espacio en una población de pescadores, 1890-1986», *El Museo Canario*, 48, p. 170.

[55] José Pascual Fernández y Andrés J. Pérez Sosa (1982): «San Miguel de Tajao o La historia de la familia de Domingo el Palomo», en Ciro Mesa Moreno, José Pascual Fernández y Andrés J. Pérez Sosa (eds.): *La pesca en Canarias (aproximación antropológico social)*, Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, pp. 14-71.

seguían trabajando a pie de playa hasta el fin de sus días.[56] Muchos de los marineros habían comenzado trabajando en este oficio entre los siete y los diez años, y a medida que envejecían iban quedándose en tierra, actuando como vendedores del producto. Estos vendedores eran puestos por el dueño del barco de acuerdo con la compañía, incluso podían pasar de una isla a otra, con el transporte pagado.[57]

El oficio de vendedera o regatona era considerado socialmente inferior, porque estaba relacionado con la pobreza. Algunas de las que se dedicaban a la venta al por menor eran viudas y otras se veían obligadas a realizar estas labores por estar sus maridos ausentes.[58] Aquellas que se dedicaban a la venta al por menor eran consideradas no solo pobres, sino también «mujeres de mal vivir».[59] En la documentación hallamos vendederas como Luisa María Cordero[60] o Isabel de Torres, casadas con hombres de mar. La primera, vecina de Las Palmas y esposa de Joseph Perdomo, se mantenía gracias a este oficio, ya que su marido se había marchado hacía más de doce años. Solicitó la viudedad aduciendo que tenía noticias de que su cónyuge había muerto y quería volver a contraer matrimonio con el francés Juan Visiera. Los testigos presentados por Luisa María Cordero cuentan que su marido, hombre de mar, había salido en una embarcación como marinero del Puerto de Curazao hacia Nueva Inglaterra y la embarcación había desaparecido en el trayecto y presumiblemente se ahogó. En su declaración indica que tenía 35 años, por lo que, si su esposo se había marchado doce años atrás, ella apenas tendría unos 23 cuando partió. Por su parte, Isabel de Torres, vecina de Las Palmas y mujer de Pedro Josef Camacho, era también vendedera. Este hecho fue uno de los motivos que adujo don Luis Guerra, clérigo de menores, para no casarse con su hija Michaela Camacho, a quien le había dado palabra de casamiento. Aparte de alegar que la familia de la novia tenía la «nota de mulatos», se agrega el ejercicio y ocupación de su madre y abuela «con venta pública de comestibles, cuyo manejo está habido y reputado en la acepción de estos naturales por uno de los más inferiores […]».[61]

Además de vendederas o regatonas, había mujeres que se empleaban en el oficio

[56] AHDOC, Sagrario, Defunciones 1, f. 13 v. «En Canaria en diez y seis de abril de mil seiscientos y sesenta y nueve años falleció Luis Gómez el viejo mareante que estando cogiendo cangrejillos en la playa de Santa Catalina se quedó muerto […]».

[57] Vicente Suárez Grimón (1993): *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, p. 48.

[58] Germán Santana Pérez (2002): «¿Capacidad o sumisión comercial? Vendederas canarias durante el siglo XVII», *Boletín Millares Carló*, 21, pp. 41-49, p. 41.

[59] María Eugenia Monzón Perdomo (2009): «Las mujeres en los espacios públicos. El abastecimiento del mercado interno como experiencia laboral para las mujeres del Antiguo Régimen en Tenerife», *Revista de Historia*, 191, pp. 135-156, p. 146.

[60] AHDOC, Expedientes de soltería, caja 1, n.º 2868.

[61] AHDOC, Tribunal Eclesiástico, Incumplimiento de contrato matrimonial, caja 97, 1776, Autos Matrimoniales de Michaela Camacho contra don Luis Guerra, clérigo de menores, fols. 260 v-261 r.

de panadera cuando sus maridos habían muerto o estaban ausentes, algo que se dio también en otras regiones, como la España centro-meridional,[62] donde disponer de un horno para cocer pan daba a las viudas una oportunidad para ganarse la vida. Un ejemplo es el de María de la Costa, natural de Génova y vecina de Las Palmas, en su declaración señala que desde que murió su segundo esposo en Santa Cruz de Tenerife había trabajado como panadera.[63] Otras mujeres se dedicaron a labores consideradas propias del género femenino, como la crianza,[64] hilar y coser, lavar ropa, parteras, etc. En el proyecto del Montepío propuesto por el corregidor José de Eguiluz, las familias de los mareantes debían contribuir al sostenimiento de sus hogares. Las mujeres e hijas de los mareantes debían ocuparse en el tejido de la lana y la elaboración de efectos navales.[65]

Algunas se ganaban la vida como hechiceras. Según los cálculos de Fajardo Spínola, la mayor parte de las procesadas por hechicería durante el Antiguo Régimen en Canarias eran casadas (37 %), viudas (34 %) o casadas separadas (14 %).[66] Entre estas últimas, estaban aquellas que tenían a sus maridos ausentes (en Indias, en la leva o en cautiverio). Por su parte, entre las casadas también había esposas de hombres de mar que se encontraban solas la mayor parte del tiempo y su situación económica era sumamente precaria. Precisamente, esta pobreza, como vemos en la documentación, empujaba a las viudas de marineros y pescadores a buscar otras alternativas como las segundas nupcias para subsistir, para lo que muchas necesitaban certificar la muerte de sus maridos. No resultaba sencillo cuando el hombre había muerto en el mar, ya que no siempre se recuperaba el cadáver, tal como queda plasmado en diversos expedientes de viudedad, donde también encontramos maridos que fallecieron mariscando[67] o pescando[68] y no aparecieron sus cuerpos.

[62] Francisco García González (2016): «Vejez, viudas y soledad rural en la España centro-meridional del siglo XVIII», *Studia Histórica, Historia Moderna*, 38/2, p. 301 y ss.

[63] AHDOC, Expedientes de Soltería, Caja 1, n.º 47.

[64] AHDOC, Expedientes de Soltería, caja 1, n.º 42. Sirva como ejemplo el de Francisca Linares, natural de Chasnia en la isla de Tenerife y residente en San Lorenzo (Gran Canaria). Esta mujer pobre y viuda declaraba: «su oficio es de criar y hacer otros oficios que hacen las mujeres […]».

[65] Antonio de Bethéncourt Massieu: «La Cofradía de Mareantes de San Telmo…», o. cit., p. 250 y ss.

[66] Francisco Fajardo Spínola (1990): «Los procesos de hechicería de la Inquisición de Canarias (siglos XVI, XVII y XVIII)», en Francisco Morales Padrón (coord.): *VII Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. 1, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, p. 524; véase también Francisco Fajardo Spínola (2005): *Las víctimas de la Inquisición en las islas Canarias*, San Cristóbal de La Laguna: Francisco Lemus Editor, p. 240.

[67] AHDOC, Expedientes de soltería, caja 4, n.º 214. Tomasa González, vecina de Casillas del Ángel en Fuerteventura, en 1793 solicitaba ser declarada viuda, porque su marido Rafael González se había ahogado hacía tres años cogiendo mariscos, «pero por más diligencias que se hicieron a ver si el mar echaba su cuerpo por alguna parte jamás se consiguió ni ha habido noticia saliese en parte alguna, por lo que no se halla nota alguna en los libros de enterramientos de esta isla (…)».

[68] AHDOC, Expedientes de soltería, caja 5, n.º 288. Tampoco apareció el cuerpo de Antonio Negrín, marido de María Antonia González, vecina de Telde, quien se ahogó junto a otros tres marineros mientras estaba en la costa de pesquería después de que la embarcación en la que iba hubiese sido atravesada por un barco palmero.

Conclusiones

La documentación del Tribunal Eclesiástico proporciona una fuente de primer orden para el estudio de las familias en Canarias durante el Antiguo Régimen y, específicamente, de aquellas encabezadas por hombres que se dedicaron a actividades relacionadas con el mar. La familia de la gente de mar canaria tenía características particulares debido a la insularidad, aunque tampoco difiere esencialmente de otras regiones costeras de España. Las especificidades estaban motivadas por el papel de las islas y sus relaciones tricontinentales.

Constatamos que solían ser familias con muchos hijos y casi todos los miembros se dedicaban a actividades relacionadas con el mundo del mar. Estos hogares vivían con preocupación la peligrosidad de los trabajos marinos, posibles caídas, riesgos de naufragios, constante presencia de corsarios, temores que no solo tenían los varones embarcados, sino también sus familiares en tierra.

Hubo una división del trabajo en función del género, las mujeres, además de la crianza de los vástagos, debían hilar, coser, lavar ropa, hacer de comer y, eventualmente, ejercían como parteras. La ausencia de los maridos fue otra constante en estas familias, ya que debían desplazarse y trabajar en el mar durante periodos más o menos largos y, en ocasiones, nunca volvieron.

Las mujeres que se quedaron viudas o que fueron abandonadas por sus maridos pasaron muchas dificultades y desempeñaron trabajos diversos para mantener los ingresos familiares. En definitiva, se buscaban la vida como podían, trabajando en oficios, por lo general, altamente feminizados (vendederas, panaderas, hilanderas, etc.). En cualquier caso, las posibilidades que tenían de sustentarse fueron muy limitadas, sobre todo, durante las últimas décadas del siglo XVIII, en las que una secuencia de malas cosechas y de crisis económicas dejó a la población isleña en condiciones de miseria.

Bibliografía

Abreu Galindo, fray Juan de (1940 [1632]): *Historia de la Conquista de las siete islas de Gran Canaria*, Santa Cruz de Tenerife: Biblioteca Canaria.

Alemán Ruiz, Esteban (1996): «La familia desde la óptica de la iglesia canaria del Antiguo Régimen. Siglos XVI y XVII», en Francisco Morales Padrón (coord.): *XI Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. 2, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 487-512.

— (1997): «Sociedad, familia y matrimonio en la iglesia canaria del siglo XVIII», en María

Victoria López-Cordón y Montserrat Carbonell Esteller (eds.): *Historia de la mujer e historia del matrimonio*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 191-201.

— (2012): «El consentimiento paterno para contraer matrimonio a finales del Antiguo Régimen. Notas para su estudio en Canarias», en Francisco Morales Padrón (coord.): *XIX Coloquio Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 219-238.

Jiménez de Gregorio, Fernando (1968): «La población de las islas Canarias en la segunda mitad del siglo xviii», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 14, pp. 127-301.

Bethéncourt Massieu, Antonio de (1989): «La Cofradía de Mareantes de San Telmo en Las Palmas de Gran Canaria: proyecto de un montepío textil (1781-1805)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 2, pp. 243-268.

Chacón Jiménez, Francisco (2007): «Familia, casa y hogar. Una aproximación a la definición y realidad de la organización social española (siglos xiii-xx)», en Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.): *Espacios sociales, universos familiares. La familia española en la historiografía española*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 51-66.

Fajardo Spínola, Francisco (1990): «Los procesos de hechicería de la Inquisición de Canarias (siglos xvi, xvii y xviii)», en Francisco Morales Padrón (coord.): *VII Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. 1, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 515-533.

— (2005): *Las víctimas de la Inquisición en las islas Canarias*, La Laguna: Francisco Lemus Editor.

— (2013): *Las viudas de América. Mujer, migración y muerte*, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria: Idea.

— (2020): «Las viudas de los emigrantes canarios a América (1680-1830). Entre la esperanza, la soledad y el abandono», en Francisco García González (ed.): *Vivir en soledad. Viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos xvi-xxi)*, Madrid: Iberoamericana, pp. 179-203.

García González, Francisco (1991): «Historia de la familia e historia social. A propósito del cruce de fuentes nominativas en el Antiguo Régimen (siglo xviii)», en Santiago Castillo (coord.): *La historia social en España. Actualidad y perspectivas*, Madrid: Siglo xxi, pp. 267-285.

— (2016): «Vejez, viudas y soledad rural en la España centro-meridional del siglo xviii», *Studia Histórica, Historia Moderna*, 38/2, pp. 287-324.

Glas, George (1982): *Descripción de las islas Canarias 1764*, Tenerife: Instituto de Estudios Canarios y Goya.

Hammel, Eugene Alfred y Peter Laslett (1974): «Comparing Household Structure Over Time and Between Cultures», *Comparative Studies in Society and History*, 16/1, pp. 73-109.

Hernández González, Manuel (1996): «Mujer y noviazgo en Canarias durante el siglo xviii», *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 9, pp. 11-24.

— (1997): «Noviazgo y vida matrimonial en Tenerife durante el siglo xviii», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 43, pp. 315-418.

Hernández González, Manuel (1990): «La emigración americana y su influencia sobre la vida conyugal en Canarias durante el siglo xviii», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 90, pp. 353-376.

— (1988): «La familia canaria en el Antiguo Régimen», *Tebeto: Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, 1, pp. 29-50.

Hidalgo García, Miguel Ángel (1997): «Una propuesta metodológica para la historia de la familia», en Francisco Chacón Jiménez y Llorenc Ferrer i Alós (eds.): *Familia, casa y trabajo*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 65-72.

Hufton, Olwen (1992): «Mujeres trabajo y familia», en Arlette Farge y Natalie Zemon Davis (dirs.): *Historia de las mujeres en Occidente. 3: Del Renacimiento a la Edad Moderna*, Madrid: Taurus, pp. 23-65.

Instituto Nacional de Estadística (1986): *Censo de 1787 Floridablanca, Santa Cruz de Tenerife*, Cuaderno 9, Madrid: ine, pp. 539-584.

Lobo Cabrera, Manuel y María José Sediles García (1988): «Expósitos e ilegítimos en Las Palmas en el siglo xvii», *Anuarios de Estudios Atlánticos*, 34, pp. 159-204.

Martínez Shaw, Carlos (2014): «La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas», *Drassana: revista del Museu Marítim*, 22, pp. 35-64.

Monzón Perdomo, María Eugenia (1994): *La pobreza en Canarias en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.

— (2009): «Las mujeres en los espacios públicos. El abastecimiento del mercado interno como experiencia laboral para las mujeres del Antiguo Régimen en Tenerife», *Revista de Historia*, 191, pp. 135-156.

— (2012): «Género y matrimonio. Una aproximación a la aplicación de la Real Pragmática de Carlos III en Canarias», en Francisco Morales Padrón (coord.): *XIX Coloquio Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 396-413.

— (2014): «Ni solteras, ni casadas, ni viudas… Las mujeres ante la emigración masculina a América (siglos xviii-xix)», en Elena Acosta Guerrera (coord.): *XX Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 1015-1025.

— (2014): «La familia como espacio de conflicto. Los juicios por disenso matrimonial en Tenerife a fines del Antiguo Régimen», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 60, pp. 413-450.

— (2015): «Género y emigración en Canarias en la Edad Moderna. "Viudas blancas" casadas con maridos en Indias», en Juan José Iglesias Rodríguez, Rafael M. Pérez García y Francisco M. Fernández Chaves (coord.): *Comercio y cultura en la Edad Moderna*, vol. 2, Sevilla: Universidad de Sevilla, pp. 2039-2053.

— (2019): «"Mujeres solas". Luces y sombras de la emigración canaria a América (siglos xviii-xix)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 65, pp. 1-24.

Ortego Agustín, María de los Ángeles (2009): «El ámbito doméstico de las mujeres viudas en la sociedad madrileña del siglo xviii», Pilar Gonzalbo Aizpuru y María Pilar Molina

Gómez (comp.): *Familias y relaciones diferenciales: género y edad*, Murcia: Universidad de Murcia, pp. 53-64.

Padrón Mesa, María y Benedicta Rivero Suárez (1987): «Situación de la mujer en Tenerife ante la ausencia del marido en Indias durante el siglo xvi», en *Ponencias XXX de la Confederación Española de los Centros de Estudios Locales. América y los Centros de Estudios Locales*. Santa Cruz de Tenerife: Instituto de Estudios Canarios, pp. 61-73.

Pascual Fernández, José (1991): *Entre el mar y la tierra. Los pescadores artesanales canarios*, Tenerife: Interinsular Canaria.

Pascual Fernández, José y Andrés J. Pérez Sosa (1982) «San Miguel de Tajao ó La historia de la familia de Domingo el Palomo», en Ciro Mesa Moreno, José Pascual Fernández y Andrés J. Pérez Sosa: *La pesca en Canarias (aproximación antropológica social)*, Santa Cruz de Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, pp. 14-71.

Quintana Andrés, Pedro C. (2021): *Documentación y navegación. El mar, los barcos y los marineros en las Canarias Orientales a fines de la Edad Moderna (1700-1886)*, Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias, Archivo Histórico Provincial de Las Palmas.

Rey Castelao, Ofelia (2016): «Crisis familiares y migraciones en la Galicia del siglo xviii desde una perspectiva de género», *Studia historica. Historia moderna*, 38/2, pp. 201-236.

Santana Pérez, Germán (2002): «¿Capacidad o sumisión comercial? Vendederas canarias durante el siglo xvii», *Boletín Millares Carló*, 21, pp. 41-49.

Santana Pérez, Juan Manuel (1989): *Instituciones benéficas en Canarias bajo el absolutismo ilustrado*, La Laguna: Universidad de La Laguna.

— (1993): *Cunas de expósitos y hospicios en Canarias (1700-1837)*, 1.ª ed., Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.

— (2005): *Excluidos y recluidos en el Antiguo Régimen. Hospitales en Gran Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria: Anroart.

— (2006): «La reclusión de mujeres pobres en el antiguo régimen de Canarias», en Esperanza Bosch, Victoria A. Ferre Pérez, y Capilla Navarro Guzmán (eds.): *Los feminismos como herramientas de cambio social (I): Mujeres tejiendo redes históricas, desarrollos en el espacio público y estudios de las mujeres*, Mallorca: Universitat de les Illes Balears, pp. 99-110.

— (2012): «Islas atlánticas en el comercio entre América y África en el Antiguo Régimen», *Cuadernos Americanos*, 142/4, pp. 113-135.

Santana Pérez, Juan Manuel y Germán Santana Pérez (2022): *Puertas en el mar. Islas africanas atlánticas en el Antiguo Régimen*, Valencia: Tirant lo Blanch.

— (2014): *La pesca en el Banco Sahariano. Siglos xvii y xviii*, Madrid: Catarata.

Santana Talavera, Agustín (1988-1991): «Memoria y espacio en una población de pescadores, 1890-1986», *El Museo Canario*, 48, pp. 163-188.

Suárez Grimón, Vicente J. (1982): «Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo xviii», en Francisco Morales Padrón (coord.): *IV Coloquio de historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, vol. 2, pp. 783-880.

— (1993): *Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria.

Ulloa, Bernardo de (1992): *Restablecimiento de las fábricas y comercio español (1740)*, Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana-Instituto de Estudios Fiscales.

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