

L'abolició de la Matrícula de Mar i les tasques de càrrega i descàrrega al port de Barcelona. 1868-1874.

Jordi Ibarz Gelabert*
Juanjo Romero Marín*

«Ni el grito es nuevo ni tampoco los ataques», deia el capità de vaixell i publicista naval Javier de Salas en una història de la matrícula de mar publicada a 1870,¹ poc abans que fos abolida. Aquest mateix autor havia participat, amb una altra publicació, en el debat mantingut a mitjans de la dècada dels 60 del segle XIX al respecte de la conveniència de l'abolició d'aquesta institució.² Aquesta discussió s'havia iniciat amb una publicació de Canuto Corroza, un enginyer del Ministeri de Foment destinat a Sevilla que havia estat el constructor del pont de Triana. El treball de Corroza situava la proposta d'abolició de la matrícula de mar en el marc d'una proposta de reforma portuària més àmplia.³ Corroza y Salas es convertiren en les veus de grups d'interessos de més gran abast. Com molt bé exposava el primer en el seu treball:

Es de observar respecto de los puertos, que siendo, tanto la ejecución y servicio de todas estas obras, como el uso que de ellas se hace, cosas de igual naturaleza, costeadas y aprovechadas por el comercio, y de un carácter completa, exclusiva y eminentemente civil, ni es propio se hallen en su mayor parte bajo la jurisdicción de un Ministerio esencialmente militar, ni pueden producirse más que entorpecimientos y dificultades entre dos administraciones tan diferentes como la comercial, representada por el Fomento, y la militar, representada por Marina.⁴

Durant el segle XIX, doncs, el conflicte plantejat als ports en relació a la matrícula de mar tenia aquests components: era un conflicte entre civils i militars, entre diverses institucions de l'Estat, però també un conflicte entre els comerciants i els elements més actius de la nova societat liberal, partidaris de l'eliminació de totes les traves que obstaculitzessin el desenvolupament capitalista i industrial, enfrontats als treballadors portuaris, defensors d'un sistema de relacions laborals basades en el manteniment d'elements vinculats a l'Antic Règim.

* Universitat de Barcelona.

1. JAVIER DE SALAS, *Historia de la Matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870.
2. JAVIER DE SALAS, *Marina española. Discurso histórico, reseña de mar y memoria en contestación a un proyecto sobre el ramo...* Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1865.
3. CANUTO CORROZA, *Estudios sobre una ley para el uso general del mar, para la navegación y para los puertos*, Madrid, Imp. de la Vda. de J. Cosme de la Peña, 1865.
4. CORROZA, *Estudios...*, pàg. 18.

La Matrícula de Mar

La Matrícula de Mar tingué repercussions enormes sobre les tasques portuàries, des de la selecció de la mà d'obra fins als salaris. Malgrat això, el seu origen era netament militar. Va néixer per resoldre les dificultats en el reclutament de la marineria per als vaixells de guerra de l'Armada. Les primeres mesures dirigides a establir un sistema estable de reclutament de mariners van començar al segle XVII. Posteriorment, d'acord amb les necessitats de la flota, s'anaren introduint reformes i modificacions, adreçades sempre en el sentit d'augmentar la ingerència de l'Estat en els ports i els seus treballs.

El primer precedent de la Matrícula de Mar es remunta a la Reial Cèdula de 5 d'octubre de 1607. Es tractava d'una norma d'aplicació limitada a la província de Guipúscoa, però ja establia la contraprestació entre el servei a l'Armada i la concessió de privilegis laborals dels pescadors: «todos los marineros que en ella hubiere sin exceptuar ninguno, y que no pudiere salir a pescar el que no estuviera matriculado». El 1625, aquesta legislació va ampliar-se a ports, ciutats i viles de tot el regne i a tot un seguit d'oficis vinculats al mar, entre els que es destacaven els fusters de ribera, calafats, boters, artillers i altres. En aquesta data es fixà que a canvi de la realització del servei militar a l'Armada els matriculats quedaven exempts del sorteig de quintes, podien dur armes i els seus béns no podien ser embargats. Aquesta reglamentació va suposar, en primera instància, l'elaboració de llistes tancades de matriculats.

Amb la Matrícula, la Marina intentava constituir una reserva de marineria amb la gent de mar, la que es suposava que estava més preparada i que, per tant, requeria d'un període d'instrucció menor. Això no volia dir, però, que l'Armada no mantingués el vell sistema de reclutament obligatori de les "condenas al mástil", que es perllongaria durant el segle XIX i duria als vaixells de guerra a gitanos i desocupats de tota mena. Alhora, també s'establiren sistemes més moderns de formació del personal naval, com ara l'Escola de Construcció Naval pels fusters de ribera o l'escola pels fils i filles dels mareants, establerta el 1789 a Barcelona.⁵

Durant el segle XVIII es definí l'estructura jeràrquica i administrativa del sistema de la Matrícula, tot mantenint el model absolutista basat en la concessió i preservació de privilegis. El 1751, s'establiren els comissaris de Matrícula, dependents del Ministeri de Marina, i s'aplicà la divisió territorial de l'Armada als matriculats. Es tractava d'una còpia de les lleis imposades a França per Colbert el 1668. Tot aquest model de major centralització i control per part de les autoritats militars culminà amb la Reial Ordre de 2 de gener de 1802, vigent fins la derogació de la Matrícula, el 22 de març de 1873.⁶

La norma de 1802 finalitzava un recorregut en el qual, mitjançant el model de privilegis, es reclamava als oficis relacionats amb el mar la prestació de serveis militars a la Corona a canvi de la concessió de diversos avantatges. Així, a

5. FRANCISCO COLLEDEFORN, *Historial de los Gremios del Mar de Barcelona (1750-1865)*, Barcelona, Gráficas Marina, 1951, pàg. 42, 47 i 50.

6. Com ja veurem, només durant el Trienni Liberal s'aboliren les matrícules, però es restabliren en acabar aquest.

través de les seves organitzacions d'ofici, els matriculats monopolitzaven els treballs i recursos de les seves feines concretes, gaudien d'exempcions fiscals, fins i tot tenien dret a pensions i, en casos concrets, a representació als governs locals.

La Matrícula de Mar quadrava perfectament dins el model corporatiu desplegat per la monarquia borbònica i imposava un control sobre la força de treball portuària similar a la proposada pels gremis. En relació als altres gremis, els de mar es trobaven inserits dins d'una estructura més jeràrquica. Efectivament, mentre que la resta d'oficis organitzats en corporacions només havien de donar comptes a la Junta de Comerç o a la Reial Hisenda i resolien el seus litigis en la justícia ordinària, els gremis de mar estaven sota la tutela de les autoritats i la jurisdicció de l'Armada. Més endavant, això resultà un aspecte de principal importància respecte el manteniment de la institució. En el cas dels gremis de mar –els de mariners, pescadors, fusters de ribera i calafats–, el control l'exercien directament els caporals zeladors des de 1751.⁷ Aquests vetllaven pel compliment de la Matrícula, per l'elaboració i manteniment de les llistes, desplegaven tasques de policia, d'inspecció laboral, assistien a les reunions gremials i fiscalitzaven els comptes de les associacions d'ofici.⁸ La Matrícula de Mar, gràcies a la seva naturalesa militar, va permetre que els oficis del mar escapessin del decret d'abolició dels gremis de 1834, mantenint el model pre-liberal d'organització del treball fins el darrer terç del segle XIX. A més, la Matrícula influí de manera important en la creació d'un model particular de relacions laborals entre els treballadors portuaris.

Una institució amenaçada durant tot el segle XIX

La Matrícula de Mar fou una institució discutida durant tot el segle XIX. Els sectors més favorables a la seva abolició foren el comerciants i, en l'àmbit de la política, els partits demòcrates i progressistes. D'altra banda, aquesta institució fou defensada pels militars de Marina i també pels propis matriculats. El qüestionament de la Matrícula tingué una dimensió estatal però també local, a Barcelona o a altres ports de l'Estat.

En el cas de Barcelona, durant el segle XIX trobem nombrosos episodis de les friccions entre el procés de liberalització generalitzat de totes les activitats econòmiques –impulsades pel règim liberal– i el sistema de la Matrícula, que limitava l'accés al sector marítim –inclosa la gestió dels ports. En aquests conflictes, l'exèrcit, o més concretament la Marina, conscient o inconscientment, va afavo-

7. José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, «Supervisión y control de los gremios de mar por las autoridades de Marina: los cabos celadores y otras disposiciones de la ordenanza de matrículas de 1751», *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica. Santiago de Compostela, Septiembre 2005*. <http://www.usc.es/es/congresos/histec05/b6.jsp>.
8. Aquest fet ha portat a alguns autors a considerar que la Matrícula retallava la vella autonomia gremial. J. L. ALEGRET, «Espacio, Recursos e Historicidad. La dimensión social de la pesca en el noroeste del Mediterráneo», dins *European Social Science Fisheries Network. Four ESSFiN Workshop*, Syros, 1998, pàg. 9. Ara bé, cal recordar que la resta de gremis també havien de rendir comptes a les respectives Junes de Comerç, així com demanar permís al capità general per a les seves reunions, a les quals hi assistien representants del mateix capità general. Els propis caporals de Matrícula no eren una figura tan original com podia semblar, eren una còpia dels alcaldes de barri de la resta de gremis.

rir les demandes laborals dels treballadors vinculats al mar, enfrontant-se sovint amb les institucions liberals.

El 1818, sorgí un primer conflicte entre matriculats, en aquest cas els fusters de ribera i calafats, i els comerciants representats per la Junta de Comerç de Barcelona. Aquell any sembla que fou de crisi comercial i la Junta denuncià els esmentats oficis pels elevats salaris que cobraven. En aquest conflicte entre matriculats i “liberals” ja es poden apreciar de manera clara les interferències de l'Armada, amb el suport decidit vers “els seus”, els matriculats. Tal i com ho explicà la mateixa Junta:

La Real Junta de Comercio de vuestro Principado de Cataluña [...] no ha podido menos que atender a los clamores acerca de las restricciones y trabas que sufren los propietarios de buques en perjuicio de la navegación como motivo de las pretensiones de los carpinteros de ribera y calafates que apoya el comandante militar de este Tercio.

Cuando todas las clases de estado se resienten de la paralización de comercio, de la decadencia de la industria, de la baja de precio en los granos que pone en abandono a la agricultura, y sobre todo de la escasez de numerario: cuando por una consecuencia de aquellos antecedentes demasiado notorios han sufrido los menestrales una baja en sus obras y los oficiales una reducción de sus salarios: cuando cada dueño para surtir de los objetos de su necesidad, conveniencia o lujo [...] tienen el albedrío de escoger las manos diestras que mejor pueden desempeñar la obra, y al jornal que convengan exorbitante que se tiene arbitrariamente señalado [por el gremio] de carpinteros de ribera y calafates.⁹

Es fa palesa, doncs, la ingerència de la Marina a favor dels matriculats. Una ingerència que interferia en la penetració i control dels capitalistes sobre el sector portuari. L'argument esgrimit pel comandant militar era el de la insubstituïbilitat militar dels treballadors al·ludits. Aquesta condició també tenia una vessant laboral: els qui eren competents per navegar en un vaixell també ho eren per fer-ne la descàrrega.

Durant el Trienni Liberal s'aboliren les matrícules, tot i que en acabar aquest període es restituïren de nou. Com es valorà molt després, «el ensayo de su abolición en época no remota» va obtenir un «éxito desgraciado por los medios inadecuados con que se llevó a cabo».¹⁰ Entre 1820 i 1823 el sistema de matrícula fou substituït per un sistema de sorteig, donant-se uns nivells molt alts de desercions.¹¹ El «triste y funesto ensayo de la abolición de las matrículas de mar en 1820» va produir «lamentables e inolvidables consecuencias». Les tripulacions dels vaixells estigueren «compuestas de gente de mar advenediza, incoherente, sin porvenir y sin relación alguna con los centros terrestres de que provengan».¹²

9. *AHCB* (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona), Fons de la Junta de Comerç, caixa 36, lligall 71.

10. *Diario de Sesiones de las Cortes*, Apéndice Primero al nº 88, 16-I-1873.

11. DE SALAS, *Historia...*

12. *Crónica Naval de España*, VIII (1858), pàg. 372.

El novembre de 1836, es plantejà novament al Parlament l'abolició de les matrícules, amb el restabliment del decret de 1820 que les havia suprimit. Es partia de la idea, acceptada per tothom, de no coartar la «libertad de ejercer la industria en el mar».¹³ Com anteriorment s'havia plantejat, aquest intent de modificació legal implicava el canvi de les responsabilitats del reclutament marítim del Ministeri de Marina al de Governació, que, en definitiva, en volia fer responsables a les Diputacions Provincials i als Ajuntaments.

Entre 1834 i 1842, al port del Grao de València, sorgiren diversos conflictes entre els treballadors del port, que aprofitaren la Matrícula de Mar per defensar la limitació en l'accés a les seves tasques, i els comerciants de la ciutat, que pretenien emprar altres treballadors no agremiats per descarregar els vaixells. El darrer d'aquests conflictes fou la vaga de novembre de 1842, quan el comandant de Marina va intercedir a favor dels interessos obrers. Finalment, es va permetre la contractació de personal aliè a la Matrícula, però es fixà l'obertura d'un procés de matriculació, deixant clar que en el futur el treball hauria de limitar-se als que hi estiguessin inscrits.¹⁴

No gaire temps després, el 1845, quan formalment ja no hi havia gremis, les tensions entre comerciants noliejadors i treballadors portuaris encara persistia. I una altra vegada el port continuava lluny del control dels comerciants que en depenien. Durant aquell any, un poderós comerciant de Barcelona no va poder descarregar un dels vaixells que havia noliejat per manca de treballadors i va intentar fer-ho amb treballadors aliens als matriculats, mà d'obra no vinculada a aquesta institució, "lliure" en deien. Però la resposta violenta dels operaris del moll el féu desistir del seu intent, limitant-se tan sols a denunciar la situació.¹⁵ Així, doncs, el decret d'abolició dels gremis, corporacions i tot tipus de monopolis laborals, gairebé no havia afectat els treballs de mar; la Matrícula mantenia el vell model de relacions laborals pre-liberals.

Després d'aconseguir la derogació de la legislació gremial, la lluita dels liberals –i no només els barcelonins– pel control dels sectors mariners es va centrar en l'abolició de la Matrícula de Mar, pretensió que trobà en la Marina de Guerra un dels seus majors obstacles.

Durant la dècada de 1850 van repetir-se les demandes per a què el Congrés dels Diputats reformés –era la manera subtil de demanar la seva derogació– la Matrícula de Mar. El març de 1850 es suscità de nou el conflicte des de Barcelona. El batlle general del Reial Patrimoni de Catalunya havia demanat «valerse indistintamente de cualquier individuo, aunque no fuese de los matriculados de mar, para las faenas de carga y descarga de los efectos de los buques, que se practican en la máquina que tiene la real casa en el puerto de Barcelona».¹⁶ Aquesta sollici-

13. *Informes de la junta del Almirantazgo y de la creada en Real orden de 4 de febrero último, relativas a las matrículas de mar. Impresas por acuerdo de las Cortes en la sesión de 17 de marzo de 1837*, Madrid, 1873.

14. Eduardo ORTEGA DE LA TORRE, «En torno a los orígenes del movimiento obrero en Valencia: la huelga de los estibadores del Grao en noviembre de 1842 y sus antecedentes», *Estudios d'història Contemporànea del País Valencià*, vol. 8; José A. PIQUERAS ARENAS i ENRÍC SEBASTIÀ DOMINGO, *Agiotistas, Negrerros y partisanos. Dialéctica social en vísperas de la Revolución Gloriosa*, València, Edicions Alfons el Magnànim, 1991.

15. AHPB (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona), J. Darde, *Manual 1845*, f. 6 i 9.

16. José Marcelino TRAVIESO, *Nociones elementales de la ordenanza y legislación de las matrículas de mar, publicada en forma de diálogo*, Madrid, F. Serra de Madirolas, 1851, pàg. 35.

tud fou desestimada, degut al reconeixement dels drets dels matriculats per ocupar-se d'aquestes tasques «en justa y necesaria recompensa de los deberes que pesan sobre tan benemérita clase».¹⁷ En tot cas, una iniciativa del gremi de mareants que només poguessin treballar al port membres d'aquest gremi també fou desestimada. Així, es considerà que era convenient que desaparegués el monopoli dels gremis i que, ocupant els matriculats, ja fossin de la pròpia ciutat o d'altres llocs, ja es garantien prou llibertats al comerç.

El 1856, els comerciants de Palma de Mallorca, amb el recolzament d'alguns individus de la «clase de mareantes», va adreçar una memòria denunciant els abusos de la Matrícula.¹⁸ L'argument era prou senzill: reclamava la igualtat de tots els ciutadans, cosa que la matrícula impedia als vinculats als treballs portuaris. La qüestió era que l'Armada també s'estava replantejant la reforma de la Matrícula, però no en el sentit que liberals i comerciants desitjaven. Efectivament, després d'anys de dèficit crònic de marineria, agreujat per les noves aventures colonials al nord d'Àfrica, el reclutament de més personal per als vaixells de guerra passava a la primera plana de l'agenda de la Marina. El principal eix del projecte de reforma era la creació d'una "reserva de matrícula", és a dir, la inclusió de més oficis dins del sistema de Matrícula de Mar. Si fins aquell moment només les professions directament vinculades al mar i als ports, els que realment pujaven als vaixells, formaven el cos de matriculats, la nova proposta de l'Armada inclogué oficis amb relació amb els ports però no amb els vaixells, particularment els faquins, que eren els carreters i els altres operaris que movien les mercaderies dins dels molls i del port a la ciutat. D'aprovar-se el projecte de la Marina, hauria significat que un munt de treballadors fins aleshores "lliures" passarien a organitzar-se i treballar sota les normes dels matriculats, les quals, recordem-ho, afectaven a temes tan delicats com la determinació de salaris per la via de les tarifes de treball i l'exclusió dels aliens.

La discussió parlamentària referida a les matrícules tingué un nou episodi l'any 1858, amb la intervenció del diputat Fargás, que donava suport a una petició dels matriculats de Vinaròs i acusà de frau als caps i oficials dels terços navals. Pel que sembla, hi havia cassos en els que, mitjançant el pagament de certes quantitats, es lliurava als matriculats de les seves obligacions militars. El debat parlamentari i també el periodístic serví per qüestionar novament la institució de les matrícules de mar. Es discutí aleshores la possibilitat de poder redimir els matriculats del seu servei, com els de terra, a canvi d'una prestació en metàl·lic.¹⁹

El 1862, la Junta de Comerç, ara sota el nom de Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona, es va adreçar al Congrés de Diputats amb una llarga exposició en contra de les matrícules.²⁰ La primera crí-

17. TRAVIESO, *Nociones...*

18. *Memoria sobre los vicios de que adolece la ordenanza de matrículas de mar de 1802 y la necesidad de proceder cuanto antes a su abolición; sustituyéndola con otro sistema que en armonía con las instituciones políticas del país, atiende al sostenimiento de sus fuerzas navales, sin abrumar con trabas y vejaciones a la marina mercante*, Palma, Imprenta de Pedro José Gelabert, 1856.

19. *Dos palabras al discurso del diputado Señor de Forgas pronunciado en el Congreso en la Sesión de 30 de abril. Por unos marinos*, Madrid, Imprenta Nacional, 1859.

20. *Exposición relativa al proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas de mar, elevada al Congreso de Diputados por la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona*, Barcelona, març 1862.

tica era contra la dependència orgànica de les activitats portuàries del Ministeri de Marina:

Antes de descender al examen de los diferentes estremos que abraza el proyecto es útil que se haga notar que, en todo él se descubre cierta tendencia a considerar a la marina bajo el solo aspecto militar hasta el punto, de que no parece que se considere a la mercante más como reserva de la de guerra. Esto se esplica al observar que la marina, de cualquier clase que sea, se hace depender en España de un ministerio que por su naturaleza y organización propende a verlo todo bajo aquel determinado prisma.²¹

L'essència del conflicte apareix clarament entesa pels comerciants: mentre els treballadors del mar estiguessin regits per les normes de l'Armada, les seves previsions de control dels ports era impossible. En la mateixa exposició, tot i reconèixer que en cas de necessitat s'admetien «terrestres en estas faenas», això es feia de manera molt restringida per part de l'autoritat de Marina. A continuació, es plantejava el problema de fons: degut a l'escassetat de mà d'obra per les limitacions d'aquest mercat de treball restringit, els que hi treballaven tenien «los jornales muy crecidos... en una palabra todas [les tasques] reservadas a los matriculados se pagan de una manera exorbitante».²²

Una nova dimensió del conflicte es féu evident el 1865, quan detractors i partidaris de les matrícules de mar s'aplicaren a convèncer l'opinió pública sobre la conveniència o no d'acabar amb aquesta institució. És el debat que hem situat a la introducció d'aquest treball. Un any després, la Junta de Comerç insistia en els mateixos arguments i demanava obertament la derogació de la matrícula:

Debe así abolirse la matrícula de mar y con ella los tribunales privativos, el sistema de verificar el llamamiento de la gente de mar al servicio de armas, la reglamentación que otorga hoy las industrias marítimas y, en una palabra, todo lo que hoy vive como una consecuencia de la funesta institución de la matrícula.²³

En definitiva, la Junta de Comerç, portantveu dels comerciants de la ciutat, reclamava la desregulació del sector portuari, exactament com quaranta anys abans havia fet amb els gremis. La diferència era que ara, a mitjans dels anys seixanta, es trobava amb un obstacle insospitat i singular: l'Armada de Guerra, poderosament organitzada dins del seu propi Ministeri. Aquesta institució militar feia valdre les seves necessitats fins i tot per sobre dels valedors del règim liberal, els comerciants. Davant d'aquesta situació, l'única alternativa viable, des del punt de vista dels liberals, era la dissolució de la Matrícula.²⁴

21. *Exposición relativa...*, pàg. 2.

22. *Exposición relativa...*, pàg. 2.

23. BC (Biblioteca de Catalunya), Fons de la Junta de Comerç, *Junta de Comercio de Barcelona: Respuestas al cuestionario dirigido a los Constructores de Barcos de Madera, de Máquinas de Vapor, Armadores y Comerciantes en 1866*. Barcelona, s.e., 1866.

24. Cal assenyalar que els comerciants mai van fer servir el mateix argument amb les quintes que nodrien l'exèrcit de terra.

D'altra banda, aquesta divisió interna dins del bloc hegemònic entre liberals al govern i els interessos militars del propi Estat, va ser ben aprofitada pels treballadors i artesans subjectes a la Matrícula de Mar. Conscients de la cobertura legal i política garantida per la Marina, van mantenir pràcticament intacte el seu model d'organització laboral, així com les formes i maneres de treballar, i van afavorir-ne d'altres innovadores però basades en el mateix principi de control del treball, com la pròpia Matrícula ho feia. Potser una de les experiències més interessants, tant per la seva precocitat com per la seva naturalesa, va ser la creació, el 1850, d'una cooperativa de treball, La Maestranza Naviera, en la qual un munt de fusters de ribera i calafats s'agrupaven per fer d'armadors i repartir el treball i els beneficis entre ells i, en cas d'excés de treball, amb altres matriculats.²⁵

La Matrícula entre 1868 i 1874

Pel que fa a persones afectades, la importància de la Matrícula era prou destacada. No disposem de dades per Barcelona, però de 1850 a 1862 a Màlaga el contingent era entre un 20% i un 50% del total de la quinta dels que havien de servir en l'exèrcit de terra.²⁶ Això ens indica que la Matrícula no constituïa un element marginal, era una part significativa en relació a la quinta.

A les ciutats costaneres, aquelles on existia la Matrícula, aquesta circumstància feia reduir el nombre d'allistaments.²⁷ Això significava que, si a un matriculat li corresponia servir a l'Armada en funció del contingent fixat i del número que li havia correspost, la seva plaça es rebaixava del contingent del seu ajuntament, beneficiant a la resta dels mossos de la seva vila. A més, durant molt de temps, els matriculats no pogueren redimir la seva obligació militar ni en metàl·lic ni amb substituïts.²⁸ Quan, el 1869, es fixà el procediment de redempció, les quantitats a pagar foren proporcionalment superiors a les de les quintes ordinàries, amb l'argument de la durada més gran del servei a la Marina.²⁹

Malgrat les circumstàncies anteriors, els estudis que s'han dedicat a l'abolició de les quintes o al servei militar en el segle XIX o bé no han fet esment dels sistemes de reclutament a l'Armada o, si ho han fet, no li han dedicat cap atenció específica, assenyalant les diferències existents entre l'exèrcit de terra i la Marina.³⁰

25. Entre els promotors d'aquesta societat es troben homes que després formarien part de l'elit sindical dels seus respectius oficis durant el Bienni (AHPB, L. G. Gurri, *Manual 1850*, fol. 18).

26. José JIMÉNEZ GUERRERO, *El reclutamiento militar en el siglo XIX. Las quintas de Málaga (1837-1868)*, Màlaga, Universidad de Málaga, Servicio de Publicaciones, 2001, pàg. 242.

27. Laureano FIGUEROLA, *Estadística de Barcelona en 1849*, Barcelona, 1849; citat a Francesc BONAMUSA i Joan SERRALLONGA, *Del roig al grog. Barcelona, 1868-1871: quintes i epidèmies*, Barcelona, L'Avenç, 1995, pàg. 20.

28. *Crónica Naval*, VIII (1858), pàg. 225.

29. BONAMUSA i SERRALLONGA, *Del roig...*, pàg. 62.

30. Aquest és el cas d'algun dels treballs més clàssics, com Nuria SALES, *Sobre esclavos, reclutas y mercaderes de quintos*, Esplugues de Llobregat, Ariel, 1974. Treballs més recents, com els de BONAMUSA i SERRALLONGA, *Del roig...*, tot i fer algunes referències a la Matrícula no en fan un tractament diferenciat. Vegeu també Valentina FERNÁNDEZ VARGAS, *Sangre o dinero. El mito del ejército nacional*, Madrid, Alianza, 2004; Enrique MARTÍNEZ RUIZ, «Condiciones básicas del reclutamiento militar en España (1768-1885)», dins Enrique MARTÍNEZ RUIZ, Magdalena PI CORRAL i Juan TORREJÓN CHAVES (coord.), *Encuentros Históricos España Suecia. Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*, Puertollano, Fundación Bernat Wistedl, 2001; José Manuel MUÑOZ ALONSO, *El servicio militar. Perspectiva histórica, derecho histórico, sistemas de reclutamiento, derecho vigente*, Madrid, Diosa, 1995.

Tampoc les anàlisis sobre la Marina espanyola semblen haver tingut gaire interès respecte el reclutament marítim; han estat més considerades les medalles i els canvis ministerials que el reclutament.³¹

Els polítics de l'època tampoc van diferenciar entre el servei militar a terra i a la Marina. El discurs dels liberals més radicals situaven l'abolició de les matrícules al costat de la de les quintes, com va ser el cas de Fernando Garrido el 1860 o de Valentí Almirall el 1868.³² L'abolició d'ambdós sistemes formà part de la majoria dels programes de les juntes revolucionaries sorgides arreu d'Espanya el setembre de 1868, i fou el cas de la junta revolucionaria de Barcelona.³³

En alguna de les poques anàlisis històriques en les quals s'ha considerat la Matrícula d'una manera específica, s'ha adoptat acríticament el discurs de la propaganda liberal, resumit per l'eslògan «Fuera las quintas y la matrícula de mar». Així, s'ha considerat que l'oposició a les matrícules per part dels matriculats era similar a l'existent en general en les quintes. Això s'ha fet amb una base documental molt dèbil, pràcticament inexistent.³⁴

A partir de febrer de 1869, un dels temes que més atenció va acaparar a les reunions de les Corts Constituents fou el de l'abolició de les quintes i de les matrícules de mar. En coherència amb el que ja havien plantejat anteriorment, foren els polítics republicans els qui s'encarregaren de reclamar l'abolició dels dos sistemes de reclutament militar. Fins el juny de 1869, el debat i les intervencions al respecte foren constants. Republicans com Luis Blanch defensaren una proposició de llei per abolir les quintes i les matrícules.³⁵ En el debat parlamentari, la intervenció del Ministre de Marina Topete, tot i acceptar la conveniència d'abolir les quintes, es negà a acceptar la de la Matrícula. Els seus arguments es referien a les dificultats de constituir les tripulacions dels vaixells de guerra amb personal que no estigués prou format i avesat en els oficis mariners.

El 1869, el contingent a reclutar fou cobert amb les contribucions realitzades principalment des dels ajuntaments però, com és sabut, quan s'endegà l'abril de 1870 la quinta d'aquell any, esclatà la insurrecció popular a diversos municipis de Barcelona. Val la pena assenyalar com la insurrecció tingué els seus episodis més importants a les viles de Sans i de Gràcia, a les rodalies de Barcelona. En canvi, no s'han ressenyat esdeveniments importants a la Barceloneta, el barri mariner de la ciutat, allí on deurien residir un nombre més important de matriculats de mar. Això resulta tant més destacable quan en altres moments aquest barri havia estat un dels més implicats en els avalots i revoltes plantejades a Barcelona.

En aquesta investigació no ha estat possible localitzar cap informació que ens mostrés directament quina era l'opinió dels matriculats de mar, els princi-

31. Fernando de BORDEJE Y MORENCOS, *Crónica de la marina española en el siglo XIX, 1868-1898*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.

32. BONAMUSA i SERRALLONGA, *Del roig...*, pàg. 24 i 41.

33. BONAMUSA i SERRALLONGA, *Del roig...*, pàg. 26, 28.

34. PIQUERAS i SEBASTIÀ, *Agiotistas...*, pèg. 130. En aquest treball s'ha interpretat encertadament el conflicte de 1842 al port de València, assenyalant com eren els propis treballadors portuaris els qui defensaven la matrícula en garantia dels seus drets laborals. En canvi, no han tingut la mateixa consideració a l'hora d'analitzar els avantatges de la matrícula vers els matriculats, presentant-la amb els arguments de les interpretacions liberals més oposades al sistema. Plantejaments similars es troben a BONAMUSA i SERRALLONGA, *Del roig...*

35. Tot aquest debat es pot resseguir a BONAMUSA i SERRALLONGA, *Del roig...*, pàg. 56 i ss.

pals implicats, respecte el sistema que regulava la seva relació amb l'exèrcit i l'exercici dels seus oficis. La seva posició l'hem de conèixer mitjançant procediments indirectes.

Com ja hem plantejat, el principal problema del manteniment de la Matrícula era les importants restriccions introduïdes en el mercat de treball dels oficis marítims i portuaris. Això duia a l'existència d'uns sous força elevats en la retribució d'aquests col·lectius, si més no pel que feia amb les tasques de càrrega i descàrrega portuàries. A més, degut a aquestes retribucions, una bona part del matriculats preferien treballar com a faquins als molls i no volien ser mariners. Com deia un dels crítics d'aquesta institució:

Por más que sean inscritos en la matrícula, distan mucho de ser marinos, porque el marino no se hace trabajando de faquín en un puerto sino sirviendo en los buques y en alta mar.³⁶

D'altra banda, la Matrícula contribuïa a limitar l'accés als coneixements propis dels oficis mariners. El col·lectiu dels matriculats resultà força estable durant molt de temps, de tal manera que les habilitats i les destreses necessàries per treballar als vaixells i als ports no es transferien fàcilment a altres grups d'obriers diferents d'aquests.

En els arguments d'aquells que consideraven els treballadors portuaris uns privilegiats, dels qui es negaven a reservar aquestes tasques als matriculats, hi havia dos crítiques principals. Es deia: «el comerciante no puede buscar otro trabajador y tiene que sufrir la ley que el matriculado le impone [...] que lleva consigo [...] el carácter de todo trabajo privilegiado y falto de concurrencia: ser caro y malo». L'altra crítica era «que encontrando el marino abundante recompensa fácilmente ganada en este trabajo de los muelles, que nadie le disputa, tiende, en cuanto le es posible, por un egoísmo natural, a evitar lo más trabajoso, lo más expuesto, lo menos recompensado, que es la navegación». Seguint amb la seva argumentació, això explicava que els ports s'haguessin convertit en «centro de vagancia y de malos medios para vivir».³⁷ En resum, els contraris a què els matriculats tinguessin competència exclusiva en els treballs portuaris de càrrega i descàrrega creien que això incrementava els costos de la manipulació portuària i feia que els mariners no es dediquessin a la navegació marítima, a més del corollari final, segons el qual tot plegat portava a la deprivació moral als molls.

Com hem dit, no hem trobat rastres de l'opinió dels propis matriculats al respecte d'aquesta institució. No obstant, hi ha constància d'un conflicte suscitat el juliol de 1870 al port de Barcelona referent a les tarifes que havien de cobrar els treballadors portuaris en la descàrrega dels vaixells. Aquest conflicte ens informa de quina importància tenia la Matrícula per als treballadors portuaris, de les estretes relacions mantingudes entre els matriculats i les autoritats militars marítimes i de com això es relacionava amb la seva situació laboral.

36. BC, Fons Junta de Comerç, *Exposición relativa al proyecto de ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas de mar, elevada al Congreso de Diputados por la Junat provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona*, Barcelona, 1862.

37. CORROZA, *Estudios...*, pàg. 64.

Aquests treballadors estaven organitzats en un sindicat anomenat Sociedad Marítima Restauración. Les bones relacions que mantenien amb el comandant de Marina no resulten gens sorprenents. Tal com havia esdevingut altres vegades amb conflictes portuaris similars (com ja hem vist amb el cas esmentat de València el 1842), l'autoritat militar es mostrà molt favorable en la defensa dels interessos obrers. Els motius d'aquest posicionament tenien a veure amb la institució de la Matrícula de Mar.

Com diem, aquell mes de juliol de 1870, en el que sembla una acció combinada entre el Comandant de Marina i els treballadors, aquests decidiren presentar un projecte de tarifes «y mientras tanto no ir a trabajar a ninguna parte que no accedieran las condiciones presentadas, asi tuviésemos que morir de hambre y que tomase el comercio las determinaciones que quisiera».³⁸ En aquest mateix escrit amb el que l'entitat dels treballadors portuaris informava de la seva decisió al comandant de Marina, anunciaven que deixaven de treballar, «habiendo echo uso del buen consejo que ayer» aquest els hi havia donat i «después de mostrar el afecto que a todos los reunidos nos hacían las consideraciones que V. S. nos había dirigido». La vaga involucrà uns 900 treballadors.

En aquesta reclamació, el comandant de Marina féu d'intermediari entre els treballadors portuaris i els comerciants. Així, va transmetre al governador civil, com a president de la Junta de Comerç, la proposta amb les tarifes («creo deben tenerse en cuenta para el estudio»). No tenim constància expressa de la resolució d'aquest conflicte, però en el mateix expedient hi ha unes tarifes manuscrites i unes altres d'impreses, amb algunes diferències entre elles i, per tant, suposem que finalment s'arribaria a alguna mena d'acord al respecte.

El copiator de cartes de la Junta de Comerç de gener de 1869 a octubre de 1871 no conté referències a res relacionat amb la Matrícula de Mar. Els problemes generats per l'epidèmia de febre groga que esclatà l'agost de 1870, com aquesta afectà el tràfic portuari, que per motius de salubritat es destruí l'andana de fusta del moll per facilitar la càrrega i descàrrega dels vaixells i les circumstàncies de la construcció del nou port van ser els temes tractats per aquesta entitat referits al port de Barcelona.³⁹ En definitiva, des de 1869, al marge de les discussions dels polítics i dels publicistes d'un i altre bàndol, el tema de les matrícules no formà part de l'agenda d'actuació dels comerciants, una de les principals parts implicades.

Fou durant la I República Espanyola que s'abolí la Matrícula. Aquest cop, però, no es generaren oposicions, posicionaments ni conflictes similars als que s'havien donat fins aleshores, quan s'havia plantejat el tema. Ni tan sols en el moment de realitzar-se els tràmits parlamentaris per a la seva abolició es suscità un debat a les Corts com el de 1869. El projecte de llei fou signat el 22 de desembre de 1872 pel ministre de Marina José Maria de Beranguer.⁴⁰ L'1 de febrer de 1873 es va emetre el dictamen respecte el dit projecte de llei, sense introduir modificacions significatives al text. Només s'hi realitzaren alguns

38. BC, Fons de la Junta de Comerç, lligall CXXXIV, caixa 178.1 i 178.2.

39. BC, Fons de la Junta de Comerç, Sección de Comercio, Copiator de Oficios, desde el 18 de enero de 1869 hasta el 27 de octubre de 1871.

40. *Diario de Sesiones de las Cortes*, Apéndice Primero al nº 88, 16-I-1873.

aclariments, com ara quines es consideraven indústries marítimes a efectes d'aquesta llei (és a dir, la navegació, la pesca i el tràfic als ports).⁴¹ La discussió del projecte ni tan sols no va generar debats acalorats, ans el contrari, la més gran de les indiferències. Com manifestà el vicepresident de la Cambra:

El proyecto que se discute exige por su importancia la atención de la Cámara, si la Cámara no la presta a este proyecto, me cubriré y levantaré la sesión.

Finalment, quan es discutí el dictamen del projecte, ningú no es manifestà en contra en la seva totalitat, i després de passar a la «discusión por artículos, y sin debate alguno» foren aprovats tots ells.⁴² Així, doncs, el tràmit parlamentari per l'abolició de la Matrícula fou força ràpid i, sobretot, estigué caracteritzat per la manca de discussió.

La llei de derogació de les matrícules de 22 de març de 1873 establí, en el seu article primer, l'abolició; en el segon decretava que era lliure l'exercici de les indústries marítimes per a tots els espanyols. Es mantenia l'obligatorietat de registrar-se els que es dediquessin a aquesta indústria, com també s'havien de registrar els noms i les característiques de les embarcacions. S'autoritza a que no hi hagués un número mínim de mariners en cada vaixell i que els tripulants i els qui comandessin els vaixells no els requerissin de cap tipus d'experiència en aquestes tasques. La llei també establí els sistemes necessaris per nodrir a l'Armada del nombre d'efectius necessaris.⁴³

Les matrícules s'aboliren, com també s'eliminaren les quintes durant un temps. Com hem dit, la mateixa llei que abolí les matrícules establí que tots els que es dediquessin a les indústries marítimes havien de quedar registrats –inscriure's en un Libro de Inscripción Marítima– i que aquest registre constituís la base de l'allistament de la marineria pel servei a l'Armada.⁴⁴ La substitució de la Matrícula per la inscripció marítima significà l'obligació d'inscriure's per a mariners i pescadors, però sense que això generés drets de cap tipus. Pel que fa al nostre cas concret, el de les tasques de càrrega i descàrrega portuàries, implicà que en un principi quedessin obertes a la concurrència de tot tipus de treballadors.

Ens caldria explicar quins foren els motius pels quals la fi d'aquest sistema no generà un rebuig i una oposició prou visible entre el col·lectiu dels treballadors portuaris.

El port de Barcelona en el context de 1868-1874

Fins el 1860, el port de Barcelona presentava moltes limitacions respecte les necessitats industrials i comercials de la ciutat. Segons paraules d'un coetani:

41. *Diario de Sesiones de las Cortes*, Apéndice Segundo al nº 102, 3-II-1873.

42. *Diario de Sesiones de las Cortes*, 31 (22-III-1873), pàg. 707.

43. *Diario de Sesiones de las Cortes*, Apéndice Primero al nº 31, 22-III-1873.

44. Agustín VIGIER DE TORRES i Guillermo PÉREZ-OLIVARES FUENTES, *Compendio de derecho y legislación marítima*, Madrid, 1958, pàg. 124.

Difícil su entrada, escaso su fondeadero, de abrigo inseguro, y careciendo de astilleros, baradero, docks y fáciles medios de descarga, etc., [...] no reúne ninguna condición de las que invitan a los buques a echar anclas en sus aguas.⁴⁵

El projecte d'eixample de Barcelona, endegat a partir de 1859, anava associat a la construcció d'un nou port ajustat als requeriments de la navegació a vapor, que demanava més superfície d'atrancament, més rapidesa en la càrrega i descàrrega i l'existència d'uns magatzems prou grans com per permetre l'arribada d'un volum creixent de mercaderia en unes condicions adequades de conservació i seguretat. El projecte aprovat de construcció d'un nou port fou el de l'enginyer José Rafo. Malgrat tot, diversos problemes de l'empresa responsable de dur a terme les obres, així com en el seu finançament, va fer que no fos fins el període 1870-1874 que no es realitzaren les obres exteriors aprovades el 1860. La creació de la Junta d'Obres del Port el 1868 i l'adopció d'un nou sistema de finançament significà l'impuls definitiu a la construcció dels dos dics que havien de tancar el nou port i també del moll de la Muralla.⁴⁶

L'organització i els recursos necessaris per a la construcció del nou port arribaren a partir de les normes aprovades pel govern provisional constituït després de la Revolució de Setembre de 1868. La creació de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, l'11 de setembre d'aquell mateix any, anà acompanyada d'una bateria de canvis legislatius que en pocs mesos serviren per transformar la situació del port de Barcelona. Entre aquestes normes destaquen les relatives a la legislació general de les obres públiques, la supressió del dret diferencial de bandera –que eliminà diversos recàrrecs existents sobre productes transportats en vaixells estrangers– i el decret sobre navegació i impost portuari únic, que simplificà els costos portuaris i liberalitzà el negoci navilier.⁴⁷

La Junta d'Obres del Port, constituïda finalment el febrer de 1869, es creà per iniciativa d'un conjunt de comerciants, armadors, naviliers i homes de mar que pretenia acabar les infraestructures portuàries que estaven pendents des de feia anys. Una de les principals novetats respecte a la situació anterior es referia a l'àmplia autonomia de la Junta per a aconseguir els recursos financers requerits per sufragar les obres, que podien provenir d'emprèstits, recàrrecs sobre els impostos portuaris, terrenys guanyats al mar i l'explotació dels magatzems portuaris. Entre 1868 i 1870, la diferència entre els ingressos i les despeses passà d'un dèficit de 384.000 pessetes a un superàvit de 201.000 pessetes. Malgrat tot, aquests recursos no foren suficients per fer front a les necessitats de les noves construccions i per això es va recórrer a un emprèstit de 4 milions de pessetes,

45. Manuel DURÁN Y BAS, *La apertura del Istme de Suez y el puerto de Barcelona*, Barcelona, Imp. Joaquín Bosch, 1858, pàg. 67. Podem veure una descripció més acurada de la situació del port a Joan ALEMANY, *El port de Barcelona*, Barcelona, Lunwerg Editores, 1998, pàg. 148 i ss.

46. ALEMANY, *El port...*, pàg. 155.

47. ALEMANY, *El port...*, pàg. 161 i ss. Veiem també en el mateix sentit Albert CARRERAS i César YÁNEZ, «El puerto en la era industrial: una síntesis histórica», dins Joan CLAVERA [et. al.], *Economía e Historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas, 1992, pàg. 103. O una visió més general del cas espanyol a Jesús M. VALDALISO, «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX i XX», *Transportes, Servicios y Comunicaciones, Revista de Historia*, 1 (2001).

aprovat el gener de 1870. El cas fou que entre 1870 i 1874 es van promoure i realitzar més obres que en els vint anys anteriors.⁴⁸

Els anys del Sexenni foren de transformació normativa, infraestructural, i al final també de creixement comercial. Després d'una dècada de crisi del comerç marítim de Barcelona, l'any 1870 significà l'inici de la creació d'un port per a una economia industrial.⁴⁹ Dues característiques mereixen ser destacades: d'una banda, l'augment del tràfic de la mercaderia general, i de l'altra, l'espectacular creixement de la manipulació del carbó mineral. El 1862, el carbó ja s'havia constituït com el primer tipus de mercaderia pel que feia al volum amb què es traficava al port de Barcelona, ell sol constituïa el 25% de totes les mercaderies manipulades al port, i també es situà com el principal desencadenant de les exigències d'ampliació del port.⁵⁰ Segons les dades disponibles, des de mitjans del segle XIX fins 1915 aquesta mercaderia constituí entre un 40% i un 50% del tràfic portuari total.

El tráfico carbonero protagonizó la vida portuaria de Barcelona. Por sus volúmenes y por sus altas tasas de crecimiento las exigencias derivadas de su comercio gobernaban desde el número de los buques hasta el número de metros de descarga, pasando por el número de estibadores y acarreadores.⁵¹

Podem constatar com la manipulació del carbó havien deixat de realitzar-la els matriculats ja abans de la desaparició de les matrícules. Mentre que al «Arancel o Tarifa de los precios que para el trabajo de carga y descarga deben regir en este puerto» de 1841 hi havia un epígraf destinat al carbó, ja no el trobem amb els preus acordats el 1870.⁵² Tampoc en el conflicte plantejat el gener de 1872 entre un comerciant i un contractista per la descàrrega de carbó, on intervingueren els «comisionados obreros», en cap moment es feia referència a la seva condició de matriculats.⁵³ Així, doncs, l'element més dinàmic en el tràfic portuari del moment, aquell que estava generant més canvis, havia quedat al marge de la competència i control dels matriculats.

Això pot tenir diverses explicacions. Aquesta mercaderia arribava en carregaments complets, importada directament pels comerciants i no pels naviliers que, de forma directa o per persones interposades, havien estat des de sempre els empresaris amb els qui s'havien relacionat els matriculats. Era un treball poc especialitzat, molt brut, considerat poc qualificat, i que en un context d'abundància de feina podia ser poc cobejat pels matriculats.

L'increment general del tràfic portuari pot servir també per explicar la poca mobilització dels matriculats, al final del període, per defensar el que fins aquell moment havien estat les seves competències exclusives. Un increment de la feina acompanyat de poques innovacions tecnològiques aplicades a la

48. ALEMANY, *El port...*, pàg. 163.

49. Veure una descripció del procés a CARRERAS i YÁÑEZ, «El puerto...», pàg. 106 i ss.

50. CARRERAS i YÁÑEZ, «El puerto...», pàg. 89 i 91.

51. CARRERAS i YÁÑEZ, «El puerto...», pàg. 111.

52. BC, Fons de la Junta de Comerç, lligall CXXXIV, 2, 383.

53. BC, Fons de la Junta de Comerç, lligall CXXXIV, 1, 9 i 11.

manipulació de la càrrega i descàrrega, amb l'ús tan sols d'unes petites grues manuals i amb la major part de la descàrrega realitzada mitjançant el transbordament a barcasses i amb bona part de les mercaderies tretes de les bodegues amb els propis mitjans del vaixell, quadernals, pals, vergues i caps.⁵⁴ Ambdós factors –augment del tràfic i la inexistència d'innovacions tecnològiques notables– implicaren un increment notable del treball disponible. Aquest tipus de manipulació, la realitzada a bord dels vaixells i en les dàrsenes del port, així com les tasques de maniobres dels vaixells, atracament, varada i altres, hauria quedat reservada als antics matriculats que, en definitiva, eren els qui més competència en tenien. Les tasques realitzades a terra les assumiren un nou col·lectiu de treballadors, els denominats faquins del comerç, que el 1873 haurien constituït una germandat, la Societat de Faquins del Comerç de Barcelona, on també hi participaven els seus empresaris.⁵⁵ Aquest treballadors haurien sortit dels obrers de les dues societats d'origen gremial existents anteriorment, els Faquins de la Duana y La Comercial.⁵⁶ Sembla que, malgrat perdre l'exclusivitat en les tasques portuàries, els matriculats mantingueren el seu nivell d'ocupació. En tot aquest procés haurien aparegut les tres especialitats del treball portuari més importants: la del carbó mineral, la de bordo (antics matriculats) i la de terra. En el cas de les tasques de càrrega i descàrrega portuària de Barcelona, les transformacions econòmiques haurien anat per davant de les jurídiques.

Conclusions

Els canvis en la legislació sobre la Matrícula de Mar no s'han de considerar al marge d'altres canvis legislatius i polítics del moment. Com hem vist, l'abolició es produí al costat d'altres resolucions importants pel que fa al desenvolupament de l'Estat liberal en el sector portuari, com ara la supressió del dret diferencial de bandera, la liberalització en la importació de vaixells i en la contractació de la ma d'obra i, parcialment, la inversió de capital estranger. També fou immediatament posterior a la construcció del port industrial de Barcelona i al creixement del tràfic portuari de la ciutat. Tot plegat, formava part del projecte i de les circumstàncies de desenvolupament de l'Estat lliberal.

La fi de la Matrícula no afectà tan sols el sector portuari. Incidí de forma similar en la pesca, eliminant obstacles al desenvolupament capitalista. En concret, els canvis introduïts per l'abolició de la Matrícula ajudaren a l'extensió de noves formes de producció i d'aprofitament dels recursos marítims,⁵⁷ i també, en el cas de la navegació, significà acabar amb els grans costos laborals de la Marina civil respecte als d'altres països, i no tant perquè els salaris dels mari-

54. ALEMANY, *El port...*, pàg. 158.

55. *Reglamento para el régimen de la Sociedad de Faquines del comercio de Barcelona*, Barcelona, 1924.

56. BC, Fons de la Junta de Comerç, Sección de Comercio, Copiador de Oficios, desde el 18 de enero de 1869 hasta el 27 de octubre de 1871, sessió de 15-II-1871.

57. ERNESTO LÓPEZ LOSA, «Unas notas sobre el asociacionismo pesquero en el norte de España. Las cofradías de mareantes del País Vasco» dins *XIII Economic History Congress. Buenos Aires 22-26 July 2002*. <http://www.eh.net/XIIICongress/cd/programme-papers11.htm>.

ners fossin significativament més elevats, sinó perquè, fins l'abolició de la Matricula de Mar, els vaixells espanyols estaven més densament tripulats que els dels seus competidors.⁵⁸

L'anàlisi de les matrícules de mar i de la seva abolició l'hem de realitzar distingint-la de la de les quintes. La Matricula de Mar, a més de ser un sistema de reclutament de la Marina de Guerra, es corresponia amb un model particular de relacions laborals on l'Estat garantia unes mínimes condicions de treball i facilitava la reproducció de la força de treball a canvi de la prestació militar.

Malgrat que els liberals van fer-se definitivament amb el control del país a principi de la dècada dels 30, no fou fins 40 anys després quan van posar fi a aquest model en els ports. Aquest retard fou degut tant a la resistència als canvis del col·lectiu de treballadors portuaris com al suport que aquest rebé d'una de les més importants institucions del segle XIX: l'exèrcit.

Només després de 1868, quan els liberals més radicals arribaren al poder, fou possible finalment, entre el conjunt de mesures liberalitzadores, introduir l'abolició de la Matricula. I es va realitzar al rebuf de la supressió de les quintes, fent servir en les argumentacions en contra seu el mateix discurs polític utilitzat per rebutjar aquestes, malgrat correspondre a situacions amb notables diferències; la més notable d'elles, el posicionament al respecte de qui li corresponia servir en els diferents cossos militars, ja fos a terra o a la Marina. El 1873, s'eliminaren per sempre més els drets o privilegis que hi anaven associats. Més endavant ja es buscarien altres sistemes per disposar de treball especialitzat adaptat a les condicions irregulars del tràfic marítim.

Fins i tot els més partidaris defensors de la Matricula compartien els arguments essencials aplicats al desenvolupament de l'Estat liberal.

Un proyecto para hacer libres varias instituciones en un Estado cuya Constitución estriba en la libertad, no podría admitir réplica.⁵⁹

Quan el creixement econòmic situà les condicions adequades, quan l'augment del tràfic féu impossible la càrrega i descàrrega portuària sota el sistema tradicional als ports, els arguments del liberalisme tingueren prou força per aconseguir l'abolició de la Matricula de Mar.

58. VALDALISO, «Entre el mercado...». Segons aquest autor, el 1866, mentre la relació tripulant tona era d'1 a 4 en els vaixells espanyols, als estrangers era d'1 a 17.

59. DE SALAS, *Marina española...* pàg. VIII.