

**UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
FACULTAD DE GEOGRAFIA E HISTORIA
DEPARTAMENTO DE HISTORIA MEDIEVAL Y MODERNA**

*La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del
siglo XVIII*

J.M. Vázquez Lijó

Memoria presentada por el Licenciado José Manuel Vázquez Lijó para optar al grado de Doctor, dirigida por la Dra. Ofelia Rey Castelao, Catedrática de Historia Moderna de la Universidad de Santiago.

Visto bueno de la Directora

El autor

Ofelia Rey Castelao

José Manuel Vázquez Lijó

UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

A los Capachos,
a los de la Nena de *La Cueva,*
y a Manuel, que nos une

VILADOMAR

*VILA vella do Mar
edificada na nosa emoción*

*Mañáns redondas e limpias
Vento fráxil dos cais
Sol levián do areal ispido*

*Longa vela de choiva
cun xesto na vila toda
dunha singladura infinda*

*Boca-ruas da noite
onde busca o Nordeste
outra vela que rifar*

*Devolven os retrayos
a chamada dos derroteiros
A barlovento dos horizontes
acenan os ceos náufragos*

*Pero nos xa embarcamos nun cantar
e nas pausadas noites brancas
cruzamos un adeus con tódalas estrelas
Nos beizos acobardóusenos
a hora das despedidas*

*Largóu a Ría cotián o seu relanzo
pra enmallar ao serán
o lance sumiso de dornas e gavotas
E tamén un poema
que será o estremadán¹*

(Manuel Antonio, *Viladomar*, 1928)

¹ <<VILLA vieja del mar / construida por nuestra emoción / Mañanas redondas y limpias / Viento frágil de los muelles / Sol ligero del arenal desnudo / Larga vela de la lluvia / con una marca por toda la villa / de una singladura infinita / Las bocacalles de la noche donde busca el Nordeste otra vela que descoser / Devuelven los ecos / la llamada de los derroteiros / A barlovento de los horizontes / hacen señas los cielos náufragos / Pero nosotros ya embarcamos en una canción / y en las lentas noches blancas / cruzamos un adiós con todas las estrellas / En los labios se nos acobardó la hora de las despedidas / Largó la Ría cotidiana su remanso para enmallar al atardecer / el lance sumiso de dornas y gaviotas / Y también un poema / que ha de ser el definitivo>>. Traducción de Cesar Antonio Molina.

AGRADECIMIENTOS

Esta tesis es fruto de un trabajo llevado a cabo con distinta intensidad a la largo de más de un lustro, en el transcurso del cual he ido acumulando deudas de gratitud. Comenzando por las instituciones, es de justicia agradecer públicamente las becas predoctorales que me fueron concedidas por la Dirección Xeral de Universidades e Investigación de la Consellería de Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia; éstas y otra beca de la Diputación Provincial de A Coruña financiaron en parte mis primeras investigaciones en esta materia. Su avance y conclusión ha sido posible gracias a la Fundación Caja Madrid que me becó para este fin. Desde aquí quiero agradecer personalmente las extraordinarias facilidades que Ana García, secretaria de esta última entidad, me dio en todo momento.

La labor del personal de los archivos y bibliotecas donde he trabajado también merece mi reconocimiento. En particular, quiero dar las gracias a Isabel Aguirre, Directora de Sala del Archivo General de Simancas, y a Silvia López, Directora Técnica del Archivo General de Marina. Mi deuda con Silvia rebasa el terreno profesional y es todavía mayor con Vicente del Campo, trabajador de este último centro. Sin la amistad que brindó a un joven investigador, como lo fui, mi estancia en Viso del Marqués no hubiese sido tan grata y posiblemente menos productiva para la investigación histórica.

En la esfera académica, también las deudas son varias. Me han sido de gran valor las opiniones de X. Carmona Badía, Catedrático de Historia Económica de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Santiago de Compostela, y en general agradezco las orientaciones de los miembros del departamento de Historia Moderna de la Facultad de Geografía e Historia de dicha universidad. Muy especialmente quiero agradecerle

a don Antonio Eiras Roel el hacerme afortunado por trabajar con él. A la altura de su acreditada categoría profesional sólo está su talla ética. La calidad que puede tener esta tesis es un fruto de sus enseñanzas y sobre todo de la dirección de Ofelia Rey Castelao, brillante discípula suya. A ella agradezco sus sabios consejos y directrices, sin los cuales los resultados de esta investigación hubiesen sido menos satisfactorios.

En el plano más íntimo no quiero dejar de nombrar a mi amigo Casto Rivadulla, por su ayuda en la elaboración del aparato gráfico de esta tesis. Y por último, a mi familia, a la que dedico este trabajo. Para muchos de los míos el mar ha sido y es la vida y el pan, y por fortuna no el inmenso sudario que fue para miles de los protagonistas de la historia que pasamos a relatar.

ÍNDICE

	Página
Agradecimientos	
ÍNDICE	3
INTRODUCCIÓN	15
I.-LA MATRÍCULA COMO SOLUCIÓN A LOS PROBLEMAS DE RECLUTAMIENTO DE MARINERÍA	35
1.- Los sistemas y vías de reclutamiento de marinería en la Europa de la Edad Moderna	36
1.1.- Levas forzosas y voluntarios. El <i>Impressment</i> como recurso de la Royal Navy	36
1.2.-Los regímenes europeos de inscripción marítima	42
1.2.1.- La matrícula de 1625 en España. Objetivos y exenciones para el fomento de la marinería	45
1.2.1.1. Los distritos de matrículas y los comisionados en ellos. Las juntas locales para la inscripción marítima	60
1.2.1.2.- Los resultados de la matriculación	64
1.2.2.-El modelo francés: el <i>systeme des classes</i>	82

II.- EL MAPA Y EL PERSONAL DE LA ADMINISTRACIÓN

MARÍTIMA EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XVIII	93
2.1.- Las demarcaciones de Marina	95
2.1.1.- Los departamentos	95
2.1.2.- Las provincias marítimas	102
2.1.2.1.- Las provincias del departamento de Ferrol	108
2.1.2.2.- Las provincias del departamento de Cádiz	116
2.1.2.3.- Las provincias del departamento de Cartagena	119
2.1.3.- Las subdelegaciones de Marina	120
2.1.3.1.- Las subdelegaciones del departamento de Ferrol	123
2.1.3.2.- Las subdelegaciones del departamento de Cádiz	130
2.1.3.3.- Las subdelegaciones del departamento de Cartagena	132
2.2.- El personal administrativo de las matrículas	135
2.2.1.- Las autoridades de las provincias marítimas	137
2.2.1.1.- Cometidos y categoría funcional	138
2.2.1.2.- La rotación de destinos	147

2.2.1.3.- Sueldos y gratificaciones	154
2.2.1.4.- Los auxiliares de gobierno en las capitales de provincia	159
2.2.1.4.1.- Contadores de navío y oficiales de contaduría	159
2.2.1.4.2.- El Auditor de Marina	163
2.2.1.4.3.- Escribanos de provincia, alguaciles y demás subalternos	172
2.2.2.- El cuadro de la administración de las subdelegaciones de Marina	183
2.2.2.1.- Los subdelegados	183
2.2.2.1.1.- Extracción socio-profesional	187
2.2.2.1.2.- La duración de los mandatos	199
2.2.2.1.3.- Régimen retributivo	204
2.2.2.2.- Los asesores de Marina	214
2.2.2.3.- Los escribanos de Marina	216
2.2.3.- Corrupción y abusos en la gestión	226
2.2.4.- Las vías de acceso: promociones familiares y clientelismo	240
2.2.4.1.- La excepcional trayectoria de D. Francisco Javier García Sarmiento	252

III.- REGISTRO, CLASIFICACIÓN E INSPECCIÓN DE LAS MATRÍCULAS EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XVIII	257
3.1.- Listas y clases de matrículas	258
3.1.1. Las primeras disposiciones en materia de alistamiento (1717-1737)	260
3.1.2.- Refundación (1737) y consolidación (1751) de las matrículas. Del registro virtualmente voluntario al obligatorio	272
3.1.2.1. La marinería	278
3.1.2.2. La maestranza	283
3.1.2.3. Los inhábiles	288
3.1.2.4. Los muchachos	291
3.2.-Control de efectivos y actualización de listas. Las revistas de inspección	294
3.2.1.-Las revistas ordinarias	295
3.2.2.-Las revistas extraordinarias	301
3.2.2.1.- Los objetivos	305
3.2.2.2.- La duración y el orden seguido en las inspecciones	309
3.2.2.3.- Los auxiliares de los inspectores	312
3.2.3.- La inspección general de Muñoz de Guzmán	314
3.2.4.- Las últimas revistas extraordinarias del siglo XVIII	321

3.3.- Los territorios exceptuados de la matrícula	325
3.3.1.- País Vasco	325
3.3.1.1.- Los listados numéricos de Vizcaya y los listados nominativos de Guipúzcoa	327
3.3.1.2.- La prolongación del estatuto vizcaíno. Castro Urdiales	335
3.3.2.- Canarias	342
3.3.3.- Otros regímenes singulares: la Albufera de Valencia y los presidios africanos	344
IV.-EL RÉGIMEN DE GOBIERNO Y LAS COMPETENCIAS DE LOS GREMIOS DE MAR DEL SIGLO XVIII. PERSISTENCIAS Y CAMBIOS FRUTO DEL INTERVENCIONISMO ESTATAL	351
4.1.- 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	354
4.2.- La regulación de la actividad gremial en la Ordenanza de Pesca de A Coruña y en el reglamento de Zalvide para Mataró	376
4.3.-Los gremios de mar en la Galicia del siglo XVIII	387
4.3.1.- El organigrama de gobierno y la esfera de competencias	387
4.3.2.- El fondo común: ingresos y fines	400
4.4.- El Reglamento de matrículas de 1786: un intento de control	

financiero y de homogeneidad estatutaria	424
V.- LAS CLASES DE MATRICULADOS	437
5.1.- Los criterios de clasificación. El fomento de los útiles y los límites de las exenciones	439
5.1.1.- La marinería	439
5.1.1.1.- La marinería de servicio	445
5.1.1.2.- Los oficiales de mar	452
5.1.1.2.1.- Los centros de formación náutica	
La escuela de A Coruña	457
5.1.1.3.- Los muchachos	470
5.1.1.3.1.-La formación marinera de los jóvenes: las disposiciones de las Ordenanzas de pesca, y los buques-escuela	476
5.1.1.4.- Los patrones	483
5.1.1.5.- Los inhábiles.	504
5.1.2. La maestranza	521
5.2.- Los efectivos. Su reparto y evolución	538
5.2.1. La marinería	538
5.2.1.1.- La marinería de servicio	540
5.2.1.2.- Los oficiales de mar	548
5.2.1.3.- Los muchachos	553

5.2.1.4.- Los patrones	559
5.2.1.5.- Los inhábiles	564
5.2.2. La maestranza	567
VI.-LOS PRIVILEGIOS DE LOS MATRICULADOS.	
LAS VULNERACIONES DE ESTAS FRANQUICIAS Y LOS	
FRAUDES PARA ACOGERSE A ELLAS	585
6.1.- La exención de milicias y levas para el Ejército	588
6.2.- El <i>Fuero de Marina</i>	596
6.3.- La libertad de alojamientos, bagajes y utensilios	610
6.4.- La exención de servir oficios concejiles	618
6.5.- El ejercicio en exclusiva de las actividades marítimas.	
El papel de los <i>terrestres</i> y los conflictos de jurisdicción	623
6.5.1.- La pesca, el marisqueo y la extracción de algas	625
6.5.2.- La navegación. Los límites legales de la exclusividad para las tripulaciones de la flota del comercio colonial y de los corsarios	651
6.5.3.- La multiplicación de voces a favor de la liberalización del mercado laboral. La intransigencia de la Secretaría de Marina y los pobres resultados de las habilitaciones	663
6.5.4. Los conflictos jurisdiccionales en torno a las prácticas marítimas: privilegios en un marco de libertad	686

6.5.4.1.- El pasaje	687
6.5.4.2.- Pesquerías y ostreras	700
6.5.4.2.1. Las almadrabas	716
6.5.4.2.1.1.- La reactivación de las empresas atuneras en la segunda mitad del siglo XVIII.	
El proyecto de almadraba en Sálvora	723
6.5.4.3.-Las desembocaduras como territorios irredentos.	
Los amojonamientos	752
VII.- LOS DEBERES DE LOS MATRICULADOS DE MAR	763
7.1. Los sorteos para el servicio en la Armada. Resistencias, fraudes y sustituciones	764
7.1.1.- El sistema de cuadrillas y la resistencia a los sorteos	764
7.1.2.- El control de los desplazamientos	787
7.1.3.- La situación ilegal de los matriculados catalanes en Galicia	789
7.1.4.- Las sustituciones	814
7.1.5.- Las escasas exenciones por causas no contempladas en la Ordenanza	826
7.1.6.- Las <i>separaciones</i> de la matrícula	834
7.2.- Otras obligaciones	850
7.2.1.- La asistencia en los Arsenales	850

7.2.2.- El transporte de materiales y fletes con fines militares.	
El servicio a la renta de salinas y otras obligaciones laborales	855
7.2.3.- Las centinelas en las garitas y en los <i>fachos</i>	860
VIII.- LA CARGA MILITAR DE LA MATRÍCULA Y SU BALANCE:	
INVÁLIDOS, PRISIONEROS Y MUERTOS	871
8.1. Las levas de marinería en el siglo XVIII	873
8.1.1.- Los matriculados ausentes en campaña	873
8.1.2.- Otros recursos: voluntarios extranjeros y españoles, presidarios y vagos	903
8.2.- La dureza del Real Servicio: inválidos, prisioneros y muertos	916
8.2.1.- Condiciones de vida y enfermedades de las tripulaciones	917
8.2.2. Los inválidos	931
8.2.3.- Los prisioneros de guerra	935
8.2.4.- Las muertes en el Real Servicio	943
8.2.4.1.- Los registros parroquiales de difuntos como fuente para el estudio del fenómeno	945
8.2.4.2.- Concentración temporal, localización y causas de las defunciones	951
IX.- SUELDOS, AYUDAS DE COSTA Y PENSIONES MAL PAGADOS	969
9.1.- Cuantías, anticipos y remates. Los mecanismos de cobro	970

9.2. - Las gratificaciones extraordinarias. Los beneficios del reparto de las <i>presas</i>	988
9.3.- Las ayudas de costa a las idas y vueltas del Real Servicio	995
9.4.- Las pensiones de invalidez y viudedad	1.000
9.5.- La tardanza en los pagos. Los poderes para cobranza	1.013
9.6.- La comparación de sueldos y salarios: la importancia relativa de las retribuciones monetarias por el Real Servicio de Marina	1.030
X.- LAS DESERCIONES	1.051
10.1.-La legislación. Penas según circunstancias	1.054
10.2.- Los indultos	1.072
10.3.- La localización de las deserciones. El paradero y el destino profesional de los prófugos	1.080
10.4.- Las causas	1.103
10.5.- Las cifras del fenómeno	1.108
CONCLUSIONES	1.117
APÉNDICES	1.145
- Relaciones de ministros y subdelegados de Marina en Galicia	1.147
- Ministros principales de provincia, 1751-1800	1.147
- Subdelegados en 1740	1.149
- Subdelegados en 1751	1.157
- Fichas biográfico profesionales	1.158
- Intendentes de Marina del Departamento de Ferrol	1.158

- Ministros principales de provincia	1.167
- Ministros de la provincia marítima de Pontevedra	1.167
- Ministros de la provincia marítima de A Coruña	1.169
- Inspectores de matrículas	1.174
- Documentos	1.179
APARATO GRÁFICO	1.223
- Mapas	1.225
- Tablas	1.235
- Gráficos	1.313
FUENTES	1.317
BIBLIOGRAFÍA	1.325

INTRODUCCIÓN

En esta tesis hemos pretendido analizar en detalle la llamada Matrícula de Mar y las consecuencias de su implantación. La principal hipótesis de partida fue la siguiente: la carga militar que pesó sobre los matriculados tendría repercusiones negativas sobre la economía del litoral español. Una conclusión a la que muchos han llegado más por deducción lógica que como resultado de su investigación al respecto¹. Aunque se abordan los precedentes del régimen de inscripción marítima en la época de los Austrias, el perímetro temporal es el siglo XVIII cuando aquél se refunda institucionalmente y se consolida. El corte cronológico lo marca la Ordenanza de matrículas de 1802, que confirma la pérdida de peso ejecutivo de los hombres del cuerpo del Ministerio de Marina en favor de la oficilidad militar, el cuerpo General de la Armada. Un traspaso de competencias desde la *pluma* hacia la *espada* que vendrá acompañado de una nueva reordenación administrativa. En cuanto al marco espacial, se privilegia Galicia, cuyo litoral durante la centuria estudiada acogió *grosso modo* una cuarta parte de la marinería y de la flota registrada en las listas oficiales, reflejo de la importancia de las actividades marítimas, y

¹Vid. Alonso Álvarez, L., *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*, Madrid, 1976; Santos Castro Viejo, S., << Transformaciones e conflitos Na sociedade galega da primeira metade do século XVIII >>, en *Grial*, nº 67 (enero-marzo de 1980), pp. 22-36; de este último autor, también *Historia da pesca e a salazón n Rías Baixas, dende as Ordenanzas Eras da Armada de 1748 ata o desestaque do sal de 1870*, Vigo, 1990. Ambos investigadores se han limitado a constatar, haciendo suya la opinión vertida por contemporáneos del fenómeno, los negativos efectos de la Matrícula para las economías del litoral, y en particular para la pesca. Esta misma idea está presente en Estudio preliminar a *Colección de producciones de los mares de España*. Madrid, 1791 (red., 1996), p. 53.

sobre todo de la pesca, en su economía.

En general, la historia marítima o directamente vinculada al mar, de la España de la Edad Moderna, que ha primado extraordinariamente los aspectos del gran tráfico colonial por su trascendencia económica², presenta más lagunas que la de Inglaterra, Francia u Holanda para el mismo período³. Por lo que atañe a la Armada, dado que la razón fundamental del establecimiento del régimen de inscripción marítima era solucionar los problemas de reclutamiento, regular el servicio en los navíos del rey, cabría esperar una atención a nuestra tema que no ha tenido. La historia de la marina de guerra española en sus múltiples aspectos ha sido un territorio cultivado ante todo por miembros de este cuerpo armado⁴. Los principales canales de difusión de estos estudios han sido y son la *Revista General de Marina*, fundada en 1877, y la *Revista de Historia Naval*, editada desde 1983. En una y otra han publicado y publican sobre todo militares, que han mostrado sus preferencias por los temas de logística y estrategia naval, técnicas constructivas, batallas y reseñas biográficas de ilustres personajes. Sus materiales de trabajo más comunes han sido las ordenanzas del ramo, las colecciones de manuscritos y los ricos fondos de

²Son de referencia obligada la monumental obra de los Chaunu y de los diversos estudios del gran especialista en la materia Antonio García-Baquero. Vid. Chaunu, H. y P., *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*. 13 vols., París, 1955-59. Y García-Baquero González, A., *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*. 2 vols. Sevilla, 1976. Una reciente compilación de algunos de los trabajos de este autor en los que complementa o matiza conclusiones anteriores: *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: Problemas y debates*. Granada, 2003. También debe mencionarse los trabajos de F. Serrano Mangas para el siglo XVII centrados en las flotas (*Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla, 1985; y *Armadas y flotas de la plata*. Madrid, 1989).

³Es lo que afirma C. Rahn Phillips después del recuento de 1.400 estudios entre artículos y libros sobre la historia marítima española. Vid. Rahn Phillips, C., <<Spain>>, en Hattendorf, J.B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport, R.I., 1994, pp. 325-343.

⁴ No sólo oficiales, sino también facultativos y letrados. De hecho, J.L. de Azcárraga y de Bustamante, doctor en Derecho y Auditor de la Armada, es autor de la más importante recopilación legislativa sobre el curso español. Nos referimos a su conocida obra *El curso marítimo*. Madrid, 1950.

impresos conservados en instituciones dependientes del Ministerio de Defensa, sobre todo los del Museo Naval de Madrid.

Desde que Carlos IV promovió la elaboración de una historia de la Armada española y la confió al célebre capitán de fragata José de Vargas Ponce⁵, han sido muchos los marinos de carrera que han navegado con más o menos fortuna por estas aguas. No han faltado glosadores de las fechas memorables⁶, una estela que, con una carga patriótica más atemperada, ha tenido continuidad en estudios sobre destacadas operaciones navales en el contexto de la Guerra contra la Convención francesa⁷. En relación con esto, se ha recobrado el interés por la historia de las expediciones y de las batallas, tanto en España como fuera de ella⁸. Por la senda abierta por Vargas Ponce o Pavía⁹, aunque con metodología renovada y sin la carga laudatoria de aquéllos, han salido a la luz diferentes estudios centrados en personalidades. Ahí están los dedicados a Churruca¹⁰, Gaztañeta¹¹,

⁵ Vid. Vargas Ponce, J., *Importancia de la historia de la Marina Española. Precisión de que se confíe a un marina y plan y miras con que de orden superior la emprende...* Madrid, Imprenta Real, 1807.

⁶ Como título de referencia Martínez-Valverde, C., *Gloriosas Efemérides de la Marina de Guerra Española*. Madrid, 1968.

⁷ Vid. Núñez Iglesias, I, y Blanco Núñez, J.Mª., *La diversión de Tolón*. 2 vols. Madrid, 1999.

⁸ Vid. Pritchard, *Anatomy of a Naval Disaster: The 1746 French Expedition to North America*. Montreal, 1995. Sobre los navíos y tácticas utilizados en los principales combates entre 1756 y 1815 es de consulta obligada Ireland, B., *Naval warfare in the age of sail*. Londres, 2000. Sobre la destrucción de la flota de la plata en 1702 remitimos a los trabajos reunidos en *Rande 1702: arde o mar*. Catálogo de la Exposición Conmemorativa del III Centenario de la Batalla de Rande. Vigo, 2002. Con ocasión del bicentenario de Trafalgar se han celebrado o se celebrarán en los próximos meses varios congresos y han salido a la luz diversos títulos, de entre los que destacamos a González-Aller Hierro, J.I., *La campaña de Trafalgar (1804-1805): corpus documental conservado en los archivos españoles*. Madrid, 2004. También la efeméride ha sido aprovechada para novelar, y con mucho éxito de ventas para Pérez Reverte.

⁹ Vid. Pavía, F. de P., *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 hasta 1868*. Madrid, 1873-1874, 4 vols.

¹⁰ Vid. González-Ripoll Navarro, Mª. D., *A las órdenes de las estrellas: la vida del marino Cosme*

el Marqués de la Victoria¹², el Marqués de Socorro¹³, Jorge Juan¹⁴, José de Córdoba y Ramos¹⁵, y a relevantes hombres del Ministerio, caso de los secretarios de Marina Arriaga¹⁶, el Marqués de González Castejón¹⁷ y Valdés¹⁸.

La importancia creciente de las armas navales a la hora de dirimir la hegemonía en

de Churruca y sus expediciones a América. Madrid, 1995. De la misma autora *Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. San Sebastián, 2000.

¹¹ Vid. VV. AA., *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. San Sebastián, 1992.

¹² Vid. Martínez Ruiz, E., <<El Marqués de la Victoria y la política naval española>>, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 28, 1996, pp. 7-20.

¹³ Vid. Santaló y Rodríguez de Viguri, J.L., *Don José Solano y Bote, I Marqués del Socorro, Capitán General de la Armada*. Madrid, 1973.

¹⁴ Vid. Navarro Mallebrera, R., y Navarro Escolano, A.M., *Inventario de bienes de Jorge Juan y Santacilia. Transcripción y estudio de la biblioteca*. Alicante, 1987. Y Die Maculet, R., y Alberola Romá, A., *La herencia de Jorge Juan: muerte, disputas sucesorias y legado intelectual*. Alicante, 2002.

¹⁵ Vid. Sánchez Núñez, P., *Venturas y desventuras de un marino utrerano. José de Córdoba y Ramos*. Sevilla, 2002.

¹⁶ Maestro Castañeda, J.C., <<Orígenes y formación marinera de un gran hombre de estado: Julián de Arraiga (1700-1749)>>, en *Isca Harria y el Nuevo Mundo. La contribución de los vascos a la formación de las Américas*. Vitoria-Gastás, 1996, pp. 285-291.

¹⁷ Vid. Velamazán, J. F. González de Castejón y Hernández, Marqués de., *Don Pedro González de Castejón, Ministro de Marina de Carlos III*. Zaragoza, 2002.

¹⁸ Vid. Valdés y Ozores, M., *El Baylío D. Antonio Valdés y Bazán*. Tesis inédita del Departamento de Historia de América de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, Leída el 20-06-1990. En el tomo I se aborda su etapa al frente de las carteras de Marina e Indias.

el contexto internacional de la Europa de la Edad Moderna ha merecido análisis en profundidad¹⁹ y varios han sido los investigadores que han reflexionado sobre el llamado *naval power*²⁰. En relación con esto, las escuadras españolas destinadas en América, antes de desaparecer absorbidas por la Real Armada borbónica, han sido objeto de investigaciones notables²¹, y la política de rearme naval de los Borbones -que corrió pareja con una reforma en profundidad de la estructura de mando y el sistema de recluta del Ejército²²- ha sido bien analizada por J. P. Merino Navarro. Su visión sobre la estructura

¹⁹Vid. Acerra, M., *L'essor des marines de guerres européennes (vers 1680-vers 1790)*. París, 1997.

²⁰ Además del estudio clásico de A.T. Mahan (*The Influence of the Sea Power upon History, 1660-1783*. Nueva York, 1889), suele citarse la obra colectiva *The British navy and de use of naval power in the eighteenth century*. Atlantic Highlands, 1989.

²¹ Destacan las aportaciones de Pérez-Mallaina Bueno. Vid. Pérez-Mallaina Bueno, P.E., *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*. Sevilla, 1992. Y <<La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)>>, en *Revista General de Marina*. Nº 199. Año 1980 (agosto), pp. 137-155. También es autor junto con B.Torres Ramírez de *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987.

²² Como estudio de conjunto Ozanam, D., <<La política exterior de España en tiempos de Felipe V y de Fernando VI>>, en Jover Zamora, J.M. (dir.), *Historia de España*. Tomo XXIX. *La época de los primeros borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, 1985, pp. 507 a 555. Sobre el nuevo régimen de quintas, Borreguero Beltrán, C., *El reclutamiento militar por quintas en la España del siglo XVIII. Orígenes del servicio militar obligatorio*. Valladolid, 1989. De la misma autora, <<El impacto social del reclutamiento y de otros impuestos militares en el siglo XVIII>>, en Martínez Ruiz, E., DePazis Pi Corrales, M., y Torrejón Chaves, J. (Coords.), *Los Ejércitos y Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. Encuentros históricos España-Suecia. Ciudad Real, 2001, pp. 197-234. Y <<Del Tercio al Regimiento>>. En *Estudis. Revista de Historia Moderna*. Nº 27, (2001), pp. 53-89. Sobre el tema de este último artículo vid. Contreras Gay, J., *Las milicias provinciales en el siglo XVIII. Estudio sobre los regimientos de Andalucía*. Almería, 1993. También Andujar Castillo, F., <<La reforma militar en el reinado de Felipe V>>, en Pereira Iglesias, J.L. (Coord.), *Felipe V de Borbón, 1701-1746*. Córdoba, 2002, pp. 615-640. A este último autor se deben varios estudios sobre el estatus social, nivel cultural, ideología y estrategias de promoción en la carrera de las armas de los militares. Valga de muestra, además del resumen de su tesis doctoral (Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social.

administrativa y financiera de la marina de guerra española del siglo XVIII sigue siendo la más completa junto con el trabajo de D. Ozanam²³. No obstante, la atención de uno y otro se ha dirigido hacia la fábrica de buques marginando los aspectos relacionados con la recluta de la marinería²⁴. Pese a componer la mayor parte de los equipajes de los navíos reales, no ha merecido un estudio monográfico a diferencia de la artillería y la infantería de Marina. Ni siquiera el fenómeno mediático que ha supuesto la obra de Patrick O'Brien, continuador de la tradición anglosajona de novelas navales, con numerosos lectores en España, ha fomentado aquí la investigación histórica sobre la marinería.

El estudio de la organización de los astilleros de la Corona -tema abordado, entre otros, por J.A. Rodríguez Villasante Prieto²⁵- y del balance de resultados y problemas de la construcción naval durante el siglo XVIII ha continuado avanzando gracias a las tesis doctorales de Pérez Crespo-Muñoz y Quintero González²⁶. También son bien conocidas

Granada, 1991.), <<Las élites de poder militar en la España borbónica. Introducción a su estudio prosopográfico>>, en Castellano, J.L., (ed.), *Sociedad, Administración y Poder en la España del Antiguo Régimen*. Granada, 1996, pp. 207-235. Y *El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*. Madrid, 2004.

²³Vid. Merino Navarro, J.P., *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981. Y Ozanam, D., <<La política exterior...>, pp. 457-505, y 556-559.

²⁴La aportación de A. Martínez Ruiz (<<Algunas disposiciones sobre el reclutamiento de marinos a finales del siglo XVIII>>, en *Chronica Nova*, nº 13 (1982), pp. 157-167) es muy pobre. Sobre el contingente de soldados que integraban los equipajes de los bajeles del Rey, vid. Rivas Fabal, J.E., *Historia de la infantería de marina española*. 2ªed., Madrid, 1970.

²⁵Entre sus títulos se encuentran: <<La construcción de arsenales durante la Ilustración. El Arsenal de Ferrol>>, en *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada*. Zaragoza, 1990. Y *La actividad naval militar. Influencia en su entorno: Ferrol*. Madrid, 1991.

²⁶ Vid. Pérez Crespo-Muñoz, Mª.T., *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid, 1992. Quintero González, *El Arsenal de la Carraca (1717-1736)*. Madrid, 2000. Entre los títulos recientes, Maruri Villanueva, R.M., <<Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo>>, en *Cuadernos de Investigación Histórica*.

las aportaciones de la oficialidad de la Armada a la medicina²⁷, la astronomía, la cartografía²⁸, y a la cultura escrita durante esta época.²⁹ Puede decirse lo mismo de las transformaciones operadas en las capitales departamentales por el motor humano, económico y financiero de la Armada³⁰, y de algunas competencias de las autoridades de Marina, caso de la conservación y fomento de los recursos madereros -materia prima

Brocar, nº 25 (2001), pp. 123-136. Piñera y Rivas, A. de la, y Thial Boissière, J., <<La construcción naval en España durante el siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, 2002, 20 (79), pp. 17-33. Aranda y Antón, G. de, <<La influencia de Duhamel du Monceau en la arquitectura naval del siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, 2002, 20 (78), pp. 7-31.

²⁷ A este respecto fue fundamental la labor del Colegio de Cirujía de Cádiz. Sobre este centro, Bustos Rodríguez, M., *Los cirujanos del Real Colegio de Cádiz en la encruzijada de la Ilustración: 1749-1796*. Cádiz, 1983. Y Gestido del Olmo, R., *Una Biblioteca ilustrada gaditana: los fondos bibliográficos humanísticos del Real Colegio de Cirujía de la Armada*. Cádiz, 1994.

²⁸ Vid. Martín Merás, M^a.L., <<Proyectos cartográficos de la Marina Ilustrada>>, en Fernández Pérez, J; y González Tasicón, I. (Eds.), *Ciencia, técnica y Estado en la España Ilustrada. Coloquio Internacional Ciencia, Técnica y Estado (Madrid, 1988)*. Madrid, 1990, pp. 367-380. Sobre las aportaciones de las expediciones de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Observaciones astronómicas y físicas hechas en los reinos del Perú...* Introducción y edic. de José P. Merino Navarro y Miguel M. Rodríguez San Vicente, Madrid, 1978; Lafuente, A.- Peret, J.L., <<Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748-1751)>>, en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, T. XVII (1981), pp. 233-262. Y Soler Pascual, E., *Viajes de Jorge Juan y Santalicia: ciencia y política en la España del siglo XVIII*. Barcelona, 2002. Visiones más panorámicas en Cano Trigo, J.M^a., *Aportaciones de la Armada Española a la geografía de América del Sur en el siglo XVIII*. Huelva, 1992. Catalán Pérez-Urquiola, M., <<La armada española entre la Ilustración y 1898>>, en *Serie Histórica. Academia de Cultura Valenciana*, nº 20 (1999), pp. 7-50.

²⁹ Vid. García-Hurtado, M-R., *El Arma de la palabra. Los militares españoles y la cultura escrita en el siglo XVIII (1700-1808)*. A Coruña, 2002.

³⁰ Al respecto, ha sido notable la aportación de Alfredo Martín. Vid. Martín García, *Población y sociedad del Ferrol y su tierra en el Antiguo Régimen*. 2 vols. Tesis de licenciatura leída en la Facultad de Humanidades de Ferrol de la Universidad de A Coruña. A Coruña, 2002.

reservada para las armadas de la época³¹, o de los naufragios³².

³¹ Es de interés el conjunto de trabajos reunidos en *Foret et Marine*. Corvol, A., (ed. lit.). París, 1999. Para España, Aranda y Antón, G. de., *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*. Madrid, 1990. También Lucena Guiraldó, M., (ed.), *El bosque ilustrado*. Madrid, 1991. A su vez es interesante el análisis efectuado por L. Urteaga en *La tierra esquilmada: las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*. Barcelona, 1987, pp. 127 y ss. Para Galicia, Rey Castelao, O., *Montes y política forestal en la Galicia del Antiguo Régimen*. Santiago de Compostela, 1995. También se abordan estas cuestiones de forma sucinta en Rico Boquete, E., <<L'Espagne du Nord-Ouest: perceptions et difficultés de l'état forestier>>, en *Foret...*, pp. 271 a 287. Para Asturias, Torrente, J.P., <<Les forêts des Asturies et la Marine au XVIII e siècle>>, en *Foret...*, pp. 271 a 278. Para Andalucía, Gómez Cruz, M., *Atlas histórico-forestal de Andalucía. Siglo XVIII*. Granada, 1991. Y Lahora Cano, A., y García Martínez, P.J., <<Panorama forestal del extremo oriental de Andalucía a mediados del siglo XVIII. La visita de montes de 1748>>, en Sánchez Picón, A., (ed.) *Historia y medio ambiente en el territorio almeriense*. Almería, 1996. Para Cantabria, Maiso González, J., *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. de Isla y Alvear*. Santander, 1990, pp. 121-145.

³² Por la entidad de los buques y la importancia del cargamento, las investigaciones se han dirigido preferentemente a los pecios de la Carrera de Indias, también objeto de interés arqueológico. Vid. García-Baqueró González, A., *Cádiz y el Atlántico...*, pp. 380-394. Sobre el fenómeno en la centuria anterior, véase Serrano Mangas, F., *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*. Madrid, 1991. Y Pérez-Mallaina Bueno, .E., *El hombre frente al mar: naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla, 1996. En este tema ha centrado sus investigaciones J. de Castro Fresnedillo (*La recuperación de pecios en la Carrera de Indias*. Lleida, 1990; y <<El problema de las competencias en materia de naufragios en la España del Setecientos. Algunos casos conflictivos de jurisdicción>>, en Martínez Shaw, C., *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, C. Martínez Shaw (ed.), Granada, 1995, pp. 323-356). Y Moreau, J.-P., *Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles: d'après les archives anglaises, espagnoles et françaises des XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles*. Para Galicia, Clamart, 1988.

Está pendiente de escribirse una historia de los naufragios en Galicia durante la Edad Moderna, que más allá del relato de episodios (San Clodio Santa Cruz, M., *Tesouros asolagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*. Pontevedra, 1997. Patricio Cortizo, F., *Historia da costa galega e os seus naufraxios: séculos IóXIX*. Santiago de Compostela, 2000. En ambas obras, la mayoría de las referencias son posteriores al siglo XVIII) repare en la causalidad y temporalidad de los siniestros.

Por el contrario la atención prestada al sistema de reclutamiento de la marinería tanto en artículos como en las historias generales sobre la Armada española ha sido prácticamente nula. Ahí están como prueba las obras de Ferrer de Couto, Fernández Duro y del Marqués de Mulhacén³³. En los estudios más recientes de González-Aller y Cervera Pery³⁴, que beben sobre todo de las ordenanzas generales de la Armada, sigue sin tratarse el régimen de inscripción marítima, mientras que su modelo de referencia, el *systeme des classes* francés ha sido materia de investigación histórica desde hace más de un siglo³⁵.

Centrándonos en la matrícula de mar, toda la bibliografía consultada al respecto nos

³³ Vid. Ferrer de Couto, J., *Historia de la Marina Real española. Desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*. 2 vols., Madrid, 1854. Fernández Duro, C., *La Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. 9 vols. Madrid, 1895-1903. [reed. facsímil, Madrid, 1972-73]. Un siglo después de su aparición sigue siendo una obra fundamental para el estudio de las operaciones navales. En la línea de la historia narrativa y con un aparato documental mucho más reducido Ibáñez de Ibero, C., Marqués de Mulhacén, *Historia de la marina de guerra española desde el siglo XIII hasta nuestros días*. Madrid, 1939.

³⁴ Vid. Cervera Pery, J., *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986. Vid. González-Aller Hierro, J.I., <<El navío de tres puentes en la Armada española>>, en *Revista de Historia Naval*, III (1985); y del mismo autor <<La vida a bordo de la Armada Real>>, en Palacio Atard, V., (coord.), *España y el mar en tiempos de Carlos III*. Madrid, 1989, pp. 167-181.

³⁵ Vid. Crisenoy, J.-G., *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Séignelay*. París, 1864; Captier, J., *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*. París, 1907. Mémain, R., *Matelots et soldats des vaisseaux du Roi. Les levées d'hommes au département de Rochefort*. (Tesis doctoral leída en la Facultad de Letras de la Universidad de Poitiers). París, 1937. Perrichet, M., <<L'administration des classes de la Marine et ses archives dans les ports bretons>>, en *Revue d'Histoire économique et sociale*, XXXVII (1959), pp. 89-112. Asher, L., *The Resistance to the Maritime Classes*. Berkeley, 1960. Martel, M.-T. de, *Etude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697)*. Vicennes, 1982. Le Goff, T.J.A., <<Les gens de mer devant le système des classes (1755-1769): résistance ou passivité>>, in Hocquet, J.-C., *Les Hommes et la mer dans l'Europa du Nord-Ouest*. Coloquio de Boulogne-sur-Mer, 1984. *Revue du Nord*, 1986.

remite a la clásica monografía de F.J. de Salas ³⁶, facultativo de la Armada, que escribió a finales del siglo XIX. Hubo que esperar muchas décadas para que la matrícula volviera a ser asunto de interés histórico. Nos referimos a un artículo de Ángel O'Dogherty del año 1952 sobre este régimen de inscripción marítima durante el reinado de Carlos III³⁷. La siguiente aportación significativa a esta tema ha sido la del alemán R. Mühlmann en su estudio en profundidad, con base en un volumen importante de documentación de la Secretaría de Marina, sobre la reorganización de la Armada en el siglo XVIII ³⁸. Por una serie de factores, -la desvinculación de este autor del mundo universitario español y de la Armada, los pocos ejemplares publicados y el idioma- salvo excepciones muy contadas³⁹, prácticamente nadie de los que han investigado o escrito sobre la marina de guerra española cita esta obra. Poco tiempo después salió a la luz la notable monografía de J.Llovet sobre la matrícula de mar en la provincia marítima de Mataró⁴⁰. Desde entonces, las contribuciones al tema de la matrícula han sido contadas. Para Andalucía, M. Burgos Madroño se ha limitado a la presentación de datos de recuentos oficiales de matriculados

³⁶Vid. Salas, F.J. de, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, 1879. No creemos que la contribución anterior de F. de Madariaga, que no hemos consultado, enriquezca la visión de Salas. Vid. Madariaga, F. de, "Reseña histórica de la Matrícula de Mar", en <<Las Matrículas de Mar>>, en *Revista Marítima de Literatura y Comercio*. Nº 1, Año 1, San Fernando, 1859.

³⁷ Vid. O'Dogherty, A., << La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III >> en *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo IX (1952) pp. 347-370. Es un resumen de parte del contenido de su tesis doctoral inédita sobre la Armada en dicho reinado.

³⁸ Vid. Mühlman, R., *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena, 1975.

³⁹ Didier Ozanam (<<La política...>>) es el único que demuestra haberla consultado.

⁴⁰Vid. Llovet, J., *La Matrícula de Mar i la provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, 1980.

sin apenas contextualizarlos históricamente⁴¹. La bibliografía centrada en este régimen de inscripción se cierra con las aportaciones conjuntas de O.López Miguel y M. Mirabet Cucala, por una parte, y de R.Fernández Díaz y C. Martínez Shaw por otra, sobre la legislación en esta materia y los periódicos controles para depurar y actualizar las listas oficiales de marinería, maestranza y flota⁴², y por último con la investigación de J.A. Mateo Oviedo sobre la pesca en el Ampurdán⁴³.

Esta laguna historiográfica ha sido obstáculo y aliciente a la vez para emprender esta tesis. Comenzamos por el porqué de la matrícula. Ésta fue una respuesta a los problemas de falta de tripulación padecidos en mayor o menor medida por las armadas de todas las potencias marítimas, sobre todo en coyunturas bélicas. En un primer capítulo hemos analizado los distintos sistemas de reclutamiento vigentes en la Europa del Antiguo Régimen e identificados con dos modelos: el *impressement* inglés o recluta obligatoria y la inscripción marítima. Tras estudiar la primera matrícula ordenada por Felipe IV en 1626 y perfilar las características básicas del mencionado *systeme des classes*, pasamos a desentrañar el régimen de la matrícula en la España borbónica puesto en pie sobre la

⁴¹Vid. Burgos Madroñero, M., < La Matrícula de Mar en Andalucía. Siglos XVIII y XIX >>, en *II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1991. Y del mismo autor, <<La matrícula de mar en las provincias de Sanlúcar y Cádiz, 1750-1850>>, en *Actas de Hespérides. XI Congreso de Profesores Investigadores*, 1992, pp. 641-656. También con base en los recuentos oficiales de matrículas ha extendido el marco temporal de sus estudios. Como prueba, <<La pesca en Nerja en el siglo XIX>>, en *Isla de Arriarán*, VII, 1996; y <<Gente de mar, pesca y embarcaciones en Vélez-Málaga y Marbella en la primera mitad del siglo XIX>>, en *Isla de Arriarán*, IV, 1994.

⁴²Vid. López Miguel, O., y Mirabet Cucala, M., << La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza >>, en *El Derecho...*, pp. 217-239; y Fernández Díaz, C., y Martínez Shaw, C., << Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII >>, en *El Derecho...*, pp. 243-271.

⁴³ Vid. Mateo Oviedo, J.A., *Con arte y parte. Los pescadores de l'Empordà en el siglo XVIII*. Trabajo de iniciación a la investigación. Universidad Pompeu Fabra. Instituto Universitario de Historia Moderna Jaume Vicens i Vives. Barcelona, 2002. Inédito. Agradezco al profesor Jesús Giráldez el haberme facilitado un copia del mismo.

referida planta francesa aunque con particularidades. Para ello profundizamos en la legislación en materia de matrículas, y sobre todo en los textos fundamentales: la instrucción de Patiño de 1726, las ordenanzas de 1737 y de 1751 y el Reglamento de Muñoz de Guzmán de 1786. Para la definición de la matrícula, sin lugar a dudas la normativa más importante fue la de 1751, conocida como *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada*, vigente hasta 1800.

A partir del conocimiento de este corpus legislativo y de otras disposiciones emanadas de la Secretaría de Marina, en el capítulo II se aborda el mapa y el personal de la administración de las matrículas. En cuanto a las demarcaciones donde habría de ejercerse la jurisdicción de Marina y en particular gestionarse la matrícula, nos han interesado sobre todo los criterios seguidos a la hora del reparto del territorio costero, los cambios operados en esta configuración a lo largo del siglo XVIII y las razones de los mismos. Respecto a los gestores, nuestra atención se ha dirigido hacia los ministros provinciales y hacia sus satélites, los subdelegados y a los auxiliares de unos y otros (auditores, escribanos, etc.). El análisis de la esfera competencial, los mecanismos electivos, la corrupción funcional, el clientelismo, el régimen retributivo de estos dependientes, etc., ocupará espacio en esta tesis.

A continuación se estudia lo que fue la matrícula: un registro de marinería, maestranza y embarcaciones. Dado que el telón de fondo de todo nuestro discurso es la carga militar de la matrícula, el alistamiento de la flota⁴⁴ es un aspecto tangencial en esta tesis. Los aspectos formales del registro y los criterios de clasificación de los efectivos humanos son dados a conocer, antes de abordar la inspección periódica de los mismos, deteniéndonos en el personal comisionado al efecto y más que nada en los objetivos de las revistas. Este régimen de inscripción no se estableció en el País Vasco ni tampoco en Canarias y sobre las razones de esta excepción y la de otros espacios más reducidos se investiga al final del capítulo III.

⁴⁴ Un buen acercamiento al tema, motivo de controversia jurisdiccional entre las autoridades de Indias y de Marina, en Alfonso Mola, M., <<La marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)>>, en *El Derecho...*, pp. 173-215.

El estudio de la matrícula en Indias y Filipinas⁴⁵ supera los objetivos de esta tesis. Se trata de un tema prácticamente virgen pese a que posiblemente sus repercusiones económicas y sin lugar a dudas institucionales (conflictos competenciales entre las autoridades de Marina e Indias) fueron de consideración⁴⁶. El conocimiento adquirido sobre este régimen de inscripción que se aplicó allí bajo las directrices fijadas en la ordenanza de 1751 nos sitúa en buen lugar para con el recurso a las fuentes primarias y a la bibliografía americanista completar en un próximo trabajo la visión muy superficial de A. Sagarra Gamazo y de A. O'Dogherty⁴⁷.

El capítulo IV versa sobre los gremios de mar y más en particular sobre las medidas de la Corona encaminadas primero a su supervisión y después a su uniformidad estatutaria, en tanto en cuanto eran los órganos representativos de los matriculados. Son materia de estudio los cabos celadores, figura puente entre estas asociaciones y los subdelegados, y las disposiciones reguladoras del gremialismo contenidas en los reglamentos de pesca y sobre todo en la referida normativa de 1786 en sintonía con las reformas en el ámbito

⁴⁵ Las matrículas, tras algunas propuestas infructuosas y precedentes localizados, con carácter general se establecieron en las colonias en 1776. Finalmente, por real decreto de 14 de enero de 1812 se dispuso su extinción “en las provincias de América y Asia” por ser “inútiles y aun perjudiciales en las primeras”.

⁴⁶ Parece claro que la extensión de este sistema de registro y control de profesionales del mar y embarcaciones al Nuevo Mundo es un reflejo de la creciente importancia que la defensa de las colonias adquirió en la política exterior de Carlos III. Ante los cada vez más continuos ataques ingleses a los intereses españoles en ultramar, desde Madrid se tuvo claro la necesidad de mejorar, no sólo las fortificaciones del litoral sino también las flotillas de vigilancia costera. Entre la abundante bibliografía sobre esta temática, Albi, J., *La defensa de las Indias (1764-99)*. Madrid, 1987. Una visión sintética en Arauz Monforte, C., <<La política defensiva de España en Indias>>, en *Proyección histórica de España en sus tres culturas: Castilla y León, América y el Mediterráneo*, Valladolid, 1993, Tomo I, pp. 407 a 417.

⁴⁷ Vid. Sagarra Gamazo, A., <<Una institución guipuzcoana, la Matrícula de Mar, implantada en y desde Cartagena de Indias, a través de los fondos del Archivo General de Simancas>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana. VI Congreso Internacional de Historia de América*. Vitoria-Gasteiz, 1996, pp. 91-117. Y O'Dogherty, A., <<La Matrícula...>>, pp. 360-365.

laboral en general. Por su parte, el capítulo V está dedicado a las clases de marinería (marinería de servicio, oficiales de mar, muchachos, patronos e inhábiles), y de maestranza (carpinteros de ribera y calafates, fundamentalmente). Centraremos la atención en la política antifraude en torno a los exentos del Real Servicio, la formación náutica de los más jóvenes y la evolución de los efectivos de todas estas clases.

En buena medida, la contraposición entre derechos y deberes de los matriculados vertebrará esta tesis, y en los siguientes capítulos se intenta demostrar la descompensación entre franquicias teóricas de orden jurídico, fiscal y económico -a menudo desvirtuadas en la práctica- de estos miles de súbditos y sus obligaciones para con el Estado. A un tiempo se analizan los términos legales de concesión de los privilegios, los fraudes de los matriculados para acogerse a ellos, sobre todo al Fuero de Marina, y las vulneraciones que de fueron objeto éste y los demás privilegios (libertad de alojamientos y utensilios, exoneración del servicio de oficios concejiles, mayordomías y otros cargos de similar naturaleza) por parte de otros poderes, en particular la justicia ordinaria. Nuestro análisis de la exclusividad de los matriculados en el ejercicio de las actividades marítimas es muy detallado y sus ejes son la intransigencia de la Secretaría de Marina -pese a las crecientes voces a favor de la liberación del mercado- y el concurso, más ilegal que regular, de los llamados *terrestres*.

En cuanto a los deberes de los matriculados, sin dejar de referirnos a prestaciones menores (servicios a la renta de salinas, vigilancia costera, etc.), el foco de nuestra atención es el deber más ingrato y peligroso: las levas para la Armada. El estudio en detalle del sistema de cuadrillas con base en el cual se regularon los turnos de campaña y de las resistencias que provocó ocupa buena parte del capítulo VII. Debido a que para las autoridades de Marina el éxito de la matrícula dependía en buena medida del reparto equitativo de las obligaciones militares de los inscritos en ella, se hace inventario de las disposiciones en este sentido y se trata el fenómeno de las sustituciones. También tiene cabida en estas páginas la salida legal de las *separaciones* y el control de movimientos de los matriculados, y en este orden de cosas, se investiga una de las vías de agua de la invocada equidad: la presencia ilegal de pescadores catalanes en Galicia. Puesto que la

matrícula no supuso el fin de otros recursos de marinería de los que venía echando mano la Armada, unas páginas se dedican al voluntariado (extranjero y español) y a la recluta de vagos y presidiarios.

Las levas para la Armada española del siglo XVIII se abordan en el capítulo VIII. Aquí intentamos pesar la carga militar inherente al régimen de inscripción marítima a partir de las cifras de ausentes en campaña que ofrecen los recuentos periódicos y contextualizar la evolución de esta variable con la coyuntura de la política exterior de la Monarquía. En una segunda parte, se estudia la dureza de la vida a bordo y el balance más trágico del Real Servicio: los inválidos, los prisioneros y los fallecidos. El tema del capítulo IX son los sueldos y pensiones de los matriculados devengados durante su servicio en la Armada, subrayando dos aspectos: la congelación que experimentan a lo largo la segunda mitad del siglo XVIII claramente inflacionista, y sobre todo el retraso casi endémico en su abono efectivo. Por último, antes de la exposición de las conclusiones, se dedica un capítulo al análisis detenido de la legislación, causas y cifras del fenómeno de las deserciones, problema de primer orden para todas las marinas de guerra europeas y que en España evidencia el desequilibrio sangrante entre deberes y derechos de los matriculados, y más que nada el incumplimiento por parte de la Corona de los obligaciones salariales con las tripulaciones de sus bajeles.

En cuanto a las fuentes documentales, esta tesis ha sido elaborada fundamentalmente a partir de los expedientes del ministerio competente en la materia que se conservan en el Archivo General de Simancas⁴⁸ (en adelante A.G.S.) y en el Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán”⁴⁹ (en adelante A.G.M.) ubicado en la localidad manchega de Viso del Marqués. De la Sección *Secretaría de Marina* del primero de ambos

⁴⁸ La estructura del riquísimo depósito documental de este centro se da a conocer en *Archivo General de Simancas. Guía del investigador*. Valladolid, 1992.

⁴⁹ La estructura de sus fondos en Vigón Sánchez, M^a., *Guía del Archivo General de la Marina D. Álvaro de Bazán*. Madrid, 1995. Y Campo Muñoz, J., *Archivo General de Marina “Don Álvaro de Bazán*. Madrid, 1991.

centros, que aporta la práctica totalidad de la documentación producida por dicha institución en el ejercicio de sus competencias hasta la década de 1780, hemos consultado en detalle 53 legajos cuya temática coincide con los 35 de la sección *Matrículas-Pesca* del A.G.M, que son casi todos los que contienen documentación de los dos últimos decenios de la centuria estudiada.

Los fondos de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina conservados en uno y otro centro están descritos archivísticamente a un nivel muy elemental. En particular, en Simancas el investigador debe apañarse con un índice antiguo que sólo informa de la cronología de la unidad de instalación (legajo o libro) y del tema de modo muy genérico: Matrículas y Pesca, Navegación de Particulares, Corso, etc. La situación es similar en el A.G.M, por dicha falta de instrumentos de descripción, achacable a la escasez de medios técnicos y humanos en ambos centros, sobre todo en el segundo, y en general en los archivos españoles. Por todo ello, hasta que uno no se familiariza con la documentación la consulta es lenta. En cada legajo de los consultados figuran decenas de expedientes administrativos sobre muy diversas materias relacionadas con la matrícula, originados las más de las veces por una reclamación a título particular o colectivo, pero en otras perdidas en materia de competencias planteadas por dependientes de Marina. Unos se conservan completos, pudiendo seguirse el curso del asunto desde las instancias más bajas, las subdelegaciones, pasando por los ministerios de provincia y las Intendencias y concluyendo con el dictamen de la Secretaría, a menudo conforme con el auditor de este ramo de gobierno. De otros expedientes no consta resolución.

Estamos ante un tipo de documentación que ha sido poco utilizada hasta hoy, pese a su indudable riqueza. Para la mayor parte de los estudios sobre la pesca en el siglo XVIII en Galicia⁵⁰, Andalucía⁵¹ y en otros litorales⁵² se ha recurrido sobre todo al Catastro de

⁵⁰ Éstas han sido las fuentes fundamentales de las tesis doctorales de J.M. Pérez García e Hilario Rodríguez Ferreiro sobre las comarcas litorales del Salnés y Morrazo respectivamente. Vid. Pérez García, J.M., *Un modelo de sociedad rural de Antiguo Régimen en la Galicia costera La Península del Salnés (Jurisdicción de la Lanzada)*. A Coruña, 1979, pp. 236 a 248. Rodríguez Ferreiro, H., *Economía y población rural en la Galicia Atlántica. La jurisdicción del Morrazo en los siglos XVII y XVIII*, 4 vols. Tesis doctoral inédita. Universidad de Santiago, 1982. Este último investigador, que además recurrió al *Archivo de*

Ensenada, y en menor medida a la documentación municipal y a los protocolos notariales. Otros recursos habituales han sido los escritos económicos de ilustrados de época⁵³, y el

mareantes del Museo de Pontevedra, dedicó un pequeño epígrafe (pp. 521-526 del tomo II), a la incidencia negativa de las levadas en el sector pesquero de la zona. También en las tesinas de licenciatura dedicadas a otras zonas costeras de Galicia los materiales históricos sobre las actividades marítimas han sido los mismos. Vid. Bravo Cores, D., *El Barbanza Meridional en el Antiguo Régimen. Población, sociedad y economía*. Univ. de Santiago de Compostela, 1978. Costa Rodil, J., *Rianxo en el Antiguo Régimen. Economía y sociedad en unavilla marítima del señorío arzobispal de Santiago*. Univ. de Santiago de Compostela, 1981. Castiñeira Castro, V., *Dinámica socio-demográfica del Finisterre gallego, 1600-1860*. Univ. de Santiago de Compostela, 1996.

⁵¹ Para Andalucía: Sánchez Lora, J.L., *Demografía y análisis económico. Ayamonte, 1600-1860*. Huelva, 1987. Vega Domínguez, J. de <<Técnicas, sistemas de pesca y comercialización del pescado en las costas de Andalucía a finales del Antiguo Régimen>>, en *Studia Historica. Historia Moderna*, IX (1991), pp. 247-261. Pezzi Cristóbal, P., *Pasa y limón para los países del Norte. Economía y fiscalidad en Vélez-Málaga en el siglo XVIII*. Málaga, 2003, en particular, pp. 114-121. Debido a la pobreza informativa de algunos fondos municipales -caso del de Málaga, vaciado por S.Villas Tinoco (<<La fundación del gremio de patronos, armadores y marineros de Málaga>>, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 7, (1984), pp. 321-330.) y sobre todo a que está sin explotar la documentación sobre matrículas dada a conocer por Burgos Madroñero, todavía hay bastantes aspectos sin investigar acerca de las actividades pesqueras en este amplio litoral. En una reciente obra colectiva sobre el Reino de Granada se despacha el análisis de este sector económico en cinco páginas, una menos de las dedicadas a los recursos forestales. Vid. Díaz López, J.P., <<La economía (I): agricultura, ganadería y pesca>>, en *Historia del Reino de Granada. Tomo III. Del Siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1830)*, Andujar Castillo, F. (Ed.), Granada, 2000, pp. 363 a 392.

⁵² Vid. Ocampo Suárez-Valdés, J., *Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial (1759-1790)*. Oviedo, 1986. Y Madurell i Miramón, J.M., <<Notas históricas marítimas del Maresme>>, en *Hispania*, XLIV, nº 158, (1984), pp. 603-644. Este último autor se limita a resumir el contenido de ocho piezas documentales del Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona que transcribe.

⁵³ Para Andalucía el más citado es Martínez de Mora, M., <<Memoria sobre la decadencia de la pesca en las costas de Andalucía y modo de repararla>>, en *Memorias de la Real Sociedad Patriótica de Sevilla*, Sevilla, 1779. Y para Galicia, la *Memoria sobre la pesca de sardina en las costas de Galicia* (Madrid, 1774) de José Cornide, y menos otra obra de este autor: *Ensayo para una historia de los peces y*

rico caudal informativo del *Diccionario* de A.Sáñez Reguart⁵⁴, del que también nosotros hemos sacado provecho. La documentación estatutaria y contable de los gremios de mar, que ha dado mucho juego para el País Vasco⁵⁵, apenas ha sido explotada en el resto de España por haberse perdido o llegado hasta hoy fragmentada y deslocalizada.

A parte de los citados O'Dogherty, Mühlmann y Llové, son contados los investigadores que han trabajado con los expedientes sobre matrículas y pesquerías del fondo de la Secretaría de Marina⁵⁶. Por lo que concierne a la historiografía gallega, A. Meijide Pardo ha sido el primero en utilizarlos en varios de sus estudios sobre las

otras producciones marinas de la costa de Galicia... Madrid, 1788.

⁵⁴ Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario histórico de las artes de pesca nacional*. 5 vols., Madrid, 1791-95 [reed. de 1988, preparada por J.C. Arbex, en 2 volúmenes]. R. Viruela se ha basado ante todo en esta obra para estudiar las pesquerías en Valencia. Vid. Viruela Martínez, R., <<Aproximació a l'activitat pesquera valenciana del segle XVIII>>, en *Estudis*, nº 21 (1995), pp. 179-200. Entre los más recientes estudios que beben del *Diccionario...*, cabe citar Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<El despliegue de los bous catalanes en el siglo XVIII>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *Historia Moderna. Historia en construcción*. Vol. I. *Economía, mentalidad y cultura*, Lleida, 1999, pp. 61-75.

⁵⁵ Vid. Gracia Carcamo, J., <<Las levas de marinería y la cofradía de pescadores de Bermeo en el siglo XVIII>>, en *Historia de la economía marítima del País Vasco*. San Sebastián, 1983, pp. 97 a 134. Erkoreka Gervasio, J.I., *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, 1991. Y López Losa, E., <<La propiedad en el mar: acceso a los recursos y territorios de pesca. Las cofradías de mareantes de la costa vasca >>, en *Zainak*, 15 (1997), pp. 199-217.

⁵⁶ Han hecho un buen uso de ellos R. Fernández Díaz, R. y C. Martínez Shaw en algunas de sus investigaciones a dúo, caso de: << La gente de mar en la Cataluña del siglo XVIII>>, en *Primer Congrés d'Historia Modernade Catalunya*, vol. I, Barcelona, 1984, pp. 553-567, y << La pesca en la España del siglo XVIII: una aproximación cuantitativa>>, en *Revista de Historia Económica*, año II, nº 3 (1984), pp. 183-201. Algunos de estos recuentos también han sido empleados, aunque muy superficialmente, por J. Ocampo Suárez-Valdés (*Campeños...*) y por A. Zabala Uriarte (*El comercio y el tráfico marítimo de España en el siglo XVIII*. 2 vols. San Sebastián, 1983).

actividades marítimas⁵⁷. X. Carmona se ha valido bastante de ellos para analizar la continuidad y cambios en el régimen laboral y en las técnicas de pesca en la segunda mitad del XVIII⁵⁸, y antes L. Alonso Álvarez sacó partido de un puñado de expedientes sobre episodios de conflicto motivados por el uso de jábegas, artes introducidas y fomentadas por los catalanes⁵⁹.

De entre todos estos papeles generados por la administración de Marina, queremos destacar aquí una fuente documental de naturaleza cuantitativa que nos ha sido muy provechosa para los objetivos de esta tesis; nos referimos a los estados resultantes de las revistas de matrículas⁶⁰ que, con las limitaciones que se apuntarán más adelante, permiten comparaciones de las clases de la matrícula en el espacio y en el tiempo. Pocos han sido los que han trabajado con estos cómputos oficiales de marineros, maestranza y flota⁶¹, y

⁵⁷ Entre las que cabe citar *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*. Valladolid, 1971; y << Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII >>, en *Vigo en su historia*, Vigo, 1980, pp. 298-355.

⁵⁸ Vid. Carmona Badía, X., *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*. (Tesis doctoral inédita). Univ. de Santiago de Compostela, 1983. En este trabajo se han explotado mucho los protocolos notariales de escribanos de Marina. Agradecemos al autor el habernos facilitado una copia del mismo.

⁵⁹ Vid. Alonso Álvarez, L., <<As revoltas preindustriais en Galicia: o ludismo>>, en *Grial*, nº 6 (1979), pp. 453-462.

⁶⁰ Extractos de los correspondientes a las provincias andaluzas, fruto de las inspecciones generales de 1754 y 1765, y de las ordinarias, a cargo de los ministros provinciales, aparecen incluidos en los llamados *Planos Geográficos y Mapas Generales* del arbolado publicados en Gómez Cruz, M., *Atlas...*, pp. 25 y ss.

⁶¹ Además de Mülhamn, L Lovet, Burgos Madroñero, Fernández Díaz, Martínez Shaw y Mateo Oviedo los ha utilizado O. López Miguel para estudiar a la maestranza catalana. Vid. López Miguel, O., <<Els gremis de mestrança e les revistes de marina del segle XVIII>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *Historia Moderna. Historia en construcció*. Vol. II, *Sociedad, política e institucions*. Lleida, 1999, pp. 207-230.

Para Galicia, A. Meijide Pardo ha sido el pionero en echar mano de ellos en fecha tan temprana como 1971. X. Carmona apenas se ha valido de recuentos oficiales de matriculados, y recientemente M.

ninguno los ha explotado en un grado tan alto como el que se evidencia en esta tesis.

También nos hemos valido de los fondos del *Archivo de mareantes* del Museo de Pontevedra, en particular de los oficios cursados entre el ministerio principal de Pontevedra y la subdelegación de Vigo, y de algunos impresos y manuscritos del Museo Naval de Madrid. Para abordar determinados aspectos (las ventas y donaciones de embarcaciones entre matriculados, y la tardanza en el abono de los sueldos por parte de las tesorerías de Marina) hemos vaciado cientos de escrituras notariales. Y para analizar el saldo más negro del Real Servicio hemos acudido a las partidas parroquiales de defunción. Nuestra metodología de trabajo con esta documentación se expone en el texto, y el resto de las fuentes utilizadas se citan en el correspondiente apartado de esta tesis.

Santalla López (*Las Reales Fábricas de Ferrol. Gremios y barcos en el siglo XVIII*. A Coruña, 2003) se ha limitado a reproducir los datos de maestranza que aporta el concluido en 1759, sin más comentario.

CAPÍTULO I

LA MATRÍCULA COMO SOLUCIÓN A LOS PROBLEMAS DE RECLUTAMIENTO DE MARINERÍA.

En todas las investigaciones sobre la matrícula de mar se ha señalado su finalidad militar. Las armadas europeas de la Edad Moderna, sin excepción, y en particular las del siglo XVIII -cuando el número y dimensiones de las unidades de flota de guerra ascendieron hasta alturas hasta entonces no alcanzadas-, tuvieron dificultades de reclutamiento y reemplazo de marineros¹, problema que también afectó a los mercantes y a los corsarios, competidores de las primeras en el mercado limitado de esta mano de obra².

¹ Principal causa de este problema fue la mala paga, escasa y casi constantemente con retraso. Para Francia, Symcox, G., *The Crisis of French Sea Power 1688-1697. From the <<Guerre d'Escadre>> to the <<Guerre de Course>>* La Haya, 1974, p. 15. Para Inglaterra Andrews, K.R., *Ships, Money and Politics. Seafaring and Naval enterprise in the Reign of Charles I*, Cambridge, 1991, p. 68. Y Scammell, G. <<The Sinews of War: Manning and Provisioning English Fighting Ships, 1550-1650>>, en *Mariner's Mirror*, 73 (1987), pp. 351-367. Para Holanda Bruijn, J.R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Columbia, 1993, p. 60. Todas estas referencias bibliográficas citadas en Goodman, D., *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*. Barcelona, 2001.

² Sobre este particular son de interés los trabajos reunidos en el monográfico de *Research in Maritime History*, , nº 13 (1997), titulado *Those Emblems of hell? European sailors an the maritime labour market, 1570-1870*.

1.- Los sistemas y vías de reclutamiento de marinería en la Europa de la Edad Moderna.

A partir de la década de 1620 varias coronas europeas establecieron sistemas de inscripción de gente de mar con el propósito de mejorar las disponibilidades de hombres para tripular los bajeles reales. Las primeras medidas al respecto se adoptaron en España y Francia casi al mismo tiempo, como parte de los ambiciosos programas de rearme naval diseñados por el equipo de gobierno de dos grandes ministros que han sido objeto de estudios comparados: Olivares y Richelieu. En uno y otro caso, las primitivas matrículas fracasaron, pero mientras en España no se volvieron a formar, bajo una nueva planta, hasta un siglo después, en Francia la inscripción marítima ordenada en época de Colbert bajo otras directrices y con un diseño administrativo mucho más complejo habría de pervivir y servir de modelo al régimen español del siglo XVIII. Suecos y daneses también pusieron en práctica modelos de inscripción marítima, mientras en el resto de Europa, con Inglaterra como paradigma, las armadas se nutrieron simultáneamente por diversas vías, siendo las dos más importantes: el voluntariado y las levas forzosas.

1.1.- Levas forzosas y voluntarios. El *Impressment* como recurso de la Royal Navy.

Para el equipamiento de la marina de guerra rusa, al carecer el imperio de los zares de una flota mercante de consideración, se tuvo que acudir a la recluta obligatoria no sólo por la costa, sino también por zonas del interior. Indicios apuntan a que la Corona rusa destinó más dinero que la media de los países europeos a la instrucción de las tripulaciones en tiempos de paz. Esta vía de equipamiento de los navíos se completó con el recurso a la marinería extranjera, sobre todo del Báltico; e incluso, con ocasión de expediciones al Mediterráneo, en los propios puertos de arribada, se fomentó el enrolamiento de naturales de allí, siendo muchos los griegos que sentaron plaza en navíos rusos³.

³ Vid. Glete, J., <<Voiles et rames. Vaisseaux de guerre et marines dans le Baltique au XVIII siècle (1700-1815)>>, en *Les marines de guerre*, pp. 387-388.

En Holanda, por su parte, previéndose problemas de equipamiento en la flota de guerra se impuso un embargo de marinería en primavera. No obstante, si el marinero tenía los suficientes recursos económicos para permitirse no enrolarse hasta el verano, cuando concluía el embargo volvía a ser un agente libre en el mercado laboral del mar y elegía destino. Además, a las flotas mercantes y balleneras regularmente se les permitía navegar después de que hubiesen contribuido a las armadas con el llamado “quinto hombre” o abonado su equivalente en metálico⁴.

La compatibilidad de la movilización forzosa y el voluntariado en la Royal Navy es bien conocida y sus resultados notables, si tenemos en cuenta que Inglaterra logró reclutar en torno a 200.000 hombres para sus buques durante la guerra de los Siete Años⁵. De los voluntarios, mayoría en las dotaciones de los buques de guerra ingleses, hablaremos en otro lugar. A continuación, analizamos el llamado *Impressment*, o recluta obligatoria, método coercitivo que en Francia se sustituyó por la matriculación.

El reclutamiento de marinería fue el principal obstáculo operativo de la Royal Navy y hubiese provocado la derrota inglesa en la Guerra de los Siete Años, de no haber sufrido Francia del mismo problema en igual o mayor medida⁶, según N.A.M. Rodger. En opinión de la mayoría de los contemporáneos, la desafección al servicio naval en Inglaterra se debía

⁴ Vid. Bruijn, J.R., <<Career Patterns>>, en *Those Emblems of hell? ...*, p. 29.

⁵ En vísperas de dicho conflicto armado, 10.000 hombres tripulaban los barcos de la Navy. En 1760 sus equipajes sumaban 85.000 individuos de marinería. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*. Londres, 1986, pp., 144 y ss.

⁶ En opinión de A. Cabantous (<<Mutins et mutineries au XVIII siècle>>, en *Actes du 106 Congrès des sociétés savantes*. Perpiñán, 1981, t. II, p. 165), la combinación de bajos salarios, duras condiciones de trabajo y altos riesgos a que estaban expuestos, todo esto unido a la pobre consideración social de su profesión provocaron un estancamiento de los efectivos de navegantes en el siglo XVIII, entre 55.000 y 60.000, y en consecuencia la difícil renovación de los equipajes. Sin embargo, divergente fue la tendencia en Bretaña por lo que al sector pesquero concierne. Los indicios documentales apuntan un constante aumento en sus efectivos de mano de obra a lo largo de la mencionada centuria. Vid. Robin, D., *Pêcheurs bretons...*, pp. 337-338.

ante todo a sus cortas contraprestaciones. Coincidieron en que mayores incentivos salariales y una menor duración de las campañas hubieran actuado de paliativos. Sin ninguna duda, un fundamental sistema de provisión de marinería para Inglaterra fue el reclutamiento obligatorio o *Impressment*⁷. Se llevó a cabo tanto en el mar como en tierra. El máximo producto se obtuvo en el mar por parte de barcos de guerra o auxiliares, es decir de los apremios efectuados a tripulaciones a bordo que por mínima que fuese contaban con alguna experiencia náutica. En tierra funcionó el llamado *Impress Service*, que también operó en los cauces fluviales principales y secundarios, siendo gestionado por el consejo o tribunal de la Armada (Navy Board). Contra lo que pueda pensarse por su nombre, este servicio también se ocupó de las levas de voluntarios. Sobra decir que de una impopularidad generalizada, el *Impressment* generó abundantes motines armados, a menudo instigados por desertores⁸. Durante la Guerra de los Siete Años (1755-1762) todavía no era universal y fue muy criticado por la opinión pública y por los magistrados. De hecho, en 1758 fue aprobado por los Comunes, aunque rechazado por los Lores, un proyecto de ley para extender los mandatos de *habeas corpus* a los *pressmen*⁹. Por otra parte, este sistema coercitivo fue argumento común de los panfletistas en sus puyas al gobierno y fue obstaculizado a menudo por las autoridades civiles¹⁰.

Los mandos de la marina de guerra fueron conscientes de la dudosa legitimidad de

⁷ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 164 a 182.

⁸ Para evitar estos amotinamientos siempre que se pudo los reclutados fueron alojados en una embarcación auxiliar, más seguro que sus acuartelamientos en tierra. *Ibidem*, p. 176.

⁹ Es decir, un intento de amparar legalmente a estos forzados, que en último término ejemplifica la pugna entre los poderes judicial y ejecutivo. *Ibid.*, p. 187.

¹⁰ Incluso llegaron a encarcelar a reclutadores con pretextos como la participación en reyertas, extralimitaciones de competencias, etc.). La corporación municipal de Liverpool sobresalió por su oposición férrea a los oficiales encargados de levas de marinería en su jurisdicción, incluso cuando se trató de reclutas de voluntarios. *Ibid.*, pp. 169-170.

este servicio pero lo vieron como una necesidad inevitable¹¹. Por otra parte, no se propusieron en profundidad alternativas al mismo. La aplicación de este procedimiento de leva en las colonias fue esporádico, por la fuerte oposición tanto de las autoridades americanas como de las Indias Occidentales. En teoría los “impressed” eran los marineros y los profesionales de la construcción naval. Pero con ocasión de grandes demandas de hombres para los navíos, también fueron enviados a campaña obligatoriamente los pescadores de río y los barqueros.

Asimismo se aplicó a delincuentes y reos, aunque con carácter excepcional. Debe matizarse mucho la visión -extendida a través de la novela de aventuras, e incluso reflejada en el discurso de algunos observadores de la época-, de la Navy como refugio de indeseables de toda ralea, de la escoria de las calles. Evidentemente el carácter del impressment fue indiscriminado, si bien con salvedades. Se echó mano de contrabandistas, que fueron enviados a servir lejos de su radio de actuación y de sus cómplices para evitar que volvieran a defraudar, lo que a menudo no se consiguió. Por el contrario, los criminales y ladrones no fueron aceptados en la marina de guerra inglesa. Sirva de ejemplo la negativa del Almirantazgo al enrolamiento de una conocida cuadrilla de carteristas, el Black Boy Alley Gang, pese a que los magistrados de Londres solicitaron su enganche forzoso.

El Impressment tuvo sus exentos. Fueron varios los colectivos que gozaron de *protections*. Unas fueron dispuestas por el Almirantazgo, que en circunstancias normales exoneró a los operarios de los muelles, a las tripulaciones de los corsarios, de los transportes, y en general a todas aquellas personas empleadas en navíos al servicio de la

¹¹ Un oficial de la Navy opinó que: “For, however unconstitutional it may be to deprive this useful class of people of their liberty above all others, it is an act of necessity that can not be dispensed with, and whoever coolly considers the nature of the thing will soon be convinced that it is the mode, and the only mode, that upon and emergency will or can humble the arrogance and insolence of the House of Bourbon”. (Traducimos por: “Porque, por muy inconstitucional que sea privar a esta útil gente de su libertad, es un acto de necesidad de la que no se puede prescindir, y quien considere la naturaleza de esto, se convencerá que es el modo y solamente el modo de que en caso de emergencia se pueda hacer humilde a la arrogancia y la insolencia de la Casa de Borbón”). *Ibidem*, pp. 150-151.

Corona siempre que estuviesen efectivamente a bordo. Otras exenciones lo fueron en virtud de una ley parlamentaria. Los beneficiarios de éstas fueron los *masters* y *chief mates* de los mercantes, los muchachos en su trienio inicial de formación en el mar y los hombres de tierra en sus dos primeros años de aprendizaje. Por su parte, pescadores, balleneros y mineros también gozaron al respecto de cierta inmunidad. Los individuos protegidos contra las reclutas obligatorias eran 14.800 en 1741 y 50.000, más de la mitad de los hombres de mar (navegantes y pescadores), en 1757. Sin embargo, debe aclararse, que ese año y mientras duró la guerra contra los franceses, así como en posteriores coyunturas bélicas, el Almirantazgo no respetó las exenciones, autorizando el llamado *hot press*, rondas de recluta forzosa organizadas en secreto, pese a que estos métodos fueron desaprobados por el Parlamento¹².

Los reclutamientos forzosos se efectuaban por distritos (*impress district*). En principio cada condado era un distrito de leva, al mando del cual se encontraba un capitán o comandante con un número de tenientes a sus órdenes. El cuartel o base de operaciones, conocido como *rendezvous*, invariablemente se establecía en una posada de los muelles o de los suburbios portuarios, desde donde hacían llamamientos a la Navy y alojaban a los voluntarios y custodiaban momentáneamente a los obligados. La mayoría de los distritos tenían su centro en puertos donde recalaban buques auxiliares al objeto de embarcar desde allí a los reclutados a Portsmouth, Plymouth y otras bases navales. Cada teniente estaba auxiliado por una patrulla o *gang*, rara vez de más de doce miembros. Casi siempre eran marineros, que frecuentemente habían tripulado bajo el mando del oficial de recluta al que servían. Los gangs no portaban armas de fuego y por lo tanto sus principales bazas eran la palabra y la camaradería. Sin autoridad judicial de ningún tipo, estas cuadrillas de reclutamiento a menudo fueron víctimas de la violencia de sus objetivos de trabajo. En compensación, su servicio estaba muy bien retribuido, de modo que muchos de ellos, mancos o escorbúticos, complementaban por esta vía sus pobres ingresos. Los salarios de los oficiales del *press* también eran muy considerables, además de percibir un extra de diez

¹² *Ibidem*, pp. 177-178.

y cinco chelines por cada *seamen* o *landmen* enganchado, respectivamente. Por otra parte, a menudo sus labores de recluta fueron recompensadas con plazas de mando a bordo. Se valían de la recopilación de noticias sobre el paradero de marineros obtenida por los oficiales del *press*, una información que se pagaba en moneda. La nómina de informadores, más correcto en muchos casos sería hablar de delatores, era de lo más variopinta: parientes enfrentados por cuestiones de herencia, litigantes, y en general enemigos de toda clase y condición de los individuos expuestos a la leva obligatoria.

Es una cuestión debatida hasta qué punto la Navy recurrió a los *crimps*, captores y vendedores de marinería, figura impensable en sistemas de reclutamientos como el francés y el español basados en la rotación de matriculados. Estos *crimps* actuaron en hospitales de Marina; aprovechando la obligada abstinencia, tentaban a los comparecientes con alcohol y les sobornaban con dinero. Dado el gusto de los *seamen* por la bebida, no es de extrañar que la mayoría de estos traficantes fuesen taberneros que atraían a sus locales a gente y si había ocasión mejor aún a los recién despedidos con los bolsillos llenos de monedas. Muchos, en una espiral de ron, sexo¹³ y juego, pronto liquidaban su dinero cayendo en las redes de la usura. Sin otra alternativa que la cárcel, la mayoría se veían abocados a enrolarse. Debe quedar claro que los *crimps* actuaban en un mercado libre en la práctica y vendían al mejor postor, pero su mejor cliente fueron los corsarios, muy necesitados de tripulación, razón por la cual sus armadores no dudaron en contratar a desertores de la Navy.

Por todo esto, el sistema de recluta forzosa negó a gran número de hombres de mar ingleses la condición de agentes libres. Es decir, no fueron sus preferencias personales las que a menudo determinaron su puesto de trabajo, en la Navy, en los mercantes o en los corsarios¹⁴. En contraste con el panorama descrito, en Francia bajo el Rey Sol se puso en aplicación un sistema de recluta en sustitución del *press*. El llamado *systeme des classes de*

¹³ Según una fuente contemporánea, en Liverpool actuaba un nido de mujeres *crimps*, eue con sus encantos femeninos engatusaban a los marineros para después venderlos a comerciantes. *Ibid.*, p. 183-184.

¹⁴ *Ibid.*, pp., 186-187.

marine, referente de las matrículas de mar establecidas medio siglo más tarde en España.

1.2.- Los regímenes europeos de inscripción marítima.

Como ya hemos dicho, a partir de los años veinte del siglo XVII en Europa se pusieron en práctica diferentes sistemas de alistamiento de marinería. Con estos registros se buscaba mejorar la disponibilidad de tripulantes para las marinas de guerra. Por los mismos años que en Francia Richelieu emprendía medidas al respecto, otro gran estadista, el Conde Duque de Olivares, lograba que Felipe IV ordenase medidas similares.

Pocos años después que en España, en 1634 el rey de Suecia ordenó un registro obligatorio de jóvenes y adultos por distritos costeros. A cada distrito le correspondería un cupo de marineros. Por ejemplo, a Finlandia entre 1.200 y 2.000 durante la época de la navegación (“sailing season”), número que descendía en seiscientos en la temporada de hielos por el obligado amarre de la flota. Debido a su impopularidad, en las últimas décadas del siglo XVII el régimen sueco de inscripción fue sustituido por un régimen de reclutamiento voluntario. La gente de mar (*batsmänn*) domiciliada en las regiones costeras fue censada para servir en la armada sueca. El denominador común del voluntariado sueco, como español, fue la falta de capacitación náutica, un problema que no pudo ser resuelto en el primer caso debido a la oposición del cuerpo político representativo de los afectados. En efecto, el campesinado sueco constituía uno de los cuatro estados del Parlamento, y desde este estrado bloqueó las tentativas de aumento del tiempo de adiestramiento. En coyunturas bélicas, cuando las movilizaciones urgían, se llegó a reclutar a viva voz en las plazas públicas con el incentivo de las primas de enganche, si bien parece que los salarios ofrecidos no fueron lo suficientemente tentadores para que la Corona de Suecia se hiciese con los servicios de marineros de alta mar, los más demandados¹⁵.

Dinamarca fue el otro país báltico donde también se estableció un sistema de inscripción marítima con fines militares. Allí, donde la armada contó desde 1615 con un

¹⁵ Vid. Glete, J., <<Voiles et rames...>>, pp. 386-387.

cuerpo permanente de tripulación¹⁶, el referido sistema entró en vigor en la segunda mitad del siglo XVII bajo incentivos salariales. La dispersión geográfica de los alistados hizo que el ritmo de movilización de efectivos fuese lento¹⁷, con resultados nefastos para la defensa naval del territorio como se demostró con ocasión de los ataques ingleses de 1801 y 1807. Por otra parte, la matrícula danesa no logró subsanar un problema consustancial a las marinas de guerra europeas: la escasez de tripulación cualificada¹⁸.

Del encabezamiento de la real cédula de 31 de octubre de 1625 se deduce que las matrículas entonces ordenadas habrían de levantarse en toda la Península Ibérica, no siendo excepción Portugal, bajo soberanía española desde tiempos de Felipe II. Este registro, en el hipotético caso de haberse llevado a cabo en dicho reino, pronto se archivaría debido a la rebelión iniciada en la década de 1640 y que concluyó casi treinta años después con el definitivo desmembramiento de Portugal del seno de la Monarquía hispana.

En Portugal los primeros registros oficiales conocidos de profesionales del mar se

¹⁶ Los llamados *holmens faste stock*. Residentes en un distrito especial de Copenhague, servían en mar y en puerto. Al jubilarse recibían una pensión de la Corona. Vid. Bruijn, J.R., <<Career...>>, p. 29.

¹⁷ La cabecera de la administración marítima y principal base naval estaba en Copenhague, mientras que muchos reclutables residían en Noruega. *Ibidem*. Después de 1674, uno de cada cinco noruegos fue obligado a servir en la armada danesa. Vid. Rian, O., <<State and Society in Seventeenth-Century Norway>>, en *Scandinavian Journal of History*, X (1985), pp. 350-352. Citado por Bruijn, J.R., <<Career...>>, p. 29.

¹⁸ A finales del siglo XVIII, Dinamarca carecía del necesario número de marineros para dotar convenientemente a los veinte bajeles de línea y a las demás unidades de flota menor que componía su marina de guerra. *Ibidem*.

ordenaron durante la Guerra de Sucesión a efectos de levas para el ejército¹⁹. Pero los hombres de mar continuaron exentos de las reclutas de milicias. La primera matrícula propiamente dicha se dispuso en virtud de real disposición de 3 de mayo de 1802, por la cual se declaraba la libertad de pesca en alta mar y en la costa; a renglón seguido se obligaba a los maestros a registrar sus embarcaciones y el número de tripulantes y aparejos. No obstante, habrá que esperar tres décadas para asistir a una regulación más precisa de la matrícula de mar tal como se entendía en España. Por el decreto de 6 de noviembre de 1830, al tiempo que se abolían las cargas señoriales que gravaban la pesca (diezmos, primicias, gabelas, etc.), se ordenó el registro obligatorio de todos los barcos y de sus respectivos patrones y tripulación al principio de cada año en las intendencias de Marina o en las cámaras concejiles. Se ratificó la libertad general de pesca poniéndose fin a los privilegios exclusivos hasta entonces disfrutados por los señores jurisdiccionales. Y por una disposición de 25 de febrero de 1831 se concedió a la Secretaría de Estado las competencias en los “negócios de marinha e Ultramar”²⁰. Poco sabemos de las franquicias inherentes a la matriculación en Portugal, pero sí que en la ley de reclutamiento marítimo de 9 de julio de 1842, se concedía a los matriculados la exención del servicio militar. Para concluir, digamos que bajo el argumento de que muchos padres registraban a sus hijos en las listas de Marina para eximirles de servir en el ejército, sin que éstos faenasen todo el año, el Estado llegó a condicionar la pertenencia a *companhas* de pesca, que por entonces contaban con un número de miembros muy elevado²¹.

¹⁹ En 1708 se decretó el alistamiento de todos los pescadores y barqueros hasta la edad de 60 años con inclusión de los nombres de las mujeres de los casados y de los padres de los solteros. Vid. Amorim, I., <<Relações de trabalho e gestão pesqueira nos séculos XVIII e XIX. A pesca da xávega na praia do do Furadouro (Costa de Aveiro)>>, en *Revista de História Económica e Social*, nº 2, 2ª série, 2º semestre de 2001, pp. 83-84.

²⁰ *Ibidem*. En palabras de I. Amorim, la libertad a la hora de la explotación de los recursos pesqueros, franquicia sanciona legalmente, posibilitó una “reorganização de capitais, artes de pesca e mão-de-obra”.

²¹ Vid. Amorim, I., <<Relações de trabalho e gestão pesqueira...>>, pp. 106-107. Para esta autora esta práctica era más un medio de supervivencia que un fraude. Se matriculaban a hijos varones, incluso

Habrá ocasión de profundizar en éste y otros tipos fraudes cometidos por los matriculados, pero ahora es el turno de analizar objetivos y resultados del primer registro oficial de profesionales del mar establecido en España en virtud de la mencionada cédula de Felipe IV de 31 de octubre de 1625.

1.2.1.- La matrícula de 1625 en España. Objetivos y exenciones para el fomento de la marinería.

La implantación de la Matrícula, institución nacida para regular la prestación del servicio en la Armada y Arsenales de la gente de mar y maestranza, cuajó en la segunda mitad del siglo XVIII tras un primer intento fallido de establecimiento de una inscripción marítima al poco de acceder Olivares al valimiento. Este régimen de alistamiento se dispuso en la real cédula de 31 de octubre de 1625, y se confió que su éxito -como el sistema de clases establecido en Francia casi medio siglo después y diseñado por otro poderoso ministro, Colbert- vendría cimentado por la concesión de una serie de franquicias a los matriculados, gracias que con el tiempo no harían sino aumentar aunque más en la teoría que en la práctica. Ya en las Ordenanzas para reclutamiento de personal “para las armadas del mar Oce no, carrera de Indias y flotas dellas” promulgadas por Felipe III el 4 de noviembre de 1606 se concedió a la marinería la exención de alojar y de servir oficios concejiles mientras sirviesen en los navíos de S.M. Ambas franquicias serían confirmadas en todos los posteriores textos reguladores de la matriculación. No se estableció entonces la obligación de un registro o matrícula, lo que s  se disponía en una orden adicional de 1607 por la cual el empadronamiento en las listas de marinería se consideraba indispensable para poder ocuparse en la mar. No obstante, esta última normativa se limitaba a la provincia de Guip zcoa²², y al ser mal recibida fue derogada poco despu s²³.

recién nacidos, para que comenzasen a disfrutar de los quiñones y para garantizarles el alimento, al ganar el derecho, por su condición de miembros de las *companhas*, a participar en las *caldeiradas* o *comedoiras* establecidas por costumbre.

²² Con base en esto, sin otro argumento, A.Sagarra Gamazo (<<Una institución guipuzcoana, la Matrícula de Mar, implantada en y desde Cartagena de Indias, a través de los fondos del Archivo General

Habrá que esperar casi dos décadas, hasta finales de 1625, para asistir a la puesta en práctica de medidas en esta misma línea. Una matrícula que era parte de la política de fomento de la marina de guerra, instrumento de la política exterior, que se diseño desde la Junta de Armadas establecida en 1622, uno de los muchas juntas *ad hoc* del reinado de Felipe IV²⁴.

Por varias razones, o dicho de otro modo, por algunas de sus intenciones (el marco geográfico, inclusión de marinería y maestranza, formación de asientos individuales, libertad vigilada de los alistados, etc.), en la real cédula de 31 de octubre de 1625 cabe ver un precedente lejano del régimen de matrículas establecido en España por los Borbones. Fue presentada como una medida más para “aumento de las fuerzas del mar y refuerzo de mi Armada del mar Océano”. Con el mismo objetivo Felipe III había aprobado y financiado, a instancia del secretario de Guerra (en el mar) Martín de Aróstegui, la creación en 1606 de un seminario en San Sebastián para la recogida y formación náutica de jóvenes, preferentemente de la calle. Los éxitos de esta escuela -en la que en su primera época ingresaron cada año unos treinta muchachos para una vez instruidos embarcar con destino a Terranova para adquirir experiencia- movieron al monarca a aprobar el establecimiento

de Simancas>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana. VI Congreso Internacional de Historia de América*. Vitoria-Gasteiz, 1996, pp. 91-117) ha calificado a la matrícula como una institución guipuzcoana, una consideración cuanto menos criticable. Lo cierto es como se verá en próximas páginas, en virtud de la Ordenanza de primero de enero de 1751 la marinería vasca quedó exenta de matricularse. Suponemos que el título del artículo en cuestión obedece a una estratagema de la autora para justificar la inclusión de su trabajo en el volumen colectivo sobre la presencia de los vascos en la economía americana.

²³ Vid. Tellechea Idígoras, J.I., <<Felipe III y Guipúzcoa. Servicios de marinería, la Matrícula de Mar, desertores vascos>>, en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, n  31, (1997), pp. 755-824.

²⁴ Sobre los miembros de esta institución y los precedentes de la misma, véase Goodman, D., *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*. Barcelona, 2001, pp. 57 y ss.

de seminarios en Bilbao, Galicia -en concreto en A Coruña²⁵-, Lisboa, Sevilla, Málaga, Valencia y Barcelona. Únicamente se llegó a fundar el de Bilbao, en el que se formaron huérfanos y vagabundos de un área de recluta que llegó hasta Vitoria. En la misma línea que su padre, Felipe IV ordenó en 1623 la constitución de otros, según el modelo donostiarra, en Cartagena, Las Cuatro Villas y Gibraltar, financiados, como los anteriores, con consignaciones sobre la Cruzada. Pero a finales de la década de los veinte, tras reconocer el propio Aróstegui el fracaso de estos centros formativos, todos acabaron por disolverse, y el proyectado en Sevilla a cargo de la Casa de Contratación por falta de fondos no había comenzado a funcionar²⁶. Muy posiblemente, también la vigencia del sistema de inscripción de marinería establecido en 1625 fue breve.

Por la referida real cédula de 31 de octubre de ese año Felipe IV dispuso el levantamiento de una *matrícula general* obligatoria en sus reinos “de toda la gente que usa en ellos el arte y oficio de la marinería”. Nadie estaba libre del registro, ni por edad ni por manifiesta imposibilidad física. Otra cosa es que en caso de ser reclutados no fuesen admitidos en las armadas por viejos o inútiles. Se expresaba claramente la intención de formar listas completas, puerto a puerto, sin exención de ninguno de estos profesionales y con distinción de clases. En concreto, se hablaba de pilotos y “mandadores” de navíos, marineros ordinarios y grumetes por lo que concierne a la navegación comercial. En cuanto a los profesionales de la pesca, habrían de distinguirse por notas en los asientos individuales a los *arraeces*, de la simple tripulación de los barcos pesqueros (llamados “marineros”), y de los “pescadores” que, a juzgar por la relación de matrículas gallegas de que disponemos, cabe identificar con aquéllos que faenaban al margen de las compañías

²⁵ Según Tettamancy, en esta ciudad de realengo, una de las siete cabezas de provincia gallegas, se estableció un Seminario de Muchachos de Mar por real cédula de 21 de marzo de 1621, y que tuvo su emplazamiento en el Hospital de San Andrés. Su existencia fue efímera, pues sólo estuvo en funcionamiento hasta 1640. Goodman no lo cita entre los seminarios creados por Felipe IV. Vid. Meijide Pardo, A., *Origen y progresos de la Escuela de Náutica de La Coruña (1790-1825)*. A Coruña, 1963, pp. 9 y 10.

²⁶ También se planteó en 1608 la recogida de pillos callejeros en Nápoles para enviarlos a servir como marineros. Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp. 261-265.

de pesca. Por lo que respecta al personal de maestranza, habrían de identificarse separadamente calafates, carpinteros y toneleros ²⁷.

De forma simultánea habría de efectuarse otro registro, la llamada *matrícula particular*, “de todas las personas que de su voluntad se quisieren asentar por marineros o los oficios que en este ministerio hubieren exercido”. Aunque en la propia disposición y en textos adicionales no se aclara, puesto que absolutamente todos los profesionales del mar habrían de registrarse, cabría pensar que en esta segunda lista tendrían cabida sólo los que al momento de inscribirse no ejercían como profesionales del mar o de la maestranza pero se comprometían a hacerlo de ahí en adelante; en todo caso, quedaban obligados a servir en las armadas cuando fuesen llamados, que era lo que en verdad importaba a la Corona. Pero lo cierto es que, como se deduce de los datos referidos a Pontevedra y Marín, los sujetos de las dos listas fueron los mismos. Suponemos que estos voluntarios también figuraban en la matrícula general, pues el sentido de ésta era tener datos precisos sobre la cantidad y calidades de todos los movilizables para las escuadras, se hubiesen registrado por propia voluntad o a la fuerza. Al parecer la inscripción voluntaria estuvo siempre abierta, pues no se fijaba plazo alguno después del pregón y bando para hacer públicas las órdenes de alistamiento. Al contrario de lo dispuesto en las normativas de matrículas de 1737 y 1751 no se pusieron límites de edad para inscribirse.

Suponemos que ambos registros se ordenaron para todo el territorio peninsular, pues la real cédula iba dirigida a las autoridades de la Corona de Castilla, pero también a los gobernadores y capitanes generales de los reinos de Navarra, Portugal, Aragón, Valencia, del Principado de Cataluña y de los Condados de Rosellón y Cerdeña. Es bien sabido que la Unión de Armas²⁸ constituyó uno de los ejes centrales del amplio programa de reformas de Olivares; se buscaba la contribución de todos los territorios a los muchos

²⁷ Vid. A.G.S. Guerra Antigua (G.A.). Leg. 3.150 bis.

²⁸ De esta idea-fuerza del proyecto olivarista se trata en Thompson, I.A.A., <<Aspectos de la organización naval y militar durante el ministerio de Olivares>>, en Elliot, J., y García Sanz, A., *La España del Conde Duque de Olivares*. Valladolid, 1990, pp. 249-274.

y crecientes costes militares, humanos y financieros, de la Monarquía. Las exigencias desde la corte madrileña en esta dirección, conducirían a la rebelión de Cataluña²⁹. Es muy poco probable que estas matrículas, en todo caso la obligatoria, se llevase a cabo en la costa de los territorios de la Corona de Aragón. De lo que no hay duda es que en estos litorales no se llevaron a cabo levadas forzadas para las escuadras de Felipe IV. Tampoco Portugal, otro “miembro” de la Monarquía, aportó regularmente marinería salvo para la exitosa expedición que reconquistó Brasil en 1625.

Los ideólogos y diseñadores de este régimen de inscripción nos son desconocidos, pero es casi seguro que fue proyectado en el seno de la Junta de Armadas. En la cédula de octubre de 1625 se plasmarían, con leves modificaciones, propuestas formuladas por dos de los cinco miembros de este organismo, D. Diego Brochero y el citado Martín de Aróstegui³⁰. Los “pensamientos” de uno y otro nos han llegado resumidos, y no como literalmente fueron redactados.

Brochero abogó por la formación de compañías de cien marineros, no más, que agrupasen a los del puerto principal y a los del litoral vecino. Para integrarse en ellas se exigía como requisito un mínimo de dos años de experiencia en la navegación, sin que sepamos cómo habría de acreditarse ésta. Al frente de cada una de las compañías habría

²⁹ En virtud de las *Constitucions* de Cataluña, los naturales de este principado no podían ser obligados a servir a la Corona en sus ejércitos ni en sus armadas. La dureza de la vida a bordo de los navíos de guerra y los constantes retrasos en las pagas, explican que fuesen muy pocos los catalanes que por propia voluntad estaban enrolados en 1622 en la escuadra, armada por asiento por los Juidice, para patrullar la costa de Cataluña, con el objetivo de aliviar la pesada carga de las levadas en la costa norte. Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp. 276-277, 296. En los *Anales* de Narciso Feliu de la Peña, se menciona una real orden de 1638 en razón del servicio de marineros de Barcelona en los bajeles de Su Majestad. Vid. Llovet, J., *La Matricula de Mar i la provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, 1980, p. 29.

³⁰ En 1625 el primero, que había sido almirante de la Armada del Mar Océano, era consejero de Guerra, y el segundo seguía siendo secretario real para los asuntos marítimos. *Ibidem*.

de estar un oficial militar, llamado de capitán de mar³¹, plaza, que al igual que la de su auxiliar, un alférez o teniente, sería de provisión del Consejo de Guerra. Estos capitanes de mar conocerían de las causas de los inscritos y de las de sus mujeres e hijos. Las apelaciones serían vistas en el citado tribunal³², con inhibición de todas las demás justicias.

A los miembros de las compañías de mar, suponemos que por el hecho de estar sujetos a reclutas para las flotas del rey, se les compensaría con seis reales de vellón al mes³³. Y se preveía la jubilación para los que sirviesen veinte años en ellas con el mismo sueldo y privilegios que en activo. En pos del fomento de la marinería, Brochero abogó por concederles una serie de franquicias y privilegios. Algunos (la licencia para llevar armas, la libertad en el vestido, y la exención de cárcel y del embargo de barcos por deudas) serían reconocidos expresamente a los voluntarios en la disposición del otoño de 1625. Otros, por el contrario, no se tuvieron en cuenta. Tanto la exoneración de tributo “sobre la pesquería que hiziesen por su persona o con sus redes o varcos”, desestimada por los problemas de orden fiscal que generaría. Como la prohibición de condenar a la gente de mar “a vergüenza ni ofensa pública”, aunque a favor de este derecho de orden penal jugaba la declaración, más voluntariosa que efectiva, de los oficios marítimos como honrosos y dignos.

Este plan de Brochero, cuya formulación exacta de mano del propio autor, repetimos, nos es desconocida, pivotaba sobre las compañías de marinería³⁴. Si previó un

³¹ Su título sería el de capitán ordinario y tendría derecho a treinta ducados al año, doble remuneración que la de su alférez o teniente.

³² Exponía la conveniencia de nombrar a tres consejeros de Estado o de Guerra para que entendiesen privativamente de estas apelaciones. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150. *Relación del estado que tiene lo que toca a [...] aumento de los marineros...S/f*

³³ En 1623 el sueldo mensual de un marinero de la Armada del Mar Océano era de 66 reales al mes. Esto era lo estipulado, cosa bien distinta es que las partidas en concepto tanto de sueldo ordinario, como de anticipaciones se abonasen con la puntualidad debida. Vid. Goodman, D., *El poder naval...*, p. 266.

³⁴ Aróstegui defendió su constitución sólo para Cantabria, aunque no sabemos si planteó límites

número determinado de ellas y cuáles habrían de ser sus sedes, son cuestiones que no estamos en condiciones de responder por falta de información. Tal vez por indefiniciones de esta naturaleza, el proyecto de contingentes de hombres de mar al mando de oficiales de guerra, precedente lejano de la gestión por militares de las matrículas del siglo XIX, fue desestimado por la Junta de Armadas.

En cuando al pensamiento de Aróstegui, se cimentaba en incrementar las contraprestaciones a la marinería por su servicio en los bajeles del rey, en particular a la más valerosa³⁵. Unas compensaciones que habrían de ser no sólo económicas (paga puntual de todo el año, incluido el tiempo de internada en puerto por los rigores climáticos, garantías de cobro de las jubilaciones mediante la consignación de pensiones sobre encomiendas), sino también sociales, aunque de forma discriminada. En concreto propuso la concesión de premios y hábitos, “porque ninguno le tienen”, a los capitanes de mar, en sintonía con la política de reconocimiento de la honorabilidad de los oficios marítimos que tendrá una plasmación evidente en el capítulo de franquicias concedidas en la cédula de 31 de octubre de 1625. En este último texto también aparecerá recogida, aunque con cambios, otro de los planteamientos de Aróstegui: el de una protectoría para defender las gracias y prerrogativas de la gente de mar³⁶.

El desarrollo de estas y otras ideas conformó la disposición de 1625, cuya finalidad militar era evidente, por mucho que para combatir resquemores entre los registrables, se dijese perseguir el fomento de la marinería “para mis armadas, como para los tráficos de

a su número y a su tamaño. Tal vez esta idea guarde relación con su apuesta por garantizar la cohesión de las tripulaciones del rey por la vía del parentesco. En 1623 propuso el enrolamiento, preferentemente en la llamada escuadra de las Cuatro Villas, de cántabros unidos por lazos familiares, de vecindad o profesionales. Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, p. 292.

³⁵ Defendió que a la hora de las promociones pesase más las acciones meritorias en campaña que la veteranía. Su pensamiento se resumía en estos términos: “Que los puestos y acrecentamientos no se dan a los que más años ubieren servido sino a los que más veces ubieren peleado y rendido navíos...”

³⁶ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150. *Relación del estado...*

mis Reynos, pesquerías y trato común de todas las costas”. Previendo que el temor a convertirse en carne de bajeles, desalentase la matriculación voluntaria, se declaró que las obligaciones para con las armadas de los matriculados *motu proprio* no serían mayores que las del resto, “ni en esto se aya de inovar cosa alguna de la forma en que hasta aquí han salido a servir y se tiene en las levas”. Es decir, las reclutas seguirían ejecutándose por la modalidad del compartimiento obligatorio entre las poblaciones litorales de los efectivos demandados, y no mediante el innovador sistema de turnos que había propuesto Brochero y que teóricamente garantizaría en circunstancias normales la rotación anual de las tripulaciones del rey. Anualmente, de cada compañía se reclutarían veinte individuos para las armadas, “de manera de 5 en 5 años le toque a unos”, puesto que las compañías estarían integradas por cien individuos³⁷.

De nuevo resulta fácil adivinar los verdaderos propósitos de la Corona con esta matriculación en otra de las cláusulas de la cédula de 1625. Aquella en la que se ordenaba que todo matriculado voluntario antes de embarcar o de abandonar su lugar de residencia, comunicase la causa y la prevista duración de su ausencia (siempre que excediese de quince días) a la justicia ordinaria y escribano del cabildo encargado de dar fe de las autos de la matrícula. Este notario certificaría haber recibido notificación de la salida, y daría copia de este certificado al matriculado que habría de presentarlo fue de su distrito para que le fueren guardadas sus exenciones. Los ausentes sin esta especie de pasaporte no podrían acogerse a ninguna de las concedidas. Se disponía pues la libertad vigilada del inscrito al objeto de evitar deserciones, a la orden del día, y siempre con la finalidad de estar al día del número de efectivos movilizables en caso de armamento urgente³⁸. Este control de movimientos, adelantamos, será básico en la política borbónica de matriculación.

Para el propósito general de fomento de la gente de mar, Felipe IV incrementó las

³⁷ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. *Relación del estado...*

³⁸ Al parecer, Aróstegui había ido más allá, al proponer que los alistados en las compañías de marinería de Cantabria “no puedan hazer ausencias de ellas”. De licencias no se hablaba. Tamaña exigencia que perjudicaría seriamente a la flota de cabotaje, ni con apremio militar sería fácil de imponer.

franquicias y privilegios que sus antecesores en el trono habían reconocido legalmente a ésta. Pero con un matiz importante: ahora se estableció una nítida distinción entre los matriculados de la lista general y los voluntarios en cuanto a los beneficios a disfrutar. Mientras que a los primeros sólo se les honró declarando dignos sus oficios, a los segundos, además, se les concedieron otras muchas gracias a modo de incentivos para el alistamiento. Unas gracias que seguían siendo invocadas por sus teóricos beneficiarios antes de refundarse la matrícula en 1737³⁹.

Con carácter general, Felipe IV ordenó en 1625 que todo oficio de navegante y pescador, incluidos los de maestranza aunque éstos de forma condicionada⁴⁰ no se tuviese por vil y mecánico. El ejercicio de estos empleos no sería “impedimento alguno para gozar de todos los actos de nobleza”, ni para hacerse acreedor a hábitos de órdenes militares, “con la misma honra y calidad que los soldados que me sirven en la Infantería”. Por vez primera, se sancionaba por ley la dignidad de los oficios del mar, de todos ellos, en general, aunque existían precedentes de esta política de mejora de la consideración pública de estos profesionales. De hecho, en 1606 el Consejo de Guerra llegó a recomendar la concesión de hábitos de órdenes militares a los capitanes de mar más expertos. Y al año siguiente Felipe III, deseando que la profesión de marinero recuperase la reputación que al parecer había tenido en otra época, declaró que el ejercicio de la marinería confería a sus practicantes honor y estima.

Olivares rebasó el marco de la letra de la cédula de 1625, pero tal vez en sintonía con su espíritu, cuando por aquellos años intentó sin éxito que todo aquel que acreditase quince años de servicio como marinero en las armadas reales y no hubiese sido castigado por la Inquisición, obtuviese un certificado de limpieza de sangre que le allanaría el camino

³⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 252. Doc. Avilés, 6 de junio de 1735.

⁴⁰ “...pilotos, maestros, contramaestros, guardianes, despenseros, alguaziles del agua, escrivanos de los navíos, carpinteros, calafates, toneleros (estos tres últimos como los ayan usado y ueen en mis armadas y servido en ellas), artilleros, marineros, grumetes, pajes y qualquier otra cosa que toque a la navegación, aunque sea y ayan sido arraezes de barcos de servicio ordinario y pescadores...”. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150. Real cédula de 31-X-1625.

para investirse caballero de una orden militar. La idea fue rechazada de pleno por el Consejo de Castilla, que haría causa común con el de Órdenes en la defensa de los tradicionales límites estamentales para ennoblecerse.

Las mencionadas disposiciones reales garantizaban sobre el papel la honorabilidad de los oficios marítimos. Ahora bien, el encumbramiento social de la marinería, el ingreso en órdenes militares, a partir de 1625 legalmente posible, sólo lo lograron muy pocos individuos de esta clase con trayectorias profesionales muy brillantes y mediando la dispensa del Papa en todos los casos en los que el candidato a caballero hubiese ocupado al inicio de su carrera las plazas de simple hombre de mar o grumete. Y es que el Consejo de Órdenes contradujo abiertamente los términos de la concesión de 31 de octubre de 1625, pues dictaminó en varias ocasiones que estos dos oficios eran viles y degradantes, sin que de nada valiese la lógica profesional según la cual la etapa de grumete y la inmediata posterior de marinero eran pasos necesarios en la formación náutica de un individuo. Las diferencias de criterio entre el Consejo de Órdenes y la Corona, implicada en la defensa de la causa del honor y dignidad de la marinería, a menudo se saldaron con soluciones pactadas: la concesión de hábitos de segunda, tras dispensa del pontífice que habría de costear el beneficiario, siempre un mando de la flota real⁴¹. En este orden de cosas, todos los comandantes nativos de la Armada de Flandes desde 1637 hasta la década de 1660 fueron investidos caballeros santiaguistas⁴².

Por lo que respecta a las exenciones concedidas a los voluntarios, se confirmó la libertad de alojamientos, declarándose que las casas de matriculados habrían de quedar

⁴¹ Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp. 338 a 353.

⁴² Su pericia profesional y indudables dotes para relacionarse en las altas esferas, y no el empeño interesado de la Monarquía en fomentar la estimación pública de la gente de mar, explican la afortunada carrera de Gerard Coen. Desde una baja extracción social y quizás origen judío, este piloto flamenco, capitán del *Stella Maris* que en Dunkerque comandó Colaert, almirante de la Armada de Flandes, se convirtió en mano derecha de éste último y en uno de los cortesanos más apreciados por Olivares y el rey, prestando servicios a la Corona española como consejero para asuntos navales y de Flandes. Vid. Stradling, R.A., *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid, 1992, pp. 212 a 215.

reservadas de huéspedes y soldados. Las exenciones de carácter militar se completaron con la exoneración de acudir a llamamientos en casos de velas, alardes y muestras. A renglón seguido, los matriculados voluntariamente también fueron eximidos del repartimiento de bulas y de asumir curadorías. Por otra parte, se dispuso expresamente que a la hora de dotar los equipajes de los barcos de comercio, galeones de la plata “y en las flotas y demás navíos de la carrera de Indias”, habrían de ser preferidos los alistados antes que los que no lo estuviesen. El rey mandó al presidente y oficiales de la Casa de Contratación, así como a las justicias ordinarias de sus reinos, que celasen que los maestros y armadores respetasen escrupulosamente esta prelación, que para lo concerniente al tráfico americano habría de ser ratificada en la Ordenanza de Matrículas de 1751⁴³.

En el terreno fiscal se dispuso una exención, sobradamente justificada para sus beneficiarios, que habrían de ser pocos dados los requisitos exigidos. El padre que tuviese cuatro hijos enrolados en las armadas reales no pagaría pecho mientras éstos prestasen servicio naval; en prueba de la magnanimidad soberana, si se nos permite ironizar, Felipe IV mantenía esta gracia al desventurado padre que pese a morirle dos de los cuatro hijos, tuviese a los restantes sirviendo a la Corona en sus bajeles.

Por otra parte, los matriculados voluntarios no podrían ser encarcelados por deudas, ni por este motivo ser embargados sus barcos (aun cuando después de confiscados se pusiesen a disposición de la Corona⁴⁴) pertrechos y demás aparejos, ni tampoco sus vestidos y camas, y los de sus esposas⁴⁵. Sólo se autorizaban los embargos de barcos

⁴³ La copia de esta real cédula consultada en A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis.

⁴⁴ Por intereses de la Monarquía, el embargo de naves de propiedad particular fue práctica habitual en época de los Austrias en coyunturas bélicas, pasando a integrarse en las escuadras de S.M. Ni que decir tiene que en estos contextos, se priorizó la confiscación de barcos e incluso de las mercancías de los extranjeros de naciones enemigas. Vid. Ruiz Ibáñez, J.J., y Montojo Montojo, V., *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la Monarquía y la sociedad mercantil cartagenera*. Murcia, 1998, pp. 91 a 106.

⁴⁵ Brochero había defendido que los hijos de los alistados en las compañías de marinería también disfrutasen de esta gracia, aunque expresamente en la cédula de 1625 sólo se hizo extensible a las mujeres de los inscritos. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. *Relación del estado...*

cuando éstos hubiesen sido hipotecados como aval del préstamo, o cuando los hubiesen dado como fianza para su propia fábrica o apresto.

Asimismo se permitió a los matriculados -a tenor de la letra de la disposición, sólo a los que se habían alistado voluntariamente- el uso de armas ofensivas y defensivas en cualquier lugar, incluso después del toque de queda. En concreto se les concedía licencia para valerse de arcabuces “por ser gente que viven en las marinas, que son infestadas de enemigos”, aunque no podrían hacer uso de ellos en sotos y bosques vedados propiedad de la Corona o de particulares. En las normativas de matrículas del siglo XVIII, cuando el peligro de ataques corsarios se había disipado en gran medida, se prohibió terminantemente el uso de cualquier tipo de arma por parte de la marinería. Por último, como prerrogativa menor, en el terreno de la indumentaria, los matriculados no serían comprendidos en las pragmáticas sobre trajes y vestidos, pudiendo vestirse como “los demás que me sirven en la milicia”.

Talvez evidenciando que las franquicias concedidas a la gente de mar en el pasado habían sido vulneradas, y en cualquier caso para que no lo fuesen en el futuro, en la disposición de 1625 por vez primera se ordenaba el establecimiento en cada distrito de marina de un *juez conservador*

“ ante quien puedan acudir en caso de que las justicias ne les guarden las cosas aquí contenidas, para que él las haga cumplir y guardar, procediendo contra los que las quebrantaren como a inobedientes a mis mandatos”⁴⁶.

Como se perseguía “saber de ordinario” que número y qué calidad de gente se empleaba en el mar y en oficios vinculados a la navegación y pesca, la cédula llevase anexa dos instrucciones una para la formación de la matrícula general y otra para la formación de la matrícula de voluntarios.

Por lo que respecta a la matrícula general, en la cabeza de cada uno de los partidos

⁴⁶ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150. Real cédula de 31-X-1625. Con un mismo objetivo, Aróstegui había propuesto el nombramiento de un único protector en la Corte.

en que se hubiese dividido la costa -a efectos del registro de la gente de mar- habría de nombrarse un superintendente. Al llegar a cada localidad comunicaría la razón de su visita al pleno municipal. De entre los miembros del concejo se elegirían dos regidores de los de mayor edad y “que más noticias tienen del tal lugar”, que junto con la justicia ordinaria y un escribano del cabildo elegirían a dos personas entre los más experimentados en asuntos marítimos. A éstos se les exigía juramento de informar de todos los individuos que usasen el oficio de marinero “o alguno de los cargos que se comprehenden debaxo deste nombre”. En caso de incumplir su cometido, serían castigados con multa de doscientos ducados, dos años de destierro de su vecindad y cinco leguas alrededor, sin posibilidad de remisión de la pena.

Por motivos de conservación de los registros se habrían de anotar en un libro encuadernado, suponemos que uno por distrito. Las listas se separarían por criterios profesionales (una “de cada género de oficios”). En ellas se asentarían individualmente los matriculados; en cada asiento habrían de constar nombre, filiación, vecindad o parroquia de residencia, estado civil y oficio. El escribano del cabildo habría de certificar si conocía o no a cada alistado, dejando un espacio entre partidas para ir anotando las novedades que fuesen surgiendo. A su conclusión, la lista de cada localidad habría de estar firmada por la justicia, el comisario, los dos regidores, los peritos y el mencionado notario. Pese a que al no contar con ningún ejemplar de estos listados nos impide saber si éste fue el orden seguido, cabe pensar que así, y no de otro modo, habrían de disponerse las firmas. Un orden que coincidiría con el de asiento en las juntas locales de matrículas, encabezadas por la justicia en reconocimiento de su potestad ordinaria. En el seno de estas reducidas asambleas, se produjeron controversias de orden protocolario, a la orden del día en una sociedad estamental tan fuertemente jerarquizada como la española del siglo XVII⁴⁷.

⁴⁷ En Cartagena se enfrentaron los dos regidores con el proveedor y el veedor de las armadas por el lugar y orden que unos y otros querían ocupar inmediatamente a continuación de la justicia, en la junta municipal constituida para levantar las matrículas. La controversia debió saldarse pronto, sin obstaculizar seriamente las labores de la comisión que en menos de un mes daba por concluida la inscripción marítima en dicha ciudad. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150bis. Doc. Cartagena, 9 de junio de 1626.

El dejar papel en blanco entre los asientos obedecía a la obligada actualización de éstos a medida que se produjesen novedades: fallecimientos, ausencias, promociones profesionales, traslados de vecindad o residencia. Estos cambios en los asientos -por alteraciones en los registros personales, y por las altas en la matrícula de cada localidad (de personas que se avecindasen de nuevo allí y de vecinos que aprendiesen los oficios en cuestión)-, habrían de comunicarse cada cuatro meses al comisario para que los anotase en su libro de matrículas que de este modo quedaría ajustado con el original. Por su parte, los voluntarios estarían obligados, también cuatrimestralmente, a personarse y “a dar muestra de su residencia” ante la justicia ordinaria y el escribano encargado de levantar las listas, o del comisario y así lo dispusiese el rey. A su vez el comisario de seis en seis meses tendría que enviar al Consejo de Guerra una relación “sumaria y distinta” de los matriculados, declarando las bajas y altas producidas en ese período de tiempo.

Esto, por lo que toca al contenido de la real cédula de 31 de agosto de 1625. De la puesta en práctica de estas disposiciones y de los frutos obtenidos, la historiografía, hasta hoy, guardaba silencio por falta de datos. De hecho, los pocos estudios centrados en la historia de la Matrícula de Mar, desde el de A. O’Doherty⁴⁸ hasta el de A. Sagarra Gamazo⁴⁹, pasando por el de J. Llovet⁵⁰, han dedicado unos pocos párrafos a lo sumo a los precedentes de este régimen, y en particular a la citada disposición del joven Felipe IV. La única fuente de estos investigadores ha sido la clásica obra de Francisco Javier de Salas, que se limita a reseñar la legislación al respecto, pero sin aportar datos concretos de sus resultados. En las próximas páginas haremos balance de lo que dio de sí la matrícula ordenada en 1625. El parcial relleno de esta laguna sobre los precedentes de la institución objeto de esta tesis ha sido posible gracias a la información contenida en tres legajos de la sección *Guerra Antigua* del Archivo General de Simancas. A la luz de los materiales

⁴⁸ Vid. O’Doherty, A., << La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III >>, en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo IX (1952), pp. 347-370.

⁴⁹ Vid. Sagarra Gamazo, A., <<Una institución...>>, pp. 93-95.

⁵⁰ Vid. Llovet, J., *La Matrícula de Mar...*, pp. 17-19.

documentales de que disponemos la visión de esta primera matrícula no es lo completa que deseáramos. Sólo contamos con listas de matriculados de unas cuantas regiones españolas y no estamos en condiciones de saber con precisión cuánto tiempo siguieron actualizándose las listas, si como es de esperar, con base en ellas, se efectuaron los *compartos* para las armadas reales, y ni siquiera si se llegaron a formar asientos de esta gente en todo el litoral peninsular como al parecer se ordenó.

Definido el marco de actuación, cumpliendo en mayor o menor grado las formalidades expresadas en la norma de 1625, al menos en los dos siguientes años se llevaron a efecto labores de inscripción y actualización de registros en buena parte de Galicia, del Principado de Asturias, de la costa de los reinos de Granada y de Murcia, al menos en Cartagena, el principal puerto de este último. La información referida a la matriculación en unos y otros litorales es de muy desigual calidad. En unos casos estamos ante copias de los asientos individuales que suponemos que desde cada puerto habrían de remitirse a la correspondiente superintendencia de la gente de mar. A su vez ésta tenía obligación de enviar los resúmenes por localidades a la Junta de Armadas⁵¹. Los únicos listados nominales que hemos encontrado son los de Cádiz y Gibraltar, con indicación de la naturaleza⁵², estado civil y edad de cada matriculado, como se preveía en la instrucción para el levantamiento de las listas. Por su parte, la información sobre flota de los puertos asturianos es excepcional; la matrícula de Luarca y Castropol precisa el porte y la tripulación de cada barco, junto a su principal comercio, datos éstos que cabe calificar de extras, pues su anotación no se pedía en la normativa de 1625. Para Galicia, sólo disponemos de un resumen de 1627 de las matrículas de una veintena de puertos de las Rías Bajas, además de los resultados, sin distinción de clases, de la primera matrícula

⁵¹ En concreto, en el Reino de Granada, esta información desde los puertos se envió al oficio de la contaduría de la razón general del sueldo de la gente de guerra de dicho reino, gobernada por el superintendente D. Íñigo Briceño. Su secretario, por su parte, la hizo llegar resumida al Consejo de Guerra. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. Vélez, 12 de noviembre de 1626.

⁵² Los matriculados por Almería se asientan con indicación de su parroquia de residencia.

levantada en la ciudad de A Coruña.

No entraremos a analizar la información sobre la estructura profesional de las comunidades marítimas de Galicia, ni sobre flota y capturas que aportan estos registros, pues nos desviaríamos del tema central de esta tesis. Estos no eran los objetivos de la matrícula, y además son aspectos ya estudiados, y bien, en la reciente tesis doctoral de Andrés Canoura Quintana que ofrece una panorámica esclarecedora de la pesca en la Galicia del siglo XVII⁵³, cuyo producto salado fue base de un jugoso comercio que llamó la atención de Magalotti, noble del séquito de Cosme de Médicis que visitó Galicia en 1669, y dejó escrito: “Si pesca nei suori mari una quantità di pesce et ostriche, che serve per provedere molti altri luoghi, che ne mancano, e particolarmente manda fuori un gran copia del salato”⁵⁴.

Esta notable aportación nos exonera aquí de emprender un análisis sobre tipos de flota y categorías profesionales dentro del segmento de la marinería, a partir de los datos colaterales y algo confusos de la mencionada relación de matriculados de Galicia en 1627. Sí abordaremos el fenómeno de la inseguridad marítima, pues aunque son conocidos los efectos negativos de los ataques corsarios en la Galicia de los Austrias, los estudios en cuestión no aportan cifras de cautivos por localidades, que sí contiene el citado resumen de inscritos. Pero antes, analizaremos el modo en que se llevó a efecto la matriculación.

1.2.1.1. Los distritos de matrículas y sus comisionados. Las juntas locales para la inscripción marítima.

Sin demora, desde el Consejo de Guerra se enviaron copias de la normativa en

⁵³ Con el recurso de fuentes notariales, judiciales y municipales, ha analizado en detalle las distintas costeras, y las embarcaciones, redes y demás aparejos empleadas en ellas, así como la estructura gremial, la producción pesquera y sus canales de distribución, dedicando capítulo aparte a un tráfico indispensable, el de la sal. Vid. Canoura Quintana, A., *La pesca en la Galicia del siglo XVII*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Geografía e Historia de la UNED, 2002.

⁵⁴ Vid. Magalotti, L., *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669)*. Edición y notas a cargo de Ángel Sánchez Rivero y Ángela Mariutti de Sánchez Rivero. Madrid, 1933, p. 22.

cuestión y se despacharon órdenes expresas a las máximas autoridades civiles y militares para matricular en los términos señalados. Por ejemplo, esto se dispuso en Galicia por real despacho de 29 de enero de 1626 dirigido al Duque de Ciudad Real, Gobernador-Capitán General de dicho reino. La costa gallega habría de dividirse en los partidos que juzgase conveniente dicha capitanía general, y para llevar a cabo la matriculación en cada uno de ellos habría de nombrarse a un *entretenido* (oficial sin plaza fija pero con sueldo) de los destinados en Galicia. Cada uno de éstos sería auxiliado por un oficial diestro en artillería, pues otro de los fines de la Monarquía, expreso en la real cédula de 31 de octubre de 1625, era la creación de escuelas de éste arma para la instrucción de marineros⁵⁵.

Creemos que el Duque de Ciudad Real delegó en Ares Pardo de Figueroa, a la sazón gobernador de las armas del Reino de Galicia⁵⁶, a quien envió duplicado de la referido real orden⁵⁷. El litoral gallego se dividió al menos en dos distritos. Uno debió tener su capital oficiosa en A Coruña y se encomendó a un oficial militar García Suárez y Cuervo, comisionado al efecto por el Capitán General⁵⁸. La citada ciudad, plaza fuerte y presidio real, era sede de la Real Audiencia de Galicia y de la Gobernación y Capitanía General de este Reino. Capital institucional, A Coruña acogía también en aquel tiempo a uno de los apostaderos navales más importantes de la monarquía hispánica⁵⁹. Aunque debe

⁵⁵ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.149. Doc., Barbastro, 6 de enero de 1626.

⁵⁶ Datos genealógicos sobre este hidalgo en Crespo del Pozo, J.S., *Blasones y Linajes de Galicia*. Tomo III. Santiago, 1957-1962.

⁵⁷ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. A Coruña, 8 de septiembre de 1626.

⁵⁸ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. A Coruña, 22 de mayo de 1626.

⁵⁹ M^a.C. Saavedra Vázquez ha abordado la evolución socioeconómica y demográfica de A Coruña en el siglo XVII en relación a su posición estratégica (punto de embarque de tropas y bastimentos con destino a Flandes) en varios trabajos, entre otros: *La Coruña en la Edad Moderna (ss. XVI–XVII)*. A Coruña, 1994. Y *Galicia en el Camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556–1648*.

quedar claro que en las disposiciones de 1625 no se contemplaba expresamente la fijación de capitales administrativas a efectos de matrículas, es seguro que A Coruña fue cabecera de un distrito que tal vez incluyó el litoral de la provincia homónima y el de la limítrofe Betanzos. No descartamos que también englobase la costa de la provincia de Mondoñedo, pues salvo los puertos de Viveiro y Ribadeo, los restantes enclaves costeros tenían vecindarios exiguos. Si bien es cierto que las provincias gallegas funcionaron como circunscripciones en el terreno fiscal y a efectos de recluta militar, el reducido potencial humano en términos de matrículas de las de A Coruña, Betanzos y Mondoñedo no justificaría que por sí solas cada una de ellas constituyese un distrito marítimo.

Sí es seguro que otro distrito incluyó a buena parte de las Rías Bajas (entre Corrubedo y Os Cobres, como mínimo) y se confió al capitán D. Rodrigo de Lobera y Castro⁶⁰. Éste fue nombrado “superintendente” de la gente de mar de dicho distrito⁶¹, título del que también uso D. Íñigo Briceño de la Cueva, gobernador de la gente de guerra de del

Sada, 1996.

⁶⁰ Este hidalgo gallego residía por entonces en la villa de Pontevedra, o al menos tenía en esta villa su base de operaciones como comisionado para la matrícula. Venía sirviendo plaza de *entretendido*, tal vez de la Escuadra que por entonces de pretendía armar en Galicia, y cuyas plazas de oficialidad se repartieron entre naturales de las siete provincias gallegas. Vid. Saavedra Vázquez, M^a. C., <<Las Juntas del Reino en época de Olivares (1621-1643). III. La escuadra de Galicia>>. Estudio preliminar del *Volumen V (1642-1647) de las Actas de las Juntas del Reino de Galicia*. Santiago, 1995, pp. 63-83. Es posible que estemos ante el capitán de infantería, nombrado D. Rodrigo de Lobera, uno de los propuestos por el Reino en diciembre de 1628 para almirante de dicha flota. Vid. *Actas de las Juntas del Reino de Galicia. Vol. I (1599-1629)*. Santiago, 1995, doc. 157-A. Sin embargo no es segura esta identificación, pues al contrario de lo que era habitual, no se le menciona como titular de mayorazgo alguno, cuando el año anterior, en el encabezamiento de la relación de matrículas de su distrito, se atribuyó los señoríos de Abelenda, Tourón, Saxamonde y Fornelos.

⁶¹ También llamado D. Rodrigo de Lobera y Bermúdez de Castro. El genealogista Vázquez Seixas le cita como juez superintendente de la gente de mar del Reino de Galicia, aunque todo apunta que sólo ejerció como tal en el distrito a su cargo. Vid. Martínez Barbeito, C., *Torres, pazos y linajes de la provincia de La Coruña*. León, 1986, pp. 232-233.

Reino de Granada⁶² máximo responsable allí de la matrícula. Este reino andaluz fue también dividido en partidos, siendo uno de ellos el de Levante (Almería, Vera, etc.) del que se encargó un veedor de guerra. Debió ser habitual la comisión de esta tarea a oficiales de la administración militar. En los pequeños puertos, a veces corrieron con ella municipales posiblemente para ahorrar gastos de gestión⁶³.

Tras pregonarse las exenciones concedidas a los alistados y exponerse el correspondiente bando en lugares públicos, comenzaba la inscripción por parte de las juntas locales constituidas al efecto. En Galicia, algunos indicios apuntan a que los cabos de milicias formaron parte de éstas como comisionados en nombre de la Corona⁶⁴. La composición de estos órganos no siempre se ajustó al pie de la letra a lo dispuesto en la normativa de 1625. Así, de la de Cartagena, la única que conocemos, formaron parte no uno sino dos comisionados, en este caso, por el Marqués de los Vélez, máximo responsable de la formación de las matrículas en la costa del Reino de Murcia. Además, en lugar de los dos prácticos en el arte de la marinería, que habrían de informar bajo juramento de todos los profesionales del mar y de la maestranza, aquí se optó por designar a un par de estas personas con experiencia para que particularmente declarasen los que ejercían “cada género de oficios”⁶⁵. En suma, que los integrantes de la junta de matrículas de Cartagena fueron más de los previstos por ley. Tampoco se contemplaba en la cédula de 1625 el recurso a las listas de milicias para identificar a la gente de mar, registros de los que se

⁶² Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. Vélez, 12 de noviembre de 1626.

⁶³ El encargado de levantar las matrículas en la jurisdicción de Málaga fue un regidor de esta ciudad desplazado allí a otras comisiones remuneradas, y que de paso, se pensó, bien podría ocuparse de aquella. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. Málaga, 22 de junio de 1626

⁶⁴ Ares Pardo de Figueroa informó que había confiado a éstos el levantamiento de estas listas de matrículas. Por regla general, los cabatos estuvieron dirigidos por hidalgos locales.

⁶⁵ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. Cartagena, 9 de junio de 1626.

valió el comisionado para levantar las matrículas en la ciudad de Málaga⁶⁶. De esta localidad es de la única que tenemos noticia de las protectorías. El concejo malagueño, en carta fechada a 3 de mayo de 1626, solicitó la facultad para el nombramiento de la persona a ocupar esta plaza de valedor de los derechos de los matriculados; de ese modo, razonaba su solicitud, “no se criarán nuevas jurisdicciones”⁶⁷.

1.2.1.2.- Los resultados de la matriculación.

Centraremos nuestro análisis en Galicia, en cuyo litoral las listas se levantaron en pocos meses. Recibida la orden al respecto en la Capitanía General de Galicia en enero de 1626, en septiembre de dicho año, el gobernador de las armas de dicho reino, Ares Pardo de Figueroa, informaba a Madrid que salvo las de Baiona⁶⁸ y Pontedeume, que se esperaban en breve, el veedor correspondiente tenía ya en su poder todas las matrículas de los puertos gallegos, de las que había formado libro⁶⁹. No disponemos de él, teniendo que conformarnos con una relación de inscritos en una veintena de localidades de las Rías Bajas fechada en 1627. La presentación de los resúmenes por clases (maestres, marineros, pescadores, calafates, etc.), de los alistados en este partido de las actuales provincias de A

⁶⁶ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc., Málaga, 22 de junio de 1626.

⁶⁷ Era su propósito elegir a dos regidores, del mismo modo que con facultad real venía designando a igual número de capitulares “por dicuriones en las causas criminales para asistir con la justisia ordinaria quando aseleradamente proçeden”. Vid. A.G.S. G.A. Leg. 1.350. Doc. Málaga, 3-V-1626.

⁶⁸ Conviene señalar que esta villa pontevedresa había sido agraciada en 1591 con la exención de levas de marinería por ser población de realengo y por su importancia estratégica desde el punto de vista naval. En 1617 vio confirmada esta franquicia. Vid. Ramos González, H., *Crónicas de la villa de Baiona*, pp. 18-19.

⁶⁹ Una vez recibidas las que faltaban remitiría duplicado de las mismas al negociado correspondiente del Consejo de Guerra. En mayo el comisionado D. García Suárez y Cuervo daba ya la cifra de 270 inscritos en la ciudad de A Coruña, y justificaba no haber podido concluir el alistamiento en el partido a su cargo por haber tenido que asistir al fuerte de San Felipe en Ferrol. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Docs. A Coruña, 22 de mayo y 8 de septiembre de 1626.

Coruña y Pontevedra no se ajusta a un modelo. En unos puertos se distinguen muchas más categorías que otras, siendo muchas veces difusas las diferencias entre éstas. A partir de estos datos es complicado calcular el peso del tráfico marítimo y de la pesca, sectores que compartieron tanto embarcaciones (pinazas y trincados) como mano de obra, pues muchos pescadores al término de las costeras se ganaron unos ingresos en el cabotaje.

Alistados en la matrícula general. Año 1627

PUERTOS	Que sirvieron en las armadas		Cautivos		Otros	Totales	
	Nº	%	Nº	%		Nº	%
Corrubedo					26	26	100
Caramiñal	6				78	84	
P. del Deán	10		4	2,26	163	177	
Padrón					94	94	
Carril	5		2	1,25	153	160	
Vilagarcía	3		2	1,89	101	106	
Vilanova de Arousa			4	5,06	75	79	
Illa de Arousa					16	16	
Fefiñáns	2		5	7,35	61	68	
Cambados	5				160	165	
Santomé do Mar	8		2	1,52	124	132	
Vilamaior			4	9,52	38	42	
O Grove			4	2,02	194	198	
Sanxenxo			4	4,81	79	83	
Portonovo			32	14,35	191	223	
Combarro					98	98	
Pontevedra			19	2,39	775	794	
Marín					153	153	
Cangas + Morrazo	6		13	2,27	554	573	
Os Cobres					42	42	
TOTALES	45	1,36	95	2,87	3.173	3.313	100

FUENTE: A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. Pontevedra, 6 de agosto de 1627

En la tabla de arriba no figuran los alistados voluntariamente que por entonces, año y medio después de ordenarse al Capitán General de Galicia el levantamiento de las listas, según dicha relación del superintendente Lobera sólo eran 81: 53 por Pontevedra y 28 por Marín. Cabría pensar que éstos se registraron por duplicado, en la matrícula particular y en la general, pero hay dudas al respecto; los resultados de una y otra se presentan por separado, y la clasificación interna señala en la misma dirección; de hecho, de 17 de los 28 de Marín se dice que son maestros de barcos que navegan a la costa de Portugal, mientras que de los 153 de la matrícula general sólo se identifican seis carpinteros y tres maestros de pinazas que hacen ruta de “revenir” a Portugal y Asturias.

Lobera dio la cifra de 4.410 matriculados en el distrito a su cargo, 1.016 más de los que resultan de la suma de los inscritos en la relación de puertos, todos de la provincia de Santiago, que adjuntó con su carta dirigida a D. Pedro de Arce, secretario de la Junta de Armadas. Es muy posible que este millar estuviese repartido por otros puertos (Rianxo y Santa Uxía de Ribeira, entre los más importantes) sin duda comprendidos en el distrito a su cargo, y en otros más al norte, pero igualmente adscritos a la antigua provincia de Santiago (Noia, Muros y los de A Costa da Morte). No hay que descartar por completo que su partido también comprendiese el litoral de la provincia de Tui, hasta la frontera con Portugal (Redondela, Vigo, Bouzas, Baiona y A Guarda, entre los más importantes). Y es que los límites provinciales no tendrían por qué corresponder con los límites de los partidos marítimos. De hecho, en el real despacho de 9 de enero de 1626 en virtud del cual se ordenaba al Duque de Ciudad Real que llevase a efecto la matriculación en Galicia expresamente se reconocía su autoridad para hacer “división de la costa de dicho reino en los partidos que os pareziere”⁷⁰.

Los 1.016 parecen pocos matriculados para unas localidades, de economía fundamentalmente marítima, no comprendidas en la relación y en las que residían varios miles de personas⁷¹. Al margen conjeturas, todo apunta a que esos 1.016 estaban inscritos

⁷⁰ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.149. Doc. Barastro, 9 de enero de 1626.

⁷¹ Según el llamado vecindario de la sal de 1631, los vecinos de la villa de Muros y su jurisdicción

en los “lugares marítimos”, cuyas justicias, como se quejó Lobera, todavía no le habían remitido la relación de las novedades de sus respectivas matrículas, y que el superintendente computó por las últimas noticias con que contaba, aunque estaban sin actualizar⁷². La coordinación entre la administración concejil y los comisionados regios no fue siempre la esperable, pese a que la Corona ordenó la necesaria cooperación entre las diferentes esferas de poder jurisdiccional a la hora de levantar los registros⁷³.

Debido a la dificultad de interpretación de los datos sobre cualificación profesional, parciales heterogéneos y confusos a menudo, aportados por esta relación de matrículas, no entraremos a analizar la jerarquización profesional en los gremios de mar, aspecto bien conocido gracias sobre todo a la citada tesis doctoral de Andrés Canoura. Unas corporaciones gremiales que cabe pensar se habrían resistido al alistamiento de sus socios, dado los fines inequívocamente militares del registro, y la más que probable volatilización en la práctica de las franquicias y exenciones ofrecidas. La matrícula, previendo falta de

eran 1.777, 1.365 los de A Guarda (seis parroquias, 866 los de Rianxo y su jurisdicción, 547 los de Vigo, 482 los de la villa de Noia, 463 los de Baiona (dos feligresías), 243 los de Redondela, ect. Vid. Fernández Cortizo, C., <<La población de Galicia en la primera mitad del siglo XVII: los vecindarios de 1631 y 1651>>, en *Obradoiro de Historia Moderna. Homenaje al Profesor Antonio Eiras Roel*. Santiago de Compostela, 1990, pp. 131-162.

⁷² Por otra parte, no para todos los puertos conocemos el reparto exacto de clases de la matrícula. Por ejemplo, en la relación de 1627 se habla de 94 matriculados por la villa de Padrón, cifra que corroborando lo dicho se anota, en número, al margen. Pero sin embargo, las clases desglosados sólo suman 69: seis maestros de pinazas que navegan a la costa de Portugal, seis marineros que las tripulan, trece maestros de dornas (típica embarcación pesquera de las Rías Bajas), 33 pescadores y once toneleros y carpinteros.

⁷³ Por ejemplo, Felipe IV ordenó a los corregidores de Granada, Ronda, Marbella y Guadix, y a sus alcaldes mayores y otras justicias, que cada uno en su jurisdicción auxiliase a D. Íñigo Briceño de la Cueva, superintendente de la gente de mar del Reino de Granada. Como entre los instados expresamente no se mencionaba al corregidor de Málaga, Briceño, para evitar posibles conflictos de competencias, solicitó al rey que aclarara quién había de correr con la matrícula en la ciudad de Málaga. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. Vélez, 21 de febrero de 1626.

colaboración e incluso boicot no se confió a los órganos de gobierno interno y gestión de recursos de los colectivos de hombres de mar, sino a juntas integradas por autoridades concejiles y comisionados regios. Y por esta misma razón, a los prácticos se les amenazó con fuertes sanciones en caso de defraudar en sus declaraciones.

Sí nos detendremos en el problema de la inseguridad marítima que reflejan las cifras de cautivos, factor de indudable repercusión socioeconómica pero también militar. Las presas humanas y materiales cobradas por los corsarios y piratas -europeos y sobre todo norteafricanos que sumieron a la costa gallega en un desasosiego casi constante y en penurias económicas temporales-, fueron un problema, mucho menor que las deserciones, pero un problema añadido a la hora de las reclutas para las escuadras de la Corona. Si en circunstancias normales la labor de los agentes comisionados para las levadas de marinería era difícil por la abierta oposición de los movilizables, más lo fue cuando habrían de exigirse cupos de hombres a localidades recientemente saqueadas y/o que tenían a parte de sus vecinos apresados en tierra de infieles o de enemigos.

De 3.313⁷⁴ que constaban alistados a la fuerza entre Corrubedo y Os Cobres en 1627, 95, el 2,87% estaban cautivos. Una tercera parte, 32, lo eran por la villa de Portonovo⁷⁵, con diferencia la localidad que presentaba mayor porcentaje de cautivos entre sus matriculados (el 14,35% de sus 223 matriculados). En cifras absolutas la seguía Pontevedra con 19, aunque de un total de 794 inscritos en el registro llamado general, (un 2,39%), y Cangas y la tierra del Morrazo con 13 de 573 (el 2,27%). Los 31 cautivos restantes figuraban repartidos entre Fefiñáns, con 5, A Pobra do Deán, Vilanova de Arousa, Vilamaior, Sanxenxo y O Grobe, cada una de las cinco con cuatro apresados, y Vilargarcía, Santomé do Mar y Carril con dos. Mientras que las localidades, también presentes en la relación de 1627, de Marín, Cambados, Padrón, Illa de Arousa, San Adrián dos Cobres,

⁷⁴ Sin computar, claro está, los 81 alistados voluntariamente por Pontevedra y Marín, presentes a todas luces en sus respectivas localidades.

⁷⁵ Estos 32 eran una cifra muy considerable si tenemos en cuenta que la villa de Portonovo contaba con 191 vecinos en 1631. Vid. Fernández Cortizo, C., <<La población...>>, p. 123.

Santa Cristina dos Cobres, Combarro, Caramiñal y Corrubedo no tenían entre sus vecinos o residentes a ningún cautivo de los corsarios musulmanes. A tenor de las escuetas noticias de la fuente (en “tierra de moros”, en “Berbería”) sobre la localización de los apresados, estaríamos ante víctimas de ofensivas de la piratería norteafricana y no de los corsarios protestantes, franceses e ingleses.

Por lo que sabemos de esta actividad de corso, cabe suponer que la mayoría de este centenar de gallegos habían sido apresados en mar abierto andando a la pesca⁷⁶ o más bien en las travesías del cabotaje, sector que vio reducidos los márgenes de beneficio por el incremento en el coste de los fletes a causa de la inseguridad marítima. En particular, la inestabilidad del tráfico de sal, dañó bastante la economía pesquera. También la ganadería, aunque en menor medida, sufrió directamente la actividad filibustera, pues corsarios y piratas se refugiaron en islas cuyos pastos venían siendo explotados por los habitantes de la costa cercana. El cosmógrafo portugués Diego Teixeira, en su *Descripción y cartografiado del litoral español por orden de Felipe IV y que concluyó en 1634*, se refirió a las Sisargas en estos términos: “Despobladas, solían de tierra y sus lugares pasar mucho ganado a ellas. Y después que este mar se a enmundado con los turcos y piratas bienen a estas islas a dar fondo muy de ordinario...”⁷⁷. Pocos años después, a raíz de otro ataque corsario Sálvora, de gran riqueza herbácea y forestal, dejó de estar habitada, sin que hasta bien entrado el siglo XIX volviese a contar con población estable⁷⁸.

⁷⁶ Todavía bien entrado el siglo XVIII, persistía el riesgo. El 13 de junio de 1737 se celebró en la parroquial de Santiago de A Pobra do Deán un acto fúnebre por Juan de Dios Rego, fallecido durante su cautiverio en Argel. Había sido apresado junto con otros 17 vecinos de esta feligresía “ que estaban en la altura a las pescadas [merluzas]” el 9 de mayo de 1736. Al margen de esta partida de defunción se hizo constar que habían vuelto rescatados diez de ellos por mayo de 1738. Por tanto, su liberación se demoró dos años. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. Santiago de A Pobra do Deán, Libro 3 de bautizados, casados y difuntos, fól. 659r.

⁷⁷ Vid. Pereda, F; Marías, F. (Eds.), *El Atlas del Rey Planeta: La “Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos” de Pedro Texeira (1634)*. Madrid, 2002, p. 328.

⁷⁸ En 1787, su propietario, D. Vicente Caamaño, al exponer un plan de repoblación de la misma,

Es muy improbable que alguno de los trece matriculados de la costa de la jurisdicción del Morrazo, con nota de cautivos en sus asientos individuales, hubiese sido capturado en 1617 cuando la capital de esta comarca, Cangas, fuera saqueada por piratas norteafricanos⁷⁹. De haber regresado a casa, vía Andalucía⁸⁰, lo habrían hecho al poco de ser liberados y no después de una década. Los cautivos eran conducidos a las plazas norteafricanas, sobre todo a Argel, donde eran vendidos como esclavos. De su inscripción en las listas de la matrícula se infiere que se confiaba en su regreso, aunque éste, como es obvio, fuese mucho más incierto y tardío que el de los ausentes (tripulantes de los barcos decabotaje) por motivos laborales en Portugal o Asturias, nota que también se incluyó en las partidas individuales. Pese a no contar con cálculos al respecto, no sin argumentos, a juicio de Andrés Canoura pocos gallegos recuperaron la libertad. Su redención por cuenta de los religiosos mercedarios, conllevó un desembolso económico (abono a esta Orden en concepto de limosna del precio que había alcanzado el cautivo en el mercado esclavista⁸¹)

acreditó documentalmente que había sido feligresía con la advocación de Santa Catalina, estando habitada hasta 1637, cuando fue saqueada por corsarios que se llevaron como prisioneros a varios de sus vecinos, quedando desierta de gente desde entonces. No está clara la autoría de la ofensiva. En 1787 se habló de invasión inglesa, mientras que varios testigos en el pleito que en 1695 enfrentó al señor de Goiáns con el licenciado y presbítero de Cespón D. Cristóbal Mariño y otros individuos por haber cazado conejos en Sálvora sin su obligatoria licencia, certificaron la invasión y su saldo de cautivos pero a manos de moros. En aquel litigio, Juan Fernández, labrador de San Paio de Carreira, declaró que había visto poblado Sálvora de algunos vecinos, entre los que se encontraban, Antonio Figueiro, Gregorio González y su madre Constancia Figueiro, y Bartolomé Martínez. Éste había sido el último habitante de la isla, hasta que los infieles lo hicieron prisionero junto con su mujer, tres hijos y criados. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Doc. Ferrol, 30 de julio de 1787. A.R.G. Real Audiencia. Vecinos. Leg. 20.709, nº 33.

⁷⁹ Sobre esta *razzia*, Carro García, J., <<Entrada de los turcos en la villa de Cangas: año 1617>>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*. T. 5. Fasc. 17 (1950), pp. 425-428.

⁸⁰ Los liberados eran conducidos a las costas andaluzas, donde mercaderes sevillanos o malagueños con intereses en el comercio gallego les facilitaban el dinero necesario para retornar a sus domicilios. Vid. Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 105 a 114.

⁸¹ En 1620, varios vecinos de Redondela apresados el año anterior fueron liberados por

que en muchos casos sólo pudo ser afrontado mediante el préstamo a daño, el endeudamiento.

No fue Cangas, ni mucho menos, la única localidad gallega saqueada por los llamados piratas berberiscos. Según un bien informado testigo contemporáneo la villa de Camariñas era “de ordinario molestada de navíos de moros que muchas bezes an querido acometerla saltando en tierra y llevando gente cautiva”. Cuando la visitó Teixeira en 1622, hacía poco que el cura de la parroquia y otros vecinos, que estaban en una casa algo apartada del núcleo de población, habrían sido llevados presos a Argel⁸².

Después de resaltar las condiciones con que la naturaleza había favorecido a los puertos gallegos, a renglón seguido Teixeira constataba que las buenas posibilidades de fondeadero de este litoral lo hacían escenario habitual de incursiones corsarias.

“Y por seren tales y tan seguros de los tiempos y tromentas dan ocazión a seren siempre ocupados más de los piratas que de los naturales, por lo qual están sus poblaçiones arresgadas a seren dellos oprimidas, favoresiéndoles al enemigo la poca prevençion que tienen para su defença que, demás de seren todos los lugares abiertos por la maior parte, son pocos los que tienen artillería, ny municiones, ny otras armas necesarias para su defença”⁸³.

En efecto, en la costa gallega salvo las plazas reales de A Coruña y Baiona, no había fortificaciones costeras con la necesaria potencia de fuego para frustrar con éxito una

intermediación de la Orden Mercedaria. El precio de su rendición osciló entre los doce y los seis ducados. *Ibidem*.

⁸² Vid. Pereda, F., Marías, F. (Eds.), *El Atlas...*, p. 329. Ese mismo año de 1622 fracasó el ataque a varias localidades de la Ría de Arousa gracias a la resistencia armada de los vecinos comandados por el cabo de milicias del partido de Arosa y por el señor de Fefiñáns y Sanxenxo. Por su parte, en 1607 y 1624 la artillería del monasterio de Oia también había logrado repeler ataques moros. Vid. González López, E., *La Galicia de los Austrias*. Tomos I y II. A Coruña, 1981.

⁸³ *Ibidem*, p. 324.

invasión. La situación defensiva no era mejor en el resto del litoral peninsular⁸⁴. Precisamente, para dar cuenta de los “puntos fuertes y flacos” de éste había sido comisionado Teixeira, cuyos frutos plasmó en la *Descripción*⁸⁵. La extensión e irregularidad de la línea de costa gallega era un considerable handicap desde el punto de vista de su defensa, y obligaba a multiplicar los medios humanos y financieros.

El litoral gallego estuvo casi a merced de los musulmanes, los “berberiscos” y “moros” mencionados en las fuentes de época⁸⁶, que gracias a las mejoras técnicas en su flota habían logrado ampliar mucho su radio de actividad filibustera. A comienzos de la década de 1620, las crecientes ofensivas corsarias, protagonizadas en su mayor parte por

⁸⁴ Son bastantes los estudios centrados en las defensas costeras de la España del siglo XVII. Algunos estudios de amplio alcance son los de Soraluze Blond, J.R., *Castillos y fortificaciones...*; Barea Ferrer, J.L., *La defensa de la costa del reino de Granada en la época de los Austrias*. Tesis doctoral inédita, Universidad de Granada, 1984. Requena Amoraga, F., *La defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*. Alicante-Valencia, 1997. Fuente de Pablo, P. de la, *Las fortificaciones reales del golfo de Rosas en época moderna*. Tesis doctoral inédita, U.N.E.D. Madrid, 1996. Y Martín Gallart, O., <<Els sistemes defensius de la costa catalana contra la pirateria i el corsarismo (XVI-XVII)>>, en *Manuscrits*, nº 7, 1988, pp. 225-240. Estas y otras muchas referencias bibliográficas figuran en Pereda, F., Marías, F., (eds.), *El Atlas...*, p. 384.

⁸⁵ Esta obra combina texto y aparato gráfico. Teixeira, a juicio de sus recientes editores, relató con base casi siempre a información de primera mano, “recogida con un mismo criterio, bastante actualizada y útil desde un punto operativo, aunque en ocasiones inserte episodios anecdóticos y de dudosa credibilidad”. La fiabilidad del texto unida al centenar de mapas con una acertada combinación de escalas, justifica que la *Descripción* haya sido considerada como la representación del litoral peninsular de mayor interés hasta los trabajos cartográficos dirigidos por Tofiño de San Miguel en las últimas décadas del siglo XVIII. Vid. Pereda, F., Marías, F., (eds.), *El Atlas...*, pp. 302-303.

⁸⁶ Como oportunamente se ha señalado “los españoles solían llamar piratas a los berberiscos, pero la denominación es incorrecta, pues dependían de las ciudades repúblicas del norte de África, como Argel o Salé”. A raíz de la adaptación en torno a 1606 del modelo de “barco redondo”, cambio supervisado por el holandés Simón Dauser, en las décadas de 1630 y 1640 llegaron a alcanzar las costas bálticas, islandesas y de Terranova, latitudes inalcanzables hasta entonces. Vid. Otero Lana, E., *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid, 1999, p. 174.

norteafricanos y rocheleses - estos últimos con fuerte presencia en el golfo de Vizcaya - motivaron la adopción de medidas por parte de la Corona. En 1622, una junta de ministros reales planteó un proyecto de armamento de tres cuerpos de navíos a corso, uno por cuenta de los reinos de la Corona de Aragón, otro costado por Andalucía y un tercero por Vizcaya, Galicia, Asturias, Montañas y Navarra. El proyecto no tuvo aplicación práctica, pero sí fructificó la política de fomento del corso por cuenta de particulares. En el extremo noroeste peninsular cabe señalar que por esos años se documentan los primeros armamentos de buques corsarios con la finalidad de proteger la costa de los ataques de los infieles⁸⁷. El éxito de esta política de utilización del corso como fuerza auxiliar de la Armada parece que dio algún que otro fruto.

En tierra la defensa se limitó a una red cada vez más densa de atalayas y *fachos* situados a la largo de la franja costera. Con una fuerza de fuego mínima, su operatividad defensiva resultó casi nula, limitándose a funciones de vigilancia por cuenta de naturales sin preparación militar de ningún tipo. Del ingrato servicio por turnos en estos modestos puestos de guardia, volveremos a ocuparnos en un próximo capítulo pues los matriculados del siglo XVIII, continuaron obligados a prestarlo. En este orden de cosas, digamos ahora que la Monarquía dispuso un trato excepcional a unas pocas plazas militares del litoral por razones geoestratégicas, entre ellas Baiona⁸⁸. Esta villa pontevedresa perderá este privilegio cuando se generalice el sistema de matrículas en época de los Borbones, y sobre todo a partir de la ordenanza de 1751 que restringirá al máximo las exenciones, evitando por todos los medios agravios comparativos entre poblaciones, en pos de la equidad en el reparto de la carga militar inherente al nuevo régimen de inscripción marítima.

Debido a la casi constante penuria de las arcas reales, las disposiciones encaminadas a mejorar el sistema defensivo del litoral gallego en muchos casos se convirtieron en papel mojado, no llegaron a ejecutarse por la imposibilidad de hacerse

⁸⁷ Vid. Otero Lana, E., *op. cit.*, pp. 59-61, 260.

⁸⁸ Caso de Gibraltar y Fuenterrabía. D. Goodman, D., (*El poderío naval...*, pp. 275-276), sólo cita los casos de Gibraltar y Fuenterrabía.

frente a su coste. Paradigma del fracaso de esta política fue la accidentada historia de la llamada Escuadra de Galicia. Ejemplo fallido de la descentralización militar que ha subrayado I.A.A. Thompson, era una más de las formadas en época de los Austrias para frenar los efectos del corsarismo musulmán y protestante⁸⁹. Éste era el mismo objetivo de las constituidas en Cataluña, Cantabria o de la llamada Flota del Mediterráneo operativa desde 1630 con base en Cartagena y creada a iniciativa de varios mercaderes cartageneros de origen genovés⁹⁰.

A raíz de la ascendente conflictividad naval entre España e Inglaterra, con episodios como el ataque de Drake a Vigo (1585), el fracaso de las empresas de la Invencible (1588) y de otras escuadras enviadas desde Ferrol sobre Bretaña e Inglaterra en la década de 1590, por una parte, y a la creciente intensidad del corsarismo -avivado desde inicios del siglo XVII por las incursiones cada vez más corrientes de la piratería musulmana- por otra, desde la década de los ochenta fue cobrando fuerza la idea de constituir una armada que velase por la seguridad del litoral gallego. En 1621 como contraprestación al deseado voto en Cortes, la Junta del Reino concedió un donativo de 100.000 ducados, aceptado por la Corona, para la “fábrica, armazón y conservación” de seis bajeles que surcasen las costas del referido reino y cuyo mantenimiento correría a cargo de la Hacienda Real. En 1624 se firmó el primer asiento para la construcción en Ribadeo de parte cuatro de esos seis navíos, pero hasta octubre de 1628 la escuadra no zarpó. Aunque concebida por la Junta del Reino de Galicia como instrumento de defensa de sus costas y pesquerías, según parece las unidades de esta escuadra fueron destinadas por la Corona a funciones de convoy de los mercantes de la Carrera de Indias.

En 1628 la Junta y la Corona suscribían un nuevo contrato aumentando a ocho

⁸⁹ La fuerza naval en cuestión formaba parte de un plan de regionalización de las escuadras para todo el litoral septentrional que incluía también a las escuadras de Vizcaya (1617), de Guipúzcoa y de las Cuatro Villas.

⁹⁰ Esta última flota se formó tomando como modelo a la constituida en 1624 para proteger el comercio andaluz con los países del Atlántico Norte. Vid. Ruiz Ibáñez, J.J., y Montojo Montojo, V., *Entre el lucro...*, pp. 171-178.

navíos la flota y comprometiéndose el Reino a contribuir en una tercera parte al reparo de las pérdidas en caso de naufragio o combate. A pesar de que la Junta reservó una parte del servicio de los 800.000 ducados concedidos en julio de 1629 al sostenimiento de la escuadra, los crecientes enfrentamientos con los asentistas Quincoces y una serie de calamidades sucesivas obligaron al Reino a aparcar indefinidamente su proyecto de sostenimiento de una escuadra. Los navíos que no destruyó el fuego enemigo en acciones de guerra (Fuenterrabía, Las Dunas), se incorporaron a la Armada del Mar Océano⁹¹.

A falta pues de una escuadra guardacostas y dado que el recurso a la intercesión divina⁹², a decir verdad, era un flaco consuelo para salir al mar a ganarse el pan, los marineros gallegos tuvieron que velar por su propia defensa, armándose ellos mismos, como releva los inventarios post-mortem desde finales del siglo XVI, prueba de que la real cédula de 1625 vino a legitimar una práctica ya habitual⁹³. La conciencia colectiva de lo inevitable de abortar las más de las veces estas incursiones y en consecuencia el alto riesgo

⁹¹ Vid. Saavedra Vázquez, M^a.C., <<Las Juntas del Reino...>>, pp. 41-55. A. Eiras Roel en sus introducciones históricas a este volumen y a otros de esta colección aporta análisis esclarecedores de los problemas generados en torno a esta flota.

⁹² Con motivo de la visita pastoral de 1651, se informa que en la capilla del Buen Jesús de la iglesia colegiata de la villa de Cangas se veneraba la imagen de “un Sancto Cristo de mucha devoción, a quien aunque los moros quando ocuparon a Cangas metiendo el santo cristo de propósito en paxares para quemarle, por algunas veces tirándole de mosquetazos y otras cosas, no le pudieren quemar, quedando la santa ymagen del Crucifixo libre de dicho incendio, ni los mosquetazos penetraron el sancto crucifixo”. Vid. Archivo Histórico Diocesano de Santiago (A.H.D.S.) Visita Pastoral. Leg. 1.264. Arciprestazgo de Morrazo. Fol. 133 r.

⁹³ Se documenta el empleo tanto de piezas de fuego (arcabuces y mosquetes, entre los más catalogados) como de armas de filo (espadas y lanzas). El mayor índice de éstas en los puertos cantábricos frente a los del occidente gallego, se debe a que en los primeros la actividad pesquera se efectuaba en mar abierto o en todo caso fuera de los estuarios, espacios preferentes de la actividad corsaria. En 1586 y de nuevo en 1596, la Corona autorizó a los mareantes de la villa de Pontevedra para que juntasen sus barcos y formasen pequeñas escuadras armadas, incluso con artillería, para combatir el corsarismo y la piratería. Vid. Canoura Quintana, A., *La pesca en la Galicia...*, pp. 118-120.

a ser víctimas de las ofensivas corsarias llevó a que en los contratos de las compañías de pesca se incluyesen cláusulas en las cuales se acordaban los socorros a que tendrían derecho los socios que sufriesen en su persona o útiles de pesca estos ataques, unas indemnizaciones que se sufragarían con el producto de los *quiñones* (porciones en las que se repartían las ganancias obtenidas en la pesca). Por otra parte, el diferente grado de precariedad del sistema defensivo contra estas incursiones corsarias entre unos y otros puertos, motivó su desigual desarrollo de la actividad pesquera. De hecho, la alarmante desprotección de Bares fue la causa fundamental del declive de su actividad ballenera. Durante el primer tercio del siglo XVII, las compañías vascas que frecuentemente habían operado en este puerto se desplazaron a enclaves mejor defendidos, caso de San Cibrao o Burela⁹⁴.

Por todo ello, para la segunda mitad del siglo XVII siguen siendo abundantes los testimonios de época que evidencian la inseguridad de la costa. Por ejemplo, en 1652, el visitador de San Vicente de O Grove, debido a la excesiva distancia del edificio parroquial al pueblo, expuso que “para evitar la invasión y profanación de moros, aviendo posibilidad en los feligreses, fuera conveniente el mudarla⁹⁵”. A lo largo de toda la referida centuria las quejas del Reino y de ciudades a título particular por la indefensión de su litoral fueron moneda corriente. En una representación elevada a Carlos II en mayo de 1681, los diputados de las siete ciudades gallegas cabeza de provincia, mancomunadamente, clamaban por “la ynbación que hacen moros y corsarios, apresando los marineros en la mar, saliendo de día y de noche a tierra donde cojen onbres, mugeres y niños, los llevan cautibos dejando a otros muertos, siendo más de quinientos los que llevan en cada un año

⁹⁴ *Ibidem*, pp. 121-124.

⁹⁵ Vid. A.H.D.S. Visita Pastoral. Leg. 1.264. Arciprestazgo de Salnés. Fol. 83 v. Por esos años entorno al ecuador del siglo, Domenico Laffi, en la crónica de su viaje a Galicia, da cuenta de las inseguridad marítima provocada por el corsarismo norteafricano, ante el cual, la invocación al Cristo de Fisterra, que contaba con muchos devotos en la Costa da Morte, no pasaba de ser un auxilio espiritual. Testimonio recogido en López, A., *Nuevos estudios crítico-históricos acerca de Galicia*. Tomo II. Madrid, 1947, p. 5.

cautivos, para cuyo rescate los padres por los hijos, los maridos por las mujeres, o ellas por sus maridos y los parientes unos por otros, consumen y benden todo cuanto tienen, y no llegando salen a pedir limosna lo que les falta”⁹⁶. Esta penosa situación resultaba difícilmente admisible toda vez que el Reino había concedido más de cinco décadas atrás 800.000 ducados (40.000 ducados cada año) consignados en diferentes arbitrios, cantidad a destinar exclusivamente a la fabricación y sustento de la referida escuadra de ocho galeones y un patache “para limpiar las costas y asistir en ellas después de formada”.

La población del litoral siguió obligada a los servicios de vigilancia costera, sin recibir a cambio compensación alguna por parte de la Corona en el terreno militar habida cuenta que los hombres de la marina fueron movilizados para las armadas y para las milicias, unas reclutas que se intensificaron durante la rebelión de Portugal y fueron objeto constante de protestas de los diputados gallegos en el marco de las Juntas del Reino de este período. Por lo menos, en la siguiente centuria la gente de mar matriculada quedaría libre de quintas y levas para el Ejército.

Esto último nos da pie para abordar el tema de las reclutas de marinería gallega en el siglo XVII, y en relación con esto las dificultades que tuvo la Corona para dotar de tripulación a sus armadas, y que se intentaron superar con la matriculación y el fomento de la marinería vía exenciones que se ordenó en 1625.

De los resultados de la inscripción en el distrito administrado por Lobera parece deducirse la escasa presión de las reclutas de marinería sobre las poblaciones gallegas en comparación con las copiosas levas que venían diezmando el litoral cántabro y vasco⁹⁷. Esto se infiere del corto número de matriculados en las Rías Bajas que habían servido en las armadas reales. Sólo 45, el 1,36% de los 3.313 inscritos en la matrícula general de la indicada relación de la veintena de puertos de las Rías Bajas, según declararon bajo juramento los prácticos de mar de los respectivos puertos. Y sólo 1 (1,23%) de los 81

⁹⁶ Véase el documento 131-D de *Actas de las Juntas del Reino de Galicia. Volumen X (1681-1689)*. Santiago de Compostela, 2002.

⁹⁷ Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp. 276 y ss.

voluntarios⁹⁸. La proporción era algo mayor en la ciudad de A Coruña. En mayo de 1626 se habían alistado 270 “pescadores”, entre los cuales no había diez que hubiesen servido al rey en sus bajeles⁹⁹. Aunque en la fuente documental de que nos valemos se utiliza el tiempo pasado (“sirvieron” o “fueron a servir”), y nunca el presente, no descartamos por completo que alguno de este medio centenar se encontrase por entonces enrolados en buques de guerra de las escuadras del rey. Pues sino, es difícil de explicar que se hiciese constar los ausentes por motivos profesionales (en las rutas del cabotaje a Portugal y Asturias, la inmensa mayoría), e incluso los cautivos, y no los que al tiempo estaban prestando servicio en las armadas. Los 46 matriculados en la mayor parte del litoral de la antigua provincia de Santiago parecen pocos si tenemos en cuenta que D. Goodman estima en quinientos hombres el contingente anual de marineros que regularmente se exigió al conjunto de Galicia y de Asturias en tiempos de Felipe IV¹⁰⁰.

El bajo peso relativo de los marineros gallegos en el conjunto de las tripulaciones de la flota española de guerra que se infiere a tenor de los resultados de la matrícula en 1627, no es consecuencia de descargas de tipo militar, sino de la pobre cualificación náutica que ministros de la Junta de Armadas, y mandos y veedores de las escuadras coincidieron en señalar como nota característica de la marinería gallega. Prueba de esta consideración, es que en 1626, en el seno del Consejo de Guerra se dudó de la operatividad de la mencionada Escuadra de Galicia, entonces en proyecto, si al menos durante unos años los naturales de dicho reino -que preferentemente a los de otras regiones habrían de servir

⁹⁸ Un alistado por Marín que declaró haber servido dos veces en las armadas del rey.

⁹⁹ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. A Coruña, 22 de mayo de 1626. Estos 270 suponían en torno a una quinta parte del vecindario (1.250 vecinos) con que contaba por entonces el barrio de la Pescadería coruñés, según se constata en a tenor de un informe enviado a la Corte por el Duque de Ciudad Real en 1625. Vid. Soraluze Blond, J.R., *Castillos y fortificaciones de Galicia: la arquitectura militar de los siglos XVI-XVIII*. A Coruña, 1986.

¹⁰⁰ Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, p. 297.

en ella para abaratar costes de conducción de tripulantes¹⁰¹-, no recibían instrucción a bordo de vascos y portugueses¹⁰². Sin embargo, la razón principal del fracaso de esta armada regional no fueron las deficiencias técnicas de su equipaje, como tendremos ocasión de referir en breve.

Como la Corona española en modo alguno veía cubierta su demanda de marineros, echando mano únicamente de los hombres duchos en la navegación de altura, insuficientes atodas luces para cubrir las plazas de marinería en las flotas reales, tuvo que recurrir a los pescadores de Galicia. Hasta los años cuarenta, en este litoral como en el resto del territorio costero de la Corona de Castilla, ante el fracaso de los alistamientos voluntarios se intensificaron las levas forzosas, las redadas, para atender a una armada de guerra en aumento. Según cálculos de D. Goodman el número de barcos de servicio era de 41 en 1627 y rondaba el centenar en 1639. Al año siguiente hay constancia documental del arribo al puerto de A Coruña de 18 barcos abarrotados de gallegos para ser enrolados. Y en 1646, el diputado por Lugo en la Junta de Reino daba cuenta a su ciudad desde Pontevedra, -villa donde se encontraran reunidos los representantes de las siete ciudades gallegas cabeza de provincia, que el primero de año- aprovechando que los festivos eran días de obligado descanso laboral- habían peinado los puertos “a una misma ora”, prendiendo a trescientos marineros. De éstos 260 se habían enviado desde Pontevedra a Cádiz embarcados en dos navíos ingleses¹⁰³. La flota atlántica necesitó 990 hombres en 1618, 2.150 en 1621, tres mil en 1628, 3.250 en 1636 y seis años más tarde la Junta de Armadas esperó reunir a 6.400.

¹⁰¹ Con supuesta preferencia pero no en exclusiva. En la documentación referida a las Juntas del Reino de Galicia se constata la recluta de marinería en el litoral vizcaino y de las Cuatro Villas de la Mar en 1638. Véase el documento 37-D de *Actas de las Juntas del Reino de Galicia. Volumen III (1636-1639)*. Santiago, 1997.

¹⁰² Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, p. 279-280.

¹⁰³ Vid. *Actas de las Juntas del Reino de Galicia. Volumen V (1642-1647)*. Santiago, 1995, p. 658. Esta información esta en sintonía con los datos de D. Goodman (*opus cit.*, pp. 279-280) que habla de 291 gallegos reclutados en 1646. Al años siguiente serían muchos menos, 139.

Ahorabien, desde 1589 hasta la muerte de Felipe IV (1665), nunca o casi nunca el número de marineros reclutados en la Península colmó las necesidades de la Monarquía. A menudo, ni con apremios militares los agentes de leva lograban movilizar al número exigido¹⁰⁴, al tiempo que las deserciones sangraban constantemente el potencial humano de las escuadras. Por lo visto, y dado el fracaso de la pretendida Unión de Armas (ni Portugal ni los territorios de la Corona de Aragón contribuyeron a la maquinaria militar española, y en particular no aportaron hombres a sus fuerzas navales) se explica que fuese corriente el recurso a voluntarios extranjeros¹⁰⁵ y a prisioneros de guerra (ingleses, holandeses y franceses), y, excepcionalmente, se llegaron a enrolar esclavos en la armada de Nueva España que partía de Cádiz, ante la alarmante falta de marinería para dotarla. Aun con estas, fueron frecuentes los aplazamientos de las salidas de las escuadras e incluso recortes en el número de sus unidades de flota ante la imposibilidad de disponer de la tripulación necesaria¹⁰⁶.

La matrícula, durante el tiempo que estuvo vigente, debería haber contribuido a ajustar con mayor equidad las demandas de hombres para las armadas a los censos de marinería. Pero el fomento de los alistamientos por la vía de las exenciones fracasó por completo. Pese a las garantías de la normativa y a las promesas verbales en este mismo sentido de los comisionados para la inscripción, por temor a convertirse en carne de bajeel, fueron muy pocos los que se matricularon *motu proprio* en los distritos de los que disponemos de datos. Y es que el temor al enrolamiento estaba bien fundado, en un año,

¹⁰⁴ Referencias a varios casos de resistencia popular a los reclutamientos de marineros ordenados por los Austrias en Saavedra Vázquez, M^a. del C., *Galicia en el Camino...*, pp. 102-103. En general para España, vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp.277 a 312

¹⁰⁵ Preferentemente reclutados en territorios amigos: Génova y la república adriática de Ragusa, y en menor medida Malta, figuran entre los principales suministradores de hombres de mar a las armadas de los Austrias. Por su parte, el aporte a la Armada de Flandes de los flamencos, mientras fueron súbditos del rey de España, fue muy elevado. Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp. 292 a 297.

¹⁰⁶ *Ibidem*.

el de 1627, en el que la flota del Atlántico tenía sin cubrir 920 plazas de gente de mar. Detrás de este serio problema de dotación se hacía patente el habitual incumplimiento de las ordenanzas en materia de licencias, sueldos y raciones, por escasez de fondos, mala gestión y corruptelas administrativas¹⁰⁷. Unos abusos y desórdenes no por generales en todas las armadas europeas menos perjudiciales¹⁰⁸.

En Málaga se alistaron de forma obligada en la matrícula general 269 personas (223 hombres de mar y 46 patronos) y únicamente seis voluntarios. Por la misma razón, el temor a ser enviados a campaña en los bajeles del rey, en la ciudad de Cartagena ni uno sólo se asentó en la matrícula particular cuando ya se daba por concluida la general con 328 alistados. El Marqués de los Vélez, comisionado al efecto en el reino de Murcia, informó que ni con una gracia extra, la exoneración del servicio en las guardias ordinarias de la plaza cartagenera, había logrado que ninguno por propia voluntad se matriculase¹⁰⁹. En

¹⁰⁷ Meses después de publicada la real cédula de matrículas de la que nos venimos ocupando, en un memorial presentado a la Junta de Armadas, las Cuatro Villas de la Mar, denunciaron que a setecientos de sus vecinos, que acumulaban cinco años consecutivos de servicio en la flota real del Atlántico, no se les había despachado pasaporte para pasar a tierra durante el tiempo de la invernada, “por la necesidad que ha habido de marineros en el discurso de este tiempo”. Muchos de ellos habían enfermado y otros muertos por la escasez de bastimentos y para colmo, no se les había abonado las seis pagas de adelanto ni el remate de sueldos de cada año. Por entonces, las villas vizcainas de Lequitio y Ondárroa y la Puebla de Mundaca clamaron por las pésimas condiciones en que sus marineros habían sido despedidos. Habían llegado a sus casas “desnudos y sin forma de sustentarse así ni a sus mugeres y hijos”, después de varios años de servicio en la Armada del Mar Océano, donde muchos habían dejado sus vidas y resultado heridos. Bien merecían pues, como solicitaron, que los oficiales de la escuadra empleados en el Señorío enviasen razón de sus cuentas para que se les pagasen sus remates y las quiebras de sus raciones. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Doc. Madrid, 6 de julio de 1626.

¹⁰⁸ En palabras de D. Goodman: “Los marinos españoles tenían que pechar con muchas cosas: que no se les pagasen, no se les diesen permiso, les faltase a menudo comida. Y a esta lista de agravios hay que sumar la falta de respeto que a bordo de los barcos se convertía en desprecio. Todo arrojaba como resultado una baja moral, que no pudo sino reducir la eficacia de la actuación naval”. Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, p. 353.

¹⁰⁹ Esta oferta de exención condicionada generó “ruydo” en la población. Los beneficiarios

Cádiz, seguía ser alistarse nadie en la matrícula particular en abril de 1628¹¹⁰.

Para Galicia, los datos al respecto son contradictorios. Por una parte, el superintendente D. Rodrigo de Lobera, en la carta de 6 de agosto de 1627 con la que adjuntaba la relación de matriculados en el distrito a su cargo y que iba remitida a D. Pedro de Arce, secretario de la Junta de Armadas¹¹¹, decía que “el número de los voluntarios ba creciendo cada día por la merced que Vuesa Magestad les haçe y libertad que les conçeде”. Era mucho lo que tenía que crecer, pues salvo en Pontevedra y Marín, en los restantes puertos no se había asentado nadie en la matrícula particular¹¹². En suma, que las cifras de la inscripción en nada sustentaban el optimismo del comisionado que tal vez sembró vanas esperanzas en la Junta de Armadas.

El fracaso general de los objetivos de la matrícula ordenada en 1625 y su más que probable corta vigencia se debió, en opinión de Llovet a la falta de verdaderos incentivos, siendo fundamental a este respecto el incumplimiento por parte de la Corona de una contraprestación básica, la salarial¹¹³. A esta causa, sin duda la fundamental, habría que añadir la falta de un sólida estructura administrativa para atender, sin injerencias, los asuntos marítimos. Esta carencia obligó a la Corona a depender en exceso del auxilio de

dedujeron, como era obvio, que “si ellos se libraban [...] avía de cargar más trabaxo a los otros veçinos”. Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Doc., Mula, 3 de julio de 1626.

¹¹⁰ Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, p. 275.

¹¹¹ Arce ocupó esta plaza hasta la década de 1640, siendo uno de los coautores de las Ordenanzas de la Armada del Mar Océano de 1633. Vid. Goodman, D. *El poder naval...*, p. 58.

¹¹² De los 53 inscritos en Pontevedra en la matrícula particular, 51 se califican de marineros y los dos restantes de “maestros de sus navíos”. Por su parte, de los 28 de Marín, todos salvo uno -con dos campañas en las armadas a sus espaldas- los demás se registran como maestros de embarcaciones del comercio con Portugal. Vid. A.G.S. Guerra Antigua (G.A.). Leg. 3.150 bis. Doc. Pontevedra, 6 de agosto de 1627.

¹¹³ Se ha hablado de la “falta de un sueldo digno”. Vid. *Estudio premilinar a Colección de producciones de los mares de España*. Madrid, 1796 (reed. Madrid, 1996), p. 54.

las autoridades municipales, que como hemos visto no siempre prestaron la colaboración exigida. Este problema fue mucho menor en Francia, donde sí se puso en pie un organigrama de gestión a la altura de los objetivos perseguidos y que habría de ser el referente del régimen de matrículas de la España borbónica.

1.2.2.- El modelo francés: el *systeme des classes*.

Dado que el éxito del pretendido rearme naval pasaba inexorablemente por garantizar la disponibilidad de gente de mar para equipar los navíos, la política de Richelieu como “surintendant de la navegación” se encaminó en una doble vía. Por un lado, la construcción de unidades de flota para dotar a Francia de una marina de guerra digna de ese nombre de la que hasta entonces había carecido. Por otro, el reclutamiento. En el primer campo, sus éxitos fueron notables (en 1627 estaban equipados 45 bajeles), no así en el segundo. Se ordenó a las autoridades el levantamiento de listas de marinería disponible, pero estos registros, de escasa utilidad, se dejaron de practicar. Cuando en 1641 y 1647 se volvió a ordenar la formación de listas de esta naturaleza, los resultados tampoco fueron satisfactorios. De ahí que para surtir de hombres a la Armada, se continuase recurriendo a la *presse*; por este nombre se conocía el método por el cual agentes de la Corona con soldados peinaban las localidades costeras al objeto de enrolar a la fuerza a jóvenes y no tan jóvenes.

Sin abandonar este sistema coercitivo, se diseñaron alternativas de reclutamiento. Así, Luis XIV ordenó en 1662 que cada parroquia del litoral contribuyese a la *Royale Armée* con un cupo de hombres, teóricamente proporcional a su vecindario. Tras fracasar el intento de establecer en 1665-66 un modelo de alistamiento de la gente de mar en todo el litoral del Ponant (fachada atlántica y Canal de La Mancha), a iniciativa de Colbert du Terron, intendente general de la Marina de Poniente, en septiembre de 1668 se proyectó el conocido como *systeme des classes*. Al objeto, sucesivas ordenanzas a partir de la de

septiembre de 1669¹¹⁴ fueron precisando las competencias administrativas en la materia y las particularidades de unos y otros territorios costeros¹¹⁵. El establecimiento de este régimen de inscripción ha sido interpretado como una manifestación más del fortalecimiento del poder central en tiempos de Luis XIV, en este caso por la vía de poner en pie una administración de Marina competente en todos los asuntos del ramo. El sistema de clases en cierto modo vino a ser un intento de gestión más racional, más equitativa del servicio naval por parte de los súbditos.

El sujeto de la matrícula fueron los hombres de mar en sentido amplio, al igual que en España; es decir, todos los profesionales vinculados directamente a las actividades marítimas (pesca, navegación y construcción naval). Así, fue obligada la matriculación de pescadores, mareantes, carpinteros de ribera, calafates, veleros, cordeleros, etc. Capitanes, maestros patrones y pilotos de altura fueron exentos de servir en la Armada bajo una serie de condiciones ya contempladas en la ordenanza de 1689. Se formó asiento individual de cada uno de los inscritos, existiendo libros separados para marineros y profesionales de la construcción, y dentro del primer grupo, los exentos estarían en lista aparte de los que no lo eran. Sobra decir que la ejecución de este censo implicó un notable trabajo burocrático¹¹⁶. Cada alistado tendría su propia cédula personal, un formulario impreso en el que el funcionario competente habría de cumplimentar los espacios en blanco concernientes a estado civil, campañas que acreditaba, con indicación de clase (artillero, grumete, etc.) y sueldo correspondiente. En una serie de casillas al lado se anotaban los

¹¹⁴ Entre los textos normativos más importantes se citan la ordenanza sobre marina comercial de 1681 y la dedicada a la marina de guerra y arsenales de 1689.

¹¹⁵ Véase la nota 33 de la Introducción. Un resumen de las características de este sistema en Cabantous, A., *La Vergue et les Fers, Mutins et deserteurs dans la marine de l'ancienne France (XVIIe-XVIIIe siècles)*. París, 1984, pp. 80-81. Y Le Bouëdec, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*. París, 1997, pp. 267 a 274. También Acerra, M., y Meyer, J., *Histoire de la marine française des origines à nos jours*. Rennes, 1994.

¹¹⁶ Se conservan estados nominativos por parroquias por orden cronológico de inscripción.

embarques o desembarques, tipo de navegación, deserciones, accidentes, enfermedades...

La inscripción no se circunscribió únicamente al litoral, sino que afectó a las poblaciones situadas a una distancia de hasta 16 kilómetros al interior. A efectos de administración, la costa fue dividida en ochenta distritos o “quartiers” distribuidos entre los seis departamentos: Dunkerque, Le Hávre, Brest, Rochefort, Burdeos y Tolón. A cargo de cada quartier se situó un comisario de Marina cuyo cometido esencial fue remitir anualmente una lista de hombres aptos para navegar y dirigir una revista general de todo el distrito bajo su mando. Durante estas inspecciones periódicas se actualizaban los asientos (cambios de categoría, de estado civil, de lugar de residencia, bajas por defunción, deserciones, etc.). Cada quartier se dividió a su vez en “arrondissements”, administrados cada uno de ellos por un *chef des classes*. Esta figura, equivalente a los subdelegados de Marina españoles, estaría auxiliada por síndicos de la gente de mar “entretenus” (liberados de sus obligaciones profesionales) y exentos de servir al Rey como marineros¹¹⁷.

Aunque en 1693 se planteó la extensión del sistema de clases de marinería a los espacios fluviales, no fue hasta varias décadas más tarde cuando se amplió territorialmente el marco de lo que podríamos llamar matrícula de mar en Francia. Nada más finalizar la Guerra de Sucesión Austríaca, en 1748 se ordenó la inscripción de los barqueros del sudoeste francés, y al año siguiente, un negociado para administrar las classes fue establecido en Montauban para la recluta de los barqueros del Tarn. Debido a las crecientes demandas de tripulación por parte de la *Royale* en junio 1756, durante la guerra de los Siete Años¹¹⁸, el régimen de inscripción marítima se extendió a 37 parroquias de Adour,

¹¹⁷ En la mayoría de los casos esta función bisagra entre la administración estatal y los gremios de mar recayó en maestros con derecho a medio-sueldo. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 268-269.

¹¹⁸ Durante este conflicto, por vez primera fueron llamados a campaña los pescadores del puerto de Brest que desde antiguo compaginaban su principal actividad con la conducción de víveres y municiones a las baterías de la costa. Vid. Robin, D., *opus cit.*, p. 338.

Midouze y la Nive lo que acabó por generar episodios de revuelta popular¹¹⁹. Por las mismas razones, en la coyuntura bélica a raíz de la sublevación de las colonias americanas, en 1779 se llegó a reclutar marineros entre los hombres que prestaban servicios de vigilancia costera, y en 1780 se alistaron barqueros y pescadores del Loira y sus afluentes, y a continuación los de las riberas de la cuenca del Garona. Por entonces, también fueron enviados a campaña muchos patrones de chalupas de la costa bretona¹²⁰.

En función de su peso demográfico y de la gente de mar vecindada en ellos, los inscritos se distribuyeron en tres o cuatro¹²¹ *classes* o contingentes obligados a servir por turnos anuales¹²². Por el propio método de repartimiento de esta carga militar, los *quartiers* menos gravados en términos de servicio de hombres en la marina de guerra fueron aquellos más poblados, los que en función del tamaño de sus vecindarios contaban con más *classes*, lo que en España vinieron siendo las cuadrillas¹²³. Esto implicó que en circunstancias normales un marino de Picardía o de Bretaña volviese a campaña no antes de un cuatrienio o de un quinquenio. Ahora bien, en opinión de Cabantous, la presión del sistema del que venimos hablando dependió sobre todo de la mayor o menor rigidez de los comisarios al frente de los *quartiers* en la aplicación de las ordenanzas, y en último término del poder central. De hecho, se observa un cierto laxismo, una disminución de las exigencias en materia de alistamiento y llamadas a campaña en el decenio que sigue a la muerte de Luis XIV(1715) en contraste con la política agresiva, sin contemplaciones, aplicada a partir de

¹¹⁹ Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 273.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 347.

¹²¹ A. Cabantous habla de tres a cinco “*classes*”.

¹²² Cuatro en las provincias de Guyenne, Bretaña, Normandía y Picardía; y tres en Poitou, Aunis, Saintonge, isla de Ré y Oléron, Languedoc y Provenza.

¹²³ La relación inversamente proporcional de la que habla A. Cabantous entre la presión del sistema de reclutas para la Armada y el tamaño de los vecindarios afectados no se dio en España porque el número de cuadrillas fue el mismo en todo el litoral.

1724.

Conforme a las ordenanzas, los alistados no podían navegar sin autorización oficial ni embarcarse en navíos con rol en distintos distritos al suyo, ni cambiar de domicilio sin licencia de las autoridades. Como es lógico, este control de movimientos, este régimen de libertad vigilada del que volveremos a hablar al referirnos al sistema español, fue más estricto para la marinería llamada al servicio. En todo momento debían estar a disposición del comisario del ramo, de ahí que tuviesen prohibido enrolarse para travesías largas tanto en mercantes como para la “grande pêche”. A cambio de su paro forzoso, por ordenanza tenían derecho a una indemnización: el medio sueldo de la plaza que habrían de servir en los bajeles reales.

Dado el conjunto de deberes en torno al servicio en la Royale al que los marineros franceses estaban obligados por turnos, se justificaban sobradamente unas contraprestaciones que Colbert desde el primer momento consideró ineludibles. De ahí que en las ordenanzas de Marina se reconociesen una serie de franquicias y derechos, además de la exclusividad en la práctica de las actividades marítimo-pesqueras, asunto que como veremos sería constante motivo de controversia en la España del siglo XVIII. A la libertad de alojamientos se sumaron otras descargas de naturaleza militar: la exención del servicio de centinelas o patrullas (*guet*) y de guarda-costas. Por otra parte, los marineros franceses registrados en las listas oficiales fueron exentos de tutelas y curadorías, y no se vieron gravados con contribuciones municipales. Disfrutaron a su vez de una ventaja de orden judicial; la suspensión de los procesos en los que estuviesen encausados mientras sirviesen en campaña. Se llegó a plantear la exoneración del impuesto de la *taille*, pero las grandes implicaciones sociales y económicas que conllevaba esta exención fiscal, dieron al traste con la idea.

Por lo que respecta a las soldadas, las compensaciones económicas más directas por el servicio en la armada francesa, un abismo separó la legislación de la praxis como ocurrirá en España. A la espera de embarcarse luego de ser convocados a servir, recibían un *demi-solde*. Una vez a bordo y mientras durase la campaña (en torno a cuatro meses en tiempos de paz), tenían derecho al sueldo íntegro, entre 12 y 15 libras al mes en el caso de

los *matelots* (marineros) en época de Luis XIV. Estas cantidades se mantuvieron inalteradas hasta las vísperas de la Revolución. Las retribuciones por este concepto devengadas por la tripulación de los navíos de la Compagnie des Indes¹²⁴ eran un 25% superiores a las estipuladas en la *Royale*. Por su parte, en virtud de ordenanza, las pensiones de invalidez también se percibían mensualmente. Se constituyó una caja o fondo de pensiones, una institución única en su género en palabras de A. Cabantous, que fue financiada mediante una deducción del 2% en los sueldos¹²⁵. Pero lo cierto es que tanto éstos como aquéllas (incluidas las de viudedad por fallecidos prestando servicio) se cobraron generalmente con mucho retraso, demora que como se verá fue endémica en el caso español para desgracia de los matriculados y sus familias.

El sistema de inscripción marítima del que venimos hablando fue fuertemente contestado desde el primer momento. Principalmente por los principales afectados, la gente de mar, por la sangrante descompensación entre derechos y deberes, que justificó las desertiones. Varios estudiosos del tema han subrayado las nefastas repercusiones que las demandas de hombres para la Royale causaron en el comercio marítimo y en la pesca. Las perturbaciones en el orden económico motivadas por los conflictos bélicos de la segunda mitad del siglo XVIII fueron de tal calibre en el sector pesquero de Bretaña que D. Robin ha hablado de “*crise maritime structurelle*”¹²⁶. La evolución de los despachos de licencias de pesca nos aproxima a esta incidencia. La media de unidades de flota de la localidad

¹²⁴ La Ordenanza de 1723 permitió a esta compañía de comercio privilegiada echar mano de la gente de las listas de Marina para surtir de tripulación a sus buques. Vid. Cabantous, A., *La Vergue...*, p.229

¹²⁵ *Ibid.*, p. 83.

¹²⁶ En Bretaña, las consecuencias de la voracidad de la Royale en lo que a demanda de hombres se refiere fue especialmente grave en los pequeños enclaves sardineros por su limitada oferta de mano de obra para las labores pesqueras. Las levadas masivas, sumadas a la inseguridad costera (actuación de los corsarios ingleses), explican la drástica reducción de los pescadores de Île Tudy, donde a finales del siglo XVIII no se computaba ningún maestro de embarcación mientras que cien años atrás una docena de embarcaciones estaban en activo. Su vecindario se redujo en un 40%, pasando de 320 a 200 habitantes. Vid. Robin, D., *opus cit.*, p. 346.

bretona de Concarneau habilitadas por el almirantazgo francés para pescar entre 1757 y a 1761, o sea en plena guerra de los Siete Años¹²⁷, fue de 92,6, mientras que entre 1772 y 1776, cuando la paz en los mares era un hecho, fue de 163,2. Todavía peores y más generalizados en la pesca bretona fueron los efectos de las levadas para la guerra desatada por la independencia de las colonias americanas. Se evidenciaron en la drástica caída en los censos de embarcaciones en servicio. En esta coyuntura de falta de mano de obra en la pesca, se agradeció el ingreso en este sector de muchos hombres que escapando de la miseria de los campos en vísperas de la Revolución llegaron en masa a los puertos de Bretaña. Por esta vía se compensaron en parte los perjuicios económicos de las extraordinarias demandas de tripulaciones para la armada francesa. Claro está, los ingresos fiscales percibidos en los puertos suministradores de marinería también se resintieron¹²⁸.

El grado de oposición al sistema de clases varió de unas zonas a otras y en el tiempo¹²⁹. Los más refractarios fueron sin duda las gentes del Pays de Labour (los puertos vascos), y los menos los bretones. Ni el número ni la relevancia de los motines e insurrecciones por levadas de marinería en las décadas de 1670 y 1680, se alcanzó en el siglo XVIII. En consideración a los perjuicios económicos derivados de la fuerte y constante resistencia demostrada desde siempre a las levadas para la Royale por la gente de mar de Bayona, San Juan de Luz y otros enclaves costeros del Pays de Labour, la Corona, sabedora de las dificultades de hacerse con el control de la situación, optó por suavizar la presión militar sobre la marinería vasca. Un paso más en la discriminación positiva se dio

¹²⁷ Esta contienda fue especialmente nefasta para Belle-Île, ocupada por los ingleses en 1761, y que vio reducida su flota pesquera a la mitad (de 200 a 100 lanchas). Vid. Robin, D., *opus cit.*, pp. 338 a 346.

¹²⁸ En 1778, el ayuntamiento de Concarneau protestaba por las dificultades para cobrar la *capitation*. Dado que un gran número de contribuyentes se encontraban sirviendo en la Royale, la única forma de que la recaudación por esa vía no se resintiese sería subir la cuota a los presentes, algo a lo que, a todos luces, se opondrían frontalmente los perjudicados. *Ibidem*, p. 344.

¹²⁹ Sobre esta particular Le Goff, T.J.A., <<Les gens de mer devant le système des classes (1755-1769): résistance ou passivité>>, in Hocquet, J.-C., *Les Hommes et la mer dans l'Europa du Nord-Ouest*. Coloquio de Boulogne-sur-Mer, 1984. *Revue du Nord*, 1986.

en favor de los dunkerqueses que lograron quedar exentos de la inscripción marítima hasta la Revolución. Como era de esperar, este agravio comparativo desencadenó reclamaciones de igual trato por parte de los quartiers vecinos, que no fueron atendidas¹³⁰.

Bajo Luis XIV la oposición fue bastante generalizada debido tanto a la novedad del régimen impuesto como a las incesantes y grandes reclutas de marinería dada la sucesión de guerras con participación francesa. No obstante, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII el protagonismo principal en las insumisiones y protestas correspondió a los cuaces fluviales a donde se extendió por entonces el sistema de inscripción en respuesta a las crecientes necesidades de más y más marinería para la *Royale*. En concreto, en 1757 y 1758 varios parroquias fluviales del valle del Tarn se hermanaron en su lucha, eso sí incruenta; los amotinados tiraron al suelo las órdenes de recluta e incluso las pagas de adelantoy prendieron al síndico de las *classes*¹³¹. Los afectados no estuvieron solos en sus reivindicaciones. De hecho, por entonces, las élites locales del Sudoeste denunciaron el agravio que se cometía con los barqueros de la región al forzarlos a campaña como si de vagabundos o delincuentes se tratase. Estos poderosos, movieron sus redes de influencia, lograron ganar para su causa al obispo de Cahors y al arzobispo de París, además de a parte de la nobleza y de la alta magistratura.

Gérard Le Bouëdec se ha referido a una serie de disfunciones del sistema francés de inscripción marítima que generaron un fuerte rechazo por parte de los más directamente afectados. En tiempos de paz las levas fueron desproporcionadas a las necesidades reales de tripulación. De modo que, en tales circunstancias se extendió entre la marinería la conciencia de lo injustificado de la movilización, mientras que faltaron razones en que fundar la forzosa inactividad laboral de los embargados en tierra. Éstos, como ya se dijo, por ordenanza merecían una compensación salarial en el año de servicio de la clase a la que

¹³⁰ Esta negativa condujo a la marinería de Calais a fugarse en masa a territorio flamenco bajo soberanía austríaca. Vid. Cabantous, A., *La Vergue...*, p. 89.

¹³¹ En una prueba del decidido apoyo popular a los insurgentes, vecinos paralizaron a una escolta que conducía a un insumiso para ser juzgado. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 273.

pertenecían, pero estas indemnizaciones acabaron por abonarse tan sólo durante la estancia en puerto previa a su embarque en la marina real¹³².

Por todo este conjunto de efectos adversos, el sistema de registro marítimo fue duramente criticado por la marinería -como recogen algunos *cahiers de doléances*¹³³- contando con el respaldo interesado de las municipalidades y de los señores jurisdiccionales. Y decimos interesado, porque más que por ninguna otra razón unas y otros protestaban por la pérdida de competencias en asuntos marítimos que pasaban a asumir intendentes y comisarios, satélites del poder central¹³⁴.

¹³² Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 272.

¹³³ *Ibidem*, p. 350.

¹³⁴ Vid. Cabantous, A., *La Vergue et les Fers...*, p. 86.

CAPÍTULO II

EL MAPA Y EL PERSONAL DE LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XVIII

Siempre con el modelo francés como referencia, tanto el equipo de gobierno de Patiño como luego el de Ensenada tuvieron claro que el éxito de la política de matriculación y en general el progreso de la Marina dependía de una ordenación racional del territorio costero. Tres fechas clave tienen peso específico en la cronología de la matrícula: 1726, 1737 y 1751. En 1726 se definió por arriba el mapa de la administración marítima, con el establecimiento de los tres departamentos, al tiempo que una Instrucción de 26 de agosto de dicho año elaborada por Patiño marcaba la pauta de actuación de los comisarios de Marina a la hora de levantar los registros de gente de mar y maestranza que se acababan de disponer. Las competencias del llamado Cuerpo del Ministerio (los Intendentes y sus satélites), en particular en materia de matrículas, se verán confirmadas en la normativa de 1737 diseñada desde el Almirantazgo. También entonces, se delimitaron las subdelegaciones de Marina y se dotaron de personal. Pero no será hasta 1751 cuando se concluya el proceso de organización administrativa de la matrícula que habría de pervivir hasta finales de la centuria.

Será con la entrada en vigor el primero de enero de 1751 de la llamada *Ordenanza para el régimen y gobierno de la marinería matriculada*¹. Se trataba del Título III del

¹La copia que hemos manejado en Museo Naval (Madrid). Signatura R-98/208. *Ordenanza para el régimen y gobierno...* Otro ejemplar impreso en Museo Marítimo de Barcelona. Alegaciones Jurídicas. I-3, 1751-1767.

Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada de 1748, y fue estructurada en doscientos artículos. En el presente capítulo nos limitaron a analizar aquéllos y las posteriores disposiciones adicionales que definieron las demarcaciones marítimas y a la esfera de actuación del personal encargado de gestionarlas.

2.1.- Las demarcaciones de Marina.

Hasta 1726, año clave en la historia de la Marina borbónica, ésta careció de un mapa propio. Desde su constitución en 1717, la Intendencia General de Marina tuvo su sede en Cádiz, al igual que el personal de la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina, que conformarán por entonces el Cuerpo del Ministerio. A finales de 1726 se procedió por ley a una ordenación espacial de la jurisdicción de Marina configurada a partir de la división del litoral español en tres macrodistritos, que, adoptando la terminología francesa, fueron llamados departamentos. Una organización del territorio que en buena medida persiste en la actualidad, aunque bajo otra denominación². A su vez, los departamentos se dividieron en partidos o provincias marítimas y éstas en subdelegaciones. Básicamente, la estructura en cuestión persistió a lo largo del siglo XVIII, aunque con reajustes espaciales en los niveles segundo y tercero, no a escala de departamento, cuyos límites no se verían alterados, salvo con la inclusión de Menorca en el de Cartagena, una vez conquistada por las tropas de Carlos III en 1783.

Ya fuera de la cronología de nuestro estudio, tras la entrada en vigor de la ordenanza de 12-VIII-1802, en los departamentos se formaron Tercios Navales para distribución al Cuerpo militar de las matrículas. Los Tercios del Norte: Pontevedra (más tarde Vigo), Ferrol y Santander. Los de Poniente: Sevilla, Cádiz, y Málaga. Y los de Levante: Barcelona, Valencia, Mallorca y Cartagena³.

2.1.1.- Los departamentos.

Por Real Orden de 5 de diciembre de 1726, siendo Patiño Secretario de Marina, se crearon los tres departamentos. Timoteo O'Scanlan en su *Diccionario Marítimo* define al

²La de Zonas Marítimas. A las tres establecidas en 1726, Ferrol, Cádiz y Cartagena, hay que sumar Canarias.

³Esta división se fijó en el artículo 1 del título III de dicha Ordenanza. Vid. *Novísima recopilación de las leyes de España*, (Madrid, 1805), Libro VI, Título VII, pp. 112-113.

departamento como “distrito de la costa a que se extiende la jurisdicción o mando de cada capitán o comandante general e intendente de Marina establecidos en los tres puntos de Cádiz, Ferrol y Cartagena para los negocios del ramo y formación de las matrículas de marinería”⁴. Estos tres “puntos” capitales no habían variado desde su creación ni lo harían con posterioridad. El departamento norteño abarcaba el litoral comprendido desde la frontera cantábrica con Francia hasta la gallega con Portugal. El gaditano desde el límite meridional de dicho reino hasta Almería, es decir, la totalidad de la costa andaluza, más Canarias⁵; y por último el de Levante, desde Murcia hasta la frontera francesa, inclusive las Baleares. Aunque a la hora de esta división parece que no primó el criterio de equidad en la extensión del arco costero, y más bien obedeció a la lógica impuesta por la doble frontera franco-española e hispano-lusa, lo cierto es que los departamentos no presentaban grandes diferencias en su longitud de litoral. El de Ferrol 2.429 kms., el de Cádiz 2.528 kms, y el de Cartagena 2.919 kms⁶.

En cuanto a las capitales departamentales, la elección de Cartagena ya se anunciaba en anteriores disposiciones; este puerto había sido el escogido en 1721 para base de la escuadra de Galeras, y en 1724 tuvo lugar el traslado del carenero de Zuazo a la Carraca⁷. La capitalidad de Cádiz todavía estaba más clara. Cabecera de la Carrera de Indias, desde que hacía más de un lustro Sevilla había perdido institucionalmente su monopolio del comercio americano. En la real orden de nombramiento de Patiño (1-I-1717) como Intendente General de Marina, se fijaba su residencia en Cádiz al tiempo que se disponía el traslado allí de la Casa de Contratación y del Consulado. Los distintos cuerpos y

⁴ Vid. O’Scanlan, T., *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, Imprenta Real, 1831, p. 208.
Y Merino Navarro, J.I., *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, p. 25.

⁵ Donde no se estableció la matrícula de mar.

⁶ Datos tomados del *Anuario Estadístico de España. 2002-2003*. Madrid, 2003.

⁷ Sobre los primeros años de esta base naval, y en particular sobre su arsenal, es de obligada consulta Quintero González, J., *El Arsenal de la Carraca (1717-1736)*. Madrid, 2000.

dependencias de Marina permanecieron en la capital gaditana hasta 1776 cuando pasaron a la entonces villa de la Real Isla de León; allí se iniciará en 1774 el proyecto de creación de una ciudad ex-novo para albergar al personal y oficinas⁸.

Para la cabeza del departamento del Norte, se habían tenido muy en cuenta las buenas condiciones de fondeadero natural de la ría ferrolana, sin olvidar su cercanía al centro institucional de Galicia, la ciudad y plaza militar de A Coruña, sede fija de la Real Audiencia, de la Capitanía General y de la Intendencia de este reino⁹. Ya en 1713, el Conde de Bergeyck¹⁰, había recabado informes favorables a la instalación de unos astilleros en las villas de A Graña y Ferrol¹¹. La elegida en 1726 fue la primera, donde se estableció el Real

⁸ Vid. Torrejón Chaves, A., *La Nueva Población de San Carlos en la Isla de León, 1774-1806*. Madrid, 1992, 2 vols.

⁹El puerto de A Coruña había sido una importante base naval en tiempos de los Austrias, pero la falta de terreno desocupado en las inmediaciones de su bahía constituía un serio handicap para el establecimiento de instalaciones de la envergadura de astilleros y arsenales reales que estaban previstos. El mejor análisis de la realidad socioeconómica de esta ciudad de realengo, cuya importancia estratégica y actividad comercial decayó tras la Paz de Westfalia (1648), en Saavedra Fernández, M^a.C., *La Coruña en la Edad Moderna (ss. XVI-XVII)*. A Coruña, 1994. De la misma autora, *Galicia en el Camino...*

¹⁰ Jean de Brouchoven (1644-1725). Noble flamenco con nombre propio en la política de reforma administrativa y fiscal y de reactivación económica llevada a cabo en el reinado de Felipe V. Desarrolló una brillante carrera burocrática coronada con el ingreso en el Consejo de Despacho en 1714, se le confió la superintendencia de guerra y finanzas en 1702. Participó en los planes de reorganización de la Marina de Guerra y en el fomento de la industria, con particular protagonismo en la puesta en marcha del complejo textil de Valdemoro. Principal promotor de un ambicioso proyecto de reestructuración de la Hacienda, basado en la aplicación de un único impuesto que conllevaba la supresión de las rentas generales, alcabalas, cientos y servicios de millones. Jean de Brouchoven se le recuerda ante todo por ser el ideólogo, diseñador y principal impulsor en 1710 del establecimiento de un sistema de intendentes según el modelo francés. Un sucinto resumen de su trayectoria como hombre público en Martínez Shaw, C., y Alfonso Mola, M., *Felipe V*. Madrid, 2001, p. 222. Como estudio monográfico Schryver, R. de, *Jan van Brouchoven, Graaf van Bergeyck, 1644-1725*. Bruselas, 1965.

¹¹ Vid. Pérez-Mallaina Bueno, P.E., <<La Marina de guerra española en los comienzos del siglo

Arsenal, que al parecer aspiraban acoger los puertos de Ribadeo y A Coruña¹². De allí al ecuador del siglo, cuando se tomó la decisión de trasladar a la vecina localidad de San Xulián de Ferrol este complejo naval, que sería extraordinariamente ampliado, es un hecho a destacar la reincorporación a la Corona de esta villa por cesión de la Casa condal de Lemos, en virtud de R.C. de 21-XII-1733, un cambio jurisdiccional al que se vino a sumar una profunda reforma de la administración local, estableciéndose un jefe militar y un alcalde mayor, al frente del concejo en 1734; este letrado a su vez ocupó la auditoría de Marina del Departamento hasta el último tercio del siglo¹³.

La decisión de La Ensenada, por entonces Secretario de Marina, de convertir a Ferrol en una de las tres bases navales de la Península fue bastante contestada. La oposición de Bilbao y San Sebastián fue frontal. Entre los críticos a título individual destacó el jesuita Larramendi, cronista de Guipúzcoa¹⁴, y sobre todo, D. Juan José Navarro¹⁵. Este ilustre marino, más conocido por su título nobiliario de Marqués de la Victoria, hacia 1748, entre otros argumentos esgrimía contra Ferrol su vulnerabilidad defensiva, el escaso comercio y población del lugar, y la estrechez del canal de entrada en

XVIII (1700-1718)>>, en *Revista General de Marina*, 1980 (agosto), nº 199, p. 150.

¹² Vid. Mejjide Pardo, A., <<Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII>>, Separata del Volumen II de *Actas do Congreso Internacional de História dos Descubrimentos*. Lisboa, 1961. Un enfoque desde la logística militar en Rodríguez-Villasante Prieto, J.A., <<La construcción de arsenales durante la Ilustración. El Arsenal de Ferrol>>, en *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada*. Zaragoza, 1990.

¹³ Vid. Montero Aróstegui, J., *Historia y descripción de la ciudad y Departamento Naval de Ferrol*. Madrid, 1859. Y Barreiro Mallón, B., <<Organización administrativa de Ferrol y su comarca a fines del Antiguo Régimen>>, en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 5, 1996, pp. 69-94.

¹⁴ Vid. Mejjide Pardo, A., <<Contribución a la historia...>>, p. 10.

¹⁵ La panegírica biografía que le dedicó Vargas Ponce (*Vida de D. Juan José Navarro, primer Marqués de la Victoria*, Madrid, 1808), sigue siendo obra de referencia sobre este personaje.

su bahía¹⁶. Para el no menos célebre Antonio de Ulloa, esta elección ante todo había obedecido a razones políticas y estratégicas relegando en consideración a las dificultades naturales que presentaba el paraje ferrolano, lo que no fue óbice para que dicho jefe de escuadra y miembro de la Real Sociedad de Londres, -uno de los marinos españoles de mayor talla intelectual de su tiempo- reconociese que el Arsenal de Ferrol, aun cuando no estaba concluido, era “una de las obras más considerables de su especie”¹⁷. También se

¹⁶ Transcribimos sus palabras:

“...últimamente se advierte que siendo máxima de buen gobierno que los puertos de mar no se hagan (sin una extrema necesidad) en parages desiertos y en provincias pobres, y de poco comercio, se juzga por desacierto muy perjudicial el que se trabaje en querer hazer al Ferrol Departamento y puerto de mar; es una caprichosa ydea fundada en un sólo motivo bueno de que es un grande y capaz puerto, pero de mil defectos y de tantas nulidades acompañados de que el Rey gastara en él inmensas y jamás podrá remediarlas y superarlas. El es un puerto que necesita un sólo viento para entrar y otro moderado para salir por que si es fresco dan los navíos a la costa de modo que si fondeasen en el cien navíos de línea, y no teniendo viento favorable para salir quatro navíos podían quemar toda la costa de Galicia sin que estos le puedan impedir.

Estos cien navíos están al riesgo de quedar encerrados en el fondeadero; pues siendo estrecha y de mucha lonjitud la canal por donde se entra en él, si los enemigos intentasen cerrar la canal con quatro navíos grandes, vieho e inútiles cargados de piedras, lo cegaran por mucho número de años. Los fuertes construydos que hay no lo podrán impedir y menos las baterías que se puedan formar, por razón de estar todos y todas dominadas; es su pays desierto, sin bosques de construcción y sugeto a continuas llubias y donde el día es muy corto por estar metido entre altas montañas. Estos grandes e invencibles defectos causan admiración el no haverlos prevenido a vista de tener la ría de Vigo tan propia para hazer un buen puerto, y dejar el Ferrol como Dios lo ha establecido”.

Vid. Biblioteca del Palacio Real (Madrid), II, 492. *Varios puntos de gobierno y política de esta monarchía*. Agradezco desde aquí al profesor Manuel Reyes García-Hurtado el haberme facilitado una copia de este manuscrito.

¹⁷ Vid. Ulloa, A., *La Marina. Fuerzas Navales de la Europa y costas de Berbería*. Transcripción, edición y estudio preliminar de Juan Helguera Quijada. Cádiz, 1995, pp. 36-38.

argumentó la falta de madera, carbón y hierro en el entorno ferrolano¹⁸, pero sobre todas estas objeciones triunfaron las buenas condiciones geofísicas que mostraba una zona que Ensenada conocía muy bien la zona, no en vano había sido director de los Astilleros de A Graña¹⁹. A. Martín García ha señalado la importancia para la historia de Ferrol de la apuesta personal de este ministro, no fruto de un capricho como alguno de sus muchos detractores dejó dicho, sino cimentada en criterios objetivos. El citado investigador recoge testimonios de viajeros y nautas de los siglos XV al XIX que coinciden al apuntar las dos principales ventajas geofísicas de esta ría: calado profundo y estrechez de boca que facilitaba su defensa²⁰. Estos pros fueron muy tenidos en cuenta por Ensenada que logró imponer su voluntad frente a un importante núcleo de oficiales de la Armada, encabezados por Navarro. Los criterios enfrentados de ambos sobre esta cuestión, reflejan el pulso continuo que mantuvieron el Cuerpo del Ministerio con el Cuerpo General de la Armada, una pugna de orden competencial que desde el último tercio se decantaría progresivamente hacia *la espada*²¹.

El año, 1748, en que según se deduce de las notas de su manuscrito Navarro tomaba partido por Vigo²², frente a Ferrol, se publicaron las Ordenanzas Generales de la Armada.

¹⁸ Vid. Meijide Pardo, A., << Contribución a la historia...>>, p. 7.

¹⁹ Vid. Gómez Urdañez, J.L., *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida, 1996, p. 66.

²⁰ Estas buenas condiciones naturales habían hecho que desde la Baja Edad Media la ría de Ferrol se convirtiese en escala intermedia de las naves genovesas y venecianas en su ruta hacia el norte de Europa. Este espacio cobró una gran importancia estratégica desde la década de 1580, y el papel de Ferrol como base naval autónoma (más que como apostadero auxiliar de A Coruña) se afianzó en tiempos de Felipe IV. Vid. Martín García, A., *Población y sociedad en Ferrol y su tierra en el Antiguo Régimen*. Tesis doctoral. Santiago de Compostela, 2002, Tomo I, pp. 26 y ss.

²¹ Esta pugna competencial ya señalada por Salas, ha sido tratada recientemente en Pérez Fernández-Turégano, C., <<La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII>>, en *La hacienda militar: 500 años de intervención en las Fuerzas Armadas*, pp. 333 a 365.

²² Allí se había llegado a enviar una comisión de técnicos para labores de planimetría, e incluso se

En el artículo 2 del Título II del Tratado II se confirmaban los referidos límites de los departamentos. En 1750 cesaron los trabajos en el Astillero de A Graña, cuyas instalaciones navales se reconvirtieron en depósitos de provisiones y víveres. Hasta 1765 la Escuela de Pilotos no se trasladaría a Ferrol, donde las obras en la base naval fueron lentas, retrasos que algún ilustre contemporáneo achacó al despilfarro y mala gestión de los caudales públicos²³. Ferrol, que a comienzos del setecientos presentaba un censo inferior al de finales del siglo XVI, comienza su despegue demográfico, en principio lento, a partir de la década de 1730 al acoger al importante contingente que excedía las posibilidades de alojamiento de A Graña. El incremento de su población se disparó a raíz de su conversión en capital departamental a todos los efectos y de localizarse allí el Arsenal²⁴. En una aceleración extraordinaria, alcanzará la cifra de 27.000 personas, según consta en el censo de Floridablanca (1787), progresión, que a ritmo más lento continuará hasta final de siglo²⁵. Urbanísticamente, la transformación más importante llevada a cabo allí fue la construcción a partir de 1762 del Barrio de A Magdalena, en paralelo al Arsenal y edificado según los principios de racionalismo ilustrado que también presidirá la construcción de poblaciones *ex novo* como La Carolina (Jaén) o San Carlos (Cádiz), cuyo trazado guarda evidentes similitudes con el ferrolano. Simultáneamente, continuaban las

iniciaron algunas obras en la ensenada del Ulló en previsión del establecimiento de arsenales. Vid. Meijide Pardo, A., <<Contribución a la historia...>>, p. 6.

²³Nos referimos a Sarmiento, que sin pelos en la lengua, como acostumbraba, en 1760 llegó a decir que tan magna empresa sólo había servido de lucro a una “canalla de ladrones”. Tras la postura del benedictino, A. Meijide Pardo (<<Contribución a la historia...>>, pp. 8-9) ha advertido un cierto resentimiento por no haber sido su añorada Pontevedra la sede elegida.

²⁴La decisión de instalar allí el arsenal se adoptó por real orden de 14 de enero de 1750. Vid. Vigo Trasancos (*Arquitectura y urbanismo en el Ferrol en el siglo XVIII*. Santiago, 1985, p. 50).

²⁵ Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, pp. 47-48. El autor dedica la primera parte de su notable y clarificadora tesis doctoral a analizar en profundidad las bases demográficas del área ferrolana.

obras en el Arsenal, concluido en 1781²⁶, mientras en las otras capitales departamentales el ritmo de edificación con sus intermitencias traducía igualmente el flujo de las consignaciones de la Real Hacienda²⁷.

Los departamentos a su vez se dividieron en una serie de demarcaciones, que inicialmente fueron llamados partidos, aunque las autoridades de Marina también se refirieron a ellas como distritos. A esta confusión terminológica se puso fin en la Ordenanza de matrículas de primero de enero de 1751, en virtud de la cual se crearían las provincias marítimas, una denominación que habría de perdurar todo el siglo XVIII y que hemos utilizado para los epígrafes de este parte del trabajo.

2.1.2.- Las provincias marítimas

Según R. Mülhamn, a finales de 1726 los departamentos acabados de crear se parcelaron administrativamente de forma primaria en unos pocos partidos. Salvo en Andalucía, éstos se correspondieron con antiguas demarcaciones territoriales de orden superior; en su mayoría, reinos. Las localidades a donde fueron destinados por vez primera comisarios de Marina para asumir las competencias del referido ministerio, y con el objetivo prioritario de formar las matrículas, tuvieron la consideración de capitales de partido. Entonces, de la primera configuración del mapa administrativo de la Marina española resultaron doce partidos²⁸.

²⁶ Un enfoque desde la historia del arte en Vigo Trasancos, A., *Arquitectura...* De esta reordenación del espacio urbano para dar respuesta a las demandas de la Armada se da cuenta en Rodríguez-Villasante Prieto, J.A., *La actividad naval militar. Influencia en su entorno: Ferrol*. Madrid, 1991.

²⁷ Sobre Cartagena, Pérez-Crespo Muñoz, M^a.T., *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid, 1992. Rubio Paredes, J.M., *Los ingenieros militares en la construcción de la Base Naval de Cartagena (siglo XVIII)*. Madrid, 1988. Para Cádiz Barros Caneda, J.R., *Arquitectura y urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII*. Sevilla, 1989.

²⁸ J.A. Rodríguez-Villasante (*La Intendencia en la Armada. Historia de la gestión económica, financieraydematerial*. Madrid, 1996, pp. 73 y 93), habla de 22 provincias, cuatro en Cádiz, ocho en Ferrol y diez en Cartagena aunque sin precisar el momento de su constitución. Este reparto nunca se dio a la largo

A raíz de las disposiciones de 1737 en materia de matrículas y aplicación de la jurisdicción del Almirantazgo, este reparto territorial se encomendó a los Intendentes de Marina. Su aprobación corrió a cargo del Infante Almirante don Fernando, un adolescente que autorizó o negó conforme al dictamen previo de su secretario, el Marqués de la Ensenada, que aunque de forma más oficiosa que oficial cogió el testigo dejado por Patiño a su muerte. Los partidos entonces constituidos, en todo caso o estaban en 1740, fueron catorce, sólo dos más que los establecidos hacía una década (Mapa 1). Mucho mayores serán los cambios que a esta escala intradepartamental acarrearán la entrada en vigor de la Ordenanza de 1751. Los partidos, a partir de ahora llamados provincias marítimas, se duplicaron, pasando a ser 27 (Mapa 2). En virtud del artículo 2 de esta ley fundamental, la división establecida en cada departamento fue la siguiente

FERROL	CÁDIZ	CARTAGENA
San Sebastián	Ayamonte	Vera
Bilbao	Sevilla	Cartagena
Santander	Sanlúcar de Barrameda	Alicante
Ribadesella	Jerez de la Frontera	Valencia
Avilés	Cádiz	Tarragona
Viveiro	Tarifa	Barcelona
Ferrol	Málaga	Mataró
A Coruña	Motril	San Feliu de Guíxols
Pontevedra	Almería	Palma de Mallorca

Entre ellas presentaron grandes desequilibrios en cuanto a la extensión de su litoral. Por ejemplo, por lo que respecta a Cataluña, el partido de San Feliu de Guixols, doblaba

del siglo XVIII.

en longitud de costa al de Barcelona²⁹. En Galicia estas diferencias fueron superiores. Los siguientes datos, sin contar las islas, así lo demuestran³⁰: Pontevedra, 557 Kms., (el 37,8% de la extensión total de la costa de este reino), A Coruña 454 Kms. (30,8%), Viveiro 284 Kms. (19,3%) y por último Ferrol, 177 Kms. (12%). No menores fueron los desequilibrios en el reparto de la matrícula humana y de embarcaciones sobre todo en los departamentos de Ferrol y Cádiz, como se constató en la segunda revista extraordinaria de mediados de la década de los sesenta (Tablas 1 a 3).

La división de 1751 no tenía un carácter inalterable, se hacía “por ahora”. De hecho, a renglón seguido se contemplaba la posibilidad de cambios (“aumentos o reducción del número de provincias”) si la experiencia de gobierno y gestión así lo aconsejase, y una vez sopesados los pros y contras. Estas modificaciones sólo podría disponerlas el monarca, nunca los Intendentes de Marina bajo pretexto alguno. Éstos, una vez publicada dicha ordenanza, determinarían la extensión de cada una de las provincias de sus respectivos departamentos, “prescribiendo sus límites y señalando los lugares que haya de comprender, con proporción a la más o menos población de la costa, número de marinería en ella establecida, comercio nacional o extranjero, montes y fábricas de que haya que cuidar, etc.” (art. 4). Como esta división territorial obedecía a criterios de economía administrativa, de rapidez y comodidad en la gestión de los asuntos de Marina, los Intendentes no habrían de dudar a la hora de integrar en un partido marítimo a poblaciones “de diversos Reynos, Provincias o Señoríos” cuando conviniese para dicho fin³¹. Pero se puntualizaba que “de

²⁹ 16 por 7,5 leguas. Mataró ocupaba 10 y Tarragona 15. Vid. Llovet, J., *La Matrícula...*, pp. 33-35.

³⁰ Agradecemos al personal de la *Sociedade para o Desenvolvemento Comarcal de Galicia* el habernos facilitado con prontitud las noticias que solicitamos sobre esta materia.

³¹ Vera, perteneciente al reino de Granada, fue el único distrito andaluz que quedó fuera del departamento de Cádiz. J.A. Mateo Oviedo (*Con arte y parte...*, p. 41), erróneamente la sitúa en éste y no en Cartagena. No es el único error más grave de este autor por el que a la división administrativa de Marina se refiere. Habla de departamentos subdivididos en Regiones de Marina, una categoría, la de región, no contemplada en las Ordenanzas ni en la legislación dieciochesca referente a este ramo. No precisa la cronología del cuadro donde presenta esta división espacial. En cualquier caso, nunca Ribadesella constituyó

semejante disposición no ha de entenderse alteración en los demás Ramos de la Monarquía, que subsistirán como está determinado, sin que el Ministerio de Marina se introduzca en más que en el cumplimiento de sus funciones, según declaran estas ordenanzas” (art.5)³². O sea, había un interés, manifiesto en la ley, por evitar en lo posible conflictos de competencias, unas controversias de jurisdicción que, adelantemos, estuvieron a la orden del día.

Los límites de estas provincias se fijaron en los siguientes meses. Así, los de las cuatro de Cataluña recibieron la real aprobación el 22 de julio, a propuesta del Intendente General de este Principado D. José de Contamina³³. Las demarcaciones marítimas incluirían los lugares ribereños de ríos navegables e incluso poblaciones (“mediterráneas”) donde se cultivasen materiales demandados por la Marina o estuviesen establecidas industrias que abasteciesen a sus buques y arsenales (art.VI). Conforme a este mandato, por su riqueza forestal un total de 138 entidades de población del interior fueron agregadas a la provincia marítima de Mataró³⁴.

Por otra parte, el artículo 7º sancionaba la obligación de los Intendentes de Marina de remitir al monarca una descripción pormenorizada de todas las provincias del departamento a su cargo, con indicación de localidades, puertos, montes, ríos, etc.; las demarcaciones, una vez aprobadas por el rey, serían inalterables y en consecuencia se formarían los libros maestros en las contadurías principales de los departamentos para llevar la cuenta y razón en conformidad. La prioridad dada al levantamiento de todas las listas de matrícula, tanto humana como de embarcaciones, y a la revista de montes, ayuda

partido único en Asturias. Como constataremos en las próximas páginas, estas demarcaciones cambiaron en el período estudiado.

³²Vid. Museo Naval (Madrid). Artículos II a VI de la *Ordenanza para el régimen....* Sig. R-98/209.

³³ Vid. Llovet, J., *La Matrícula...*, p. 33-35.

³⁴ 84 del corregimiento de Mataró, 34 del de Vic y 20 del de Girona. J. Llovet (*La Matrícula...*, pp. 35 y 53 a 55) aporta el listado de estas localidades.

a explicar que los trabajos de descripción física y planimetría de los partidos de cada departamento tardasen años en acometerse. Para llevarlos a cabo en el de Cádiz fue destinado el ingeniero extraordinario, ascendido en el transcurso de esta comisión a Capitán del Real Cuerpo de Ingenieros, D. José de Espeliu (o Espelius)³⁵ que a partir de 1758 levantó planos acompañados de interesantes noticias sobre recursos forestales, comercio, etc³⁶. Es posible que otro tanto, antes o después, más bien después, se hiciese en el departamento cartagenero. En cuanto al de Ferrol, en virtud de real orden de 16 de enero de 1779 se acometió una tarea similar. De la instrucción que al efecto formó el

³⁵ Además de esta concreta labor, trabajo en las carreteras Madrid-Cádiz y Madrid-Galicia, entre 1761-1764. A continuación tomó parte en las labores de adecuación del Guadalquivir para hacerlo navegable de Sanlúcar de Barrameda a Córdoba. Ascendido a capitán de ingenieros en 1770, en diciembre de dicho año fue comisionado para fortificar el cerro del Padastro del fuerte de San Francisco de Asís en la provincia de la Guayana. Al año siguiente efectuó un reconocimiento del río Orinoco con fines militares. Trabajó en Caracas y se le atribuye el mapa de la laguna de Maracaibo y de los castillos que defienden su entrada. Teniente coronel de ingenieros, en 1776 regresó a España. Vid. Capel, H. [et. al.], *Los ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona, 1983, pp. 162-163. Su ficha profesional en Capel, H., (et alii), *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona, 1983, pp. 162-163.

³⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Docs. 28-XII-1758 a 24-IV-1766. Planos Geográficos o Mapas Generales que ejecutó para las provincias de Málaga, Motril y Almería, que llevan firma de su autor entre 1760 y 1764, y el general de todo el Departamento datado en 1765, los primeros conservados en el Servicio Geográfico del Ejército y el último en la Biblioteca Nacional de Madrid aparecen reproducidos en Gómez Cruz, M., *Atlas...*, pp. 43 y ss.

Comandante General de Marina D. José Díaz de San Vicente³⁷, y no el Intendente, indicio del progresivo traspaso de competencias de la *pluma* a la *espada*, se infiere que los fines perseguidos eran ante todo de índole militar; la defensa del territorio pasaba por el conocimiento preciso de todos sus accidentes físicos³⁸. El cartografiado de la costa gallega, al menos desde Ferrol hasta la desembocadura del Miño no se demoró. En un oficio de la intendencia dirigido al ministro de la provincia principal de la provincia de Pontevedra se insistía en la obligación de todos los dependientes de este ministerio en auxiliar con lanchas, gentes y más necesario al segundo piloto de la real armada D. Juan Patricio García y a su ayudante el pilotín habilitado D. Ignacio de Pazos, mientras durase su visita de la costa con el objetivo de rectificar los planos existentes de puertos y “surgideros” o levantarlos nuevos. De los gastos ocasionados se debía llevar cuenta y los recibos correspondientes debían ser aprobados (llevar el “cónstame”) de los ministros de Marina, para evitar abusos en los precios. Para ello se había librado al piloto 1.000 rs, y quedó previsto que de resultar insuficiente esta cantidad, con justificación se consignarían otras partidas en la contaduría ferrolana. El sueldo estipulado para el piloto y el pilotín fue de 15 y 10 rs. al día de gratificación, que se le adelantaron hasta fin de febrero, y a partir de esa fecha tres pagas anticipadas enteras para el primero y a medio sueldo para el segundo³⁹.

Es más que posible que los frutos de esta comisión, sobre la que apenas contamos

³⁷ Servía esta plaza desde diciembre de 1775, aunque el despacho regio de su nombramiento en propiedad lleva fecha de 30 de marzo del año siguiente. Interinamente desempeñó el cargo de inspector general de Arsenales (r.o. de 22-VIII-1772) y poco después subinspector de almacenes y repuestos de los bajeles de la Armada. Desde este cargo, en el que cesó a raíz de su ascenso a jefe de escuadra (20-XII-1774), contribuyó decisivamente a la ejecución de la nueva ordenanza de arsenales. Promovido a Teniente General (24-IV-1779), fue honrado con la cruz pensionada de Carlos III. Falleció en Ferrol en el desempeño de su cargo el 16 de febrero de 1783. Un resumen de su hoja de servicios en Pavía, F. de P., *Galería biográfica...*, pp. 132-133.

³⁸Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 384. Docs. El Pardo, 16-I-1779; Ferrol, 18-II-1778; 9 de octubre de 1779.

³⁹ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 263.

con datos⁴⁰, fuesen una especie de trabajo de campo para la actualización y mejora de la cartografía del litoral gallego, a pocos años de la elaboración, con carácter general para España y por orden del bailío Valdés (1783), titular de la cartera de Marina, de la obra cumbre en este campo, modelo hasta mediados del siglo XIX: el *Derrotero* o *Atlas marítimo* del gaditano D. Vicente Tofiño de San Miguel y del lucense D. José Varela y Ulloa⁴¹, impreso en dos tomos en el taller tipográfico de la Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, en Madrid.

La gran mayoría de las provincias creadas en 1751 persistieron, siendo especialmente estable el mapa que a esta escala fue diseñado entonces para el litoral gallego y cantábrico. Las capitales de todas ellas, salvo Motril, Tarifa, Sanlúcar y Taragona⁴², eran el primer puerto de las mismas en tamaño de matrícula. A este respecto,

⁴⁰Sólo tenemos constancia de una carta fechada en Baiona a 27 de abril de 1779, en la que el piloto solicitaba al subdelegado de Vigo D. Alonso Canido que el 4 de mayo, fecha en la que tenía previsto pasar a las Cíes, le enviase “el marinero más práctico” matriculado por Coruxo “para que me ynstruya en los asuntos que necesite como son nombres de los cavos, puntas, bancos y vajos que sean comprendidos en esta ría [de Vigo] a fin de que no padezca atraso el real servicio”. *Ibidem*.

⁴¹Sus mapas y planos fueron referentes para muchos otros títulos, como el *Diccionario geográfico de Miñano*. Al éxito nacional e internacional del *Atlas* también contribuyó la calidad de sus grabados debidos entre otros a Manuel Salvador Carmona, Director de la Real Academia de San Fernando y a Fernando Selma, autor de parte de las composiciones naturalistas, con escenas del puerto de Barcelona, que ilustran otra de las obras señeras de las artes gráficas españolas del siglo XVIII: las *Memorias históricas* de Antonio de Capmany (Madrid, Imprenta de D. Antonio de la Sancha, 1779-1792, 4 vols.). Vid. Carrete Parrondo, J., <<La edición del “Atlas Marítimo Español”>> de Vicente Tofiño de San Miguel y José Varela y Ulloa (1786-1789)>>, en *Cuadernos de Bibliofilia*, 4 (abril, 1980), pp. 18-26. Unos breves apuntes sobre el Derrotero y su principal autor en el Catálogo *Ex-libris. El patrimonio de las bibliotecas universitarias españolas*. Santiago de Compostela, 2000, pp. 262-263.

⁴² Este puesto de cabeza correspondía en ellas a Nerja, Algeciras, el Puerto de Santa María y Villanueva, respectivamente. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765; Cartagena, 1115 de septiembre de 1765.

es revelador que quince de los veinte primeros puertos españoles en 1765 fuesen cabeceras provinciales (Tabla 11). Tras esta visión de conjunto, pasamos a hacer su seguimiento individual de la división interna de cada departamento y las alteraciones que experimentaron a lo largo del siglo XVIII.

2.1.2.1.- Las provincias del departamento de Ferrol.

El departamento de Ferrol fue dividido a finales de 1726 en los siguientes partidos: Reino de Galicia, Principado de Asturias, Corregimiento Cuatro Villas, Vizcaya y Guipúzcoa. Y las respectivas sedes de los comisarios se localizaron en Ferrol, Avilés, Guarnizo, Bilbao y Pasajes. Esta distribución se mantuvo tras la entrada en vigor de la normativa de 1737, con la única salvedad del cambio de la capitalidad de Guipúzcoa, que pasó a San Sebastián. Esta ciudad mantendrá este cabecera a lo largo de todo el período estudiado.

En el transcurso de esa década, todo apunta a que el litoral gallego formalmente no fue objeto de división administrativa de ningún tipo. Ahora bien, sí es cierto que los cómputos de mareantes (todavía no se había acuñado de forma definitiva el término matriculado) y embarcaciones de Galicia, resultado de la comisión encomendada al ingeniero D. José Reinaldo hasta finales de septiembre de 1737 se presentan separados en “puertos bajos”-desde Ribadeo hasta A Coruña, inclusive- y “puertos altos”, desde Caión hasta A Guarda⁴³. Estos límites coinciden con los dos sectores en que al menos desde 1729 se dividió Galicia para llevar a cabo las inspecciones de sus recursos forestales⁴⁴.

Para encontrarnos con el primer reparto de la costa de Galicia en partidos marítimos habrá que esperar a 1749. A propuesta del Intendente de Ferrol D. Bernardino Freire, por resolución de 29 de abril de 1749 se decidió dividir el arco costero galaico a efectos de administrar el ramo de Marina (matrículas, montes y “demás que pueda

⁴³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 2 de septiembre de 1737.

⁴⁴ Rey Castelao, O, *Montes y política forestal...*, p. 190.

ofrecerse”) en cuatro grandes partidos: Ribadeo, Pontedeume, A Coruña y Vigo⁴⁵. Aunque el oficio del que tomamos esta noticia no da razones de esta elección, en el caso de Ribadeo sin duda se atendió a su condición de principal puerto comercial de la Galicia cantábrica, primacía que mantuvo como se constata en los estados de la flota matriculada⁴⁶; centro ferial de la comarca, el gran despegue de su actividad mercantil y en consecuencia del movimiento portuario no se producirá hasta el último cuarto de siglo en relación directa a la expansión de la industria de los lienzos⁴⁷. A favor de Pontedeume, villa bajo la jurisdicción de la Casa condal de Lemos, jugó su cercanía a Ferrol y el contar con una administración local consolidada desde antiguo. Antiguo centro ferial de la comarca del Eume y cabeza de una microrregión vitícola⁴⁸, en 1752, esta villa y su anexo San Martín do Porto presentaban en conjunto un vecindario de 474 cabezas de casa, mientras que el de Ferrol y A Graña era de 377 y 386, respectivamente⁴⁹; en cuanto a Vigo, viene al caso recordar que las franquicias con que la naturaleza había obsequiado a su bahía habían llevado a D. Juan José Navarro a presentar su candidatura a sede de la base naval del departamento del Norte, sin olvidar que su cercanía a Portugal era un factor estratégico

⁴⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 16 de abril de 1749.

⁴⁶ Sin ir más lejos, en 1772 en Ribadeo estaban registradas más de la mitad (12 de 23) de las embarcaciones de tráfico de la provincia marítima vivariense. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Santa Marta de Ortigueira, 8-I-1772. También, Mejjide Pardo, A., *Economía marítima de la Galicia Cantábrica*. Valladolid, 1971, p. 71.

⁴⁷ Por Ribadeo, entrarán grandes cantidades de lino y de cáñamo del Norte de Europa, y continuará siendo puerto de salida de maderas para la base naval de Ferrol. Vid. Saavedra Fernández, P., *Economía, Política y Sociedad en Galicia. La provincia de Mondoñedo, 1480-1830*. Madrid, 1985. Y Mejjide Pardo, A., *Economía...*, p. 55 y ss.

⁴⁸ Vid. Mejjide Pardo, A., <<Aspectos de la vida económica de Pontedeume en el siglo XVIII>>, en *Anuario Brigantino*, nº 16 (1993), p. 60.

⁴⁹ Vid. *Censo de la Corona de Castilla “Marqués de la Ensenada” 1752*. Madrid, 1991, pp. 226-227.

muy a tener en cuenta⁵⁰; además, precisamente en 1749 el puerto de Vigo había sido rehabilitado, en detrimento de Baiona, para acoger de nuevo barcos mercantes extranjeros⁵¹. Por último, a favor de A Coruña sin duda pesó su capitalidad de provincia y el ser la sede de las principales instituciones de gobierno y justicia del Reino.

Excepto ésta, en 1751 mudaron las otras tres cabezas de provincia: Vigo por Pontevedra, Pontedeume por Ferrol y Ribadeo por Viveiro. En el caso del primer traslado, es probable que la Justicia y Regimiento de Pontevedra, que doblaba en habitantes a Vigo⁵², hiciese valer la situación más céntrica en la amplia línea litoral que incluía esta provincia, al tiempo que no hay que descartar la promoción de la candidatura de esta villa para capital que pudo llevar a cabo Francisco Javier García Sarmiento, regidor de la misma; acababa de hacer méritos con la redacción de una nueva Ordenanza de pesca para la ría de Pontevedra, siendo capitán de puerto de todos los incluidos en ella, y antes de ascender, con el inestimable respaldo de su hermano Fray Martín Sarmiento al cargo de ministro de la provincia marítima homónima. Naturalmente, la elección de Ferrol, capital del departamento, obedecía a criterios de centralización administrativa. Las fuentes consultadas nada dicen del porqué del cambio de Ribadeo por Viveiro.

Mientras las provincias de A Coruña, Ferrol y Viveiro presentaban una extensión costera y un peso en la matrícula no muy diferenciado, sobre todo los dos últimas,

⁵⁰ Un privilegiado emplazamiento que causó admiración en más de un ilustre contemporáneo: Cornide lo tuvo como “muy cómodo, capaz de contener una armada”, y Jovellanos y Suarez Freire lo consideraron como uno de los mejores de Europa. Vid. Meijide Pardo, A., <<Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII>>, en *Vigo en su Historia*. Vigo, 1980, p. 285.

⁵¹ Ya había estado autorizado para este tráfico desde 1717 hasta octubre de 1742; en esta última fecha la Corona declaró como únicos puertos gallegos facultados para la carga y descarga de mercancías los de Ribadeo, Ferrol, A Coruña, Padrón, Pontevedra y Baiona, este último, “por ser de ninguna utilidad el de Vigo...” Esta decisión es difícil de explicar a tenor del volumen de tráfico portuario que registró Vigo en el trienio 1734-36, período durante el cual su bahía acogió a casi la mitad (48 de 102) de los navíos ingleses que recalaron en Galicia. Vid. Meijide Pardo, A., <<Aspectos económicos...>>, pp. 285-286.

⁵² 1.315 vecinos por 697. Vid. *Censo de la Corona...*, pp. 332 y 346.

Pontevedra despuntaba extraordinariamente en ambos apartados, sobre todo en el segundo (Tabla 1), de muy superiores implicaciones desde el punto de vista administrativo. A pesar de este desequilibrio la plantilla de este negociado de provincias fue muy similar sino idéntica a la de cualquier otro partido. Por lo mismo, no extraña que ya con ocasión de la revista de inspección general de 1749, cuando todavía Vigo era capital, se demandasen más oficiales para actualizar las listas de la matrícula si se quería evitar retrasos⁵³.

Este mapa gallego no fue modificado hasta la entrada en vigor de la real orden de 17 de octubre de 1767, comunicada a Pedro de Ordeñana, Intendente de Ferrol. En virtud de esta disposición, la provincia marítima de Pontevedra pasaba a dividirse en dos, con capitales en Carril y Vigo, donde debían residir sus respectivos ministros de Marina. De ahí, el traslado del subdelegado de Vigo a Pontevedra ante el cambio de domicilio del jefe de gobierno de esta provincia marítima. En el propio real despacho se justificaba esta bipartición y propuesta en casi idénticos términos por D. Antonio de Perea, Marqués de Monteverde, antecesor de Ordeñana; se había tenido en consideración la titánica tarea que suponía para un solo sujeto gobernar una demarcación con tamaña matrícula, medida consecuente con la política de racionalización administrativa tendente a la mejora de la gestión y al abaratamiento de sus costes, principios que como vimos, ya habían sido declarados en la Ordenanza de 1751⁵⁴. Para mitigar en lo posible los gastos que conllevaba la modificación en el mapa administrativo, Monteverde inicialmente propuso la extinción

⁵³ Apremiado desde Madrid, Bernardino Freire, Intendente de Ferrol, informaba en noviembre de ese año que contaba con los resultados de los distritos de las Cuatro Villas, Asturias y de los gallegos, salvo de la gran demarcación de las Rías Baixas “porque el crecido número de sus puertos y surgideros, y de gente y embarcaciones en éstos, que equivale a casi la mitad de todo el departamento no permite que en qualquiera operación a que salga aquel ministro quando los demás en sus respectivos partidos pueda concluir en doblado tiempo que ellos, para ebaclar las órdenes e ynstrucciones”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Doc. A Graña, 18 de noviembre de 1749.

⁵⁴ En otras palabras, como se declaró entonces, el objetivo de esta bipartición era que los matriculados “logren con la maior inmediación de sus ministros el más fácil recurso en sus dependencias y con menos dilaciones y gastos que al presente”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. San Lorenzo, 17 de octubre de 1767.

de la provincia de Ribadesella, poniendo allí un subdelegado dependiente del ministro de Avilés. El titular del distrito suprimido pasaría a Carril con el auditor, escribano y alguaciles a sus órdenes. Poco después el propio Intendente dio marcha atrás, y suspendió esta reordenación en Asturias, hasta que D. José de Colosía, ministro de Avilés, finalizase su visita de montes y del río Narcea⁵⁵.

Por lo que concierne a los sujetos a los que se les encomendó la dirección de los destinos de las nuevas provincia, si bien Monteverde cuando en 1765 planteó esta reestructuración⁵⁶ había señalado a García Sarmiento, a la sazón ministro de Pontevedra, para gobernar la de Vigo, la Corona en la disposición de 1767 a que venimos refiriéndonos, instó a Ordeñana a que le propusiese los que considerase a propósito. Según un informe oficial de dicho Intendente, en 1766 el propio García Sarmiento, viejo y cada vez más imposibilitado por su reumatismo, había llegado incluso a plantear una tripartición, consciente de la incapacidad de los dos oficiales a sus órdenes para relevarle en esta tarea ingente⁵⁷. Es muy posible que él mismo se excluyese de las hipotéticas quinielas de candidatos. No saludaría con gozo un nuevo destino que implicaba las incomodidades de un cambio de domicilio, cuando su carrera administrativa estaba terminando, y que no venía acompañado de un ascenso en el escalafón administrativo del cuerpo del ministerio de Marina. En tales circunstancias, cabe pensar que García Sarmiento aspirase a un jubilación bien ganada.

La nueva provincia de Carril contaría de norte a sur con las subdelegaciones de Muros, Noia, Caramiñal, Rianxo, Padrón, Vilaxoán, y Sanxenxo. Mientras que la de Vigo quedaría integrada por los distritos de Pontevedra, Cangas, Redondela, Vigo, Baiona y A Guarda. También entonces se dispuso que el subdelegado de este último puerto trasladase su domicilio a Tui, con el fin de poner freno “más de cerca” al extendido fraude de los

⁵⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 4 de marzo de 1766.

⁵⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765.

⁵⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Pontevedra, 21 de febrero de 1766; Esteiro, 4 de marzo de 1766.

*terrestres*⁵⁸ que faenaban en torno a la desembocadura del Miño “al abrigo de no estar aún demarcados los límites de la mar”⁵⁹. Tenemos dudas de que esta bipartición se ejecutase realmente. Si se llegó a producir, resultó efímera. En enero de 1771 se había vuelto al reparto provincial fijado en la ordenanza de 1751 quedando el litoral gallego organizado en cuatro grandes distritos: Viveiro, Ferrol, A Coruña y Pontevedra⁶⁰.

En el resto del departamento marítimo septentrional, también se operaron cambios en las demarcaciones a raíz de la entrada en vigor de la Ordenanza de 1751. El antiguo partido de Asturias dio paso a dos, con capitales en Avilés y Ribadesella. Esta bipartición se mantuvo casi hasta el final de siglo. Todavía persistía en 1797, pero ya no en 1799, cuando todo el litoral del Principado estaba integrado en una única provincia marítima. Se llamó provincia de Asturias y tuvo por cabecera a Gijón. Ésta fue estructurada en diez subdelegaciones: Castropol, Navia, Luarca, Cudillero, Sabugo, Luanco, Gijón, Lastres, Ribadesella y Llanes⁶¹. Detrás de este cambio de capitalidad sin duda estuvo el *looby* comercial del puerto de Gijón, canalizador en exclusiva del lucrativo comercio con las colonias a partir de la habilitación de 1778⁶².

⁵⁸*Ibidem*. En próximas páginas, analizaremos en profundidad el papel jugado por dichos terrestres en un mercado laboral cuyo acceso les negó la exclusividad concedida a los matriculados para las actividades marítimo-pesqueras.

⁵⁹Volveremos sobre esto, al tratar por extenso del controvertido amojonamiento en estos territorios irredentos.

⁶⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Esteiro, 23 de enero de 1771.

⁶¹ Vid. *Estado General de la Real Armada. Año de 1797...*, p. 149-150. A.G.M. Matrículas. Inspección. Leg. 1.883. Doc. Gijón, 16 de noviembre de 1799.

⁶² Vid. Miguel López, I., *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1795)*. Valladolid, 1992. Y Peribáñez Caveda, D., <<La libertad de comercio con América y el establecimiento de las bases del tráfico ultramarino en el puerto de Gijón durante el reinado de Carlos III>>, en *Moneda y Crédito*, nº 186, Año 1988, pp. 41-56.

El antiguo partido de las Cuatro Villas o Montaña, pasó a llamarse Santander⁶³. La capital cántabra hizo valer tanto la cercanía a Guarnizo como la pujanza comercial de su puerto, principal punto de exportación de las harinas, y siglos antes de la lana, de la Meseta⁶⁴. Erróneamente se ha datado el establecimiento de la provincia marítima de Santander en 1799. Tal vez entonces se produjese algún cambio en sus límites, modificación que no hemos documentado. Esta provincia anticipa la nueva organización administrativa del liberalismo que fraguará en 1833 en la provincia de Santander conforme al plan de Javier de Burgos⁶⁵. Por último, las capitales de las provincias vascas de Vizcaya y Guipúzcoa se mantuvieron en las principales plazas consulares y puertos comerciales:

⁶³Los viejos partidos, tanto en Galicia como en el resto del departamento persistieron hasta la entrada en vigor de la ordenanza de 1751, según se constata en el estado de matrículas fechada en A Graña a 9 de mayo del año anterior. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300.

⁶⁴ Al estudio del tráfico portuario de Santander ha dedicado T. Martínez Vara varios trabajos: <<Santander y el comercio colonial>>, en VV. AA., *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, 1987, pp. 183-198; <<El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio>>, en *Santander. El puerto y su Historia. 1785. Bicentenario del consulado de Mar*. Santander, 1986; <<Guerra y comercio marítimo: el flujo comercial de Santander-América>>, en *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, 1993. También Varela Marcos, J., <<Estado de la cuestión sobre el comercio castellano-americano por Santander, 1765-1778>>, en *Revista de Indias*, nº 188 (1990), pp. 171-182.

⁶⁵Vid. Muriñ Villanueva, R., <<Gobierno y administración de la Cantabria del Antiguo Régimen. El ejemplo de Castro Urdiales>>, en *Transiciones: Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la historia*. Fortea Pérez, J.I. (Ed.), Santander, 2002, p. 174. La existencia de esta demarcación marítima pasa inadvertida en Casado Soto, J.L., <<La provincia de Cantabria. Notas sobre su constitución y ordenanzas (1727-1833)>>, en *Altamira*, Vol. I, Año 1978, pp. 121-196.

Bilbao⁶⁶ y San Sebastián⁶⁷. Esta última, con Consulado desde 1680 y puerto base de la Compañía Guipuzcoana de Caracas creada en 1728⁶⁸.

2.1.2.2.- Las provincias del departamento de Cádiz.

R. Mülhamm afirma que, a raíz de la real orden de 5 de diciembre de 1726, de forma embrionaria el departamento gaditano se estructuró en tres partidos a efectos de administración del ramo de Marina. Sus capitales fueron Ayamonte, Cádiz y Málaga. Esta división perduró al parecer hasta 1737, cuando tuvieron lugar notables modificaciones en este mapa. De Oeste a Este los partidos entonces creados con el objeto fundamental de gestionar las matrículas fueron: Huelva, Sevilla, Cádiz, Tarifa y Málaga (Mapa 1). El Intendente D. Francisco de Varas envió al Marqués de La Ensenada, secretario del Almirantazgo, un oficio razonando esta distribución⁶⁹. Es posible que su homólogo de Ferrol, D. Bernardino Freire hiciese lo propio, en su caso justificando la continuidad, pero no hemos localizado esta documentación. El informe de Varas arroja datos de interés sobre la antigua configuración del litoral andaluz. El partido de Huelva (anteriormente

⁶⁶ Vid. Basurto Larrañaga, R., *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, 1983.

⁶⁷ Vid. Zabala Uriarte, A., *El comercio y el tráfico marítimo de España en el siglo XVIII*. 2 vols. San Sebastián, 1983.

⁶⁸ Vid. Lazcano, S., *Creación y ordenanzas del Consulado de San Sebastián*. San Sebastián, 1986. Y Astiazarain Achabal, M^a. I., *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*. Donostia-San Sebastián, 1998. Respecto a la Compañía decir su sede principal al inicio de la década de los cincuenta se trasladó a Madrid, si bien continuaron abiertas sucursales en las capitales donostiarra y venelozana. Un monográfica sobre esta sociedad mercantil en Gárate Ojanguren, M., *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián, 1992. A esta institución se le ha dedicado unas Jornadas bajo el título de *Los Vascos y América: El Comercio con América en el siglo XVIII. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Bilbao, 1989.

⁶⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. Cádiz, 26 de noviembre de 1737.

denominado del Condado de Niebla) comprendía la costa situada desde la frontera natural con Portugal, el Guadiana, hasta el Guadalquivir. Pese a ser Ayamonte el principal núcleo urbano, en 1737 Varas se decantó por Huelva como capital habida cuenta su situación más céntrica: “por ser la medianía de él [partido], para poder atender a todas las partes con igualdad”. Mientras que los límites del distrito onubense se habían mantenido en el transcurso de esa década, los del sevillano habían cambiado. Con ocasión del registro de las primeras matrículas ordenado en 1726, Sevilla y los pueblos de su entorno limítrofes con el Guadalquivir (Mairena, Bormujos, etc.), junto con las localidades marítimas de la banda gaditana del río, desde Sanlúcar de Barrameda hasta el Puerto de Santa María, habían sido integradas en un único partido. Por considerarse excesiva su distancia a la cabecera del partido, Sevilla, el gobierno de estos enclaves próximos a la bahía gaditana fue confiado a un subdelegado de la Intendencia, mientras que un comisario de Marina venía administrando los asuntos de Marina en Sevilla y en los inmediatos “pueblos del río”. A esta bicefalia administrativa se puso fin en 1737. De hecho, el nuevo partido de Cádiz⁷⁰ pasó entonces a comprender a Sanlúcar, Chipiona, Rota, Jerez, Puerto de Santa María, Puerto Real, Isla de León y Chiclana. Sabemos por Varas que estas tres últimas localidades “en las matrículas antezedentes” habían formado parte del “partido de hacia lebante en la costa del océano”⁷¹. En su oficio de 26 de noviembre de dicho año, justificativo de la distribución entonces aprobada, el Intendente no se pronunciaba sobre cuál habría de ser la cabecera del distrito del área gaditana. Lo cierto, es que al menos desde 1739 se habla de partido de Puerto Real. Sin embargo, no estamos seguros de que esta localidad actuase como capital⁷². Los restantes partidos constituidos en noviembre de

⁷⁰...que aunque es el más corto distrito y incluye los Pueblos de más consecuencia y mayor número de marinería y embarcaciones por la Ynmediación al comercio y vageles de Armada”. *Ibidem*.

⁷¹ Tal vez cabría deducir la existencia otra demarcación entre Cádiz y Málaga antes de finales de 1737.

⁷²En noviembre de 1737, D. Francisco de Varas habló del nombramiento de “un ministro ynmediato a las órdenes del Yntendente. *Ibidem*.

1737 fueron Tarifa y Málaga, con capitales en las ciudades que les daban nombre⁷³. El primero abarcó el arco costero desde Conil hasta la población gibraltareña de San Roque, inclusive. El segundo, desde el Estrecho hasta Almería.

Estos cinco partidos o distritos, como también eran llamados, dieron paso en 1751 a nueve provincias marítimas: Ayamonte, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Cádiz, Tarifa, Málaga, Motril y Almería (Mapa 2). Llama la atención ante todo la nueva configuración espacial de la antigua provincia malacitana. Cuando ésta había sido creada en 1737, pese a ser la más extensa de las cinco, se consideró gobernable por un sólo ministro en atención a no ser “muy poblada ni opulenta de marinería y embarcaciones”. Las fuentes consultadas no informan sobre las razones del cambio de criterio en 1751. La experiencia de gobierno debió de poner al descubierto las dificultades de atender un territorio tan vasto desde una única cabecera, de ahí su partición en tres demarcaciones: Málaga, Motril y Almería.

En la segunda mitad del siglo XVIII, la ordenación territorial del departamento de Cádiz fue objeto de otras alteraciones a escala provincial. Unos cambios que conocemos ante todo por los estados fruto de las revistas de inspección de matrículas y por las notas adjuntas a los mismos⁷⁴. El número de provincias se redujo a ocho, como consecuencia de la integración de la de Jerez en la de Sanlúcar de Barrameda por real orden de 30 de marzo de 1756⁷⁵. Más adelante, Tarifa cedió la capitalidad a Algeciras, traslado que ya era un

⁷³ En ambos casos se justificó la elección por criterios demográficos: de Tarifa se dijo “por ser ciudad y el mayor Pueblo” de su distrito homónimo. Lo mismo se argumentó respecto de la elección de Málaga. A favor suyo también jugó la situación que presentaba “al medio” del partido y el tratarse del principal puerto tanto en gente de mar como en embarcaciones. *Ibidem*.

⁷⁴ Es posible que tanto en Andalucía como en la costa mediterránea se localizasen más alteraciones en la división territorial de las que nosotros apuntamos. El acopio de datos para estos litorales no ha sido tan exhaustivo como el llevado a cabo para la costa gallega, centro de nuestra investigación.

⁷⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

hecho en 1773⁷⁶. La primera nunca recuperaría el papel de cabecera del distrito, pese a que confusamente se siguió hablando de provincia marítima de Tarifa⁷⁷. Las ocho (Ayamonte, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, Algeciras, Málaga, Motril y Almería) se mantenían en 1799⁷⁸.

2.1.2.3.- Las provincias del departamento de Cartagena.

Cuatro fueron los partidos constituidos en 1726: el del Principado de Cataluña, con capital en Barcelona, el del Reino de Valencia con capital en Alicante, el del Reino de Murcia con capital en Cartagena y el del Reino de Mallorca con capital en Palma⁷⁹ (Mapa 1). Estos partidos se mantuvieron a raíz de la entrada en vigor de la Ordenanza del Infante Almirante de 1737. Como ocurrió en los otros departamentos, 1751 será el año clave, cuando tenga lugar la creación de nueve provincias marítimas: Mallorca, San Feliu de Guíxols, Mataró, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena y Vera. Esta

⁷⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 6 de diciembre de 1773. Los expedientes de la Secretaría de Marina que hemos manejado no iluminan acerca de las razones de este traslado. El frustrado bloqueo inglés a Gibraltar (1779-1781), potenciaría la importancia estratégica de Algeciras, al tiempo que también en detrimento de Tarifa se consolida San Roque como plaza fuerte. Es la tesis de M. Burgos Madroño (<<La matrícula de mar en la provincia de Algeciras: siglos XVIII y XIX>>, pp. 246-247).

⁷⁷ En las noticias adjuntas al resumen de los resultados que deparó para esta provincia marítima la trascendente revista de inspección extraordinaria de matrículas dirigida por el brigadier Muñoz de Guzmán hacia 1787, se lee lo siguiente: “Tarifa que lleva el nombre de la capital pasa de 2000 vecinos. Es ciudad que merece lugar en la Historia... Considerada como Plaza de armas es menester reputarla indefensa”. Mientras Algeciras, “que aora hace de capital” se califica de “población de poca monta”, pese a contar con 1.400 vecinos. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Doc. 23 de octubre de 1787.

⁷⁸ Este mismo reparto se constata para 1791 y 1797. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Isla de León, 12 de agosto de 1791. *Estado General de la Real Armada. Año de 1797*. Madrid, 1799., pp. 143-147. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

⁷⁹ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, pp. 146-148.

distribución establecida en virtud del artículo 2 de la Ordenanza de matrículas, persistía tres lustros más tarde, con la particularidad de que Tortosa, antes subdelegación independiente de la provincia de Tarragona, había alcanzado el rango de provincia autónoma que mantendría durante todo el siglo XVIII⁸⁰. San Feliu de Guíxols perdió la capitalidad en beneficio de Rosas en 1785, traslado que criticó sin paliativos Muñoz de Guzmán con ocasión de su revista. Habló de Rosas como “pueblo miserable por lo correspondiente al ramo de Marina y consiste en un Barrio mal formado de dos o tres calles para el número de mil habitantes”. En su opinión San Feliu, que contaba con cinco mil debía haber mantenido la capital “por ser el puerto de más concurrencia de marineros”⁸¹. En virtud de R.O. de 13 de noviembre de 1787 Palamós se convirtió en la nueva capital⁸².

Por otra parte, en Menorca, tomada por los tropas de Carlos III en agosto de 1781, acogió una nueva provincia marítima en 1783⁸³. Naturalmente, su capital se estableció Mahón, sede de un Arsenal que vivirá entre 1789 y 1797 una segunda etapa de apogeo⁸⁴.

⁸⁰Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 14 de septiembre de 1799.

⁸¹En nota a pie se dice que sobre este asunto del traslado de cabecera se había formado expediente particular. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de la provincia marítima de Rosas. Doc., 23 de mayo de 1786.

⁸²Nuestra fuente informativa contradice a R. Mühlmann que data este último traslado en 1789. Un traslado también desacertado a juicio de D. Gabriel Parera, cirujano de la clase de primeros de la Real Armada con destino en la provincia de Palamós. Este facultativo, a tiempo que reflexionaba sobre la decadencia de la matrícula en dicho partido, abogaba por la reforma de la ordenanza de 1751, pues se hacía necesario adoptar la norma a la nueva situación socioeconómica. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. Palamós, 22-XI-1790.

⁸³ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, p. 223.

⁸⁴ Entre los años 1791 y 1809 el número de trabajadores de las ataraznas públicas y privadas de Mahón rondó los 340. Vid. Mari Puig, A., <<Menestrals i Manufactures a la Menorca de finals del segle XVIII>>, en *Estudis d'Historia Económica*, nº 13, p. 32.

Vuelta a reconquistar por los ingleses en 1798, España recuperaría su soberanía sobre la isla en 1802 por el Tratado de Amiens. El siglo XVIII remataba con el departamento de Cartagena dividido en once provincias marítimas; Menorca había dejado de ser provincia, pero Ibiza constituía otra nueva⁸⁵.

Si a escala de partidos o provincias marítimas entre 1737 y 1751 asistimos a una especie de centrifugación administrativa, al nivel inferior de las subdelegaciones el proceso fue el inverso.

2.1.3.- Las subdelegaciones de Marina.

Al igual que ocurrió con las demarcaciones acabadas de estudiar, ni la terminología ni los límites de las llamadas subdelegaciones se consolidaron hasta la entrada en vigor, el primero de enero de 1751, de la Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada. De hecho en los listados de subdelegados pedidos por la Secretaría del Almirantazgo a los Intendentes y certificados por las Contadurías Principales de los departamentos en 1740, se aprecia una clara disparidad en cuanto a la denominación de esta escala administrativa: se habla de “pueblos marítimos” para Cádiz, de distritos para Cartagena y de partidos para Ferrol⁸⁶.

En aras de la claridad del discurso, nos referiremos a estos marcos espaciales de la jurisdicción de Marina, como subdelegaciones, pues ya entonces el gobierno de la mayoría de ellas se confió a *subdelegados*. Las existentes en 1740 eran un total de 154 que aparecen localizadas en los Mapas 3, 4 y 5. El departamento de Ferrol englobó a 67, el de Cádiz a 34 y el de Cartagena a 54. R. Mülhamn da la cifra total de 197 (66+46+85) resultado de computar como subdelegaciones a todas las localidades citadas en las relaciones oficiales de dependientes de Marina de 1740⁸⁷.

⁸⁵ Vid. *Estado General de la Armada. Año 1800*, pp. 125-130.

⁸⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Docs. Cádiz, 5 de junio de 1740; Cartagena, 7 de junio de 1740; y A Graña, 21 de junio de 1740.

⁸⁷ Vid. Mülhamann, R., *Die Reorganisation...*, pp. 183 a 193, y 227.

En 1751 su número bajó drásticamente pasando de 154 a 102. Mülhamn reduce esta última cifra a 85, debido a que no computa a las dieciseis capitales provinciales, con sus puertos agregados, de los departamentos de Cartagena y Ferrol. Estas demarcaciones, al contrario que las cabeceras de provincia del departamento de Cádiz, funcionaron como subdelegaciones; otra cosa es que fuesen gobernadas por los propios ministros principales de las correspondientes provincias, para no aumentar todavía más la nómina de autoridades de Marina⁸⁸. La distribución entre departamentos concretada en los primeros meses de 1751 fue la siguiente: Ferrol, acogió a 37, Cádiz a 29 y Cartagena a 36, incluida Tortosa (Mapas 6, 7 y 8).

Matriculados por subdelegación en 1765

	Matriculados (A)	Subdelegaciones (B)	A/B
España	49.180	102	482
Galicia	11.462	24	477

El total de subdelegaciones no varió mucho en el transcurso de la segunda mitad del siglo, aunque sí fueron abundantes los cambios de capitalidad; también se dieron traslados de subdelegaciones de unas provincias a otras, pero fueron escasos. Aproximadamente una cuarta parte del total de subdelegaciones españolas (24 de 102) se localizaban en las cuatro provincias marítimas gallegas.

La media de matriculados por subdelegación en prácticamente la misma en el conjunto español que en España en torno a 1765 como se aprecia en la tabla de arriba. Sin embargo la distancia entre los extremos era abismal. Los españoles eran Palma de Mallorca con 2.280 y Alcalá del Río, demarcación sevillana con tan sólo 38 matriculados. Los

⁸⁸ Vid. Mülhamn, R., *Die Reorganisation...*, pp. 213-227.

gallegos: Pontevedra con 1.152 y Cedeira con 54 (Tablas 4 a 7).

Matriculados por localidad en 1765

	Matriculados (A)	Localidades (B)	A/B
España	49.180	303	162
Galicia	11.462	126	91

Las subdelegaciones contenían un número muy desigual de localidades costeras. En la revista de inspección de mediados de los años sesenta resultó que en España existían por entonces 303 entidades de población donde se registraban matriculados⁸⁹; desde uno en el pueblo valenciano de Silla hasta 2.489 en Cádiz, el gran puerto monopolizador del tráfico con las Indias. El 41,58 % (126 de 303), eran gallegas, repartidas en 24 subdelegaciones, con una media de 5,25 localidades que superaba ampliamente a la del conjunto español, 2,97. De las 126 localidades gallegas, 78, más del sesenta por ciento estaban dentro de los límites de la provincia de Pontevedra, la que contaba con más subdelegaciones de los tres departamentos, y la mayor relación de localidades por distrito: 6,5 (Tablas 8 a 10).

El litoral gallego y en particular el de las Rías Bajas acogía a muchos pequeños puertos, con menos de un centenar de matriculados por término medio, siendo el del conjunto de localidades costeras españolas de 161 hacia 1765. Por entonces, Ferrol, sobre todo por el aporte de carpinteros y calafates (424 hombres de maestranza por 173 de marinería) era el único puerto gallego en la lista de los veinte primeros por número de matriculados; ocho eran andaluces, seis catalanes, dos baleares, dos de la actual comunidad autónoma valenciana y uno murciano (Tabla 11). La capital del departamento del Norte ocupaba los puestos inferiores, con menos de una cuarta parte de los matriculados con

⁸⁹Los pocos casos de localidades cuyos datos de matrícula se dan conjuntamente (Elche+Santa Pola, o Bacariza+Isorna en la de Pontevedra) se han computado como un solo pueblo.

asiento en su homóloga gaditana, y muy por debajo de la media de matriculados (998,7) de esta veintena de puertos.

Insistiendo en esta nota característica de la matrícula gallega, la dispersión de efectivos en puertos modestos, es muy revelador que en el arco litoral situado entre Ribadeo y A Guarda se localizasen el 45,83% (121 de 264) de puertos de entre 0 y 300 matriculados de ambas clases (marinería y maestranza), pero sólo el 12,82% de aquéllos (5⁹⁰ de 39) que superaban los trescientos (Tabla 12 y Gráfico 1)

2.1.3.1.- Las subdelegaciones del departamento de Ferrol

Las 67 contenidas en la relación oficial de 1740 se repartieron así:

- Partido de Galicia: 44
- Partido de Asturias: 17
- Partido de Cuatro Villas: 6

A raíz de los cambios en las demarcaciones administrativas de Marina asturianas y cántabras aprobados en abril y mayo de 1751, el litoral del Principado pasó a contar con nueve subdelegaciones, mientras que la provincia de Santander se dividió en cuatro⁹¹. La localización de estas demarcaciones, junto con las de Galicia, puede verse en los Mapas 3 y 9. En 1787 las pertenecientes a las provincias de Ribadesella y Santander no habían cambiado. Por el contrario sí se había alterado la composición de la de Avilés: mantenía el número de subdelegaciones, seis, pero la capital de una de ellas había pasado del puerto de Arena de Pravia a Cudillero⁹². Diez años más tarde, mientras el mapa interno de Ribadesella seguía sin inalterado, el de Santander presentaba como novedad a la subdelegación de Guarnizo, hasta entonces enclavada en el distrito capitalino. Por su parte, la provincia de Avilés también había incrementado su número, por la independencia de

⁹⁰ A la mencionada Ferrol con 597, hay que sumarle Cangas con 528, Muros con 420, Vigo con 356 y Ares con 305.

⁹¹ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, pp. 216-222.

⁹² Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787

Gijón alcanzada por Luanco y Candás, duo que conformaba nueva subdelegación en 1797.

En cuanto a las subdelegaciones gallegas, de entrada cabe señalar el desequilibrado reparto de las matrículas que presentaban entre sí. Los extremos correspondían a los “partidos” de Cambados y Cangas. En la primera de estas villas, entre octubre de 1737 y octubre de 1739 sólo habían causado alta en las listas de la Matrícula dos individuos, mientras que en el mismo período en la subdelegación de Cangas⁹³ se habían alistado 591, el 7,53% del total de Galicia (7.844)⁹⁴. Desde el punto de vista administrativo, no parecía razonable mantener como subdelegaciones a localidades de tan pobre matrícula como Cambados y varias más, caso de San Pedro do Pindo o Santa Cruz⁹⁵. Esta extrema parcelación geográfica de la jurisdicción de Marina conllevaba una multiplicidad de listas, y ni que decir tiene los problemas de coordinación entre la Intendencia de Ferrol y esta cuarentena de subdelegaciones. No sabemos si todas ellas persistieron hasta el ecuador del siglo; lo que sí es seguro es que entonces se produjo una reorganización profunda a esta escala de gestión.

El Intendente Freire, en un oficio de 3 de marzo de 1751 enviado al Marqués de La Ensenada, Secretario de Marina, planteó la posibilidad de suprimir algunas subdelegaciones “de puertos pequeños que estén inmediatos a otros” con base en los informes de los ministros de las nuevas provincias, que todavía no habían sido

⁹³ Además de la villa que le daba nombre, integraba el litoral de doce feligresías: Santa María de Arbo, San Martiño de Bueu, Santa María de Cela, Santa María de Ardán, San Xoán de Tirán, San Andrés de Hío, San Martiño de Moaña, San Cibrao de Aldán, San Pedro de Domaio, Santa María de Beluso, San Salvador de Coiro y San Tomé de Piñeiro. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181.Doc. A Graña, 7 de junio de 1740.

⁹⁴ 7.782 hombres de mar y 62 de maestranza. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739.

⁹⁵ Un y otra presentaban seis y doce matriculados respectivamente en octubre de 1739. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739.

nombrados⁹⁶. Pudo ser que Freire recabase el parecer de los titulares de los viejos partidos (Ribadeo, Pontedeume, A Coruña y Vigo) antes de proponer la nueva configuración intraprovincial. Lo cierto es que el mismo día en que eran elegidos los nuevos ministros, el 15 de abril, conforme a la propuesta del Intendente, el número de subdelegaciones se redujo drásticamente, casi a la mitad. Las 24 constituidas entonces se repartieron de forma desproporcionada entre las cuatro provincias (Mapa 10)..

- La de Viveiro en cuatro: Ribadeo, Viveiro, Santa Marta de Ortigueira y Cedeira.
- La de Ferrol en dos: Pontedeume y Ferrol.
- La de A Coruña en seis: Betanzos, A Coruña, Malpica, Camariñas, Corcubión y Muros.
- Y por último la de Pontevedra acogió a la mitad de ellas, doce: Noia, Caramiñal, Rianxo, Padron, Vilaxoán, Sanxenxo, Pontevedra, Cangas, Redondela, Vigo, Baiona y A Guarda⁹⁷.

La elección de sus capitales respondió a una lógica económica. Quince de las 24 se localizaron en el principal puerto en número de matriculados del partido que encabezaban (Tablas 13 a 16). La concentración administrativa operada respecto al mapa de 1740 fue notable en todas ellas. En aquel año, el litoral que habría de constituir una década después la provincia de Viveiro se encontraba parcelado en siete partidos (léase subdelegaciones). En 1751, las de Foz, San Cibrao y O Barquero pasaron a formar parte de las de Ribadeo, Viveiro y Santa Marta de Ortigueira, respectivamente. Por lo que concierne al litoral de la provincia de Ferrol, en 1740 acogía a cuatro partidos: Pontedeume, Ares, Neda y un cuarto integrado por Mugardos, Ferrol y A Graña. El documento del que tomamos estos datos no informa del nombre del subdelegado ni de su lugar de residencia. No obstante, es más que probable que fuese el propio Intendente o

⁹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751.

⁹⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. A Coruña, 7 de abril de 1751; Madrid, 15 de abril de 1751.

algún oficial de Contaduría quien desde A Graña corriese con la gestión de sus matrículas. En 1751, las localidades de Barallobre, Seixo, Perlío y Maniños, antes integradas en la subdelegación de Pontedeume, pasaron a formar parte de la de Ferrol. A ésta también se unió Neda que hasta entonces constituía subdelegación propia. A su vez desapareció el antiguo partido de Ares que pasó a ser absorbido por la nueva subdelegación de Pontedeume.

Por lo que respecta a la provincia de A Coruña, la remodelación fue algo menor. En 1740 en su litoral se localizaban diez partidos. En 1751 el de San Pedro do Pindo se integró en la nueva subdelegación de Corcubión, puerto hasta entonces dependiente para asuntos de Marina del de Cee, que perdió su capitalidad. Muxía se anexionó a Camariñas, Santa Cruz al de la capital provincial y Sada a Betanzos. Por contra, las subdelegaciones de Muros y Malpica se mantuvieron sin modificaciones en su composición interna y cabecera.

La reorganización administrativa de la provincia de Pontevedra fue muy considerable. Los 25 partidos distribuidos por este litoral en 1740 se redujeron a menos de la mitad, los doce ya señalados, en 1751. El Coto de Bon y Vilar y el Coto de Meira se integraron en la subdelegación de Cangas conformada de nuevo. Los antiguos partidos de Mañ y Portonovo fueron absorbidos por las subdelegaciones de Pontevedra y Sanxenxo, respectivamente. A la vez, los de Fefiñáns, Cambados, Illa de Arousa⁹⁸, Vilamaior y Vilagarcía de Arousa pasaron a formar parte del de Vilaxoán. El Coto de Goiáns, no figura adscrito a ninguna subdelegación de las formadas en 1751, muy posiblemente por no contar entonces con ningún individuo ni embarcación matriculada. Ya no consta en el listado de pueblos con matriculados que conocemos para octubre de 1739. A pesar de ello, al año

⁹⁸ En la propuesta de diseño del nuevo mapa administrativo enviada por Freire a Ensenada, este puerto no se incluye en ninguna subdelegación, sin duda por un lapsus del escribano o del propio Intendente. Ahora bien, tenemos la certeza plena de que en 1773 formaba parte de la subdelegación de Vilaxoán. Nada nos lleva a pensar que esta adscripción administrativa que arrancase de 1751. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 25 de mayo de 1773.

siguiente sí aparecía como partido marítimo gobernado por su justicia ordinaria⁹⁹. Por último, consignar la integración del Coto de Deán en la subdelegación de Noia¹⁰⁰.

El mapa aprobado en abril de 1751 se mantuvo hasta 1767. En la redistribución territorial que entonces se planteó se contemplaron cambios en la adscripción administrativa de dos subdelegaciones. Cedeira, hasta entonces integrada en la provincia de Viveiro¹⁰¹, pasó a la provincia de Ferrol, mientras que Muros, hasta entonces dentro de la provincia de A Coruña, fue adscrita a la de nueva de Carril. En ambos casos se razonó el cambio por la gran distancia que mediaba entre dichos puertos y las capitales de sus provincias. Lo cierto es que lo de Muros, difícilmente se puede justificar por una cuestión de cercanía-lejanía, más si cabe teniendo en cuenta que implicaba un mayor desequilibrio entre las provincias de Carril y A Coruña tanto en términos de matrícula humana como de flotapescuera y comercial¹⁰². El traslado de Muros, de haberse producido, resultó efímero, pues esta demarcación en 1772 formaba parte de la provincia de A Coruña¹⁰³. Por el contrario, sí se produjo en 1767 o poco después la integración de Cedeira en la provincia ferrolana, manteniendo esta dependencia administrativa en enero de 1787 y diez años

⁹⁹ Esta localidad del actual municipio coruñés de Boiro no aparece en ninguno de los listados oficiales de pueblos con matriculados que conocemos para la segunda mitad del siglo XVIII. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc., A Graña, 7 de junio de 1740. Leg. 276. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739.

¹⁰⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. A Graña, 7 de junio de 1740. Leg. 193. Docs. A Coruña, 7 de abril de 1751; Madrid, 15 de abril de 1751.

¹⁰¹ Cuando en abril de 1751 Freire presentó a Ensenada su proyecto de división administrativa de la costa gallega, que fue aprobado sin mayores problemas, calificaba a Cedeira de “puerto de arribadas y separado de los demás a 4 y 6 leguas”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. A Coruña, 7 de abril de 1751.

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Muros, 20 de marzo de 1772.

después¹⁰⁴.

Desde la reorganización de 1767 hasta el final de siglo, no hemos documentado cambios en el número de subdelegaciones gallegas, al contrario de lo que ocurrió en otros litorales. En 1781 no fructificó la solicitud de adscripción administrativa de la subdelegación de Figueras a la provincia de Viveiro. Esta reclamación la formuló el diputado del gremio de mar de dicho puerto asturiano, con base en la mayor cercanía de éste a la referida localidad gallega que a Avilés, la capital provincial a la que pertenecía. Aunque la Secretaría de Marina reconoció que la desigualdad de distancias entre estos puntos era notable, esta reordenación del litoral no se produjo. La Junta del Departamento de Ferrol resolvió en contra, pues los matriculados de Figueras rara vez tenían que desplazarse a Avilés, ya que las licencias y otros despachos ordinarios se tramitaban a través de la subdelegación o eran conducidos por *propios* (correos) a la capital¹⁰⁵.

Por último damos cuenta del cambio en la composición interna de dos subdelegaciones del departamento en cuestión. Estas alteraciones tuvieron lugar una vez puestas al día las listas y presentados los respectivos estados generales de clases de matrícula que resultaron de la revista de inspección extraordinaria dirigida por Muñoz de Guzmán. Por entonces, en 1787 el puerto de Vicedo fue separado de la subdelegación de Santa Marta y agregado a la de Viveiro por la mayor cercanía a esta capital¹⁰⁶. El otro caso tuvo por escenario la provincia marítima de Santander, pocos meses antes. En junio de 1786, los matriculados de Santoña solicitaron, aunque en su caso sin éxito, el

¹⁰⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontedeume, 7 de febrero de 1772. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787. *Estado General de la Real Armada. Año de 1797*, p. 147.

¹⁰⁵ Con el mapa sobre la mesa, resultó que entre Figueras y Avilés mediaban 17 leguas, mientras que del primer puerto a Viveiro un máximo de seis. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Docs., 9 de abril de 1781; Ferrol, 15 de abril de 1781.

¹⁰⁶ Este traslado fue aprobado el 30 de octubre de 1787 tras informe favorable del Inspector General de Matrículas Luis Muñoz de Guzmán. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.874. Doc. Santander, 22 de octubre de 1787.

establecimiento en su puerto de un subdelegado independiente del de Laredo, distrito al que pertenecían. El parecer del Inspector General de Matrículas fue contrario a la reclamación, por el corto espacio que mediaba entre ambas localidades; no obstante, teniendo en cuenta que Santoña era “el verdadero puerto y de la mayor concurrencia” de la subdelegación de Laredo -primacía que no reflejan los datos de la revista, dicho sea de paso¹⁰⁷-, Muñoz de Guzmán no vio impedimento en trasladar la capital o nombrar en la primera localidad un sustituto del ministro de Laredo¹⁰⁸.

2.1.3.2.- Las subdelegaciones del departamento de Cádiz.

En este departamento tuvo lugar en 1751 una concentración administrativa, aunque menor a la operada en la costa de Levante. Muchos puertos hasta entonces subdelegaciones, pasaron a formar parte de demarcaciones más grandes (Mapas 4 y 7).

En 1740 el departamento de Cádiz contaba con 33 subdelegaciones repartidas del siguiente modo¹⁰⁹:

- | | |
|-------------------------|--|
| - Partido de Huelva: 5 | - Partido de Tarifa: 4 |
| - Partido de Sevilla: 2 | - Partido de Málaga: 14 ¹¹⁰ |

¹⁰⁷Según el estado de la gente de mar resultado de la susodicha revista en Laredo tenían asiento 201 matriculados hábiles y 86 jubilados, por 102 y 21 respectivamente por Santoña. En cuanto a la flota, la fuente no aclara el puerto base de las embarcaciones alistadas en dicha subdelegación: 8 mayores y 41 menores. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs. Ferrol, 1 de octubre y 7 de marzo de 1787.

¹⁰⁸La decisión quedó en suspenso, y posiblemente no llegó a aplicarse en vista de lo anotado en los oficios centrales de Marina: “no se hallan antecedentes de esta traslación ni otros informes anteriores de si conviene”. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs. Santander, 27 de septiembre de 1787; 13 de noviembre de 1787.

¹⁰⁹Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cádiz, 31 de mayo de 1740

¹¹⁰No hemos considerado a Gualchos y Roquetas como subdelegaciones independientes. Compartían subdelegado con Motril y Almería respectivamente. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. 5 de junio de 1740.

- Partido de Cádiz: 8

En 1751, las subdelegaciones se habían reducido a 29¹¹¹:

- Provincia de Ayamonte: 4	- Provincia de Tarifa: 4
- Provincia de Sevilla: 0	- Provincia de Málaga: 5
- Provincia de Sanlúcar: 4	- Provincia de Motril: 6
- Provincia de Cádiz: 3	- Provincia de Almería: 3

En 1800 en total sumaban tres menos, 26¹¹² tras haberse producido varias alteraciones en esta configuración espacial de la administración de Marina.

- Provincia de Ayamonte: 4	- Provincia de Algeciras: 3
- Provincia de Sevilla: 2	- Provincia de Málaga: 4
- Provincia de Sanlúcar: 4	- Provincia de Motril: 3
- Provincia de Cádiz: 3	- Provincia de Almería: 3

En un momento que no podemos precisar, la provincia de Sevilla se dividió en dos subdelegaciones: Alcalá del Río y Coria, que conformó distrito junto con Puebla¹¹³. En

¹¹¹ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, pp. 213- 216.

¹¹² Vid. *Estado General de la Real Armada. Año de 1800...*, pp. 119 a 122.

¹¹³ Esta división, que muy probablemente era ya operativa antes de la revista de Muñoz de Guzmán, se constata en 1792 y persistía en 1800. Vid. A.G.M. Matrículas. Revista de la provincia marítima de Sevilla. Doc., 14 de noviembre de 1787. *Estado General de la Real Armada. Año de 1800...*, p. 120.

1765, a propuesta del Intendente de Marina, D. Juan Gerbaut¹¹⁴ a raíz de los resultados que deparó la revista de inspección general llevada a cabo por entonces, la subdelegación de Gibraleón se suprimió siendo agregada a la de Huelva, dentro de la provincia marítima de Ayamonte¹¹⁵. A propuesta del comisario de guerra Manuel Samaniego una vez finalizada la actualización de las listas de matrículas que bajo su mando se acababa de efectuar en el departamento de Cádiz, Carlos III por resolución de 18 de marzo de 1774, ordenó que al fallecimiento de los subdelegados de Vejer y San Roque (provincia de Tarifa), ambas localidades, hasta entonces sedes de subdelegaciones, se agregasen a las de Conil y Algeciras, respectivamente, al tiempo que la de Albuñol (provincia de Motril) se integraba a su vez en la de Adra (provincia de Almería)¹¹⁶. Suponemos que a raíz del traslado de la capital provincial de Tarifa a Algeciras, San Roque volvió a constituir subdelegación autónoma. Lo era en 1797 y continuaba siéndolo en 1800¹¹⁷. En cuanto a la provincia de Málaga, antes de 1792 Manilva perdió la condición de distrito independiente que se le había reconocido en 1751¹¹⁸.

Particular fue el caso de la subdelegación de Gualchos. En asuntos de Marina, esta población siempre dependió administrativamente de Motril. Cuando en 1751 esta última

¹¹⁴J.L. de Pando Villarroya (*La Intendencia...*, p. 168) data su nombramiento para esta plaza el 30 de mayo de 1755. Según este mismo autor su relevo por D. Felipe Ruiz Puente se dispuso por real despacho de 6 de agosto de 1773. Nacido en Liorna, Gerbaut disfrutó del rango de capitán de navío. Contrajo matrimonio con la gaditana Dña. Josefa Pedesino con quien tuvo a Dña. Juana María Gerbaut, esposa del también capitán de navío (1769) D. Antonio Osorno. Vástago de esta pareja y nieto por tanto del Intendente en cuestión fue D. Juan Osorno y Gerbaut, a quien se le formó asiento de guardia marina en Cádiz el 8 de octubre de 1774. Vid. Válgoma, D. de la, *opus. cit.*, vol. II, p. 409.

¹¹⁵ Vid. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.

¹¹⁶ Este traslado estaba consolidado en 1799. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. [Madrid], 18 de marzo de 1774. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.83. Doc. Almería, 17 de mayo de 1799.

¹¹⁷ Vid. *Estado General de la Real Armada. Año de 1797...*, p. 145.

¹¹⁸ Vid. *Estado General de la Real Armada. Año de 1792...*, p. 138.

localidad se convirtió en capital de provincia marítima, Gualchos continuó agregada a ella. Tal vez por ello, pese a su categoría de subdelegación, no se consideró necesario poner a su frente a un subdelegado. Como tendremos ocasión de apuntar en el siguiente capítulo, para alguna autoridad en la materia esta fue una solución desacertada¹¹⁹.

2.1.3.3.- Las subdelegaciones del departamento de Cartagena.

La evolución del mapa administrativo del departamento de Cartagena a esta escala fue singular, pues a diferencia de los otros dos, al final del siglo presentaba bastantes más subdelegaciones que a mediados del mismo.

En 1740 se encontraba dividido en 54 distritos, sin computar las capitales de partido¹²⁰:

- Partido de Mallorca: 1
- Partido de Cataluña: 24
- Partido de Valencia: 26
- Partido de Murcia: 3

En 1751 pasó a contar con 35 (incluidas las cabeceras provinciales) cuyo reparto entre las nueve provincias marítimas fue el que sigue¹²¹:

- | | |
|---------------------------|----------------|
| - Mallorca: 3 | - Valencia: 5 |
| - San Feliu de Guixols: 6 | - Alicante: 4 |
| - Mataró: 7 | - Cartagena: 1 |
| - Barcelona: 3 | - Vera: 1 |
| - Tarragona: 5 | |

En 1800 el número de subdelegaciones había variado bastante como también su

¹¹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1883. Doc. Albuñol, 29 de agosto de 1795.

¹²⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cartagena, 8 de junio de 1740

¹²¹ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, pp. 222 a 227.

distribución interprovincial. En total, incluidas las capitales de provincia, sumaban 49:

- | | | |
|---------------|----------------|----------------|
| - Mallorca: 5 | - Barcelona 3 | - Alicante: 8 |
| - Ibiza: 1 | - Tarragona: 5 | - Cartagena: 2 |
| - Palamós: 7 | - Tortosa: 1 | - Vera: 1 |
| - Mataró: 10 | - Valencia: 6 | |

Con un estatuto particular fue creada la subdelegación de Tortosa en 1751, pues en la Ordenanza se le reconoció su autonomía de la provincia de Tarragona. Pronto se efectuaron reajustes territoriales. En 1753, a propuesta del ministro interino de la provincia de Mataró D. Antonio Abellán, la subdelegación de Malgrat se suprimió siendo agregada a la de Blanes, y el puerto de Pineda, hasta entonces gobernado por la autoridad de Marina residente en Malgrat se integró en el partido de Calella; por su parte, Tossa se independizó de Blanes¹²². Por otra parte, entre 1751 y 1765, mientras en algunas provincias se redujeron las subdelegaciones, en otras se incrementó su número. En la última fecha señalada, la provincia de Barcelona, contaba como una sola con cabecera en la ciudad condal. Y la de Valencia pasó de estar dividida en cinco a estarlo en cuatro, al desaparecer la de Alcalá de Chivert. Por contra, las que encontramos más parceladas en 1765 son las de Mallorca, San Feliu de Guixols y Cartagena, cada una de las cuales contaba por entonces con una subdelegación más de las establecidas a raíz de la entrada en vigor de la Ordenanza de matrículas de primero de enero de 1751¹²³.

El número total de subdelegaciones del departamento de Cartagena apenas había variado en ese período de casi tres lustros (de 35 había pasado a 36), pero sí su reparto entre provincias. También en ese tiempo habían sido varios los cambios en las cabeceras

¹²² J. Llovet, (*La Matricula...*, pp. 56-59) no precisa el momento concreto en que tuvo lugar esta segregación. Lo que es seguro es que en 1765, Tossa era capital de una subdelegación que incluía al puerto de Lloret. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

¹²³ Andraix, Rosas y Almazarrón, respectivamente. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15-IX-1765.

de las subdelegaciones. El Intendente Alburquerque hablaba en 1781 de 28, aunque todo apunta sin tener en cuenta a las capitales de provincia¹²⁴. Nuevas subdelegaciones creadas en el último tercio del siglo fueron las de Altea y Vilaseca. El primer puerto se independizó de Villajoyosa (provincia de Alicante) y el segundo se separó de la capital de su provincia, Tarragona, pasando a formar parte de la de Reus. En el estado de la provincia de Mataró para el año 1800 Malgrat y Lloret se presentan como distritos independientes aunque hasta al menos 1797 compartieron subdelegado con Calella y Blanes, respectivamente.

También en este departamento se produjeron traslados de subdelegaciones o localidades de unas provincias a otras. En 1751 se constituyó la subdelegación de Miramar, perteneciente a la provincia de Alicante. Este puerto en 1765 formaba parte de la subdelegación de Cullera (provincia de Valencia). Esta adscripción administrativa no resultó definitiva, y de hecho, el “partido” de Miramar en 1799 volvía a reubicarse en la provincia de Alicante, aunque ahora integrado en la subdelegación de Gandía. Este último puerto había sido dependiente entre 1751 y al menos 1765 de la mencionada subdelegación valenciana de Cullera. Por su parte, Sitges, subdelegación de Tarragona entre 1751, lo seguía siendo en 1787, pero ya no en 1792 cuando se encontraba adscrita a la provincia de Barcelona en la que continuaba en 1800¹²⁵.

¹²⁴El Intendente da este dato en un oficio en razón de la falta de personal cualificado para gobernar las subdelegaciones. Menciona a Palafurgell como subdelegación, cuando no lo era en 1765. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 184. Doc. Cartagena, 13 de febrero de 1781.

¹²⁵Vid. Mülhamm, R., *Die Reorganisation...*, pp. 222 a 227. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Cartagena, 15 de septiembre de 1765. A.G.M. Leg. 1.783. Revistas de las provincias marítimas del departamento de Cartagena. *Estado General de la Real Armada...* (años 1792 y 1797). A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Revistas de las provincias de marinas marítimas de dicho departamento. Año 1799.

2.2.- El personal administrativo de las matrículas.

Cuatro fueron los textos legislativos fundamentales que regularon el régimen competencial de los pendientes del llamado Cuerpo del Ministerio, por lo que concierne a la Matrícula. La Instrucción de Patiño de 29 de agosto de 1726. La Instrucción del Infante Almirante D. Fernando para formar las matrículas y aplicar la jurisdicción del Almirantazgo, de 4 de noviembre de 1737¹²⁶, la *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada*¹²⁷, en vigor desde el primero de enero de 1751, y el *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas* (Málaga, 1786)¹²⁸, formado por el brigadier D. Luis Muñoz de Guzmán en su condición de inspector plenipotenciario en el transcurso de la revista de inspección general de todas las provincias marítimas de España. La condición de oficial de la Armada de este oficial es sintomática del proceso de militarización de la matrícula evidenciado con claridad en la *Ordenanza para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar*, que salía a la luz el 12 de agosto de 1802, con notable retraso respecto a las nuevas *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* (1793), y medio siglo después del corpus básico de 1751, que ya había sido derogado por el citado decreto de 1800. En realidad, según G. Desdèvises du Désert, estas nuevas ordenanzas no eran sino la culminación de un proceso que había arrancado una década atrás. De entre sus múltiples disposiciones, recogidas en centenares de artículos, al parecer sólo se hicieron efectivas las referentes a la organización interna del funcionariado adscrito a la Matrícula, una reestructuración administrativa¹²⁹ que no hacía sino ratificar y desarrollar el contenido del

¹²⁶ Vid. A.G.M. Matrículas.Generalidad. Leg. 1.871. Real cédula de privilegios de la gente matriculada e instrucción adicional.

¹²⁷ Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

¹²⁸ Terminaba aclarando que todo lo dispuesto anteriormente “en cuanto no esté innovado en esta instrucción”, se mantenía en vigor (art. 91). La copia que hemos manejado en A.G.M. Matrículas.Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento...*

¹²⁹ Desde 1799 a 1802, la Secretaría de Marina estuvo agregada a la de Guerra, y al perder

decreto de 1800 por el cual se disponía que los oficiales del *cuerpo general* de la Armada pasasen a ejercer la jurisdicción de Marina y el control de las matrículas, si bien de forma interina hasta la publicación de nuevas ordenanzas sobre la materia. O sea, el cuerpo ministerial perdía facultades, mientras que el personal de la Marina de Guerra, limitado inicialmente a la organización de los navíos y planificación de las escuadras, iría incrementando sus atribuciones alcanzando áreas como la construcción naval, los arsenales, etc., relegando a intendentes y comisarios a funciones meramente administrativas. La vieja polémica entre la espada y la pluma se decantaba en favor de la primera¹³⁰.

Además de los sustanciales cambios operados en el organigrama del personal, cuyo número se duplicó ¹³¹ y sus puestos pasaron a ser desempeñados por militares de graduación de acorde con el escalafón que ocupaban, la Ordenanza de 1802 introduce novedades relevantes en el alistamiento y en el método aplicado a la hora de la recluta. Para este fin, se diseña un nuevo esquema siendo la célula básica los trozos, unidades de 20 a 39 artilleros y marineros hábiles de cada uno de los pueblos en adecuada proporción. El conjunto de estas unidades elementales formaba, a nivel provincial, los partidos que a su vez agregados constituían los tercios. En la cúspide de esta estructura se situaban los Tercios Navales, que se correspondían con los departamentos¹³², máximas demarcaciones

simultáneamente su autonomía económica y pasar a la vía reservada de Hacienda, su personal se integró en este último ramo.

¹³⁰ Para un seguimiento de esta "pugna" sobre cuestiones de poder, remitimos a Merino Navarro, J. P., *op. cit.*, pp. 33-81. Y También

¹³¹ De 87 individuos (1 comisario y 2 empleados por provincia) se pasa a 176 (3 oficiales generales, 6 brigadiers, 41 capitanes de navío y de fragata y 126 subalternos de todo rango). Vid. Fernández Díaz, R. y Martínez Shaw, C., << Las revistas...>>, p. 264.

¹³² Los de Levante, Poniente y Norte, que se vinculan respectivamente con el territorio departamental de Cartagena, Cádiz y Ferrol, respectivamente. Más datos sobre esta nueva reestructuración en López Miguel, O. y Mirabet Cucala, M., *op. cit.*, pp. 234-235.

de una división administrativa -integrada en sus estratos inferiores por las provincias y los distritos (equivalentes a las anteriores subdelegaciones)- que se mantuvo inalterada en su esencia. No fue ésta, como cabe suponer, la única pervivencia; así por ejemplo, se mantuvieron las compensaciones ya sancionadas en 1737 y se respetó el régimen privilegiado de las provincias vascas¹³³.

Sin embargo, el hecho de que la ordenanza de 1802 supusiese una reorganización de la Matrícula sobre patronos militares, nos ha dado pie para cerrar nuestro estudio en 1800, y centrarnos ahora en los procedimientos selectivos, facultades y régimen salarial de los miembros del cuerpo del Ministerio de provincias que gobernaron la matrícula hasta la última década del siglo. Ministros y subdelegados, como el resto de los dependientes de estos negociados, no han merecido la atención de los historiadores¹³⁴.

2.2.1.- Las autoridades de las provincias marítimas

Si bien, como ya aclaramos, el término de provincia marítima no se acuñó hasta la ordenanza de 1751, hemos optado por titular de este modo el epígrafe, aun cuando en él se analice al personal administrativo de Marina desde décadas atrás.

La figura del llamado ministro principal de las provincias marítimas, cuyas atribuciones y cometidos fueron declarados por menor en la ordenanza de 1751¹³⁵, tenía su

¹³³ *Ibidem*. A partir de este momento, la Matrícula como institución pasó por múltiples vicisitudes. Suprimida por las Cortes de Cádiz, vive una corta restauración en la década ominosa para volver a desaparecer durante el Trienio Liberal. Rescatada con la nueva restauración absolutista de Fernando VII, jurídicamente sobrevivió hasta 1873, si bien, en realidad desde 1850 con la promulgación del nuevo Código Penal y el cambio operado en el sistema de reemplazo para el Ejército, la Matrícula, de hecho, había dejado de funcionar. Fernández Díaz, R. y Martínez Shaw, C., << Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII >>, en Martínez Shaw, C., (ed.) *El Derecho...*, p. 264.

¹³⁴ J. Llovet (*La Matrícula*, pp. 20-22), tan sólo aporta datos muy puntuales sobre este personal, limitándose a reproducir las disposiciones de la Ordenanza de 1751.

¹³⁵ Su título es esclarecedor: “*De los ministros destinados en las provincias para execer en ellas*

precedente más inmediato en la referida *Instrucción* para la formación de las matrículas de 4 de noviembre de 1737. En su artículo 19 se ordenaba el establecimiento en las cabezas de los partidos “y a trechos competentes” de “jueces imparciales [...] en quienes no se presuman los vicios que la enemistad, venganza o anteriores pleytos suelen inducir en los naturales, con agravio de la Justicia que debe administrarse con igualdad para evitar los desórdenes que han ocasionado la discordia y la emulación”. El Intendente de Marina subdelegaría en ellos la jurisdicción civil y criminal en el grado que juzgase conveniente¹³⁶.

2.2.1.1.- Cometidos y categoría funcional.

Los principales cometidos de este personal, en relación con el fomento de los medios materiales y humanos de la Armada, fueron expresados en la instrucción de 1726, y pueden resumirse en:

- informar de las materias primas útiles a la Armada, dando cuenta de su localización, posibles usos, regulación de costes, viabilidad de fábricas manufactureras de jarca, cáñamo, etc.

- en relación con lo primero, visitar los montes para inventariar la masa forestal demandada por los astilleros, recabando noticias sobre la ubicación, nombres y extensión de estas dehesas.

- y por último el registro de profesionales del mar, separados por clases (marinería/maestranza) y la matriculación de las embarcaciones.

El plan de Patiño era ambicioso pero los mimbres humanos y financieros para llevarlo a efecto escasos. Estas funciones primordiales serán confirmadas en la normativa de 1737 y detalladas en las ordenanzas de 1751. En particular, en su artículo 26 se disponía:

“ Los principales encargos de la comisión de un ministro de Marina son el gobierno, conocimiento, cuenta y razón de la gente de mar matriculada, de las maestranzas

la jurisdicción de Marina”.

¹³⁶ Vid. A.G.M. Matrículas.Generalidad. Leg. 1.871. Ordenanza de 1737 e instrucción adicional.

de carpinteros de ribera y calafates; de las embarcaciones que huviere en la extensión de su partido; la administración de justicia a todos estos y sobre negocio y contratos marítimos; el cuidado del plantío y conservación de los montes destinados a la cría de árboles de construcción, sus cortas, labras y conducciones, con todo lo anexo a esta materia; el fomento de la siembra y cultivo de los cañamos; la inspección sobre las fábricas de jarcias, lonas, betunes o otros géneros establecidos en su provincia para servicio de la Armada; la limpieza y seguridad de los puertos, muelles, linternas, balizas, etc. La habilitación de las embarcaciones, fletamentos o embargos de ellas para mi servicio; las compras y remesas de los géneros propios para uso de los arsenales; la pesca, arribadas, los naufragios, las presas y lo demás que por menor se irá previniendo”.

En efecto, a continuación se precisaba en qué debía consistir una labor, a todas luces difícil de abarcar. Además de los campos de actuación definidos en la ordenanza, a los ministros de Marina se les confiaron otros encargos menores y concretos. Citaremos sólo dos ejemplos. A raíz de la creación por Carlos III de un Gabinete de Historia Natural, por real orden dirigida a la Secretaría de Marina y comunicada con fecha 1 de junio de 1776 por el Intendente de Ferrol al ministro de Pontevedra, se dispuso la recogida para su envío a la sede del museo en Madrid de las “piezas curiosas” de los reinos animal, vegetal y mineral. Cumpliendo con el mandato regio, el titular de la administración de Marina de la provincia de Pontevedra ordenó al subdelegado de Vigo que pudiese éste en conocimiento de los matriculados para saber lo que tendrían que hacer llegado el caso de descubrir en el mar o fuera de él “alguna cosa que sea rara y merezca atención”¹³⁷.

El segundo caso tiene que ver con la realización de la serie de vistas de los puertos de España que el Príncipe de Asturias, futuro Carlos IV, encargó al pintor valenciano Mariano Sánchez. Comisionado al efecto en 1781, esta tarea lo mantuvo ocupado dos décadas. Por real orden de 1 de agosto de 1792 comunicada por el bailío Valdés a la

¹³⁷ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 258. Docs. Pontevedra, 18 de junio de 1776. Vigo, 26 de junio de 1776.

intendencia de Ferrol, se resolvió que este artista, pintor de cámara del rey, pasase bajo las órdenes del sumiller de corps Duque de Frías a las costas de Galicia y Asturias “a dibujar y pintar las vistas de ellas y de sus puertos de un extremo a otro”; para facilitar esta comisión en lo posible, el monarca mandaba que los dependientes del ministerio de Marina le auxiliasen en todo lo que necesitase para lograr su empeño¹³⁸.

Las instrucciones de 1726 y 1737 no contemplaban ningún requisito de rango para los ministros que habían de regir los partidos marítimos en que fueron parcelados los departamentos. De los destinados en 1726 sólo sabemos que eran comisarios de Marina, aunque no su clase dentro de este comisariado. Estamos en condiciones de precisar el escalafón dentro del ministerio político de la mayoría de los que tenían a su cargo partidos en 1740 en los departamentos de Cádiz y Cartagena. Aportan información a este respecto las relaciones oficiales de personal que ejercía por entonces la jurisdicción de Marina, certificadas por los Contadores Principales de los departamentos, y enviadas a Madrid por los Intendentes a instancia del Secretario del Almirantazgo, el Marqués de la Ensenada.

En 1740, la categoría precisa de siete de los nueve ministros al frente de partidos marítimos en Andalucía y el Mediterráneo español era la siguiente:

- Tres comisarios de guerra:

- D. Jacinto Navarrete, del partido del Reino de Valencia¹³⁹

- D. Antonio Gallego de Montemayor, del partido de Cataluña

¹³⁸ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 316. Doc. Pontevedra, 20 de agosto de 1792. Permaneció en A Coruña entre septiembre y marzo del año siguiente. De allí pasó a Ferrol, donde residió por espacio de 47 días. Estuvo en Vigo en dos ocasiones, y conoció Caión, Malpica, Corme, Laxe, Muros, Pobra do Deán, Vilanova de Arousa, Pontevedra. Entre sus cuadros figuran tres vistas del litoral de la ciudad de A Coruña, una general, otra de su bahía y una tercera del Castillo de San Antón; otras tantas dedicó a Ferrol, al Arsenal, a la Dársena y al Dique; también han llegado hasta nosotros sus vistas de Muros y Pontevedra. Vid. Ruiz Alcón, M^a. T., <<Temas marinos en la pintura del patrimonio nacional>>, en *Reales Sitios*, 1968, 5 (17), pp. 56-66; Barrero Sevillano, M^a L., <<Vistas de puertos: cuadros de Mariano Sánchez, pintor al servicio de Carlos IV>>, en *Reales Sitios*, 14 (51), 1977, pp. 37-48.

¹³⁹ Ya ocupaba esta plaza en junio de 1737. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. Alicante, 24 de julio de 1737.

- D. Bernabé de Ortega, del partido de Mallorca
- Tres comisarios de provincia:
 - D. Francisco Bevián, del partido de Sevilla
 - D. Juan Domingo de Medina, del partido de Tarifa
 - D. José Marco y Espejo, del partido de Málaga
- Y un oficial primero de los oficios principales de la Contaduría de Cádiz: D. Juan Santiago de la Vega, ministro del partido de Huelva.

Por entonces, a D. Francisco Núñez Ibáñez, ministro del partido del Reino de Murcia, con capital en Cartagena, se le califica vagamente como “comisario de matrícula”¹⁴⁰. Por último, el titular del partido de Cádiz, también llamado de Puerto Real, no figura en la mencionada relación.

A diferencia de sus homólogos de Cartagena y Cádiz¹⁴¹, el Intendente Freire, en 1740 no informó de los ministros al frente de los partidos, y ciñéndose a lo pedido, se limitó a dar cuenta de los subdelegados y auditores destinados en el departamento de Ferrol. No obstante, por otros oficios de la secretaría de Marina hemos logrado identificar a los ministros de los partidos de Asturias y Cuatro Villas en septiembre de 1747¹⁴². El primero de ellos, con capital en Avilés, era gobernado por el comisario de provincia D. José de Colosía desde el 15 de marzo de 1741. Por su parte, la demarcación cántabra, corría a cargo de D. Jacinto Navarrete, ascendido a comisario ordenador el 9 de septiembre de 1745. Prueba de la importancia concedida por la Corona a la gestión del astillero de Guarnizo, sede del gobierno del partido marítimo de Cuatro Villas, es la alta categoría de

¹⁴⁰ Núñez Ibáñez, que décadas después serviría interinamente la Intendencia de Ferrol, no figura en la lista de individuos del ministerio político de los tres departamentos fechada a 29 de septiembre de 1738. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 174. Doc. San Ildefonso, 29 de septiembre de 1738.

¹⁴¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cádiz, 5 de junio de 1740. Cartagena, 7 de junio de 1740.

¹⁴² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 182. Doc. A Graña, 16 de septiembre de 1747.

su titular, sólo por debajo del Intendente¹⁴³.

Al contrario que las instrucciones de 1726 y 1737, en la Ordenanza de 1751 sí contemplaba, aunque en términos más desiderativos que imperativos, los requisitos de rango para estos empleos. En concreto, en su artículo 8 se disponía que “por lo regular” -léase no siempre obligatoriamente-, los ministros principales de provincia se reclutasen entre los comisarios de provincia, de guerra “y aun ordenadores”. Este inclusive, revelaba el carácter de excepcionalidad que se confería al nombramiento de alguno de estos últimos para los destinos que aquí interesan. Subordinados única y exclusivamente al Intendente de su departamento, quien los propondría para el cargo¹⁴⁴, quedaban facultados para ejercer “la jurisdicción política y económica” sobre “todas la materias” pertenecientes al ramo de Marina.

Conforme a su puesto en el escalafón del cuerpo del ministerio, en las cabezas de partido donde estuviese destacada tropa de guarnición o cuartel, los ministros tenían derecho a la siguiente guardia armada en virtud del artículo 196 de la normativa de 1751: si era comisario ordenador un cabo y cuatro soldados; un cabo y dos soldados si era comisario de guerra, y sólo un soldado si su rango era de comisario de provincia.

Mención particular merecen los ministros de las provincias cuya cabeza fuese capital de departamento, es decir, Ferrol, Cádiz y Cartagena. A diferencia de los de las restantes, en virtud del artículo 187 de la Ordenanza de 1751 habrían de actuar “inmediatamente por las órdenes y en nombre del Intendente y por éste se juzgarán todas las causas contenciosas que llegaren a términos judiciales; sin embargo de que el ministro de la provincia podrá oír las primeras quejas y solicitar el acomodado de las partes”.

En 1786, los Intendentes de Cartagena y Ferrol actuaban como ministros principales de las homónimas provincias. Antes de revistarlas, el inspector general D. Luis Muñoz de

¹⁴³En septiembre de 1738, del llamado ministerio político de los tres departamentos sólo formaban parte cinco comisarios ordenadores: cuatro destinados en Cádiz, y uno en Ferrol. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 174. Doc. San Ildefonso, 29 de septiembre de 1738.

¹⁴⁴ Esta facultad ya se la reconocía la normativa de 1737.

Guzmán presupuso que dadas las amplísimas competencias de la Intendencia de Marina, las listas de matrículas habrían de estar descuidadas. De ahí que propusiese el nombramiento de ministros principales de ambas provincias que conociesen el estado de las mismas “para responder a sus reparos”. A su vez abogó por separar la documentación relativa a cuenta y razón de la específica de matrículas, y que esta última se guardase en un archivo conforme a lo que acababa de disponer en el Reglamento de gobierno del ramo en cuestión para la provincia marítima de Mallorca. De acuerdo con el parecer del inspector general, por real orden de 13 de mayo de 1786 en adelante los referidos ministerios dejarían de ser ocupados por los intendentes; para desempeñar ambas plazas en Ferrol y Cartagena habrían de nombrarse comisarios de provincias u oficiales primeros de contaduría¹⁴⁵. Esta resolución no fue aplicada de inmediato. De hecho, la provincia de Cartagena todavía no contaba con ministro principal cuando Muñoz de Guzmán la visitó al año siguiente. Pocos meses después, en Ferrol el Intendente ya había dejado de actuar en funciones de ministro, plaza que ejercía otra persona cualificada¹⁴⁶.

Suponemos que por falta de comisarios disponibles con destino en el departamento de Ferrol, cuatro de las siete provincias recién creadas y localizadas en el litoral de Galicia, Asturias y Cantabria, se confiaron en 1751 a oficiales de contaduría, primeros o segundos. Y algo similar debió haber pasado en los otros departamentos. En esta dirección apunta la real orden de 20 de julio de 1751, en virtud de la cual se mandaba la asistencia de un soldado a cada oficial primero o segundo del ministerio que estuviese al mando de una provincia marítima si en la capital de ésta hubiese tropa destacada¹⁴⁷. Décadas después,

¹⁴⁵Vid. A.G. M. Matrículas. Leg. 1.783. Revista de la provincia marítima de Mallorca. Doc., 13 de mayo de 1786.

¹⁴⁶Vid. A.G. M. Matrículas. Leg. 1.783. Revistas de las provincia marítimas de Cartagena y Ferrol. Docs., 18 de septiembre y 31 de diciembre de 1787.

¹⁴⁷ Esta providencia se comunicó a los capitanes y comandantes generales de las costas por medio de la Secretaría de Guerra y al Director General de la Armada e Intendentes de Ferrol y Cartagena por medio de su homólogo de Cádiz. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

otros de esta misma clase llevaron las riendas de estos distritos.

Tras las propuestas del Intendente, que no siempre fueron aprobadas, tenía lugar el nombramiento “jurídico” del ministro de provincia, despacho en el que se expresaban las circunstancias de la elección. Una vez investido, las autoridades judiciales (audiencias), civiles (desde intendentes hasta jueces ordinarios) y militares (capitanes, comandantes generales) no debieran embarazar su actuación, antes al contrario tenían la obligación de auxiliarlo en todo lo necesario. Una vez elegidos en regla, recibirían los instrumentos legales, comenzando por las ordenanzas, y demás documentación relativa a su ministerio¹⁴⁸. A mayores, el Intendente de Marina les daría instrucciones particulares para el gobierno de su provincia, una especie de vademecum que elaboraría el propio intendente al que se le exigía un buen conocimiento de la realidad de todos y cada uno de los distritos pertenecientes a su departamento (art.21).

En cuanto a los ministros nombrados en 1751 para las provincias de Ferrol, no todos habían sido los propuestos por D. Bernardino Freire. Se aceptaron sus candidatos

¹⁴⁸ Desde Santiago, el 24 de febrero el Conde de Ite, Gobernador-Capitán General de Galicia, cursaba su recibo. El 3 de marzo Bernardino Freire, Intendente de Ferrol, comunicaba al titular de la cartera de Marina, el envío de ejemplares a los ministros del ramo de los distintos partidos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina Leg. 193. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751. Algún indicio revela cierta demora en la recepción de la normativa base en determinadas subdelegaciones. De hecho no figura entre los papeles, que con fecha 4 de julio de 1751 Tomás Osorio entregó, cumpliendo “orden superior”, a su sucesor al frente de la subdelegación del partido pontevedrés de Vilaxoán, el contador de navío Pedro Fernández Miranda. Éste, sí recibió del primero la real cédula de privilegios de 1737, además de copias de disposiciones relativas al contrabando y al comercio con enemigos, reales órdenes comunicadas a la Intendencia de Ferrol, etc. Vid. Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (A.H.P.P.). Protocolos de Juan García Villamarín. Sig. 518 (2). Doc. Vilaxoán, 4 de julio de 1751.

para Pontevedra, A Coruña, Avilés, Ribadesella y Santander¹⁴⁹. Para la primera el elegido fue D. Francisco Javier García Sarmiento, a la sazón subdelegado y capitán del puerto de Pontevedra y de todos los demás pertenecientes a la ría homónima. La provincia de A Coruña se confió al oficial de la clase de primeros de la contaduría de Cádiz D. Fernando Noriega, aunque días después se acordó su sustitución por estar ya jubilado¹⁵⁰, dicho traslado parece ser que se retrasó¹⁵¹. Avilés quedó bajo el gobierno del comisario de Marina D. José de Colosía, a Ribadesella fue destinado D. Simón Suárez, oficial de contaduría de la clase de primeros, y a la provincia cántabra el comisario ordenador D. Jacinto Navarrete, que, como ya quedó dicho, desde septiembre de 1745 gobernaba el partido de las Cuatro Villas¹⁵².

Por contra, para Viveiro¹⁵³ fue rechazada la candidatura de D. Cosme Saenz de

¹⁴⁹En dicha relación de candidatos, estas dos últimas se identifican como Villaviciosa una, y como Cuatro Villas o Montaña. Apenas transcurridos dos meses de la entrada en vigor de la ley marco de 1751 y menos de haber recibido un ejemplar de la misma, es normal que Freire siguiese usando los nombres de antiguos partidos para referirse a las nuevas provincias acabadas de crear. En Madrid, no fue corregido por ello, pues todos sabían de que estaba hablando.

¹⁵⁰Así se le comunicó Ensenada a Freire. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. Madrid, 15 de abril de 1751. D. Fernando Noriega había llegado a Ferrol hacía dos años. A mediados de abril de 1749 tenemos constancia de que el Intendente, por orden del Secretario de Marina, se disponía a destinarlo como ministro del partido de Ribadeo, futura provincia de Viveiro. Se decidiera fijar allí la capital por tratarse del principal puerto comercial de la demarcación, que llegaba hasta Cedeira. Sus cometidos más urgentes era la visita de plantíos y la revista de matrículas cuya ejecución estaba dispuesta por entonces. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. A Coruña, 16 de abril de 1749.

¹⁵¹En el Libro de Vecindario del Catastro de Ensenada para A Coruña, fechado en agosto de 1752, señala a D. Francisco Noriega (*sic*), de edad 50 años, como “comisario de provincia de Marina”. Su servicio doméstico lo componían un criada y una criada. Vid. *La Coruña 1752*. Madrid, 1992, p. 102.

¹⁵² En 1747 actuó de intermediario a favor de la concesión al ascendente Fernández Isla de sus primeros asientos en Guarnizo. Vid. Maiso González, J., *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. de Isla y Alvear*. Santander, 1990, pp. 236-237.

¹⁵³ El elegido fue D. Antonio Pinzón y Reina, comisario de provincia. Vid. A.G.S. Secretaría de

Lardero, oficial primero de la contaduría de Ferrol, que sin cambiar de residencia pasó a convertirse en el primer titular de la subdelegación de Ribadeo¹⁵⁴; y para Ferrol tampoco fructificó la promoción de D. José Casado, oficial de contaduría de la clase de segundos, hasta entonces al frente del partido de Pontedeume. Una vez reconvertido en subdelegación, Casado pasó a ser juez de Marina¹⁵⁵. En este último caso, Freire lo proponía transitoriamente (“por ahora”), hasta poder destinar allí, cabeza del departamento, a un oficial de mayor rango. El Intendente planteó el nombramiento del comisario de provincia D. Francisco Bevián, hasta entonces, ministro principal del partido de Vigo¹⁵⁶, que quedaba sin destino de confirmarse, como de hecho se confirmó, la elección de García Sarmiento para Pontevedra. A pesar de su avanzada edad y falta de vista, que no le permitían “demasiada fatiga”, Bevián fue el elegido para Ferrol¹⁵⁷. No era éste el único que acreditada experiencia de gobierno en las capitales de partido¹⁵⁸; repetimos que Noriega había sido

Marina. Leg. 193. Docs. A Coruña, 3 de marzo y 7 de abril de 1751.

¹⁵⁴ Destinado en la capital departamental como contador, a mediados de abril de 1749 Freire había propuesto que compatibilizase su oficio con el gobierno del ramo de Marina de la demarcación que habría de constituirse en la provincia marítima de Ferrol. Es seguro que fue nombrado ministro del partido de Ribadeo y que ejerció como tal hasta 1751. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. A Coruña, 16 de abril de 1749. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. A Coruña, 7 de abril de 1751.

¹⁵⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. Madrid, 15 de abril de 1751.

¹⁵⁶ Tal vez el primer ministro del partido de Vigo nada más crearse en 1749 fue el comisario D. Maximiliano Pérez Rendón. Es seguro que lo era en febrero de 1750. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. A Graña, 17 de febrero de 1750.

¹⁵⁷ Fue uno de los dos comisarios de provincia que un par de años atrás habían sido destinados al departamento de Ferrol al objeto de efectuar la visita de montes y la inspección de las matrículas. A fecha 16 de abril de 1749 todavía no se habían presentado al Intendente Freire. A Bevián se le confió poco después el gobierno del partido de Vigo, futura provincia de Pontevedra. El otro comisario estaba previsto destinarlo a A Coruña para desempeñar los mismos cometidos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. A Coruña, 16 de abril de 1749.

¹⁵⁸ Igualmente se apostó por la continuidad en Ayamonte. D. José de Quintana y Ceballos, llevó a

propuesto en abril de 1749 para ministro de Ribadeo. Más destacable es la trayectoria de Colosía que desde 1741 llevaba las riendas del partido de Asturias¹⁵⁹. La recomendación para uno de estos cuatro ministerios de provincia del “hidalgo notorio” D. Andrés Martínez por parte de la ciudad de Betanzos, donde era poseedor de casa y mayorazgo, llegó tarde por días; aun de haberse cursado a tiempo, su promoción no prosperaría al no cumplir el candidato los requisitos de rango prescritos¹⁶⁰. Si bien es cierto que el gobierno del ramo de Marina de las provincias de Pontevedra y Avilés se confió en 1751 a naturales de estos territorios, D. Francisco Javier García Sarmiento y D. José de Colosía, todo apunta a que el criterio, llamémosle de naturaleza, fue secundario en la mayoría de las ocasiones.

2.2.1.2.- La rotación de destinos.

El principio de alternancia en estas plazas “quando lo permitan las circunstancias en las varias comisiones de ministerio” se sancionaba en el artículo 9 de la Ordenanza de 1751. Se hacía manifiesta la voluntad regia de rotación cuatrienal pasando de unas provincias a otras o restituyéndose a la capital del departamento correspondiente, desde donde se destinarían sus relevos. No obstante, los mandatos podrían prolongarse más allá de los cuatro años si la superioridad lo considerase oportuno y, al contrario, por lo mismo podría sustituirse a ministros provinciales antes de ese período (arts. 9 y 10). Los relevos al frente de las provincias se producirían en presencia del asesor, escribano y demás dependientes de Marina y serían comunicados a las autoridades civiles y militares de la

cabo una revista de inspección de montes, y es posible que también de matrículas, de dicha provincia desde el 15 de enero de 1748 hasta el 18 de diciembre de 1752. Vid. Gómez Cruz, M., *Atlas...*, pp. 24 a 32.

¹⁵⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 182. Doc. A Graña, 16 de septiembre de 1747. De su actividad durante sus primeros años en este destino se da cuenta en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Doc. [Madrid], 17-XII-1742.

¹⁶⁰ Acreditaba no obstante, experiencia en la gestión del ramo de Marina, ya que venía desempeñando la subdelegación brigantina. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. Betanzos, 20 de abril de 1751.

capital (gobernadores, corregidores o justicias ordinarias), tal como estaba previsto en el artículo 12.

El objetivo de esta alternancia de cuatro en cuatro años era evitar la formación de clientelas y redes de intereses entre administrados y administradores, de impedir la cuasi patrimonialización de estos oficios públicos. A favor de las rotaciones se manifestó Zalvide. En su informe sobre los resultados de la revista de inspección del departamento de Cartagena que le había sido encomendada en 1773, se declaró contrario a la perpetuación de ministros en un destino “a menos de singular confirmación real por especialísimo motivo”¹⁶¹.

Para calcular con precisión el promedio de tiempo que estos ministros permanecieron al frente de las provincias marítimas se requeriría indagar en sus correspondientes hojas de servicios, investigación que no hemos llevado a cabo en el marco de este trabajo. En el Archivo General de Marina del Viso del Marqués se conservan numerosos expedientes personales de individuos del cuerpo del ministerio y del cuerpo general de Marina. De la consulta superficial de algunos de ellos se infiere una desigual riqueza informativa. Por contra, fue infructuosa nuestra búsqueda de este tipo de fuente en los cientos de legajos de la Secretaría de Marina conservados en el Archivo General de Simancas¹⁶², donde se conserva gran parte de los papeles generados por dicha institución en el ejercicio de su actividad desde su creación en 1714 hasta el último tercio del siglo XVIII. No descartamos que parte de estos expedientes individuales pudieran aparecer mezclados entre la documentación ordenada en época bajo el epígrafe *ministerio de provincia*.

Aun a falta de esta información, con las noticias sueltas que hemos podido reunir sobre la práctica de gobierno de las matrículas, estamos en condiciones de afirmar que los relevos al frente de la provincia marítima de Pontevedra, el distrito del que disponemos más datos, se produjeron casi siempre conforme a lo prescrito en la Ordenanza. Hecha la

¹⁶¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 28-XII-1773.

¹⁶² Ni Isabel Aguirre, Directora de Sala de este archivo, sabe de su existencia.

salvedad del mandato extraordinario de D. Francisco Javier García Sarmiento que se prolongó por espacio de dos décadas (1749-1770).

A García Sarmiento le sucedió D. José Espinosa de los Monteros, quien al menos desde octubre de 1770 ejercía como ministro, plaza en la que se mantenía a mediados de enero de 1772¹⁶³. Suponemos que fue a él a quien relevó D. Gaspar Wauters y Horcasitas¹⁶⁴. Éste, nacido en Balmaseda en 1732, fue nombrado ministro de Marina de Pontevedra en octubre de 1773 siendo oficial primero de contaduría¹⁶⁵. No llegó a cumplir el cuatrienio, pues hay constancia de que D. José de Piles y Hevia, también oficial primero de la contaduría principal del departamento de Ferrol, tomara posesión de este plaza el primero de abril de 1777¹⁶⁶. En agosto de 1780 seguía ocupando este ministerio de provincia¹⁶⁷.

Una laguna informativa nos lleva hasta marzo de 1785¹⁶⁸, cuando encontramos a

¹⁶³Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. Pontevedra, 2 de noviembre de 1770; Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 309. Doc. Vigo, 14 de enero de 1772.

¹⁶⁴ En uno de las apéndices de esta tesis, incluimos la ficha biográfico-profesional de éste y otros ministros.

¹⁶⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. San Lorenzo, 6 de octubre de 1773. En noviembre de 1785 era ministro de la provincia marítima de Santander, y en febrero de 1791 contador principal del departamento de Marina de Ferrol. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Laredo, 20 de noviembre de 1785; Leg. 1960. Doc. Ferrol, 14-III-1791. Y Pando Villarroya, J.L. de, *La Intendencia...*, pp. 104, 170. Según este autor fue nombrado Intendente de Ferrol por real despacho de 14 de enero de 1802.

¹⁶⁶Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 309. Doc. Pontevedra, 1 de abril de 1777.

¹⁶⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 272. Doc. Pontevedra, 28 de agosto de 1780. Más datos sobre este ministro en su correspondiente asiento del glosario de personajes que figura en los apéndices de esta tesis.

¹⁶⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. Pontevedra, 26 de enero de 1786.

D. Felipe Mariano Mateos (o Mateus) de Rouco, más conocido como D. Felipe Mateos, como ministro principal de la provincia de Marina de Pontevedra. Este individuo, comisario real de guerra¹⁶⁹, vacó en este empleo en 1788 siendo sustituido por D. Francisco Ruiz de Huidobro. Todavía ejercía este oficio el 23 de febrero de 1792, pero a 17 de diciembre de dicho año había sido relevado por el comisario real de guerra D. Agustín Fernández de Arbina¹⁷⁰, que no vacó antes de mayo de 1793¹⁷¹. En agosto de 1796 el ministerio en cuestión estaba ocupado por otro comisario de Marina D. Miguel de Aranguren¹⁷², en diciembre por D. Pedro Varela, comisario real de guerra y “ordenador graduado”¹⁷³ y en julio de 1798 por D. Inocencio de Nograro¹⁷⁴.

Como se observa, algunos de los ministros de Pontevedra fueron relevados antes de los cuatro años, lo que refuerza todavía más la excepcionalidad de la trayectoria de García Sarmiento. El mandato de D. Francisco de Rábago al frente de la provincia marítima de A Coruña, sin alcanzar la casi perpetuación de aquél, dobló la teórica duración regular. Este individuo del cuerpo del ministerio, siendo comisario de guerra había sido

¹⁶⁹ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Fol. 79 r-v.

¹⁷⁰ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 309; A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221(4). Fols. 12v. y 67v.

¹⁷¹ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 309. Doc., Vigo, 24 de abril de 1793.

¹⁷² Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Ignacio Domingo García. Prot. N° 3.086. Fols. 46r-v.

¹⁷³ Vid. Fortes, A., *Navegantes, corsarios y piratas*. Pontevedra, 2001, p. 192.

¹⁷⁴ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 309. Doc. Vigo, 19 de julio de 1798. A. Meijide Pardo (<<Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII>>), en *Vigo en su Historia*. Vigo, 1980, p. 301), señala al año siguiente a un tal Orbegozo ocupando esta plaza. Es muy posible que aluda al comisario de Marina D. Felipe de Orbegozo, que en 1804 fue comisionado para elaborar un informe sobre el estado de las almadrabas españolas. Vid. Fernández Duro, C., *Almadrabas. Reseña histórica de su empleo en las costas de España y reglamento para su régimen*. Madrid, 1866, pp. 43. y ss.

elegido en septiembre de 1771 para efectuar la revista de inspección del departamento de Ferrol. Terminada ésta, por resolución de 18 de septiembre de 1773 fue nombrado para ministro principal de A Coruña¹⁷⁵, destino en el que permanecía en 1781¹⁷⁶. Más allá del cautrienio también se mantuvo D. Juan Manuel Barbeito gobernando la provincia de Ferrol; lo estaba en junio de 1785 y seguía en marzo de 1791¹⁷⁷. En más de una ocasión la continuidad en los mandatos se debió tanto o más a una falta de sujetos apropiados para cubrir las vacantes que al mérito de la gestión de los ocupantes de estas plazas.

De las que conocemos, las dos únicas carreras equiparables en duración a la de García Sarmiento fue la del mencionado D. José de Colosia en Avilés, y la de D. Manuel Mollinedo y la Cuadra en Bilbao.. El primero, ministro del antiguo y distrito único de Asturias desde 1741, mantuvo su plaza tras la reorganización administrativa dispuesta en la Ordenanza de 1751, continuando en su destino de Avilés en agosto de 1771¹⁷⁸. Respecto a Mollinedo, este comisario ordenador, era ministro de Bilbao en 1764¹⁷⁹ y lo siguió siendo hasta su muerte acaecida en 1790. Ya fuera del departamento de Ferrol, otra trayectoria excepcional por su duración fue la de D. Francisco Lacoma en la provincia de San Feliu,

¹⁷⁵ Al tiempo que se hacía lo propio con D. José del Porte, también comisario de guerra, para Ribadesella. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. 18-IX-1773.

¹⁷⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. A Coruña, 25 de marzo de 1781.

¹⁷⁷ Vid. A.G.M. Matrículas Generalidad. Leg. 1.872. Docs. Betanzos, 13-VIII-1785; Leg. 1.960. Doc. Ferrol, 14-III-1791.

¹⁷⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 20 de agosto de 1771.

¹⁷⁹ Desde esta fecha, compatibilizó su cargo con el desempeño de la subdelegación de la Renta de Coneos Marítimos en la capital vizcaina. Vid. Rivero Medina, A., M^a, <<El Astillero de Zorroza y la Carrera de Indias>>, en *Comerciantes, mineros...*, pp. 120-121.

destino en el que permaneció como ministro principal al menos tres lustros¹⁸⁰.

Por real orden de 9 de febrero de 1781, conforme al dictamen de la Junta del Departamento del Ferrol, Carlos III ratificaba lo dispuesto por ordenanza en cuanto a la “remoción” de ministros, al objeto de “evitar las parcialidades que son como consiguientes a la permanencia de unos mismos sujetos en tales destinos, de que se originan recursos a las superioridades, que molestan y distraen el tiempo con perjuicio de las atenciones del servicio”¹⁸¹. Sin embargo, en las provincias de Santander y A Coruña estos relevos no pudieron ejecutarse de inmediato toda vez que en la capital departamental no había ministros que pudieran cubrir ambas vacantes. De hecho, con anterioridad por falta de comisarios había tenido que confiarse el gobierno de las provinciales a oficiales, como sabemos ocurrió en Pontevedra.

Por una relación oficial de candidatos para inspector de la revista general de las matrículas de Ferrol, tenemos constancia de que en agosto de 1771 sólo había destinados diez comisarios, ningún ordenador, en dicho departamento, cinco de guerra y otros tantos de provincia. Los primeros eran; D. José de Colosia, ministro de Avilés; D. Francisco de Rábago, sin destino en Llanes (que sería elegido inspector el primero de septiembre de dicho año); D. Manuel de Echevarría, en los montes de Guipúzcoa; D. Manuel Fernández de León, “en los oficios” de la capital departamental; y D. José de Ponte, ministro de Ribadesella¹⁸². Por su parte, los de provincia eran D. José Maceda (o Maseda), ministro de Viveiro¹⁸³; D. Manuel Jiménez de Carmona, en la de Santander; D. Cristóbal Martín Vegue

¹⁸⁰ Fue el primer titular de esta demarcación, creada en 1751. Nombrado el 26 de junio de dicho año, permaneció en sus funciones en septiembre de 1765. Vid. Mateo Oviedo, J.A., *Con arte...*, p. 49. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

¹⁸¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 184. Doc. 9-II-1781.

¹⁸² Posible sucesor en esta plaza de D. Juan Pérez de Moncada, quien por orden del Intendente Ordeñana formara la Ordenanza de pesca de esta provincia, aprobada por el rey el 5 de mayo de 1769. Una copia de esta normativa en Museo Naval (Madrid). Sig. BMN-3741 (2).

¹⁸³ Quien también a instancias de Ordeñana, hacía pocos meses que había terminado de formar su

en la de A Coruña¹⁸⁴; D. Vicente Palacios en los oficios, y, por último, D. Manuel de Zalvide, a la sazón ministro de Arsenales y secretario de la Intendencia¹⁸⁵.

Volviendo a la real orden de 9 de febrero de 1781, el Intendente de Ferrol, D. Joaquín de Maguna, en su oficio fechado ocho días más tarde y dirigido al titular de la cartera de Marina, el Marqués González de Castejón, informaba de las dificultades a la hora de poner en aplicación lo dispuesto en el artículo 9 de la Ordenanza y que el monarca acabada de confirmar. Por sus achaques, el ministro de Santander había tenido que delegar muchas de sus funciones de gobierno y comisiones desde hacía más de un lustro¹⁸⁶; incapacitado para montar a caballo, e incluso para caminar, había tenido que encargar a los respectivos subdelegados la ejecución de las visitas regulares de los puertos que en virtud del artículo 49 de la ley marco de 1751 debían llevarse a cada año a año. Por su parte, el citado D. Francisco de Rábago, desde que había asumido la dirección de los negocios de Marina en A Coruña, tampoco había efectuado personalmente las preceptivas inspecciones anuales a causa de sus achaques. Dada la precaria salud y edad de ambos ministros, inútiles en sus actuales destinos “para quanto más en los de contaduría y demás de dentro de la

respectiva Ordenanza de pesca, remitiéndola para su aprobación. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. Viveiro, 7 de junio de 1771.

¹⁸⁴Del contenido de esta relación se colige que el traslado de su familiar el comisario de guerra D. Damián Martín Vegue se había producido hacía pocos meses. En enero de 1771, se le documenta como contador principal del Departamento de Ferrol, plaza que ya servía en junio de 1769, cuando certificó la entrada en su oficio de la copia la de Ordenanza de pesca de la provincia de A Coruña, que tal vez por entonces ya gobernaba Cristóbal. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288, Doc. Esteiro, 23 de junio de 1769; Leg. 268. Doc. Esteiro, 9 de enero de 1771.

¹⁸⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 1 de septiembre de 1771.

¹⁸⁶ Tiempo fácilmente deducible, puesto que el documento en cuestión precisa que estas delegaciones ya habían sido autorizadas por el bailío D. Julián de Arriaga, titular de la cartera de Marina desde 1754 hasta su muerte en enero de 1776. Su vacante la cubrió D. Pedro González Castejón, Marqués de González de Castejón. Vid. Franco Rubio, G., <<Reformismo institucional...>>, pp. 101-103.

capital”, el Intendente abogó por su jubilación¹⁸⁷.

El problema se planteó a la hora de encontrar quién habría de reemplazarlos, y a que en la capital del departamento sólo había destinados dos comisarios de provincia: D. Cristóbal Martín Vegue, antiguo ministro de la provincia de A Coruña¹⁸⁸, entonces al mando de la mesa de Batallones¹⁸⁹, y D. Felipe Mariano Mateos, destinado como comisario de depósitos y “excluido”¹⁹⁰. Los demás ministros provinciales del departamento, siguiendo Maguna, podrían pasar de unos a otros destinos, si bien el de Viveiro y su homólogo de Ribadesella, D. Vicente Collera, el primero por falta de formación en asuntos de contaduría¹⁹¹ y el segundo, de edad avanzada “para otra fatiga que la de provincia”, no estaban en disposición de ser trasladados a la capital departamental.

2.2.1.3.- Sueldos y raciones.

La retribución salarial y las raciones en la Armada de los ministros provinciales, como las de cualquier otro miembro del ministerio político, estuvo acorde con su categoría funcional. Así se fijó en el mencionado Reglamento General de Marina de 1737¹⁹². Los sueldos asignados entonces a los comisarios ordenadores, comisarios reales de guerra y comisarios de provincias fueron de 2.500, 1.500 y 1.000 reales de vellón al mes,

¹⁸⁷ Retiro, con grado de comisario ordenador, que el propio Rábago había reclamado con insistencia. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 184. Doc. Ferrol, 17 de febrero de 1781.

¹⁸⁸ Le hemos documentado como tal en enero de 1771. Posiblemente fue a él a quien relevó Rábago en 1773. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Esteiro, 9 de enero de 1771.

¹⁸⁹ Uno de los negociados que requería tener a su frente a comisario de guerra o de provincia.

¹⁹⁰ Como apuntamos páginas atrás, este sujeto acabó sirviendo el ministerio de Pontevedra, aunque no hemos podido precisar cuándo se produjo esta última promoción.

¹⁹¹ De supernumerario había pasado a tesorero del departamento de Ferrol, y de allí a ministro de provincia.

¹⁹² Véase la Tabla 17.

respectivamente. Por su parte, los oficiales primeros y segundos de Cádiz cobrarían 600 y 500 reales; esta última cantidad también le correspondería a los primeros oficiales de los otros dos departamentos, mientras que los segundos tenían derecho a cinco menos¹⁹³. Estos salarios se mantuvieron al menos hasta la década de los ochenta y hay evidencias de que a menudo se cobraron con retraso, una tardanza en el abono que también afectó a los mandos del ejército¹⁹⁴.

Es casi seguro que para el departamento de Ferrol existió un reglamento de sueldos y gratificaciones para estos ministros principales y demás dependientes de Marina¹⁹⁵, como el que se formó para Cataluña en junio de 1751¹⁹⁶, en una enésima manifestación del espíritu ordenancista de la Administración borbónica. A falta de esta fuente, nos han sido de ayuda las estimaciones de rendimientos salariales de oficios aportados por el macroexpediente de la *Única Contribución*, cronológicamente muy próximo a la entrada en vigor de la Ordenanza de matrículas.

En el libro de vecindario de la ciudad de A Coruña de 1752 al citado D. Fernando Noriega, jubilado como comisario de provincia, se le señala un sueldo de 7.200 reales al año (60 escudos al mes), idéntica cantidad que la apuntada por la misma fuente para D. José de Mora, oficial mayor (o primero) de la Contaduría de Marina, tal vez la persona que ejercía efectivamente como ministro principal de la provincia de Marina de A Coruña, dada la jubilación de Noriega¹⁹⁷. A Mora se le menciona como ministro principal de A Coruña

¹⁹³ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, pp. 349 a 351.

¹⁹⁴ Vid. Gil Muñoz, M., *Perfil humano de la oficialidad en el contexto de la Ilustración*. Madrid, 1995, p. 156 y ss.

¹⁹⁵ D. Antonio Zalvide alude a una normativa de este tipo para Ferrol, como pronto veremos.

¹⁹⁶ Fechado en Barcelona a 22 de junio de 1751. Vid. Llovet, J. *La Matricula...*, p. 55.

¹⁹⁷ Vid. *La Coruña. 1752*. Madrid, 1992, p. 102. Mora era uno de los trece oficiales empleados en la Contaduría de Ferrol en septiembre de 1738. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. San Ildefonso, 29 de septiembre de 1738.

en 1762¹⁹⁸. Le relevó D. Simón González que ocupaba esta plaza al menos desde noviembre de 1764¹⁹⁹.

Por el informe perceptivo del Intendente de Ferrol al término de la revista de inspección de este departamento en junio de 1765, sabemos que D. Francisco Javier García Sarmiento percibía 750 reales mensuales: con anterioridad a asumir el gobierno de la provincia de Pontevedra, venía percibiendo 500 en su condición de capitán del puerto de la capital y de los demás del litoral de la homónima ría. Al tomar posesión como ministro principal sus salarios incrementaron un 50%²⁰⁰. Zalvide, al tratar sobre el estado del gobierno de la matrícula del Principado de Cataluña en 1773, daba cuenta de que por entonces los ministros de Ribadesella, Viveiro y los de las restantes provincias del departamento de Ferrol²⁰¹, a excepción del de Santander, gozaban de 500 reales al mes en concepto de salario. El titular de la provincia cántabra cobraba el doble por su excepcional comisión, al compaginar el gobierno de este distrito con la dirección del complejo naval de Guarnizo. Los de Valencia y Cartagena tenían derecho a percibir 600 reales, si bien el ministro de este último distrito había llegado a gozar de una asignación mensual de 750. Estos sueldos eran notablemente superiores a los de sus homólogos de Cataluña, agravio comparativo que criticó el referido inspector. El de Tortosa, “plaza con nobleza y pueblo de tránsito”, percibía 300 reales, el de Tarragona 350, igual cantidad que el de Mataró; el

¹⁹⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. A Coruña, 19 de septiembre de 1762.

¹⁹⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Doc. A Coruña, 8 de noviembre de 1764.

²⁰⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765.

²⁰¹ A Coruña y Pontevedra, que ya no ocupaba García Sarmiento fallecido años antes. En la relación de dependientes del ministerio de Marina y de matriculados remitida por su sustituto, D. José Espinosa de los Monteros, a la Justicia y Regimiento de la villa de Pontevedra, se señala unos ingresos líquidos al año de 6.378 rs. y 12 mrvs., o lo que es lo mismo, unos 53 escudos al mes. Vid. A.H.P.P. Archivo municipal de Pontevedra. Leg. 69 (6). Es muy posible que al vacar García Sarmiento en esta plaza, se suprimiese la referida capitanía de puerto. Los sucesivos ministros de Pontevedra no nos consta que compaginasen ambas plazas.

de San Felú de Guixols tenía asignados 400 por 450 el de Barcelona, cantidad esta última que Zalvide consideraba ínfima. El titular de la provincia con capital en la ciudad condal se había visto obligado a gastar parte de su patrimonio para mantenerse “con la precisa estimación que conviene al mismo Real Servicio”, y su antecesor, D. Vicente de Bedoya había tenido que recurrir al crédito dado sus exiguos honorarios²⁰².

Por otra parte hemos tenido la suerte de dar con un *presupuesto* para el año 1774 de sueldos y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados en las provincias del departamento de Ferrol para el año 1774²⁰³. Este documento, además de identificar por su nombre a muchos de estos individuos informa sobre sus respectivos salarios y emolumentos extraordinarios, presentando los datos mes a mes. La conclusión que se extrae al comparar éstos con los del Reglamento de 1737 es el mantenimiento de las asignaciones. Una congelación salarial que también afectó a los miembros del cuerpo facultativo de la Armada²⁰⁴, al personal de las Secretarías de Estado y del Despacho, y en particular para la de Marina, a pesar de periódicas reivindicaciones de incremento en sus retribuciones por parte de este alto funcionariado²⁰⁵.

Amén de los sueldos propiamente dichos, estos ministros tenían asignadas determinadas gratificaciones. Con el propósito de que pudiesen vivir con la decencia exigible a su empleo y hacer frente a los precisos gastos de viajes, correos, etc., en virtud del artículo 194 se les señalaban unos sobresueldos proporcionados a la “extensión y

²⁰² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. 28-XII-1773.

²⁰³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. Presupuesto nº 14. *Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

²⁰⁴ Ante las reiteradas reclamaciones de subida salarial, en 1789 los sueldos mensuales de los primeros y segundos cirujanos, fijados desde 1738 en 35 y 25 escudos de vellón, ascendieron levemente hasta los 40 y 30 escudos respectivamente. Vid. Astrain Gallart. M., *Barberos, cirujanos y gente de mar. La sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España ilustrada*. Madrid, 1996, pp. 131-132, 137 y 142.

²⁰⁵ Vid. Franco Rubio, G., <<Reformismo institucional y élites administrativas...>>, pp. 106-109.

circunstancias” de las provincias a su cargo; tenían terminantemente prohibido exigir cosa alguna a sus administrados en concepto de ayuda de costa, regalía u otro pretexto, ni cobrar derecho o gratificación de ningún tipo por el ejercicio de su labor gubernativa o legislativa²⁰⁶. A propuesta del Intendente Freire, en marzo de 1751, a la mayoría, sino a todos²⁰⁷, los recién nombrados para hacerse cargo de las provincias del departamento de Ferrol les fueron concedidos 50 escudos por este concepto. La cuantía de este extra se mantenía en 1774²⁰⁸. Aunque los datos de que disponemos se refieren a Ferrol, dada la general política de contención de gastos salariales practicada por la Secretaría de Marina, es seguro que en los otros dos departamentos ocurrió lo mismo. No obstante, en concreto para el equipo directivo del complejo siderúrgico de La Cavada, Alcalá-Zamora ha constatado una inflación en las remuneraciones paralela a un incremento en la nómina del personal de la administración de este establecimiento²⁰⁹.

Excepcionalmente, los ministros principales de las provincias marítimas de Ferrol y Cartagena que habrían de ser nombrados en virtud de la real resolución de 13 de mayo de 1786, no gozarían de gratificación “pues residiendo en el mismo departamento no le ocasiona más gastos ni trabajo que el que tienen en otras dependencias de la misma

²⁰⁶ Por “los juicios, órdenes o providencias que dieren ni por las firmas de patentes, pasaportes, licencias u otros despachos de su ministerio”.

²⁰⁷ A este respecto, D. Bernardino Freire de Moscoso no concretó cantidad alguna para los de Avilés y Santander, dejándolo “al agrado de S.M.”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751.

²⁰⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. Presupuesto nº 14. *Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

²⁰⁹ En torno a 1750, el mayordomo principal de La Cavada percibiría 11.000 rs. de vellón al año y el comandante-director 36.000. Después de las guerras napoleónicas 42.000. Vid. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, J., *Altos Hornos y poder naval en la España de la Edad Moderna*. Madrid, 1999, pp. 65-68.

clase”²¹⁰. La citada orden explícitamente nada decía al respecto del homólogo de la provincia de Cádiz, distrito que a diferencia de los otros dos, por entonces no estaba gobernado por el Intendente su departamento.

Por último, digamos que los ministros provinciales percibían emolumentos por comisiones, en particular por las revistas de inspección extraordinarias²¹¹. Sin embargo, no les estaba permitido exigir ni cobrar cantidad alguna a sus administrados en concepto de costes de gestión de sus asuntos. Una prohibición terminante para este alto personal administrativo y para los demás dependientes de los juzgados provinciales de Marina que fue confirmada en el mencionado artículo 16 del Reglamento de 1786²¹².

2.2.1.4.- Los auxiliares de gobierno en las capitales de provincia.

Dado el amplísimo ámbito competencial de estos ministros, se hacía imprescindible el concurso de auxiliares destinados en las capitales de provincia. Hay que diferenciar a los jueces de Marina con plaza en los distintos distritos costeros con los dependientes de los negociados de las cabezas de provincia, aunque la normativa llame a unos y otros subdelegados, por estar ambos subordinados a los ministros principales.

2.2.1.4.1.- Contadores de navío y oficiales de contaduría.

Por lo que respecta a los subalternos de los ministros principales, el artículo 11 de la Ordenanza de 1751 disponía el destino de un oficial supernumerario de la contaduría o un contador de navío a la capital provincial, donde debía fijar su residencia. Los sueldos

²¹⁰Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.783. Revista de la provincia marítima de Mallorca. Doc., 13 de mayo de 1786.

²¹¹De estos gajes y dietas nos ocuparemos al tratar de los objetivos y resultados de estos controles, y del personal destinado a los mismos.

²¹²Expresamente, se ordenaba que éstos “no lleven salario, derechos no gratificaciones por los juicios, órdenes, providencias, firmas de patentes, licencias u otros despachos”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

mensuales de ambas plazas de la llamada “segunda clase” del ministerio político habían sido fijada en 1737 en 250 y 400 reales de vellón²¹³. A mayores, cuando el distrito por su extensión, riqueza de materiales demandados por la Armada o volumen de tráfico requiriese de más personal para su gobierno, estaba previsto el envío de uno o más oficiales de contaduría de la clase de primeros o segundos, que habrían de domiciliarse “en los lugares de consideración” en calidad de subdelegados del ministro de provincia. En la propia normativa se ordenaba el destino de uno de ellos a la parte oriental de Mallorca y otro a Ibiza. Por su parte, un oficial de contaduría, subordinado al ministro de Tarragona²¹⁴, debía velar por la preservación y fomento de los montes de Tortosa; en los montes de Segura otro oficial dependiente de los Intendentes de Cádiz y de Cartagena, según en que lado de la sierra actuase, y por último en el Reino de Navarra, dada su riqueza forestal y de otros materiales útiles a la marina, tendría comisión un ministro independiente o delegado del de Guipúzcoa²¹⁵.

En ausencia de los ministros principales con ocasión de las anuales revistas de inspección de las provincias o de otras comisiones extraordinarias, y en caso de vacante en el gobierno de estos distritos por accidente o fallecimiento de aquéllos, sería uno de estos subdelegados²¹⁶ quien interinamente cubriría estas bajas; a falta de estos oficiales, asumiría estas funciones el auditor de Marina correspondientes, mientras no se recuperase el titular o fuese relevado oficialmente (art. 160).

El 7 de abril de 1751 Freire propuso los que habrían de servir en las capitales de las provincias gallegas del departamento de Ferrol; entonces, informó al Marqués de la

²¹³ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, p. 350.

²¹⁴ A la subdelegación de Tortosa se le confirió una categoría especial, y su titular gozó de independencia respecto al ministro de Tarragona, antes de constituirse en provincia propiamente dicha.

²¹⁵ Véase el artículo XII de la Ordenanza de 1751.

²¹⁶ Suponemos que el de más rango y/o antigüedad con destino en la capital provincial, aunque la ordenanza no lo precisa. A sus órdenes quedaría el auditor de Marina en calidad de asesor judicial.

Ensenada, que todavía no podía dar razón de empleados del ministerio en las provincias de Avilés, Ridasella y Santander, pues los encargados de su gobierno no le habían remitido las noticias al respecto que les había solicitado²¹⁷. Los propuestos fueron: un oficial de contaduría y un supernumerario a las órdenes de García Sarmiento; un oficial de contaduría y un contador de navío a las de D. Fernando Noriega en A Coruña, los mismos dependientes asignados a D. José de Colosia en Avilés; un oficial de la clase de segundos y otro contador de navío subordinados a D. Antonio Pinzón y Reina en Viveiro; un sólo oficial, de la clase de primeros, auxiliaría a D. Simón Suárez en Ribadesella, mientras que para Santander los oficiales de contaduría que por entonces estaban a las órdenes del comisario ordenador D. Jacinto Navarrete; y por último un oficial de contaduría para ayudar al achacoso D. Francisco Bevián en Ferrol. Significativamente, sin duda por falta de personal, finalmente fueron menos los nombrados. Respectivamente, para A Coruña, Ferrol y Viveiro, los contadores de navío D. Isidro Fermín Granja, D. Bernardino Corvera²¹⁸ y D. Domingo de Hernani. Este último culminaría su carrera como Intendente de Ferrol, donde fallecería en 1801 A la provincia de Pontevedra, en atención a su extensión, gran volumen de su matrícula, importante comercio pesquero y plantíos, fueron destinados dos dependientes: el oficial de contaduría de la clase de primeros D. Juan de Moncada y el contador de navío D. Pedro Domínguez. Veinte años más tarde, en Pontevedra continuaban auxiliando directamente al ministro igual número de dependientes, aunque de menor categoría. De hecho en 1771 a las órdenes de D. José Espinosa de los

²¹⁷ En 1775, el ministro principal de Vera, D. Manuel Antonio de Prieto, muy posiblemente estuviere auxiliado por el oficial de la clase de segundos de la Contaduría Principal de Marina D. Juan Daza y Maldonado, ya que por entonces estaba destinado en dicha capital de provincia. Uno y otro figuran en la nómina de socios fundadores de la Real Sociedad Económica de Vera, como sexto y séptimo consiliarios, respectivamente. Vid. Castellano Castellano, J.L., *Luces y reformismo. Las Sociedades Económicas de Amigos del País del Reino de Granada en el siglo XVIII*. Granada, 1984, p. 370.

²¹⁸ El destino de este último se demoró hasta el 23 de junio. En la relación de dependientes ya nombrados de 7 de abril figuraba un oficial supernumerario de contaduría para asistir a Bevián en dicha provincia. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Docs. A Coruña, 7 de abril y 16 de junio de 1751.

Monteros²¹⁹ servían en el ministerio de Marina de la capital pontevedresa dos oficiales de contaduría: D. Francisco Sánchez Marín y D. Andrés de Bastos²²⁰, con unos ingresos líquidos al año de 3.600 y 3.432 reales y 24 maravedís, respectivamente.

En cuanto a las gratificaciones de estos auxiliares, no siempre guardaron correspondencia con la posición de su beneficiario en el escalafón del cuerpo político del ministerio de Marina. Por ejemplo al oficial supernumerario de contaduría nombrado inicialmente para asistir al ministro de la provincia de Ferrol²²¹, le fueron señalados 250 reales de gratificación, a sumar a otros tantos del sueldo correspondiente a su clase²²². Mientras los contadores de navío destinados en 1751 a las capitales provinciales a instancia de Freire, recibieron un plus de 15 escudos mensuales cuando sus sueldos eran de 400²²³.

En lo concerniente a la política de personal administrativo destinado en provincias, el mantenimiento de las plantillas parece que fue la nota dominante, aunque bien pronto llegaron a los oficios centrales de Madrid solicitudes de incremento de la nómina de dependientes del ministerio. De estas peticiones, al igual que de todo asunto relativo a destinos y traslados de personal de individuos del ministerio, debió informarse a la Corona por la vía de la Secretaría. Sin haber pasado un lustro desde el restablecimiento de la matrícula, D. Francisco Núñez Ibáñez, había comprobado durante la revista de inspección

²¹⁹ Vid. A.H.P.P. Archivo municipal de Pontevedra. Leg. 69 (6).

²²⁰ Tal vez relevasen a D. Alonso Canido, oficial segundo de contaduría, que al año siguiente sería destinado como subdelegado de Vigo, y el contador de navío D. Pedro Domínguez. Ambos servían en marzo de 1766 a las órdenes de García Sarmiento. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765.

²²¹ No tenemos certeza si fue sustituido por el mencionado Corvera o si ambos sirvieron a las órdenes de D. Francisco Bevián.

²²² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. Madrid, 15 de abril de 1751.

²²³ El mismo extra que percibía en 1774 el auxiliar del ministro de Pontevedra D. Bernardo de Pravio. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. *Presupuesto n° 14. Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

del departamento de Cartagena que le había sido encomendada, que desde la entrada en vigor de la ordenanza de matrículas hasta marzo de 1755, los ministros provinciales, salvo el de Mallorca, por falta de medios humanos no habían tenido tiempo de “cuidar” de la matrícula. Desde la refundación de ésta en enero de 1751 se habían dedicado a levantar los asientos individuales de gente (marinería y maestranza) y embarcaciones (menores y de tráfico), partiendo de cero. El tiempo restante lo habían ocupado en la visita de montes, importante comisión que en ningún distrito había podido concluirse antes de la revista²²⁴.

En este mismo orden de cosas, los dos auxiliares que en 1766 asistían en Pontevedra al achacaso García Sarmiento, camino de los setenta años, no eran suficientes para poder atender con puntualidad los múltiples cometidos de su oficina desde la que se administraba una provincia donde tenían asiento varios miles de matriculados. Por falta de personal, según confesaba el veterano ministro, se veía desbordado de trabajo sobre todo a la hora de la ordenación de cuentas y de los pagos de las asignaciones de casi trescientos individuos que las percibían de su mano en esta capital. Para no gravar a la Hacienda con otro dependiente, y dado que sus mencionados subalternos, el oficial segundo de contaduría D. Alonso Canido y el contador de navío D. Pedro Domínguez²²⁵, no contaban con la formación necesaria para sustituirle, el Intendente Ordeñana, retomando la idea de su antecesor el Marqués de Monteverde, propuso, como ya se ha dicho, la bipartición de la provincia de Pontevedra en dos: Carril y Vigo.

2.2.1.4.2.- El Auditor de Marina.

Como ocurrió con otros cargos creados en aplicación de la ley fundamental de 1751, el precedente más directo de los auditores a escala provincial se encuentra en la

²²⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 19 de marzo de 1751.

²²⁵ En 1763 estaba destinado en este ministerio de provincia D. José Abad, oficial segundo de Contaduría. Su relevo tal vez se debió a su probada falta de celo en la revista anual de matrículas de ese año, que efectuara por delegación de García Sarmiento, indispuerto también en dicha ocasión. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Docs. Pontevedra, 17-X-1763. Esteiro, 25-X-1763; San Lorenzo del Escorial, 1-XI-1763.

normativa de 1737. En el punto 21 de la Instrucción de 4 de noviembre de este último año, el Infante Almirante había ordenado al Intendente de Marina lo siguiente:

“Y para que os ayuden a substanciar y determinar las que ante vos y los ministros de Marina que residan en las cabezas de partidos y lugares mayores de ellos se suscitaren, deberéis valer os del Auditor de este departamento, para que por éste y por todos modos se esfuerce el cumplimiento de mi voluntad, empeñada en que la justicia se administre con equidad, quedando el cuidado de mi atención y gratitud promover el premio de los demás jueces de letras que os ayudaren, según lo que se me informare de sus procederes y suficiencia, y los medios que aplicaren a conseguir los fines que de este establecimiento resultarán al servicio del Rey mi señor y Padre, y al bien universal de sus reynos”²²⁶.

Es decir se aludía a dos categorías de letrados: los Auditores de los departamentos y los *jueces de letras*. Comenzando por los primeros, eran unos de los llamados “empleos de justicia” establecidos en el Reglamento general de Marina de 22 de diciembre de 1737. Su sueldo fijado entonces fue de con un sueldo de 800 reales mensuales, muy por debajo de los 2.000 asignados al Auditor General de la Armada, destinado en Madrid²²⁷. En el departamento de Ferrol, además del capitalino, en 1740 existía otro: el Auditor de las costas de Cantabria y del Principado de Asturias. Por entonces servía esta última plaza D. Francisco Uribe Salazar, residente en Avellaneda, en las Encartaciones de Vizcaya²²⁸. Por entonces, era éste el único caso de dos partidos (Cuatro Villas y Asturias) que compartían *asesor de Marina*, denominación que también recibieron estos letrados²²⁹. Para Ferrol y Cartagena (con la excepción de Mallorca²³⁰), en las relaciones de personal de la

²²⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

²²⁷ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, p. 351.

²²⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. A Graña, 7 de junio de 1740.

²²⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. A Graña, 7 de junio de 1740.

²³⁰ Tenía como asesor de Marina a D. Juan Antonio Ballesteros, oidor de la Audiencia de

administración de Marina certificadas por las contadurías de los departamentos ese año de 1740, sólo figura el nombre de estos letrados. Para los cinco partidos andaluces, por el contrario, sí conocemos la cualificación profesional de estas letrados: la asesoría jurídica en el Puerto Real era servida por el Auditor General de Marina del departamento de Cádiz; en los partidos de Tarifa, Huelva y Sevilla ocupaban esta plaza abogados de los reales consejos, mientras que en Málaga hacía lo propio un oidor de la Real Chancillería de Granada, que a su vez era auditor general de aquel Reino²³¹. Salvo en esta última demarcación, en las restantes sus asesores presentaban el mismo rango que los homólogos de las subdelegaciones, lo que interpretamos como un indicio de la escasez de magistrados interesados en atender estas plazas de justicia. Hipotéticamente estaríamos ante empleos poco remunerados, y desde los cuales las expectativas de promoción no eran grandes. Con todo, como no eran incompatibles con el ejercicio de otros oficios de justicia, reportarían a sus servidores unos ingresos extras.

Respecto a las retribuciones, la normativa de 1737 nada decía al respecto, como tampoco precisaba sus cometidos, al contrario del artículo 154 de la Ordenanza de 1751 que rezaba así:

“Para determinar en justicia los Pleytos y demás asuntos pertenecientes al Juzgado de Marina, habrá en cada cabeza de partido un letrado, a quien, por despacho mío expedido a consulta del Intendente del Departamento se dará el título de Auditor de Marina de todo él; y en calidad de asesor de su ministro se empleará en substanciar todas las causas de oficio o contenciosas, civiles y criminales hasta ponerlas, según reglas de derecho, en términos de sentencia; y con su parecer legal, con citación de las ordenanzas, decretos y órdenes particulares en que se funde, entregará autos al ministro, el qual determinará según entendiere proceder en justicia, sin ceñirse precisamente al parecer del Asesor, quando no

Mallorca. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cartagena, 7 de junio de 1740.

²³¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cádiz, 31 de mayo de 1740.

le conciba reglado a ella o al espíritu de las Ordenanzas”²³².

Estos letrados, repetimos que mencionados indistintamente en la documentación de la Secretaría de Marina como auditores o asesores, debían emplearse no sólo en la cabeza de partido, sino en cualquier parte de éste, siempre que fue necesario dirimir jurídicamente alguna causa “de entidad”²³³. A principios de marzo de 1751, Freire propuso para Santander a D. José Cobo de la Torre y para Avilés a D. José de Villaverde, hasta entonces asesor jurídico del ministro D. José de Colosía, mientras para Ribadesella el Intendente no dio nombres, aunque ya había recabado informes sobre candidatos²³⁴. Los presentados por la superioridad en los tres departamentos por norma general debieron ser los elegidos, salvo excepciones. Una de ellas se dio en Mataró, donde el candidato del Intendente General de Cataluña, un abogado de los reales consejos²³⁵, D. José de Carles, “sugeto de acreditada literatura y desinterés”, se quedó sin plaza recayendo ésta en un individuo que ya estaba empleado en el ministerio de Marina, pese a que había sido amonestado duramente por orden de Ensenada²³⁶.

A mediados del mes siguiente, los de Galicia estaban ya nombrados: D. José de Castro Monteagudo para Pontevedra²³⁷, D. Juan Díaz Moscoso para Viveiro y D.

²³² Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208. *Ordenanza para el gobierno...*

²³³ Así se ordenaba en el artículo 155.

²³⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751.

²³⁵ El mismo título que acreditaba en 1775 el auditor de la provincia marítima de Vera, de nombre D. Ignacio Batolomé de Soto, censor de la Real Sociedad Patriótica de la ciudad homónima. Vid. Demerson, P. y J., <<La Sociedad Patriótica de Vera y su jurisdicción (1775-1808), en *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea*, 11 (1984), p. 79.

²³⁶ Vid. Llovet, J., *La Matricula...*, pp. 55-56.

²³⁷ Soltero de 50 años, tenía en su compañía a su hermana Dña. Sebastiana de Castro, a una sobrina y ados criadas. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Pontevedra, villa de. Interrogatorio. Sig. C-620 B/1.

Bernardino de Lago y Bermúdez para A Coruña²³⁸; éste ya venía actuando de asesor jurídico del ministro del antiguo partido con capital en la ciudad herculina desde hacía años²³⁹. Los dos primeros continuaban sirviendo sus plazas en 1774²⁴⁰, mientras que en A Coruña la auditoría de Marina, aparece ocupada por D. Vicente Labandeira. Para Ferrol no fue nombrado asesor; se consideró que para los casos en que debiera entender el ministro de Ferrol y no directamente el Intendente, actuase como tal el Auditor General del departamento, ya que “las más de las causas judiciales de aquel partido abrán de determinarse por el Intendente”, conforme a lo dispuesto en la ordenanza²⁴¹.

A menudo, esta auditoría principal, como las provinciales de Galicia, se confiaron a letrados de la Real Audiencia de este reino, al igual que otros de las homólogas

s/f. Personal de Legos. Sig. C-620 B/1. Fol. 25r. Amigo de Fray Martín Sarmiento, con quien compartió inquietudes botánicas. El benedictino le hizo llegar por medio de su hermano Francisco Javier semillas y libros sobre flora de su propia biblioteca. Vid. Fortes Alén, M^a.J., <<Fray Martín Sarmiento. Notas biográficas (1695-1772)>>, en Catálogo de la *Exposición conmemorativa do Día das Letras Galegas*. Museo de Pontevedra, 2002. Un guiño de la historia hizo que la casa propiedad de este hidalgo acogiese dos siglos después la sede del Museo de Pontevedra. Esta institución, amén de sus ricos fondos arqueológicos, artísticos y bibliográficos, conserva el importante fondo documental de Casto Sampedro, en particular el conocido como Archivo de Mareantes, con cientos de papeles sobre la administración de matrículas en el siglo XVIII.

²³⁸ Sus respectivos reales despachos de nombramiento se expidieron en Aranjuez con data 15 de abril de 1751. El día 26 de dicho mes el D. José Cobo de la Torre, auditor de Santander, mientras que los de D. Pedro Suárez Miranda y D. Manuel de Ludeña y Castilla están fechados a 5 de mayo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293.

²³⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751.

²⁴⁰ No obstante, D. José Cantón interinamente había actuado como auditor de Viveiro ese año. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. *Presupuesto nº 14. Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

²⁴¹ Freire afirmaba que en aquella capital era el único abogado que ejercía. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751.

americanas desempeñaron esta asesoría en Indias²⁴²; D. Jose Benito Figueroa y Prado, auditor general de Ferrol al menos desde 1740²⁴³, disfrutó de la plaza de alcalde mayor (1743-1761)²⁴⁴ de dicho tribunal, uno de cuyos abogados fue D. Benito A Valle o Gil de A Valle, que ocupaba la asesoría de Marina del partido de Pontevedra en febrero de 1786²⁴⁵.

Precisamente ese año salía a la luz el *Reglamento* de Muñoz de Guzmán, que confirmaba las competencias de esta figura. Por su artículo 16, que versaba sobre la administración de justicia, se prohibía que el ministro principal de provincia sentenciase “a pena alguna aflictiva” sin preceder dictamen de su asesor; y en caso de condena a presidio, arsenales o campaña, debía enviar junto con el reo el testimonio de los autos del proceso y del parecer del auditor respaldando el fallo, para que sirviese de descargo²⁴⁶. A continuación, la normativa de 1786 les confería la facultad de tomar declaración a reos y las deposiciones de los testigos siempre que el ministro por enfermedad o debido al desempeño de otras comisiones no pudiera llevarlo a efecto personalmente. En el artículo 57 se enfatizaba la responsabilidad del asesor por lo que miraba al correcto y rápido ejercicio de la justicia; diligencia y prontitud, que si fuesen excluyentes, se decía, “no se

²⁴² El primer auditor de Marina de la provincia de Cartagena de Indias fue José Antonio Berrio, abogado de la Real Audiencia cartagenera. Los enfrentamientos por cuestiones de jurisdicción entre las auditorías de Marina y de Guerra fueron constantes. En 1790, las causas de los matriculados pasaron a ser competencia de la jurisdicción ordinaria de la plaza de Cartagena de Indias. Vid. Sagarra Gamazo, A., <<Una institución...>>, p. 115.

²⁴³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. A Graña, 7 de junio de 1740. Cinco años antes, siendo abogado de la Real Audiencia, pretendió sin fruto el lucrativo empleo de Juez de Montes de Galicia. Vid. Rey Castelao, O., *Montes y político forestal...*, p. 172.

²⁴⁴ Vid. Fernández Vega, L., *op. cit.*, Tomo III, p. 438.

²⁴⁵ Y permanecía en ella en 1790. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Ferrol, 4 de febrero de 1786; A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fols. 59 v-60r.

²⁴⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

hallarían expresamente mandadas no sólo por reales órdenes, sino también por todas las demás disposiciones legales”. Y habrían de rechazarse las acostumbradas alegaciones de exceso de trabajo y otras, a menudo meros pretextos para retardar y alambicar el curso las causas, en perjuicio de las partes²⁴⁷. Sin duda en más de un caso, aunque Muñoz de Guzmán no aluda a ello de forma explícita, solaparían el lucro obtenido por este personal judicial por la vía del incremento de los derechos del juzgado de Marina al demorarse los procesos. En esta misma línea de agilización de los trámites, los asesores, al igual que los ministros de provincia, debían evitar en lo posible la judicialización de los casos; los de poca entidad debían sustanciarlos de palabra, una vez oídas las partes. Sus dictámenes y consiguientes providencias, firmadas por él y el ministro se registrarían oficialmente en la escribanía de Marina (art. 58). Se concluía con las instrucciones particulares a estos as auditores contenidas en el Reglamento de 1786, prohibiéndose que admitiesen la apelación de sentencias del tribunal de la inspección extraordinaria confiada a Muñoz de Guzmán²⁴⁸ de la Intendencia de Marina de los departamentos, pues sólo cabía hacerlo al Consejo de Guerra.

En cuanto a las retribuciones de estos dependientes del ministerio, en el artículo 155 de la Ordenanza de 1751 se contemplaba que fuesen “a proporción al lugar de residencia”. Lo cierto es que a los tres nombrados en abril de 1751 para desempeñar estas plazas de nueva creación en las provincias de Pontevedra, A Coruña y Viveiro, se les asignó la misma “ovenzió n”: 300 reales de vellón como sueldo mensual, sin que nos conte que percibiesen ningún otro tipo de extra. Esta moderada retribución justifica que estas auditorías no fuesen empleos de dedicación exclusiva²⁴⁹. Al igual que los ministros

²⁴⁷ *Ibidem*.

²⁴⁸ De la que dimanara dicha normativa y que recordemos, todavía no había finalizado. Como asesor para esta revista fue el oidor honorario de la Chancillería de Valladolid D. José Arias Paternina. Éste, tras varias promociones sin éxito, logró en 1792 plaza de consejero togado de Guerra. Vid. Salas, F.J. de, *Historia de la matrícula...*, pp. 209-211; Andújar Castillo, F. *Consejo y consejeros...*, pp. 172-173.

²⁴⁹ Además de los 3.600 rs. que el Catastro señala como sueldo como auditor a D. José Castro Monteagudo se le calculan unos beneficios brutos de 1.650 rs por su oficio de abogado. Como término

principales y demás dependientes del ramo de Marina en provincias, sus retribuciones se mantuvieron en las décadas siguientes²⁵⁰.

Además del sueldo propiamente dicho, percibían de las partes condenadas en las causas los derechos que les correspondiesen conforme al Arancel. Se ordenaba a los Intendentes a que sin dilación formasen uno para cada provincia, con distinción de causas litigiosas o de oficio de intereses, como presas, naufragios, etc. Una vez aprobado por el rey, debía ser rigurosamente cumplido, hasta el punto de que los Auditores que no se ciñesen a él serían depuestos de sus empleos, multados e incluso condenados a mayores penas, según la gravedad de la infracción (art. 155 de la Ordenanza de 1751). Cumpliendo el mandato regio, en Ferrol se estableció con prontitud, ya en 1751, un reglamento para los juzgados de las provincias. En 1763 fue formado otro por D. José Marco y Espejo mientras servía interinamente la intendencia de Ferrol. A raíz de una queja del escribano José de Benavides, en 1768 el Intendente Ordeñana pidió asesoramiento al auditor general de Marina de este departamento que formó otro particular, sólo para el juzgado de aquella intendencia y adaptado a las circunstancias actuales. Ordeñana envió los tres textos a Arriaga, Secretario del Despacho de Marina, además del arancel expedido por Hacienda en 1765 para los intendentes y subdelegados de rentas, al tiempo que propuso que fuesen cotejados por el Marqués de Someruelos, Auditor General de la Armada²⁵¹. Antes de nada,

comparativo tomemos el caso del juez de la villa de Pontevedra D. Plácido Tarrío, a quien por el “poio y derechos del juzgado” se le regulan 2.200 rs. al año. Por entonces, un abogado de la Real Audiencia percibía por el ejercicio de su oficio 3.000 reales. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Pontevedra, villa de. Interrogatorio. Sig. C-620 B/1. s/f. Y *La Coruña. 1752.*, Madrid, 1995, p. 77.

²⁵⁰D. José de Castro Monteagudo y D. Juan Díaz Moscoso tenían asignado en 1774 un sueldo de 292 rs. y 32 mrvs. al mes. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. *Presupuesto nº 14. Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

²⁵¹Título concedido en 1761 a D. Pedro Salvador de Muro y Alonso, hijo de D. Juan Francisco de Muro, nacido en Herce, y de Dña. Josefa Francisca Alonso, natural de otra localidad riojana, Arnedo. Caballero de Calatrava (1740) Ministro de la Real Junta de Tabacos y togado del Consejo de Hacienda, D.

en Madrid se decidió pedir informe a D. Juan Gerbaut, a la sazón Intendente de Cádiz, y ~~entretanto~~ que subsistiese el de 1751, aprobado por Fernando VI. El de Marco y Espejo fue anulado, y se ordenó que este ministro fuese amonestado en caso de demostrarse que no había dado cuenta a la Secretaría de Marina de la formación del citado arancel²⁵².

No fue ésta la única vez que el cobro de derechos de arancel fue motivo de protesta. En diciembre de 1785, en una instancia sin firma en nombre de los matriculados del Arrabal pontevedrés, se denunció los excesivos emolumentos que por este concepto percibía el escribano de Marina de la provincia y en particular el Auditor²⁵³. Conforme al informe pedido al ministro principal de este partido, el Intendente D. Máximo du Bouchet desestimó la denuncia, apuntándose como anónimo autor de la misma a uno de los muchos abogados que ejercían en Pontevedra y que habían aspirado a la auditoría, plaza que acabara ganando D. Benito de Avalue²⁵⁴. Al tiempo que se sustanciaba esta causa, se redactaba el Reglamento de Muñoz de Guzmán de 1786, que incluía disposiciones conducentes al control de las exacciones en concepto de derechos del juzgado de Marina. En su artículo 17 se hacía al ministro provincial responsable de velar para que sus subordinados respetasen el arancel. Tendría que fijarse una copia o ejemplar impreso en el oficio de la escribanía de Marina “para que todos puedan ver si se les cobra con

Pedro Salvador de Muro contrajo matrimonio con Dña. María Teresa Salazar y Morales, natural de Medinaceli, con quien tuvo a D. Gregorio de Muro y Salazar. Éste, nacido en Madrid en 1761 sentó plaza de guardia marina en la Compañía de Cartagena el 11 de octubre de 1776. Vid. Válgoma, D. de la y Finestrat, Marqués de, *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval*, 7 vols, Madrid, 1943-1956. Vol. III, p. 41.

²⁵² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. 26 de abril de 1768.

²⁵³ De paso, no se perdía ocasión de para arremeter contra las jábegas y los que hacían uso de estos polémicos aparejos de arrastre.

²⁵⁴ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Docs. Pontevedra, 29 de diciembre de 1785; Pontevedra, 27 de enero de 1786; Ferrol, 4 de febrero de 1786.

exceso”²⁵⁵.

2.2.1.4.3.- Escribanos de provincia, alguaciles y demás personal.

Sin duda, en aplicación de la Instrucción de 4 de noviembre de 1737 fueron nombrados notarios para que a los órdenes de los ministros de partido protocolizasen las escrituras del ramo de Marina. Pero lo cierto es que ni en esta disposición ni en el Reglamento General de Marina de 22 de diciembre de dicho año se contemplaba su establecimiento. Al contrario, entre la nómina de los empleos de justicia, encontramos a los llamados escribanos de guerra destinados en las capitales departamentales. Los sueldos mensuales estipulados en dicha reglamentación traducen una vez más la posición jerárquica de Cádiz (400 reales de vellón) respecto a Ferrol y Cartagena (300 reales de vellón)²⁵⁶. Ya por entonces lo normal fue que el escribano de guerra a los órdenes del Intendente ejerciese la notaría de Marina en el partido que compartía capital con el departamento o que estaba inmediato a ella. De hecho sabemos que en 1740 la del partido de Puerto Real era servida por el teniente de escribano de guerra de la Intendencia de Cádiz, que tenía “la futura de este empleo”²⁵⁷. Por su parte, ese mismo año, las escribanías de Marina de los restantes partidos andaluces eran servidos por escribanos públicos. A mayores, el de Tarifa tenía la condición de numerario de dicha villa, y el de Sevilla lo era del juzgado de Indias²⁵⁸. No conocemos a los que servían en los partidos del departamento de Ferrol por aquel

²⁵⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

²⁵⁶ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, p. 351.

²⁵⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc., Cádiz, 31 de mayo de 1740.

²⁵⁸ El de Málaga, D. José Valenzuela y Albelda, era el único junto con el mencionado de Cádiz, que no ejercía en propiedad. Despachaba estas dependencias por suspensión de empleo del propuesto inicialmente para este plaza, D. Luis de Torres Lobatón, escribano del número de Málaga. Éste estaba procesado por causa movida contra él por el juzgado ordinario “sobre incumplimiento de su obligación”. *Ibidem*.

entonces²⁵⁹, y en cuanto a Cartagena, por la relación de personal administrativo que venimos utilizando como fuente informativa, sólo está claro que en 1740 el ministro del partido de Alicante (Reino de Valencia) contaba con uno a su servicio²⁶⁰.

Como ocurrió con el resto de las plazas de la administración de Marina por debajo del nivel departamental, habrá que esperar a la Ordenanza de matrículas de 1751 para encontrarnos con una regulación expresa de derechos y deberes. En esta ley fundamental se disponía el establecimiento en cada provincia marítima de un notario público que actuase de escribano del ramo de Marina. No necesariamente habrían de residir en estas cabezas de distrito, y el único requisito exigido eran contar con título formal de escribano. En otras palabras, habrían de ser notarios “legalmente aprobados” (artículo 156). Su elección y habilitación competía a los Intendentes. Esta competencia de proveer tales oficios la mantuvieron, sin embargo no estuvieron facultados para jubilar con sueldo a sus ocupantes, como había hecho en 1785 el Intendente de Cartagena con el escribano de la provincia de Barcelona²⁶¹. Los elegidos en 1751 fueron: D. Juan Francisco González para Pontevedra²⁶², Martín Ramos de Espiñeira para A Coruña, Juan Bernardo Sanjurjo para Viveiro y Pedro López de Santiago para Ferrol; éste último ya venía desempeñando el oficio de escribano de Marina adjunto al Intendente²⁶³.

²⁵⁹Es posible que en el gran partido del Reino de Galicia, antes de que en 1749 fuese parcelado en cuatro demarcaciones (Ribadeo, Pontedeume, A Coruña y Vigo), los protocolos notariales del ramo en cuestión fuesen formalizados ante el escribano de guerra de la capital departamental. El primer titular de esta plaza fue Pedro López de Santiago. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 174. San Ildefonso, 29 de septiembre de 1738. Leg. 181. Doc., A Graña, 7 de febrero de 1740.

²⁶⁰Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cartagena, 7 de junio de 1740.

²⁶¹Así se resolvió por una real orden de 8 de febrero de 1785. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

²⁶²En la relación de propuestos fechada a 3 de marzo de 1751 figuraba en su lugar Tomás López Ferreiros. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751.

²⁶³El propuesto a principios de marzo para Santander fue Antonio de Somonte, que ya ocupaba

Estos escribanos, a diferencia de sus homólogos de las subdelegaciones, gozarían del fuero de Marina mientras ejercieran como tales, y percibirían un sueldo “en recompensa de sus trabajos de oficio”, además de las minutas estipuladas en el arancel de derechos ordenado formar de inmediato en cada provincia (art.156). El Reglamento formado por Muñoz de Guzmán en 1786 insistía en el respeto al arancel, además de prohibir expresamente a los escribanos de Marina el cobro de cantidad alguna a título de dádiva, gratificación u otros premios de las partes. Para erradicar abusos que se hubieran producido y evitar los futuros, por el artículo 80 de la normativa de 1786, éstos quedaban obligados a anotar la exacción percibida al final de las escrituras o procesos judiciales de que habían dado fe; la tasación de costas debía llevar el visto bueno del juez de Marina. Por punto general, actuaría gratuitamente, sin derecho a emolumento alguno en las causas fiscales y en las de pobres de solemnidad. Otras de sus obligaciones en virtud de este Reglamento eran acudir a la audiencia de Marina de la capital de provincia todos los días, exceptos los feriados o fiestas de tribunal; servir su oficio mañana y tarde en las horas acostumbradas o más tiempo si lo exigiesen la importancia de los negocios; tratar bien de obra y palabra a los litigantes y ejecutar con puntualidad las diligencias judiciales y en suma todas las órdenes comunicadas por el ministro (arts. 81 y 82). Quedaba terminantemente prohibido que tomasen interés, directa o indirecta, en las causas seguidas ante ellos; tampoco podrían dar fe de escrituras de personas tuteladas sin intervención de sus tutores o curadores. Debían leer a las partes las escrituras antes de su firma y darles copias fieles (“sin añadir ni quitar nada”), indicando los derechos de escribanía. Debían cumplir con la Real Pragmática de 1774 sobre usos de pliegos de papel sellado “para evitar los vicios de nulidad de lo actuado”. En relación con ello, se les ordenó la utilización de papel del sello cuarto en los protocolos de escrituras, autos, procesos o informaciones a instancia de parte, los decretos o provisiones verbales y los cuadernos de mandatos, contratos y traspasos. No podrían dar testimonios de autos y providencias judiciales sin mediar mandamiento del

dicha escribanía en virtud de real título despachado a instancias de su superior D. Jacinto Navarrete. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Docs. A Coruña, 3 de marzo y 7 de abril de 1751. Madrid, 15 de abril de 1751.

ministro o asesor, aun cuando las instancias fuesen de las llamadas “de cajón”. Por último estos notarios fueron obligados a registrar todas las escrituras del ramo de Marina en cuaderno foliado, uno por año, con expresa indicación del número de hojas de ocupe cada una de ellas en un índice correspondiente” (art. 87)²⁶⁴.

Volviendo a los nombrados para Galicia en 1751, en conformidad con el dictamen de D. Bernardino Freire, se fijó un mismo salario mensual , 150 reales de vellón²⁶⁵. El presupuesto de gastos de 1774 revela que el de Ferrol cobraba otro tanto por servir la escribanía de la intendencia; en suma, percibía un global de 292 rs. y 32 mrvs. al mes.²⁶⁶; sus homólogos de Pontevedra y A Coruña tenían asignado 146 rs. y 16 mrvs²⁶⁷. Pasadas más de dos décadas, el único de los elegidos en 1751 del que tenemos certeza no había causado baja era D. Juan Francisco González. En 1774 las escribanías de A Coruña y Ferrol, las ocupaban Bernardo Vázquez y Domingo Vázquez, respectivamente. Este último se mantuvo varias décadas en esta plaza²⁶⁸. Hay indicios del disfrute casi vitalicio de la propiedad de estos oficios. En este orden de cosas es significativo el estado de la escribanía de Marina de Alicante que en mayo de 1785 ocupaba como interino Joaquín Rovira por “indisposición y decrepitud” del titular Antonio Espinosa²⁶⁹. Ésta había sido sustituido

²⁶⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

²⁶⁵ Cantidad que casa con los 1.757 rs. y 22 mrvs. de “haberés líquidos” al año que para esta plaza se anota en la relación de dependientes de este ministerio dada a la Justicia y Regimiento de Pontevedra por el ministro principal D. José Espinosa de los Monteros en septiembre de 1771. Vid. A.H.P.P. Archivo municipal de Pontevedra. Leg. 69 (6).

²⁶⁶ Por tanto, salarialmente estaba equiparado al auditor de una provincia marítima.

²⁶⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. *Presupuesto nº 14. Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

²⁶⁸ *Ibidem*. Nuestra fuente no identifica al escribano de Viveiro.

²⁶⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. Alicante, 19 de mayo de 1785.

definitivamente antes de 1792 por D. Nicolás Posadas que seguía en este cargo en 1796²⁷⁰.

Se les obligaba a formar protocolo de todos los instrumentos legales referidos al ramo de Marina. Estos registros, separados por años, tendrían que ser claros pues pasarían de unos notarios a otros; “a fin de que en todos tiempos hallen las partes las luces y noticias que sean conducentes a la justificación de sus derechos y pretensiones”. Se confiaba a los ministros principales de provincia que celasen tanto de la escrupulosidad en estos inventarios de papeles, como, lo que era más importante, de la conservación de las propias escrituras notariales del ramo de Marina en caso de muerte del titular de la escribanía o de otros accidentes (art. 157). Los Intendentes tendrían potestad para sustituirlos cuando no tuviesen “entera satisfacción de su proceder” (art. 160). Estos escribanos debían dar fe de todos los contratos de comercio marítimo en los cuales tuviesen interés o parte los matriculados y otros dependientes de Marina; en particular, la normativa les encomendaba que celasen de la legalidad de las escrituras y pólizas de fletes, para evitar los abusos de los patrones al exigir derechos excesivos de carga, y las consiguientes demandas y pleitos²⁷¹.

El referido artículo 17 del Reglamento de 1786, sólo les facultaba para hacer las veces del ministro principal “en causas leves o de corta consideración”. Pero nunca en diligencias judiciales en razón de casos con resultado de muerte, y en general de gravedad, que debían correr por cuenta del titular de la provincia o en su defecto del asesor²⁷².

El ejercicio simultáneo de varios oficios por parte de alguno de estos escribanos no ayudó precisamente a la conservación por separado de los instrumentos notariales de Marina. Hasta el punto de que Zalvide en diciembre de 1773 se mostró partidario de declarar incompatible el desempeño de la escribanía de Marina con cualquier otra; a su juicio, la dispersión de papeles que había advertido en la escribanía de Barcelona se debía

²⁷⁰ *Estado General de la Real Armada. Año de 1792*, p. 143. *Estado General de la Real Armada. Año de 1797*, p. 152.

²⁷¹ Artículos 158 y 159 de la Ordenanza de matrículas de 1751.

²⁷² Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

al pluriempleo de su servidor. Allí, según este escrupuloso inspector de matrículas, no sólo se hacía difícil la localización de los documentos notariales sino en general los de Marina; por ello, propuso la creación de un archivo donde se custodiasen los generados por la actividad del ministro, la contaduría y la intendencia²⁷³. Se incidía en la imprescindible conservación ordenada de los documentos, algo que ya expresamente se mandaba a los ministros principales de provincia en el artículo 184 de la Ordenanza de 1751²⁷⁴.

El caso barcelonés, por lo que concierne a los problemas de localización de papeles, cuando no de pérdida de los mismos, no fue excepcional. De ahí la adopción de medidas correctoras con carácter general. El artículo 1 del Reglamento de 1786 ordenaba el archivo por meses en carpetas rotuladas de todos los documentos²⁷⁵ de la superioridad recibidos por los ministros de provincia como de los emitidos por éstos, y la formación de libros registros indexados por orden alfabético de asuntos: uno de las órdenes reales y otro de las providencias del ministro principal de provincia y de la correspondencia de su oficio. Al final de cada año se recogería en un legajo general. La correspondencia de esta institución con la vía reservada de Marina se separaría de la correspondencia “con toda suerte de gefes, jurisdicciones, subalternos y expedientes de todas clases, listas viejas y nuevas”. Una vez inventariado, el ministro haría entrega de todo ello a su sucesor, mediando recibo en regla, sin cuyo requisito el trasladado no podría presentarse en la capital departamental (art.2).

Estos escribanos, como cualquier otro, tenían a su servicio a uno o más amanuenses que los auxiliaban tanto en el propio juzgado como durante sus comisiones (revistas de inspección de matrículas y visitas de Montes, entre otras). Estos escribientes al dictado eran

²⁷³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 28-XII-1773.

²⁷⁴ Disponía la custodia por el ministro de todas las instrucciones y órdenes a él dirigidas y de los expedientes formados en el curso de la actividad legislativo y de gobierno, incluidas las listas antiguas y nuevas de las matrículas, de suerte que pasasen íntegras y ordenadas (“en la disposición más inteligible”) a su sucesor. Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza...* Sig. R-98/208.

²⁷⁵ “papeles, órdenes, expedientes y providencias”.

nombrados por el propio notario y no por el ministro principal de la provincia. De ahí que en mayo de 1785, D. Miguel Marco y Espejo, al mando de las matrículas de Alicante, pidiera que se investigase hasta las últimas consecuencias la autoría de un papel sin firma en el que se le responsabilizaba en último término de la actuación de Pascual Pérez Quinto, amanuense del escribano propietario del juzgado de Marina de la mencionada provincia. Se acusaba a Pérez Quinto de “excesos indecorosos” a la sombra de Marco y Espejo. Éste, como es lógico, reclamó la reparación de su honra manchada al ser acusado sin fundamento de falta de celo funcional²⁷⁶.

La plantilla de estos negociados de provincia se cerraba con la figura de los alguaciles de Marina. La Ordenanza de 1751 nada decía de su número pero sí de sus cometidos y retribuciones. Se emplearían en la “aprehensión de delinquentes²⁷⁷ y demás diligencias regulares de justicia, con salario correspondiente a que vivan con decencia, sin hacer monopodios ni estafas”(art.165). En aplicación de la ley, tres meses más tarde se designaron dos para cada capital, a propuesta de los respectivos ministros principales de las provincias²⁷⁸. Los de Pontevedra, Sebastián Gago y Benito García de Caamaño, los hemos identificado por la lista de oficios del Catastro de Ensenada. Su sueldo, al igual que

²⁷⁶El ministro de Alicante en un oficio enviado a Zalvide, Contador Principal del Departamento de Cartagena, desmontó la base argumental contra el amanuense en cuestión, de quien alabó su capacitación profesional (“...con motivo de ser veloz en escribir ha concurrido graciosamente en urgencias de mucho trabajo ocurridas en este ministerio”), sin que en ningún momento, ni en la diaria gestión del juzgado y en las referidas comisiones extraordinarias, se hubiese formulado queja alguna contra él hasta entonces. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. Alicante, 19 de mayo de 1785.

²⁷⁷ Las justicias ordinarias habrían de franquear las cárceles públicas a los ministros provinciales y a los subdelegados decretasen el ingreso en prisión para individuos bajo su jurisdicción. Ambas instancias habrían de acordar los derechos de carcelaje (art. 156). Por otra parte, las autoridades de Marina se valdrían de los pregoneros para hacer público sus bandos (art.157).

²⁷⁸A juicio del Intendente Freire era lógico “atendiendo a que es regular tengan mayor conocimiento de los sujetos que sean a propósito a este intento en sus distritos”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 7 de abril de 1751.

el de sus homólogos de los restantes partidos gallegos, se fijó en 12 escudos al mes, 1440 rs. al año, una pobre asignación que se mantenía dos décadas más tarde²⁷⁹.

El Reglamento de 1786 no se olvidaba de estos alguaciles; se les mandaba cumplir puntualmente con sus obligaciones sin cometer atropello alguno contra los matriculados, y que no percibiesen más derechos de los estipulados para ellos en el arancel, absteniéndose, por tanto, de pedir o recibir dinero o “cosas que lo valgan”. En particular, se condenaba la ocultación de delitos por parte de estos alguaciles “componiéndose con los reos por dinero y otros medios, de que suelen valerse aquéllos para la impunidad de sus delitos” (arts. 88 a 90)²⁸⁰.

Se consideró suficiente esta plantilla, contando con el auxilio que las autoridades civiles y militares debían prestar en todo momento a los jueces de Marina en el ejercicio legítimo de sus competencias. Esta imprescindible coordinación se enfatizó en la Ordenanza de 1751²⁸¹, contemplándose severas penas para los que se negasen a prestar esta asistencia, que debía ser recíproca. En Francia también se llamó desde el Estado central a este hermanamiento. Debido a la falta de medios y de personal para gestionar adecuadamente el régimen de inscripción marítima, fue necesario recurrir a las autoridades locales y al clero parroquial tanto para informar a las familias de los movilizados como para asuntos más relevantes, caso de la ejecución de levadas. Se dio la paradoja de que en Francia la Corona, para administrar el sistema de *classes*, tuvo que reclamar el auxilio de

²⁷⁹ En la relación de 1771 se apuntan 1.406 rs. y 4 mrvs. para cada uno. Los ocupantes de ambas plazas, al contrario que el de la notaría, había cambiado: Benito de Pazos y Benito García Gómez, éste último tal vez el Benito García de Caamaño señalado en el Catastro.

²⁸⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

²⁸¹ Literalmente en el artículo 156 se disponía que las justicias “no se opongan directa ni indirectamente al ejercicio de la legítima jurisdicción de Marina depositada en sus ministros; antes bien les presten todo el auxilio que de ellas impartieren, así como los gefes militares que se hallaren en los lugares de guarnición o quartel; debiendo todos ellos asistirse mutuamente, y concurrir a los fines de mi servicio sin competencias ni ideas particulares pena de incurrir en mi indignación y de experimentar el severo castigo que corresponde”. Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

instancias críticas con el mismo: los regimientos por el ataque a sus privilegios locales por parte de los satélites del poder central, y el bajo clero por razones humanitarias y por la merma de los ingresos parroquiales derivados del estrangulamiento de la actividad pesquera a consecuencia de las reclutas masivas²⁸². Una armonía entre instituciones incardinada en un objetivo más amplio, el del orden público y la convivencia pacífica que pasaba necesariamente por la recta administración de la Justicia²⁸³. En la praxis, la descoordinación fue notable, y se evidenció, por ejemplo, a la hora de la aprehensión de los prófugos, como tendremos ocasión de demostrar. Por otra parte, los conflictos de competencias estuvieron a la orden del día, en buen número por cuestiones de desafuero²⁸⁴.

La composición de este cuadro de personal se alteró muy poco hasta el final de la centuria. La Secretaría de Marina se mostró refractaria a un incremento de las plantillas para frenar los gastos de administración que cargaban sobre unas tesorerías exhaustas. Y ello, pese a que más de un contemporáneo cualificado los tuvo por cortos. En concreto, Zalvide no tenía reparos en admitir que esta “miseria” en las asignaciones afectaba tanto a los ministros de Cataluña como en general a los subalternos de provincias: asesores,

²⁸² Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 272.

²⁸³ En relación con esto, Mantecón Movellán ha insistido en el componente paternalista del ejercicio de la autoridad judicial por parte de corregidores manifestado en sus *autos de buen gobierno* en pos de la pazsocial. Un análisis de las Ordenanzas concejiles y de los referidos autos, disposiciones constitutivas de Derecho, desde la óptica de su finalidad de armonización intracomunitaria a nivel local en Mantecón Movellán, T.A., *Conflictividad y disciplina social en la Cantabria rural del Antiguo Régimen*. Santander, 1997, pp. 123-130. Una síntesis clarificadora a este respecto en la *Presentación* de J.I. Fortea a los trabajos reunidos bajo el título *Castro Urdiales...*, pp. 14-15.

²⁸⁴ Se cuentan por decenas las providencias insistiendo en la armonía entre las jurisdicciones y precisando las fronteras de actuación de unas y otras, dependiendo de las causas. Por ejemplo, por real orden de primero de diciembre de 1753 se condenaban las extorsiones a las matriculados cometidas por el Gobernador militar de Cartagena. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes. También fueron habituales los conflictos de competencias entre las autoridades de Marina y las justicias ordinarias por la gestión de los recursos forestales en Galicia. Vid. Rey Castelo, O., *Montes y política forestal...*, pp. 174-177.

escribanos y alguaciles. El inspector proponía en 1772 “difundir en un todo” en el departamento de Cartagena el reglamento de provincias vigente en Ferrol, normativa que, repetimos, no hemos localizado²⁸⁵.

No obstante, a las plantillas de los negociados de provincia se sumaron escribientes con carácter definitivo o eventual. Zalvide, en su informe sobre el estado de la administración de Marina en Cataluña, da cuenta de la petición de dos de estos individuos por parte del ministro de Barcelona D. Simón Suárez, auxiliado únicamente por un maestre de jarca y por un oficial de teneduría²⁸⁶. Al año siguiente servía uno de estos oficios de pluma en el partido de A Coruña D. Juan Vicente Moncada. Tanto él como su homólogo de Pontevedra percibían por ello un salario de 8 reales al día²⁸⁷. Más de un indicio apunta a que la Secretaría de Marina estuvo pronta a reajustar las plantillas a la baja, cuando consideró prescindible alguna plaza. Por contra, a menudo los aumentos de personal fueron respuestas tardías a reclamaciones desde las propias oficinas de provincia. En estas dependencias, la actividad se multiplicaba con ocasión de los *compartos* de marinería y de las periódicas revistas de inspección al objeto de actualizar las listas. Al tiempo de estos controles se producían a menudo retrasos en la presentación de los resultados, los llamados *estados* de matrícula, fuente documental que analizaremos en detalle cuando abordemos la cuantificación de los efectivos humanos y las embarcaciones matriculadas.

En enero de 1771 D. Pedro de Ordeñana, en su condición de Intendente de Ferrol, comunicaba a Madrid que la tardanza en la remisión de los estados correspondientes a la provincia de A Coruña, no era debida a una falta de celo de su ministro, D. Cristóbal Martín Vegue, sino consecuencia de un recorte de personal (la falta de un subalterno)

²⁸⁵ No descartamos que el reglamento al que se alude sea el de derechos de juzgado de Marina, también llamado arancel, del que ya se ha dado cuenta.

²⁸⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 28-XII-1773.

²⁸⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. *Presupuesto nº 14. Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

cuando el trabajo absorbía el tiempo de los dependientes del ministerio de Marina en esa capital; en efecto, por entonces tomaban parte en los preparativos de defensa de la plaza herculina y la de Ferrol²⁸⁸, y tenían que resolver los continuos incidentes en razón del apronto de embarcaciones para el transporte de tropas, de utensilios militares, etc.²⁸⁹. Por otra parte, a juicio de Ordeñana a esta estrechez de plantilla en la administración, y no la falta de celo funcional, se debía que en provincia de Avilés su ministro no se hubiese efectuado una revista de inspección desde 1764²⁹⁰, cuando en virtud del artículo 47 de la Ordenanza de matrículas de 1751 la periodicidad de este control ordinario debía ser anual²⁹¹. El ministerio de provincia de A Coruña hubo de esperar hasta mayo de 1773, para que a raíz de una nueva queja, ver a sus órdenes a un escribiente más, ya que en este destino “además de las ocurrencias de las matrículas son de alguna entidad las de su puerto”. Se alude, claro está, al gran incremento del tráfico con América a raíz de la puesta en circulación de los *correos* en 1765²⁹².

²⁸⁸ Conviene tener presente que en los primeros días del año 1771 existía el riesgo de un ataque de corsarios ingleses o buques de la Royal Navy en represalia por la ocupación española de Port Egmont (10-V-1770). No obstante, poco después se firmaba Acuerdo Rocheford-Masserano (22-I-1771), por el cual Carlos III devolvía esa plaza americana a Inglaterra, conservando España la soberanía sobre el archipiélago de las Malvinas.

²⁸⁹ En cuanto a la demora en la remisión de las listas de la provincia de Santander, preguntado al respecto, Ordeñana informó a Julián de Arriaga, secretario de Marina, que dicha dilación era atribuible a retrasos por parte de los subdelegados o en la oficina de la capital, ya que dos de los tres dependientes que auxiliaban a Martín Vegue habían sido destinados a otros encargos; uno a San Sebastián para encargarse del embarco del regimiento de Granada y otro a ejercer la subdelegación de Laredo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Esteiro, 9 de enero de 1771.

²⁹⁰ *Ibidem.*

²⁹¹ Vid. Mueso Naval (Madrid). Sig. 98/209. *Ordenanza para el régimen...*

²⁹² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Docs. Ferrol, 22 de mayo de 1773; 29 de mayo de 1773.

2.2.2. El cuadro de la administración de las subdelegaciones de Marina.

El nivel más bajo de la administración que aquí interesa, lo ocupaban los subdelegados que desde las respectivas capitales de distrito ejercían la jurisdicción de Marina que tenían conferida en un marco territorial más o menos extenso que abarcaba un muy desigual número de puertos y de matrículas, esto último bastante más importante desde el punto de la vista de la gestión (Tablas 4 a 7). A menudo sus retribuciones, congeladas en la segunda mitad del siglo XVIII y a menudo cobradas con retraso, no guardaron proporción con el tamaño de la matrícula que gestionaban. En virtud de la Ordenanza de 1751, los subdelegados estarían auxiliados en materia de justicia por letrados, los llamados asesores; y también tendrían a su servicio a un escribano de Marina, sin dedicación exclusiva, encargado de dar fe de todas las escrituras del ramo. Debido a la falta de incentivos salariales, las plazas de subdelegados fueron poco demandadas, y por esto mismo habitualmente se prolongó bastante la duración de los mandatos.

2.2.2.1.- Los subdelegados.

La creación de la figura de los subdelegados de Marina también hay que rastrearla en la instrucción de 4 de noviembre de 1737. En su artículo 20, se ordenaba a los Intendentes de Marina que eligiesen entre los vecinos “de más buena opinión, calidad y conveniencias” de las localidades entre partidos (“en la distancia de los intermedios”) a individuos para que les auxiliasen en la administración de las matrículas “en los casos urgentes”. Aunque a juzgar por esto, podría deducirse que se les encomendaban actuaciones puntuales, lo cierto es que gestionaron día a día los asuntos de Marina. La instrucción no preveía para estos auxiliares ningún tipo de conocimiento en contabilidad ni rango militar alguno²⁹³. En los meses siguientes a la entrada en vigor de la instrucción, una serie de disposiciones del Infante Almirante concretaron las competencias jurisdiccionales de los subdelegados por lo que al conocimiento de causas de matriculados

²⁹³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1871. Real cédula de privilegios e Instrucción del Infante Almirante.

y dependientes del ministerio de Marina se refiere²⁹⁴.

Como revelan los datos de las relaciones de 1740, entonces, al contrario de lo que ocurrió en la segunda mitad del siglo XVIII, las cabezas de partido no conformaban subdelegación con las localidades costeras más inmediatas. No obstante, ya entonces el Intendente de Cádiz D. Francisco de Varas se había pronunciado a favor de destinar allí a subdelegados para suplir las ausencias del ministro. En opinión de la máxima autoridad departamental, era preciso

“que en la capital de cada partido se nombre un sugeto de todas circunstancias y distinción para subdelegado de ella en ausencias y enfermedades del ministro, porque se darán repetidos casos de que visite todo el partido o pase a algunos pueblos de él personalmente o se le llame a esta plaza [Cádiz] para mexor instruirle de algunas órdenes o comunicárselas en las cuales ocasiones quedarían sin sugetos impuestos dichas capitales de los partidos para dar curso a lo que se ofrezca e igualmente ha manifestado la experiencia la precisión que ay en las propias capitales de partidos, y en otros pueblos de crecido número de gente alistada de nombrar fiscales que promueban para dar mexor y más breve expediente a todo lo judicial”²⁹⁵

Con la entrada en vigor de la Ordenanza de 1751, con carácter general para los tres departamentos, se estableció la práctica gubernativa de confiar la gestión de las subdelegaciones capitalinas a los respectivos ministros principales de las provincias. Debió parecer innecesario crear en cada una de las cabeceras provinciales una plaza de subdelegado, cuando las matrículas y demás competencias del ramo de Marina podían correr por cuenta del equipo administrativo formado por el ministro provincial y sus

²⁹⁴ Conforme a estas resoluciones, comunicadas a los Intendentes de Marina por la secretaría del Almirantazgo, ocupada por Ensenada, el Auditor del Departamento de Ferrol, D. José Benito Figueroa y Pradp, formó una instrucción a la que debieron ceñirse los subdelegados. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. Ferrol, junio de 1738.

²⁹⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Docs. Cádiz, 31 de mayo y 5 de junio de 1740.

auxiliares. También se modificó el método de selección: antes de 1751, fueron los ministros de los partidos o provincias marítimas quienes propusieron a los subdelegados, mientras que en la ordenanza de primero de enero de ese año expresamente se reconocía esta competencia al Intendente (art. 15). Su nombramiento siempre fue potestad del monarca.

En 1740, cada una de las 34 subdelegaciones andaluzas contaba con subdelegado propio, salvo dos excepciones: Chipiona, gestionada por el de Sanlúcar, por no contar la primera villa con vecino alguno capacitado para desempeñar este encargo; y La Algaba por la misma causa conjugada con otros factores: esta localidad y las agregadas administrativamente a ella (Bormujos, Tomares, Huébar y Umbrete) presentaban una matrícula muy pequeña y estaban muy próximas a Sevilla, la capital del partido al que pertenecían. Por todo ello, fue gobernada por el ministro principal del mismo, que sería informado del estado de los asuntos de su competencia por el *cabo celador* que había en cada una de las citadas poblaciones sevillanas. Es ésta la primera mención que conocemos de esta figura, a la que no se hace referencia en la normativa de 1737. El establecimiento de estos auxiliares de los subdelegados será dispuesto en la Ordenanza de 1751, pasando a convertirse en una cabeza de puente entre la administración de Marina y los gremios.

Según información del Intendente de Cádiz, de los 32 subdelegados existentes en junio de 1740, unos se hallaban ejerciendo interinamente con autorización suya y otros en virtud de reales órdenes del Infante Almirante. Por entonces estaba previsto el relevo de alguno de ellos, en particular en los partidos de Tarifa y Málaga, cuyos ministros en más de un caso no habían acertado con los recomendados. Debido a la “escasa inteligencia y conducta” con la que habían actuado, y a la “dificultad que cuesta el imponerlos”, el Intendente Varas ordenó que ambos ministros, con ocasión de la primera visita que hiciesen por las localidades de sus partidos, de forma reservada recabasen noticias y examinasen a las personas capacitadas para relevar al frente de las subdelegaciones a aquéllos que las habían gestionado mal. Varas, en su oficio a Ensenada, omitió el nombre de los subdelegados que era conveniente destituir; tal vez sabedor de la dificultad de encontrar a individuos cualificados que se prestasen a desempeñar un cargo no retribuido,

no descartó tener que seguir contando con ellos, corrigiéndolos en lo posible²⁹⁶.

Como en tantos otros aspectos relativos al gobierno de las matrículas de mar, la Ordenanza de 1751 introdujo cambios significativos. Se reguló lo que hasta entonces no se había regulado. Los subdelegados fueron obligados a residir en las capitales de los distritos a su cargo, una condición posiblemente nueva²⁹⁷. El incumplimiento de este requisito motivó la destitución de D. José Antonio González como subdelegado de Laredo. Su cese, decretado el 10 de noviembre de 1783, se justificó porque apenas asistía en la cabeza de este partido, estando vecindado en Santoña donde tenía casa²⁹⁸. En la capital del distrito hacía sus veces un capitán reformado de milicias, D. Pelayo Gutiérrez y Carriazo, a su vez procurador del gremio de mar²⁹⁹. De acuerdo con el dictamen del comisario de guerra D. Domingo de Hernani, a la sazón ministro de la fábrica cántabra de LaCavada³⁰⁰, se dispuso que su vacante no fuese cubierta por un montañés, para dificultar

²⁹⁶ *Ibidem*.

²⁹⁷ En la referida denuncia de 1742 contra D. Cayetano de Reino, el polémico subdelegado de Rianxo, se afirmaba que tenía su residencia en la feligresía de San Vicente de Cespón, situada a varios kilómetros de la capital de dicho distrito donde estaban vecindados la inmensa mayoría de sus administrados. Con todo, digamos que por mar, la distancia entre ambas poblaciones era sensiblemente inferior. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Docs. 26-XII-1742; A Coruña, 10 de abril de 1743.

²⁹⁸ Mientras su vacante no fuese cubierta, seguiría desempeñando esta plaza pero desde Laredo a donde fue obligado a trasladarse. Recordamos que pocos años después, durante la revista de inspección de Muñoz de Guzmán se planteó independizar administrativamente a Santoña de Laredo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. 10-XI-1783. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs. Santander, 27 de septiembre de 1787; [Madrid,] 13 de noviembre de 1787.

²⁹⁹ De este individuo, cuya gestión como representante de los matriculados, resultó controvertida, volveremos a hablar en el capítulo dedicado al gobierno y competencias de los gremios de mar y a las medidas de control de los mismos dictadas desde la Secretaría de Marina.

³⁰⁰ Hasta 1781 la gestión de este establecimiento corrió a cargo de oficiales de artillería del Ejército con escasa fortuna. Mayor acierto tuvieron en su gestión los oficiales de Marina, entre ellos Hernani. De hecho, el período 1783-1793 es el más próspero de la fábrica como empresa estatal. Vid. Alcalá-Zamora y

la comunión de intereses espurios que se habían advertido entre este cargo y el diputado del gremio de mar de Laredo³⁰¹.

Por otra parte, la ley fundamental de 1751, concedió a los subdelegados el fuero de Marina “en toda su extensión”, y como personal del cuerpo del ministerio que eran a todos los efectos, tendrían asientos personales en sus listas donde se harían constar sus servicios y antigüedad (art. 13). Por su parte, el artículo 19 contemplaba que en los lugares “de poca entidad” el gobierno de las matrículas se confiase a miembros del equipo directivo de las corporaciones de gente de mar (diputados, prohombres, hermanos mayores o mayordomos). Estos gremiales³⁰² debían actuar a las órdenes del subdelegado correspondiente en todo momento.

2.2.2.1.1.-Extracción socio-profesional.

A tenor de la información de las relaciones oficiales de este personal remitidas a la Secretaría del Almirantazgo a finales de la primavera de 1740 desde los tres departamentos, puede afirmarse que la mayoría de los servidores de dichas plazas fueron reclutados entre las filas de la hidalguía baja y media, sin título nobiliario. Los 30 subdelegados identificados en el departamento de Cádiz, y todos los que también por entonces servían en Galicia, Asturias y en el partido de Cuatro Villas usaban del *don*. Una distinción onomástica, propia del patriciado urbano, que es señal de respetabilidad, traduce un cierto bienestar económico y ante todo revela la conciencia de autoestima³⁰³. El

Queipo de Llano, J., *Altos Hornos...*, p. 64.

³⁰¹ Hemani propuso un oficial de contaduría jubilado. Vid. A.G.M. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. San Lorenzo, 10 de noviembre de 1783.

³⁰² El nombramiento, atribuciones y demás aspectos de la figura de los cabos celadores serán analizados en profundidad en el capítulo dedicado al gobierno de los gremios de mar y a las medidas de control de los mismos por parte de la Corona.

³⁰³ Vid. Eiras Roel, A., <<La burguesía mercantil compostelana a mediados del siglo XVIII>>, en *La historia social de Galicia en sus fuentes de protocolos*. Santiago de Compostela, 1981, p. 531.

contraste es evidente con el departamento de Cartagena, donde 33 de los 54 subdelegados citados en 1740 no reciben este tratamiento.

Como ya se apuntó, la riqueza informativa de la mencionada fuente de 1740 para Andalucía es superior que para el resto del litoral español sujeto al régimen de la Matrícula de Mar³⁰⁴. De un total de treinta subdelegados identificados para el departamento de Cádiz, de nueve de ellos sólo conocemos su nombre; cuatro se califican de vecinos distinguidos de las capitales de distrito donde ejercen la jurisdicción de Marina³⁰⁵; seis eran militares³⁰⁶, otros tantos magistrados municipales³⁰⁷, tres letrados³⁰⁸ y dos ministros de rentas³⁰⁹.

³⁰⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc., Cádiz, 31 de mayo de 1740.

³⁰⁵ En concreto los del Puerto de Santa María, Isla de León, Ayamonte y Chiclana, calificados de vecinos “de la permina distinción” o en términos similares: “de calidad y más ventajosas circunstancias”, de “señalada conducta y calidad”, etc.

³⁰⁶ El de Salobreña, D. Pedro Ortín y Alcaraz, cabo de la cuadrilla de infantería que guarnecía esta plaza y teniente de alcaide de su fortaleza. El de Coria, Puebla del Alfaraje y demás pueblos agregados, D. Pedro Delgado Rodríguez, capitán de infantería. El de Fuengirola, D. Luis de Alderete Barrientos, alcaide perpetuo del castillo de esta localidad, a quien se le nombró por ser esta plaza militar “abrigo de embarcaciones de los vecinos de Mijas que está una legua a lo interior del País”. El de Nerja, D. José de la Pastora, teniente de alcaide del castillo de Nerja. Y D. Juan Galeote de Granada y D. José Villalobos, alcaides perpetuos de los castillos de Almuñecár y Albuñol, jueces de Marina en los partidos homónimos, respectivamente.

³⁰⁷ En su mayoría disfrutaban de regidurías a perpetuidad, y algunos de ellos también servían otros oficios reales. Los seis casos son los siguientes: Puerto Real (D. Marcos Domínguez de Ribas, regidor perpetuo “de preeminencia”); Jerez (D. Felipe Antonio Zarzana, veinticuatro de dicha ciudad y alguacil mayor del Santo Oficio); Sanlúcar (D. Felipe del Villar y Mier, regidor perpetuo); San Roque (D. Antonio de Mesa, regidor perpetuo de Gibraltar aunque avecindado en San Roque); Algeciras (D. Juan Alonso de Velasco, regidor perpetuo de Gibraltar y capitán de milicias de Algeciras de donde era vecino) y Marbella (D. Francisco Lozano, regidor de dicha ciudad).

³⁰⁸ Los de Vejer, Motril y Almería, eran abogados de los reales consejos.

³⁰⁹ El de Rota, D. Juan Ignacio de Rueda, administrador de la renta de tabacos. Y el de Alcalá del

Centrándonos en Galicia, de entrada digamos que por la relación oficial de este personal que venimos manejando, se deduce que no en todas las demarcaciones se había procedido al nombramiento formal de subdelegados. De hecho en doce³¹⁰ de las 45 subdelegaciones gallegas, las dependencias de Marina, y por ende lo concerniente a la matriculación de personas y embarcaciones, corrió a cargo de las justicias ordinarias. La mayoría de esta docena de demarcaciones se correspondían con pequeños puertos, aunque no faltaban villas costeras con una matrícula considerable (los partidos del Caramiñal, Muxía e Illa de Arousa, sobre todo).

En localidades con cierta entidad urbana, con corporaciones municipales consolidadas desde antiguo, la jurisdicción de Marina se confió a las elites concejiles. En Betanzos, capital de provincia, a D. Juan Clemente de Neira y Ron, teniente de corregidor³¹¹; en Pontedeume al alcalde mayor D. Nicolás Antonio Piñeiro de Ulloa, y en Viveiro y Baiona a sus respectivos corregidores, D. Bernardo Ramírez de Arellano y D. José Perez y Goybur (*sic*). Otro munícipe que sirvió este empleo que nos ocupa fue D. Francisco Javier García Sarmiento, regidor de Pontevedra y subdelegado en la cercana villa de Marín. Por otra parte, en esta relación también encontramos si no ministros de rentas, como ocurría en Andalucía, al menos a un individuo implicado directamente en comisiones relativas a la administración fiscal. Nos referimos al subdelegado de Pontevedra D. Domingo Noo de Silva, que actuaba en 1735 de interventor de los arbitrios del Reino de Galicia que antes percibía la casa de negocios de los Quincoces, por delegación del alcalde mayor de la Audiencia de Galicia D. Juan Luis Ximénez de Cisneros³¹².

Río, administrador de salinas de la provincia de Extremadura.

³¹⁰ Los doce partidos eran: el coto de Bon y Vilar, el coto de Meira, Fefiñáns, Cambados, Illa de Arousa, Vilamaior, Vilaxoán, Coto de Goiáns, Coto de Deán, Caramiñal, San Pedro do Pindo y Muxía.

³¹¹ Según cierta información, ya en 1735 ejercía en Betanzos la jurisdicción de Marina, al tiempo que servía la citada magistratura concejil. Fue por entonces cuando sin éxito solicitó el empleo de juez de Montes. Vid. Rey Castelao, O., *Montes y político forestal...*, p. 172.

³¹² Vid. Archivo Municipal de A Coruña. Juntas del Reino. Caja 17, fols. 284r.v.

Aunque salvo en los casos conocidos, la relación de 1740 no aporta datos sobre la dedicación de estas autoridades al margen de su comisión de Marina, lo normal debió ser que estas plazas se cubriesen por miembros con asiento en los concejos locales. A este respecto, sabemos de una promoción fallida. La Justicia y Regimiento de Betanzos en marzo de 1750 solicitó sin éxito la plaza de subdelegado del homónimo partido para el corregidor de dicha ciudad y su jurisdicción D. Francisco Javier González Estrada. Al parecer el actual subdelegado había sido nombrado siendo justicia de esta localidad, y no había vacado de su dependencia de Marina a pesar de que el corregidor había fijado su residencia en Betanzos, uno vez separados los corregimientos brigantino y coruñés³¹³.

Confiar la administración de estas subdelegaciones a personas ajenas al cuerpo de la Marina, y en particular a las justicias locales, parece que no había resultado una solución acertada. En verdad, no parecía lo más conveniente que los matriculados en lo tocante a su actividad fuesen gobernados por magistrados concejiles, cuando fueron corrientes las denuncias de aquéllos por la vulneración de sus privilegios por parte de las justicias y regimientos de sus localidades. Pero las alternativas no eran muchas. Si bien a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII se insistió en la conveniencia de que estas plazas fuesen servidas por oficiales de contaduría o por contadores de la Armada, fueron muy pocos de ellos los empleados en estos destinos. Tal vez previéndose la escasez de individuos del Cuerpo del Ministerio para servir como subdelegados, en la Ordenanza de 1751 se ordenaba a los Intendentes que a poder ser (“procurando”, se decía literalmente) las subdelegaciones fuesen confiadas a personas “de buena conducta y desinterés, hacendados bien vistos en su Pueblo y de nacimiento decente³¹⁴, a fin de que la gente de mar se le sugete con menos repugnancia y con más autoridad exerzan sus funciones” (art. 15).

³¹³El Intendente Freire pretextó que no había lugar al relevo mientras el titular de la subdelegación residiese allí. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. Betanzos, 8 de marzo de 1750.

³¹⁴De “hidalgo notorio” fue calificado por la Justicia y Regimiento de Betanzos D. Andrés Martínez, juez de Marina del partido con capital en dicha ciudad cabeza de provincia gallega en 1751. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. Betanzos, 20 de abril de 1751.

En oficio de 7 de abril de 1751, Freire remitió al Marqués de la Ensenada, Secretario de Marina, la lista de sujetos que consideró a propósito para servir las 24 subdelegaciones resultantes de la distribución administrativa que había decidido. Todo ello fue aprobado sin matización alguna que sepamos por real despacho de 15 de abril de 1751³¹⁵. Pasadas tres semanas tuvo lugar el nombramiento oficial de subdelegados en las provincias marítimas de Vera, Alicante y Valencia³¹⁶, y poco después se hizo lo propio en Cataluña³¹⁷.

Respecto a los nombrados en Galicia, sin contar a los ministros principales que rigieron las subdelegaciones de las capitales de provincia, sólo cinco de los veinte nombrados en abril de 1751 pertenecían al cuerpo del ministerio de Marina. En concreto, cuatro oficiales de contaduría y un contador de navío. En el caso de las subdelegaciones de Ribadeo y Pontedeume, confiadas a los oficiales primero y segundo de la Contaduría de Ferrol D. Cosme Saénz de Lardero y D. José Casado, respectivamente, el rango de sus titulares se debió ante todo a una apuesta por la continuidad en la administración. Ambos individuos desde 1749 habían servido de ministros de los partidos homónimos, ahora convertidos en las provincias de Viveiro y Ferrol respectivamente. La de Muros fue puesta a cargo de D. Juan de Navia, oficial segundo de la Contaduría de Cádiz, en atención a la importancia pesquera y comercial de dicho puerto, con un crecido número de matriculados y de embarcaciones de tráfico³¹⁸. Por “lo dilatado de la subdelegación”, justificó Freire la elección del contador de navío D. Pedro Fernández Miranda como subdelegado de Vilaxoán. Y por último, el destino a Camariñas del oficial jubilado de contaduría de Ferrol

³¹⁵Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. A Coruña, 7 de abril de 1751; Madrid, 15 de abril de 1751.

³¹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. Cartagena, 18 de mayo de 1751.

³¹⁷ En junio de 1751. Vid. Llovet, J., *La Matricula...*, p. 55.

³¹⁸ A finales de 1752 Muros encabezaba el ranking gallego de flota “de cubierta” con 17 unidades, el 14,78% de un total de 115. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. A Graña, 25 de febrero de 1754.

D. Domingo Álvarez de Lodeiro cabe interpretarlo como un retiro digno, a una localidad que tal vez le era próxima por nacimiento o lazos familiares o afectivos; no conviene pasar por alto que Álvarez de Lodeiro, años atrás había sido inhabilitado³¹⁹, y por lo tanto no se encontraba en condiciones de exigir mucho más. A este respecto, en los primeros días de marzo, es decir, un mes antes de decididos los subdelegados, Freire había planteado la posibilidad de que algunos dependientes del ministerio que por edad y/o achaques no estuviesen en condiciones de continuar con sus empleos en la capital, fuesen destinados a las subdelegaciones con el sueldo que venían disfrutando³²⁰.

Volviendo al tema de la apuesta por la continuidad en la gestión administrativa de las subdelegaciones, diremos que además de los referidos casos Ribadeo y Pontedeume, excepcionales por su antigua condición de capitales de partido marítimo, diremos que cinco de los veinte subdelegados conocidos en 1740 fueron ratificados en sus puestos en 1751. En concreto, D. Francisco Ozores y Losada (A Guarda), D. Francisco Mariño Sarmiento (Padrón), D. Francisco Rodríguez de Limia (Malpica), D. Mauro Francisco Pérez de Porrua (Corcubión³²¹), y D. Bernardo Cayetano de Reino (Rianxo). La confirmación de este último, más que la de ningún otro, fue una apuesta personal de Freire, puesto que, como veremos, ya en 1742 había sido acusado por los matriculados de Rianxo

³¹⁹En la relación oficial de individuos del Cuerpo del Ministerio del departamento de Ferrol fechada en A Graña a 16 de septiembre de 1747, figura Álvarez de Lodeiro como oficial “sin nominación de clase y sin nombramiento”. Promovido a oficial primero el 15 de marzo de 1741, fue separado el 6 de septiembre de 1742 y rehabilitado el 17 de julio del año siguiente con la mitad de sueldo de oficial segundo; por entonces, en septiembre de 1747 quedaba “continuando su mérito”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 182. Doc. A Graña, 16 de septiembre de 1747.

³²⁰Cerró su relación de candidatos a las dependencias de Marina, fechada a 3 de marzo de 1751, justificando la omisión de nombres de posibles jueces de Marina a nivel local por no disponer de las noticias particulares sobre el estado de las subdelegaciones al no estar establecidos todavía los ministros principales de provincia. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751.

³²¹Antes este partido tenía su capital en Cee. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. A Graña, 7 de junio de 1740.

de supuestas prácticas irregulares, amparadas en su también supuesto parentesco con el Intendente de Ferrol. No descartamos la continuidad en el transcurso de esa década del subdelegado de Santa Marta de Ortigueira; en todo caso se relevaron en esta plaza familiares directos: en 1740 la ocupaba D. Salvador de la Peña Alfeirán y en 1751 D. Diego de la Peña Alfeirán³²². Podríamos estar ante un indicio de lo que podría llamarse patrimonialización de estos oficios, constatable en algún caso concreto, como luego veremos. Por último decir que en 1751 también se ratificó en su puesto al subdelegado del Caramiñal, D. José Gayoso y Losada, que al menos desde 1747 ejercía como tal³²³; y se hizo lo propio con el de Redondela, D. Juan Antonio Alfaro, documentado como tal en 1750³²⁴.

Los requisitos de honorabilidad y desahogo económico contemplados en la ordenanza parece que no siempre se cumplieron, al menos en Cataluña. Zalvide, tras inspeccionar escrupulosamente el cuerpo de la matrícula de este principado, y tener por tanto suficientes elementos de juicio para pronunciarse sobre el estado del gobierno del ramo en cuestión, advirtió que muchas subdelegaciones estaban servidas por individuos que no contaban con el “nacimiento y circunstancias correspondientes”³²⁵. Teniendo sobre la mesa los resultados de dicho control de las matrículas, propuso que las plazas, tanto de subdelegados como de subalternos destinados en las capitales de las provincias marítimas al servicio del ministro principal, se cubriesen con personas que como mínimo tuviesen el rango de contador de navío. Argumentaba su posición contraria a la promoción de

³²²El linaje de la Peña Alfeirán señoreó la casa de Couzadoiro, sita en la feligresía de San Cristobo de su nombre, de la antigua jurisdicción de Santa Marta. Vid. Martínez Barbeito, C., *Torres, pazos y linajes de la provincia de La Coruña*. A Coruña, 1986, pp. 235-236.

³²³Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Notario: Simón Díaz Morales. Prot. nº 2.407. Fol. 57; Prot. 1.747. Foliación ilegible (doc., 9-I-1747)

³²⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. “Noticia de la revista que ésta practicando el Ministro del Partido de Vigo...

³²⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 28-XII-1773.

oficiales de teneduría, supernumerarios de contaduría o maestros de jarcia para estas puestos, por sus cortos sueldos que los condenaban casi a la “misericordia”, en detrimento de su autoridad efectiva.

Esta proposición, al igual que otras del diligente Zalvide, ministro, que como tendremos ocasión de ver al tratar de las revistas de inspección, fue un poco por libre, no dando la debida cuenta de su actuación al Intendente de Marina, no fructificó. De hecho, en febrero de 1781 sólo cuatro³²⁶ de las 28 subdelegaciones del departamento de Cartagena estaban servidas por contadores, aunque jubilados, en virtud de real orden de 13 de agosto de 1775. En esta misma dirección apuntan los datos ya señalados para Galicia en 1751. Otros de los contados oficiales de la pluma que sirvieron las plazas en cuestión en este reino en la segunda mitad del siglo XVIII fueron D. Alonso Canido que al tomar posesión en 1767 de la subdelegación de Vigo, destino en el que permaneció durante varias décadas, era oficial segundo de la contaduría de Marina de Ferrol³²⁷. El mismo rango y clase que acreditaba en 1798 subdelegado de Noia D. Juan García Muñoz³²⁸.

Tenemos constancia de un contador de ribera³²⁹, y de varios contadores de la Real Armada³³⁰ en estas dependencias; bien contadores de fragata, como D. Santiago Rodríguez

³²⁶ Alcudia (prov. Mallorca), Vinaroz (prov. Valencia), Altafulla (prov. Tarragona) y Palafurgell (prov. de San Feliu de Guixols), servidas por D. Francisco Amezarri, D. Antonio Ximénez Camacho, D. Antonio Mazón y D. Manuel del Villar, respectivamente. Vid. A.G.S. Leg. 184. Doc. Cartagena, 13-II-1781.

³²⁷ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 247.

³²⁸ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Ignacio Domingo García. Prot. N° 3.085, fol. 39.

³²⁹ Cristóbal de Abariega en Llanes en 1791. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Llanes, 20 de marzo de 1791.

³³⁰ Por real orden de 18 de enero de 1746 se cambió la denominación de escribano por la de contador de navío y la de maestro de jarcia por la de contador de fragata. Vid. Rodríguez-Villasante Prieto, J.A., *Intendencia...*, p. 78. No obstante, siguió hablándose de maestros de jarcia. Por ejemplo, a propuesta del Intendente de Ferrol, Carlos III resolvió en marzo de 1772 que la vacante en la subdelegación de Baiona

Valdés o D. Bartolomé de Neda y Roxas, documentados como subdelegado del Caramiñal en mayo de 1787³³¹ y de Camariñas en 1798, respectivamente³³²; bien contadores de navío, como D. Pedro Fernández Miranda (Vilaxoán, 1760)³³³ o D. Joaquín Taboada de Silva, subdelegado de Santoña y agregados en 1785³³⁴. Por su parte, a D. Juan Antonio Benavides, jubilado como contador de navío, se le encomendó una subdelegación en 1793³³⁵. Es poco probable que estemos ante el abogado del mismo nombre elegido subdelegado de Baiona en 1751 “por hallarse falto de vista el teniente de navío y capitán de dicho puerto D. Manuel Correa”³³⁶. En 1775 este individuo, posiblemente padre o tío del Benavides de 1793, continuaba desempeñando esta plaza.

Esto nos da pie para hablar de los letrados que ocuparon subdelegaciones gallegas. D. Juan Díaz Moscoso de subdelegado de Viveiro ascendió en abril de 1751 a auditor de

por enfermedad de su titular fuese cubierta por uno de ellos que actuaba a las órdenes del que venía a sustituir de forma eventual. Por la misma época otro de este mismo rango sustituyó al subdelegado de Altafulla. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. El Pardo, 20 de marzo de 1772; Cartagena, 31-X-1772.

³³¹Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Miguel José González Soldado y Romero. Prot. N° 2.084. Fol. 72r.

³³²Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Corcubión. Notario: Claudio Estévez Pose Vermúdez. Prot. N° 2.788, fol. 10r.

³³³Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 185. Doc. Esteiro, 2 de septiembre de 1760.

³³⁴Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1951. Docs. Laredo, 20 de noviembre de 1785. [Madrid], 4 de diciembre de 1785.

³³⁵Vid. Museo de Pontevedra, Archivo de Mareantes. Sampedro, 309. Doc. Vigo, 24 de abril de 1793

³³⁶ En el Personal de Legos se le asienta como soltero de 46 años de edad. Por lo tanto sería octogenario en 1793. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Interrogatorio de la villa de Baiona. C-557/4; fol. 327V. Personal de Legos. Sig. C-563/2. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. A Coruña, 7 de abril de 1751; Madrid, 15 de abril de 1751.

la provincia homónima³³⁷; también por entonces, con ocasión del reajuste administrativo del litoral gallego, el licenciado D. Benito Martín Patiño fue nombrado subdelegado de Vigo³³⁸. Otro de los designados en 1751, D. José Gayoso y Losada del distrito marítimo del Caramiñal, era abogado de la Real Audiencia de Galicia al menos desde 1774, oficio que también sirvió D. Francisco Rodríguez de Castro y Gimilio³³⁹, años después subdelegado de Cangas. Disfrutaba del mismo título el licenciado D. Pedro Arias Noguerol, asesor del subdelegado de Marina del Caramiñal en 1793³⁴⁰.

Aunque interinamente, por ausencia o indisposición del titular, o mientras no se cubría la vacante por traslado o muerte de éste, sirvieron esta plaza sus asesores jurídicos, y miembros del cuerpo directivo de los gremios de mar, casi siempre los llamados *cabos celadores*, jamás, que sepamos, se nombró oficialmente a alguno de éstos últimos como subdelegado. Conviene tener presente que de los escasos frutos de la matriculación advertidos en ciertas localidades costeras que no contaban con subdelegado se hizo responsable a dichos guardianes de la matrícula. En concreto, a la luz de las pobres cifras de matriculados (sólo 21 hombres de servicio) que presentó la subdelegación de Gualchos (anexa administrativamente a la capital provincial de Motril) con ocasión de la revista de 1795, D. Alonso de Torres, el inspector encargado de la misma, denunciaba “los ningunos esfuerzos de los cavos [de la matrícula] y del que regentea la jurisdicción” en fomentar la marinería, pese a que en dicho distrito se experimentaba un tráfico portuario de

³³⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. A Coruña, 3 de marzo de 1751.

³³⁸ Venía de servir de asesor de D. Francisco Bevián en el partido de Vigo, pasaba a cubrir la vacante del mencionado D. Juan de Moncada, oficial de contaduría de la clase de primeros entonces destinado a Pontevedra a las órdenes de D. Francisco Javier García Sarmiento. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. A Coruña, 7 de abril de 1751; Madrid, 15 de abril de 1751.

³³⁹ En 1778 se le documenta como abogado de la Audiencia con sede en A Coruña. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.445 (4). Fol. 2.

³⁴⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.964. Doc. 18 de junio de 1793.

consideración³⁴¹.

En este orden de cosas, a Francisco Illueca (sic.), último *alcalde de la mar* del Grao-antes de ser suprimidas estas alcaldías con carácter general con ocasión de la revista general de matrículas- en mayo de 1789 le fue negado el título de subdelegado de dicho distrito valenciano, precisamente “por pertenecer a los individuos del ministerio” dicho empleo³⁴².

Muy excepcionalmente la Secretaría de Marina acudió a notables locales y no a sus subdelegados a la hora de determinadas comisiones, a juzgar por las noticias de que disponemos. El único caso que hemos constatado fue el ocurrido en Llanes en 1790, que debe interpretarse a la luz de la falta de autoridad del ministro encargado de este distrito; entonces, el monarca a instancias del ministro de marina de Ribadesella, confió a Benito José de Posada, abogado de los reales consejos avecindado en dicho puerto asturiano, la tarea de poner fin a una serie de desórdenes en el gobierno de su matrícula. Este letrado, quizás elegido por sus dotes de negociador³⁴³, contó con la colaboración del subdelegado correspondiente, que no había podido impedir el fracaso, al menos parcial, del ambicioso plan de reforma de los gremios de mar con base en el conocido reglamento elaborado por Luis Muñoz de Guzmán tres años antes³⁴⁴.

Como señalamos pocas páginas atrás, en la ordenanza de 1751 se hacía expresa la voluntad regia de confiar las subdelegaciones de Marina a honorables y pudientes vecinos

³⁴¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1883. Doc. Albuñol, 29 de agosto de 1795.

³⁴² Además, en contra del solicitante influyeron de forma decisiva los graves cargos que se le habían imputado por irregularidades en su gestión al frente del gremio de mar del Grao. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Doc. 9 de mayo de 1789.

³⁴³ Ni con esas, dicho sea de paso, pudo evitar que su plan de reforma fuese boicoteado por los maestros de pesca. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Llanes, 20 de marzo de 1791.

³⁴⁴ De esta importante normativa nos ocuparemos en extenso al analizar las medidas de control de los cabildos de gente de mar por parte de la Secretaría de Marina.

de las capitales de estos distritos. Algo lógico, si tenemos en cuenta que allí era donde debían residir estos dependientes del ministerio. Gracias a los datos extraídos de los papeles de la Secretaría de Marina, de la documentación generada con vistas a establecer la llamada *Única Contribución*, de los protocolos notariales y de los libros sacramentales, podemos afirmar que las subdelegaciones de Galicia por regla general fueron ocupadas por naturales de las cabezas del distrito donde ejercían la jurisdicción o en todo caso por vecinos de localidades más o menos próximas. Por ejemplo, tenemos constancia que D. Tomás Osorio, juez de Marina del distrito de Vilanova de Arousa había nacido y estaba avencindado en dicha villa³⁴⁵. Al menos dos de los tres subdelegados de Noia que hemos identificado eran vecinos de ella: D. Diego Alonso Guerra (1761), D. Vicente Sarmiento (1771)³⁴⁶. Por su parte, la familia del mencionado D. José Gayoso y Losada llevaba establecida hacía muchas décadas en la localidad del Caramiñal, donde este ejerció largo tiempo como juez de Marina³⁴⁷. Las listas de oficios del Catastro de Ensenada señalan a D. Joaquín de Villa y Prado³⁴⁸ y D. José Manuel Barbeito y Saco³⁴⁹ como subdelegados de los distritos pontevedreses de Cangas y Sanxenxo donde figuran como vecinos. Extrañamente, esta fuente para el puerto de Vilaxoán (parroquia de San Martiño de Sobrán) y para la villa de Redondela no da cuenta de los titulares de una y otra subdelegación,

³⁴⁵Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de la Isla de Arousa. Libros Sacramentales. N° 1, Difuntos: 1676-1764, fól. 68r.

³⁴⁶Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. N° 1.816, fól. 16r.; n° 1.826, fól. 8.

³⁴⁷Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Notario: Simón Díaz Morales. Prot. n° 2.407. Fol. 57.

³⁴⁸ Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Cangas, villa de. Interrogatorio. Sig. C-577/2.

³⁴⁹Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Sanxenxo, villa de. Real de Legos. Fol. 376v. Personal de Legos. Sig. C-632/4. Fol. 3r.

cuando, repetimos, en virtud de ordenanza debían fijar allí su residencia³⁵⁰.

2.2.2.1.2.- La duración de los mandatos.

La determinación de los destinos y traslados de estos funcionarios y demás personal del ministerio de provincias serían competencia de las intendencias Marina, previo informe razonado al monarca³⁵¹. Esta potestad ya la venían ejerciendo desde la entrada en vigor de la referida instrucción de 1737. Ilustrativa a este respecto es la decisión de Freire de mantener al subdelegado de Rianxo en 1742, pese a que éste había puesto el cargo a disposición suya al arreciar las protestas de los matriculados por su gestión. El Intendente, de aceptar esta renuncia, vendría a admitir su equivocación a la hora de elegirlo³⁵².

Mientras que para los comisarios y oficiales de contaduría, también llamados subdelegados³⁵³, con destino en los “lugares de consideración” por su volumen de tráfico, recursos forestales, fábricas vinculadas a la Armada o producción de materiales de interés prioritario para el ramo de Marina, la ordenanza de 1751 (artículos 10 al 13), mandaba su “remoción” cada cuatro años, nada disponía acerca de la remuda de los jueces de Marina de los puertos. En febrero de 1781, D. Joaquín de Magana, a la sazón Intendente de Ferrol,

³⁵⁰ Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Signaturas. C-552/3. Fols. 26v. y ss.; C-624 A/1, s/f.

³⁵¹ Hecha la salvedad de las referidas dos demarcaciones de Baleares (Ibiza y la parte oriental de Mallorca), los montes de Tortosa y Segura y el reino de Navarra, territorios cuya gestión, dada su riqueza forestal y/o de materiales útiles a la Armada fue puesta en manos de oficiales de Marina en virtud del artículo 12, como ya quedó dicho al analizar el mapa administrativo de las matrículas.

³⁵² El Intendente informó que lo había puesto al frente de este distrito de la Ría de Arousa “por ser hombre de combenencia y concurrir en él las demás zircunstancias prescriptas” en la conocida instrucción para la formación de matrículas de noviembre de 1737. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. A Graña, 27 de diciembre de 1740.

³⁵³ En 1781 en las provincias del departamento de Ferrol no existía ninguno de esta clase. Hacía mucho tiempo que se habían retirado a la capital departamental. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. Ferrol, 17 de febrero de 1781.

hizo una serie de puntualizaciones antes de aplicar la real orden del día nueve de dicho mes. Este mandato de observancia inviolable de los relevos aludía a los ministros y a los subdelegados, sin más aclaración respecto al carácter de éstos últimos, de ahí la ambigüedad. Maguna objetó que la aplicación de este apartado de la ley en las subdelegaciones de los puertos era prácticamente imposible de conciliar con los requisitos de vecindad y riqueza patrimonial en los distritos. En palabras del Intendente, ninguno quería “dejar su hacienda abandonada sólo por ser subdelegado y exponerse a padecer los perjuicios en sus intereses domiciliarios que le importarían más que los que produjesen tales empleos en cuyo concepto siempre se ha caminado a menos que diese lugar a que se relevase”. Según informó Maguna, con ocasión del restablecimiento de la matrícula en 1751, en virtud de reales órdenes la mayoría de los subdelegados se habían elegido entre los sujetos “cansados en la carrera del ministerio”³⁵⁴. En verdad, como quedó demostrado, al menos para Galicia, debe hablarse de clara minoría y no de mayoría, no cumpliéndose con las referidas metas de la Corona.

Visto lo cual se explica la continuidad en los gobiernos de las subdelegaciones. Hasta el punto de que se llegó a extremos de casi una patrimonialización de estos cargos: la subdelegación de Cambrils desde su creación hasta la década de 1790 fue ocupada sucesivamente por José Roca i Grisola y por sus hijos Gabriel y Pedro Roca i Llaveria³⁵⁵. El mencionado oficial segundo de la contaduría de Marina D. Alonso Canido rigió la de Vigo durante más de tres décadas³⁵⁶, por lo que no parece que la perlesía que le aquejaba

³⁵⁴Oportunamente, para cimentar su razonamiento, el Intendente le recordaba al Marqués González de Castejón, secretario de Marina, que en el último “arreglo” de este cuerpo, él mismo había destinado a alguno de sus miembros a servir subdelegaciones por no estar en condiciones “de subsistir en las tareas de la carrera”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. Ferrol, 17 de febrero de 1781.

³⁵⁵Vid. Rovira i Gómez, S.-J., *La gent de mar de Cambrils (segle XVIII)*. Tarragona, 1992, pp. 18-19.

³⁵⁶ Al frente de esta subdelegación cuando menos en el período 1767-1800. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 247 y 309.

ya en 1766 le impidiese la diaria gestión³⁵⁷. Se trata del funcionario cuya actividad podemos seguir más al día, gracias a que parte de su correspondencia oficial con el ministerio de Pontevedra se conserva en el fondo documental *Archivo de mareantes* del Museo de Pontevedra. Equiparable a la de Canido en Vigo, fue la permanencia de D. Jose Gayoso y Losada en el Caramiñal, al menos desde 1747 a 1774³⁵⁸. También duradera fue la etapa de D. Francisco Rodríguez Gimilio como subdelegado de Cangas, destino que ocupó al menos entre 1774 y 1798³⁵⁹. Muy bien considerado por la superioridad de Marina, este abogado -que gobernaba uno de los distritos con mayor volumen de matrículas de personas y embarcaciones de pesca de la provincia de Pontevedra-, fue comisionado en más de una ocasión para efectuar pesquisas sobre la actuación de homólogos suyos acusados de irregularidades en la gestión de los asuntos de Marina³⁶⁰. Otra gobernación que como mínimo se prolongó por espacio de dos décadas fue la de D. Manuel Ramírez de

³⁵⁷ Una enfermedad muscular, causante de temblores, que según García Sarmiento ya en 1766 era un serio inconveniente a la hora de desarrollar su tarea de auxiliar del ministerio de Pontevedra. La perlesía, unido a su falta de experiencia en los asuntos de cuenta y razón, de la que daba cuenta en aquella ocasión el citado ministro provincial, sin duda habría jugado en contra de Canido en caso de una hipotética promoción a la plaza vacante a la muerte de aquel en 1770. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765.

³⁵⁸ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Notario: Simón Díaz Morales. Prot. nº 2.407. Fol. 57; Prot. 1.747. Foliación ilegible (doc., 9-I-1747)

³⁵⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. Presupuesto nº 14. *Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.975. Docs., 4 de mayo de 1798 y 27 de octubre de 1798.

³⁶⁰ Por ejemplo, en 1798 corrió a cargo de investigación oficial a raíz de los muchos cargos imputados al subdelegado de Rianxo D. Eugenio Hernández (o Ernárez), desplazándose *ex profeso* a esta villa arosana. De este expediente volveremos a hablar al tratar de los casos de abuso de autoridad y corruptelas de este personal del ministerio de Marina.

Arellano en Vilaxoán (1771-1790)³⁶¹. Y D. Antonio Jacinto de Montes sirvió como subdelegado de Muros al menos diez años (1764-1774)³⁶², tiempo que superó D. Bernardo Cayetano de Reino en Rianxo.

Los traslados, pues, fueron escasos, como decía Maguna en 1781, “a menos que diese lugar alguno a que se le relevase”³⁶³. Dado que los cambios de destino eran competencia del Intendente y no de los ministros provinciales, ocurrió que mientras unos subdelegados se remudaron a distritos dentro de la misma provincia, otros lo hicieron de unas a otras³⁶⁴. D. Joaquín de Villa y Prado, nombrado en 1751 juez de Marina de Cangas, cinco años más tarde pasó a servir la cercana subdelegación de Vigo, siguiendo en esta dependencia en abril de 1763³⁶⁵. Por otra parte, en 1786 hay constancia de la actividad de

³⁶¹ En junio de 1790, ya viejo y achacoso, decía acreditar 46 años continuados de servicio a la Corona, cuarenta de ellos en el ramo de Marina en virtud de real nombramiento. Por entonces comenzaba a restablecerse de “la más grave y peligrosa enfermedad de que estuvo enteramente desauiciado y con todos los sacramentos”. Vid. A.H.U.S. Protocolos del distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. nº 2.407. Fol. 57.A.G.M. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc., Vilaxoán, 17 de junio de 1790.

³⁶² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Doc. A Coruña, 8 de noviembre de 1764. Leg. 736. Presupuesto nº 14. *Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

³⁶³ Por ejemplo, el voto particular del Comandante General de Ferrol en la Junta de Departamento en la que se trató a principios de 1781 la agregación de la subdelegación de Figuras a la provincia de Viveiro, reajuste territorial que no se produjo, fue favorable a la remoción de dicho ministro “porque es irresoluto en sus providencias y esto les causa [a los matriculados] detención en los despachos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Docs., 9 de abril de 1781; Ferrol, 15 de abril de 1781.

³⁶⁴ Recordemos que desde la Intendencia de Ferrol se abogó más de una vez por la domiciliación del subdelegado de A Guarda en Tui al objeto de frenar la actividad de los terrestres en la desembocadura del Miño. No tenemos certeza de la materialización de este traslado. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 4 de marzo de 1766.

³⁶⁵ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 309. Doc. Pontevedra, 14 de mayo de 1763.

D. Clemente de Godoy y Montes como subdelegado del Caramiñal (provincia de Pontevedra), a quien al año siguiente encontramos haciendo lo propio en Muros (provincia de A Coruña)³⁶⁶.

Aunque, los nombramientos los decidía el Intendente, en caso de ausencia de los subdelegados los ministros principales a cargo de las provincias estaban facultados para elegir a interinos entre los vecinos de los distritos. Estos suplentes debían ajustarse al perfil definido en el artículo 15 y la confirmación en sus plazas vendría dada por la intendencia. Los ministros de provincia también eran competentes para suspender de empleo a subdelegados que “por su poca aplicación o mala conducta” actuasen sin el celo y desinterés obligados. De estas resoluciones habría de dar cuenta al Intendente quien a su vez informaría de los sujetos que en las localidades bajo su jurisdicción presentaban calidades e inclinación para dedicarse a la administración de los asuntos de Marina (art. 185)

En otro orden de cosas, los subdelegados habrían de “estar solventes de otra dependencia o comisión particular que pueda eximirlos de su jurisdicción a la qual es mi voluntad estén enteramente sujetos” (art. 15). A este respecto, conocemos un caso de declarada incompatibilidad de oficios servidos por subdelegados. A raíz de una denuncia del gremio de pescadores, y conforme al dictamen del ministro de la provincia marítima de Mataró, la Secretaría de Marina ordenó que el titular de la subdelegación de la villa de Blanes cesase como procurador jurisdiccional del Duque de Medinaceli, señor de dicho territorio, si quería seguir ejerciendo de juez de Marina³⁶⁷. Sí se consideró compatible el

³⁶⁶En julio de 1791 continuaba en este último destino. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.953. Doc. Muros, 13 de septiembre de 1787; Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Muros, 18 de julio de 1791.

³⁶⁷El subdelegado exigía a sus administrados el impuesto sobre el pescado fresco llamado derecho de “ribage” o diezmo de la pesca en defensa de los intereses de aquel titulado. En consecuencia, estaba interesado por el incremento de los ingresos por ese concepto fiscal, de ahí que permitiese faenar a *terrestres* con el fin de que más brazos se tradujesen en más pesca. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871. Doc., 26 de junio de 1784.

ejercicio de la subdelegación de Baiona con la administración de los servicios de millones de dicha villa y su partido, empleos que tuvo simultáneamente D. Pedro Martínez Parcero³⁶⁸. En su elección como subdelegado no se tuvo en cuenta el enfrentamiento que había tenido con los matriculados de A Guarda en 1751 por un atropello fiscal³⁶⁹. Una actuación que había merecido la más absoluta condena oficial; el rey, tras consultar con los directores de las Rentas Generales, le ordenó que subsanase los perjuicios ocasionados a los matriculados y les devolviese todo lo que no debía haber cobrado³⁷⁰.

2.2.2.1.3.- Régimen retributivo.

Todo apunta a que con anterioridad a la normativa de 1751, los subdelegados no percibían salario alguno; de tenerlo, algo muy poco probable y en ningún caso con carácter general, debió ser bien bajo, a juzgar por algún testimonio que hemos recogido. En su oficio de 12 de mayo de 1750 remitido a Ensenada, D. Bernardino Freire, Intendente de Ferrol, reconocía que en Cangas y en otros muchos puertos no se encontraban sujetos “de conducta y circunstancias” interesados en servir estas plazas, sin percibir derecho alguno, ni tan siquiera aquéllos que les era permitido a las demás justicias, “no teniendo ovenzión”.

³⁶⁸ Vid. A.H.P.P. Notario José Ozores de Puga. Sig. L-12 A. Fol. 4. Y A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. Presupuesto nº 14. *Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

³⁶⁹ Apremiaba a los gremiales de mar, como a los tratantes, a que le rindiesen cuentas de todo el pescado que cogían y con el que comerciaban, llegando a inspeccionar las embarcaciones cuando regresaban a puerto de sus faenas, y las propias casas de los pescadores. En la plaza pública cobraba la tasa acostumbrada por la que se *millonaba* (de cada merluza curada 4 mrvs. de vellón), pero tanto del pescado exportado como del consumido en el radio local, cuando este último género estaba exonerado de millonar. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Doc., A Coruña, 9 de julio de 1751; [Madrid], 14 de julio de 1751.

³⁷⁰ Además fue conminado a proceder el todo momento conforme al la real orden de 7 de marzo de 1750 que exoneraba a los pescados de los derechos de aduanas. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Docs. A Graña, 7 de julio de 1750; Madrid, 30 de diciembre de 1750 y 13 de enero de 1751.

Precisamente por falta de incentivos económicos, en Asturias, afirmaba Freire, “todos los días están haciendo dexacción de las subdelegaciones sin haber quien quiera entrar en ellas”³⁷¹.

Estapatente renuencia intentó corregirse por la vía del incentivo salarial. En virtud del artículo 16 de la Ordenanza de 1751 las retribuciones de los subdelegados habrían de ser “con proporción a los lugares de su establecimiento” y a los gastos regulares de sus comisiones³⁷². Sin dejar de considerar otros aspectos, como el de la riqueza forestal, en la medida en que la importancia de un distrito de Marina venía dada en gran medida por el volumen de su matrícula, estamos en condiciones de afirmar que por lo que a Galicia se refiere la proporcionalidad dispuesta en la Ordenanza no se cumplió en muchos casos. Los sueldos sí guardaron correspondencia con el rango administrativo en la Armada de sus beneficiarios. A la cabeza de la veintena de subdelegados destinados en dicho reino en 1751 figuraban los de Ribadeo y Muros, con 500 reales mensuales, que respectivamente gozaban por su condición de oficial primero de la Contaduría de Ferrol y oficial segundo de la de Cádiz. Les seguía de cerca el de Pontedeume, con 450 reales al mes de sueldo, los que le correspondían a rango de oficial segundo de Ferrol. Un tercer escalón lo ocupaba en solitario el subdelegado de Camariñas, el mencionado Álvarez de Lodeiro, cuyo sueldo de 225 reales -el que gozaba como oficial jubilado, se elevó a 300 a propuesta del Intendente Freire “para que pueda desempeñar decentemente este encargo”.

Un cuarto tramo salarial, el de los 25 escudos (250 reales), incluyó a siete subdelegados: los de Noia, Caramiñal, Rianxo, Padrón, Cangas, Vigo y Malpica. Suponían el 35% del total, mientras que los ocho subdelegados restantes (el 40%), cerraban la lista con 200 reales al mes. En concreto se asignó esta cantidad a los de Sanxenxo, Redondela, Baiona, A Guarda, Betanzos, Corcubión, Santa Marta de Ortigueira y Cedeira. La media de individuos y embarcaciones matriculados de las siete subdelegaciones referidas era a finales de 1752 de 493,14 hombres y 92 unidades de flota, frente a 206,75 y 45,12 la de las

³⁷¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc., A Graña, 12 de mayo de 1750.

³⁷² Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

ocho últimas. Sin embargo, dentro de estas dos escalas salariales los desequilibrios internos en cuanto al volumen de matrículas eran muy fuertes. El subdelegado de Noia, por 250 reales al mes, debía gobernar una demarcación que contaba con 775 hombres de mar y maestranza y 208 embarcaciones de pesca y tráfico, mientras el de Malpica tenía derecho a percibir lo mismo cuando su matrícula era de 272 individuos y 33 barcos. No eran menores los contrastes en las subdelegaciones del tramo de los 20 escudos; idéntica asignación le correspondió al de Sanxenxo (438 matriculados y 123 embarcaciones) que al de Cedeira (40 matriculados y 4 embarcaciones). El establecimiento de este último distrito, formado por este único enclave costero, se justificó por ser “puerto de arribadas y separado de los demás a 4 y 6 leguas”³⁷³.

Un cuarto de siglo más tarde, los salarios de los subdelegados de Marina de Galicia se mantenían fijados en las dos escalas básicas de 25 y 20 escudos mensuales, pero significativamente se habían producido alteraciones. En la lista de los retribuidos con estas cantidades, identificados gracias al presupuesto de gastos de la contaduría de Ferrol para el año 1774, figuraban subdelegados de distritos que en 1751 pasaron a gozar de mayores asignaciones. Así, 23 años después entre los que percibían 244 rs. y 4rs. al mes de salario³⁷⁴ se mantenían los de Rianxo, Cangas y Padrón, Malpica, pero se habían sumado los subdelegados de Camariñas y Pontedeume. Una prueba todavía más concluyente de que el grado de proporcionalidad entre los sueldos de los subdelegados y el tamaño de las matrículas de las demarcaciones a su cargo fue mínimo, y por el contrario sí hubo correspondencia entre aquéllos y el rango en la Armada de sus beneficiarios, es el caso de Muros. El que ejercía la jurisdicción de Marina en este puerto y agregados en 1751 cobraba

³⁷³Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. A Coruña, 7 de abril de 1751; Madrid, 15 de abril de 1751.

³⁷⁴ La misma cantidad que percibía D. Matías Tormes, miembro del ministerio de Marina de la provincia de Viveiro del que no se indica el cargo que ocupaba, y el respectivo “escribiente” de los ministerios de provincia de Pontevedra y A Coruña. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. Presupuesto nº 14. *Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

500 reales mensuales por tratarse de un oficial segundo de la contaduría de Cádiz. El que lo hacía en 1774, tan sólo 195 reales con 10 mrvs., igual cantidad que sus homologos de Redondela, Baiona, A Guarda y Cedeira³⁷⁵.

Estadeproporción también se aprecia en el departamento de Cartagena. El sueldo mensual que a propuesta del Intendente D. Francisco Barrero y Peláez, se asignó a los individuos elegidos en mayo de 1751 para servir las siete subdelegaciones (sin contar las capitalinas) de las provincias marítimas de Alicante y Valencia fue de 150 reales³⁷⁶. Pero mientras el subdelegado de Calpe gobernaba una demarcación que contaba con 269 matriculados en 1754, por entonces el de Elche tenía a su cargo la gestión de sólo 29 matriculados³⁷⁷.

Como se ve, los sueldos de los subdelegados destinados en el litoral gallego fueron muy superiores de los de sus homólogos del litoral levantino. Todavía más pobres que las de estos últimos fueron las asignaciones aprobadas en 1751 para los subdelegados de Mataró y Malgrat: 90 y 80 rs. de vellón al mes. En estos distritos catalanes tenían asiento 525 y 135 matriculados *hábiles* (es decir, los que en circunstancias normales eran sorteados para realizar campañas en la Armada), según resultó de la revista de inspección finalizada tres años después³⁷⁸. Mientras, en la subdelegación pontevedresa de A Guarda, cuyo titular percibía 200 rs. al mes, por entonces se registraban tan sólo 132 matriculados de esta clase³⁷⁹. Las bajas asignaciones salariales de los subdelegados del departamento de

³⁷⁵ *Ibidem*.

³⁷⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. Cartagena, 18 de mayo de 1751.

³⁷⁷ Esto por lo que atañe a la provincia de Alicante. En la de Valencia, el desequilibrio era igual de evidente. Según los resultados de la primera revista de inspección extraordinaria, la subdelegación de Vinaroz contaba con 258 matriculados por 41 la de Castellón de la Plana. Las autoridades de Marina de uno y otro, repetimos, percibían idéntico sueldo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Elche, 9 de diciembre de 1754.

³⁷⁸ Vid. Llovet, J., *La Matricula...*, p. 55.

³⁷⁹ En 1753 el sueldo del subdelegado de Lloret, ascendió, fijándose en 100 reales al mes a raíz de

Cartagena todavía se redujeron más en la segunda mitad del siglo XVIII. En 1781, según información del Intendente D. Alfonso Alburquerque, salvo cuatro contadores jubilados, el resto, 24, percibían 3 reales diarios “bajo el concepto de estables”; interpretamos que con destino fijo, no interinos³⁸⁰.

Los subdelegados de las provincias marítimas de Viveiro, Ferrol, A Coruña y Pontevedra también estuvieron mejor retribuidos que sus homólogos con plaza en distritos andaluces, a excepción del de Jerez. Al perder su condición de capital de provincia marítima y pasar a depender administrativamente de Sanlúcar de Barrameda, en virtud de la real orden de 30 de marzo de 1756, en lugar del hasta entonces ministro principal que lo gobernaba, al frente de la nueva subdelegación de Jerez fue destinado un subdelegado con un sueldo de 300 reales³⁸¹. Por el contrario, el de Roquetas (provincia de Almería), percibía justo la mitad, una retribución que D. Juan Gerbaut, Intendente de Cádiz, de acuerdo con el parecer del inspector de matrículas D. Fernando Bustillo, propuso elevar a 200 reales con ocasión de un relevo al frente de este partido en 1765. Por entonces, el de Gibralfaro (provincia de Ayamonte), D. Francisco Pizarro, cobraba 10 escudos, estipendio que Gerbaut consideró excesivo dada la exigua matrícula que gobernaba³⁸².

anexionarse a Tossa. Al año siguiente, los matriculados hábiles a su cargo eran 170, menos de una tercera parte de los de Mataró. Tal vez, el bajo salario del titular de esta subdelegación tenga que ver con la condición de capital provincial de este puerto, y por lo tanto sede de una administración de Marina integrada por un ministro principal y otros auxiliares. Vid. Llovet, J., *La Matricula...*, p. 56. Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<La gente de mar en la Cataluña del siglo XVIII>>, en *Actas del Primer Congreso de Historia Moderna de Cataluña*. Barcelona, 1984. Tomo I, p. 561. Y A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Barcelona, 26 de enero de 1754; A Graña, 11 de junio de 1754.

³⁸⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 184. Doc. Cartagena, 13 de febrero de 1781.

³⁸¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

³⁸² Como ya quedó dicho, de resultas de la revista de inspección de aquel año, tuvo lugar la agregación de este distrito al de Huelva. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Cádiz, 4 de junio de 1765.

Naturalmente las pensiones de jubilación guardarían proporción con los salarios que habían percibido. En marzo de 1774, al término de la revista de inspección del departamento de Cádiz llevada a cabo por el comisario de guerra D. Manuel de Samaniego, a propuesta de éste, Carlos III ordenó la jubilación de los subdelegados de los distritos de Vejer y San Roque, ambos de la provincia de Tarifa, asignándose una pensión de diez y doce escudos de vellón al mes respectivamente. La matrícula de la primera era de tan sólo 11 individuos de mar útiles, uno de maestranza y 4 jubilados, para 8 embarcaciones de pesca. Mientras la matrícula humana de San Roque era algo mayor, no así la flota: 32 individuos mar útiles, 6 jubilados, y tres barcos menores³⁸³. Cortas cifras que explican la decisión adoptada en 1774 de incorporar una y otra subdelegación a las de Conil y Algeciras respectivamente, cuando falleciesen los dependientes entonces jubilados.

Al margen de su sueldo propiamente dicho, de los veinte nombrados para Galicia en 1751 (sin contar con los ministros principales que asumieron el gobierno de las subdelegaciones de las capitales de provincia), significativamente a sólo los cinco que pertenecían por entonces al cuerpo del ministerio se les concedieron gratificaciones. Las más altas, 120 reales al mes fueron para los subdelegados de Pontedeume, Muros y Ribadeo. En el segundo caso, se razonó este extra como premio al mérito de D. Juan de Navia y en consideración a la importancia pesquera y comercial del puerto capital de distrito. En el tercero, por ser Ribadeo uno de los puertos gallegos habilitados al comercio extranjero, teniendo presente además “la grande extensión de los Plantíos de su jurisdicción que requieren el cuidado correspondiente”³⁸⁴. Por su parte, el contador de navío, D. Pedro Fernández de Miranda, subdelegado de Vilaxoán, sumó a su sueldo de cuarenta escudos, diez más de gratificación para gastos de un amanuense. Esta fue la misma finalidad del referido extra dado a su homólogo de Pontedeume. Finalmente, recordamos la mejora de 75 reales en la retribución mensual del subdelegado de Camariñas, el oficial de contaduría jubilado D. Domingo Álvarez de Lodeiro.

³⁸³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 29-XI-1773.

³⁸⁴ *Ibidem*.

En consonancia con la apuntada congelación salarial, toda apunta a que la Secretaría de Marina fue muy renuente a conceder gratificaciones a subdelegados, aun cuando sobre el papel los fundamentos de los peticionarios fuesen sólidos. A este respecto, es de interés la instancia del subdelegado de Baiona D. José Torredemer, fechada en dicha villa pontevedresa a 12 de febrero de 1773. Aunque no figura su destinatario, es más que probable que se dirigiese directamente al titular de la cartera de Marina. Pedía una gratificación diaria de 8 rs., extra que según él disfrutaban por entonces todos los subdelegados que antes habían servido de escribientes en las capitales departamentales. Torredemer razonaba que con los 20 escudos mensuales que tenía asignado no podía vivir con la decencia exigida a su cargo. En su opinión, este sueldo tan corto estaba justificado en las subdelegaciones que corrían a cargo de “patrizios” de las capitales o puertos de las mismas, puesto que al contar éstos con haciendas allí “o tal vez tener otros manejos”, vivían con desahogo³⁸⁵. Pero, de modo alguno era de justicia que él, que no gozaba de renta alguna, después de acreditar once años de servicios en Ferrol recibiese tan pobre paga

“...en perjuicio del honor y estimación que por razón del empleo debo precisamente sobstener en esta villa [Baiona], respecto de que en ella residen no sólo un gobernador graduado de Coronel, sino también bastantes familias decentes y además de no estar nada baratos los comestibles, se me agregan las pensiones de pagar casa, leña, portes de cartas de oficio y otros diferentes gastos, de que estaba aliviado en el Departamento...”³⁸⁶

No consta la resolución de este expediente, pero es casi seguro que su reclamación no fue atendida. De haberlo sido, Torredemer hubiera visto doblados de largo sus ingresos mensuales, pues éstos no variaron ni un real, como se constata en el presupuesto de gastos

³⁸⁵ Ponía el ejemplo de su antecesor D. Juan Antonio Benavides, que era natural de Baiona donde ejerció de abogado. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. Baiona, 12 de febrero de 1773.

³⁸⁶ Añadiéndose además la circunstancia de que Torredemer afirmaba mantener a su madre viuda. *Ibidem*.

del año 1774³⁸⁷.

Por otra parte, los subdelegados devengaban dietas por sus comisiones extraordinarias. En causas sustanciadas por ellos, sus gastos corrían por cuenta de la parte condenada. En caso de impago, se llegó a reclamaciones por la vía judicial. Así, Rodríguez Gimilio, juez de Marina de Cangas, otorgó poder (3-III-1782) a un agente en los reales consejos para reclamar ante los tribunales competentes los gastos de alojamiento y manutención suyos y de un escribano que lo había asistido a dar fe de los autos relativos a supesquisa por queja formulada por D. Mateo Araujo contra el subdelegado de Vigo D. Alonso Canido³⁸⁸.

Dado que tendrían sueldo asignado, y que el rey prometía tener presentes sus méritos para premiarlos, bien con un ascenso dentro del ministerio Marina o con un destino en otros organismos del Estado, quedaba terminantemente prohibido que exigiesen “la menor contribución” de los matriculados o de otra cualquier persona con intereses en el ramo de Marina, sin poder beneficiarse de la producción forestal u otros recursos naturales o producciones que estuviesen a su cargo. El incumplimiento de este mandato se penaba con la pérdida de empleo y la inhabilitación para desempeñar oficios públicos e incluso mayores castigos según qué circunstancias (art. 17). Al igual que a la generalidad de los ministros reales, se vetaba absolutamente su participación directa o indirecta en el comercio marítimo en los puertos de su distrito, pena de confiscación de todos sus intereses en aras de las mayores garantías posibles de imparcialidad a la hora de enjuiciar en primera instancia las causas concernientes a dicho tráfico (art. 18). Esta prohibición sería confirmada en el artículo 18 del Reglamento de 1786³⁸⁹.

³⁸⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. Presupuesto nº 14. *Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

³⁸⁸ Araujo que había perdido la causa, se negara a satisfacerle sus dietas. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446(2). Fols. 38r-v.

³⁸⁹ “con el saludable fin de que hallándose exentos de estos embarazos, puedan más bien administrar justicia en los negocios y dependencias que ocurran sobre contratos marítimos y otros de esta naturaleza”.

Por lo que concierne a la pesca, al menos en un caso se autorizó la participación financiera de ministros de marina en actividades de este sector. Nos referimos al papel de García Sarmiento, como socio capitalista³⁹⁰ en el nuevo *cerco* real armado por el gremio del Arrabal pontevedrés en septiembre de 1749. Tras esta inversión se soslayaba el carácter de apuesta personal que para él tenía su plan de restablecimiento de estas grandes amazonas, proyecto que contó con el respaldo de otro ilustre gallego, D. Manuel Ventura Figueroa, entonces auditor de la Rota, que décadas después impulsaría decisivamente la erección del llamado *Montepío de Pesca* desde su condición de Colector de Expolios y Vacantes.

Los sueldos no sólo eran bajos sino que rara vez se cobraban con la puntualidad requerida, a pesar de las disposiciones a este respecto. En abril de 1751, al tiempo que se aprobaban los nombramientos de los ministros principales y demás dependientes de Marina de los negociados de las capitales de provincia gallegas a propuesta del Intendente de Ferrol D. Bernardino Freire, Ensenada le encargó expresamente que evitase los atrasos en el pago de las asignaciones de este personal, consignadas sobre la tesorería del departamento³⁹¹. Lo cierto es que las demoras en los pagos efectivos, tanto para los dependientes destinados en las cabezas provinciales como de los subdelegados de los puertos fueron corrientes. Sin ir más lejos, en 1774 se le debían dos mensualidades al auditor de Pontevedra D. José Castro Monteagudo y al subdelegado de Malpica D. Francisco Bretón³⁹². Sabemos de algún que otro retraso superior³⁹³, pero con todo, la

Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

³⁹⁰ Vid. Carmona Badía, X., *Producción textil rural...*, Tomo II, p. 392.

³⁹¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. 20 de abril de 1751.

³⁹² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 736. Presupuesto nº 14. *Sueldos, salarios y gratificaciones de los ministros, subdelegados y demás empleados...* en las provincias del departamento de Ferrol.

³⁹³ Con fecha 12-V-1765 el subdelegado del Caramiñal apoderaba a un oficial empleado en la

dilación en el cobro efectivo de los haberes de estos funcionarios no debió ser tan acusada como en el caso de los sueldos vencidos, y en menor medida de las pensiones, de los matriculados que, como tendremos ocasión de demostrar en un próximo capítulo, en muchos casos tuvieron que esperar décadas para percibir unos reales que se ganaban a un alto precio.

En su argumentación contraria a la “remoción” de los subdelegados, sin medias tintas el Intendente Maguna subrayaba la pobreza de sus sueldos, insuficientes para “su mantenimiento, quanto más para subvenir a los gastos que les acarrea el cumplimiento de sus precisas obligaciones en revistar los puertos y pasar de unos a otros para los sorteos y remesa de marinería al servicio, escritorio y portes de cartas de la correspondencia de oficio con los ministros y Yntendente que todo sale del corto goce que disfrutan, viviendo todos quasi en una pura necesidad”³⁹⁴. Nos interesa enfatizar la limitadísima demanda de estas plazas, habida cuenta la falta de incentivos salariales. De hecho, por los resultados de la revista de inspección del departamento de Cádiz concluida en 1774, sabemos que la subdelegación de Albuñol, perteneciente a la provincia de Motril, venía siendo gobernada por el cabo celador Francisco Cabriote. Si bien el rey, a propuesta del comisario Samaniego, gratificó a este individuo con cinco escudos mensuales³⁹⁵, deducimos que por cada mes que desempeñara tales funciones, ordenó la agregación de dicho partido al de Adra (provincia de Almería), aumentándosele en diez escudos la asignación salarial del subdelegado de éste último. Además, el monarca aprovechaba la ocasión para repetir un

tesorería del departamento ferrolano para cobrar lo que se le adeudaba por su empleo “comenzando el recaudo desde principio de este año y más tiempo que no lo haya hecho...” su anterior apoderado. Vid. A.H.U.S. Distrito de Noia. Rollo 454. Prot. nº 2.401. Fol. 90.

³⁹⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Doc. Ferrol, 15 de febrero de 1781.

³⁹⁵ Cantidad muy inferior al sueldo estipulado para el subdelegado del que hacía las veces, si comparamos las cifras de su matrícula con las de Bejer y San Roque, apuntadas más arriba. Tengamos en cuenta que en mayo de 1765 en las listas de matrículas del distrito de Albuñol tenían asiento 63 hombres de mar de la clase de hábiles para el Real Servicio, doce jubilados, y una flota pesquera compuesta por once unidades. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Cádiz, 1-V-1765

mandato ya conocido: que las subdelegaciones se confiasen a “sugetos criados en el ministerio e instruidos en la quenta y razón”³⁹⁶.

Recapitulando, las subdelegaciones fueron un retiro confortable de oficiales de contaduría y contadores de la Armada jubilados, y en ningún caso un destino desde donde promocionar en la administración de Marina y dar el salto a otros organismos del Estado, pese a las promesas contenidas en la Ordenanza de 1751. Los cortos sueldos de los subdelegados fueron en detrimento de su autoridad efectiva, actuando de caldo de cultivo de sobornos y corruptelas en la gestión de las matrículas.

2.2.2.2.- Los asesores de Marina.

Como ya se dijo, la instrucción de 4 de noviembre de 1737 contemplaba la actuación de los llamados jueces de letras, aunque no aclaraba si sólo en los partidos o también en las subdelegaciones. Lo que es seguro es que en 1740 contaban con asesor 28³⁹⁷ de las 54 del departamento de Cartagena, y 16³⁹⁸ de las 34 andaluzas. Todos estos asesores identificados en 1740 en el litoral andaluz, eran abogados de los Reales Consejos. Cuatro de ellas prestaban servicios jurídicos en más de una subdelegación. En concreto, en la de Chipiona actuaba el de Sanlúcar, el de Vélez en las de Torrox y Nerja, el de San Roque en la de Algeciras y el de Vejer en la de Conil. Por otra parte, las subdelegaciones La Algava y Conil tenían como asesor al de la capital de su partido, Sevilla. En suma, sólo diez de las subdelegaciones andaluzas³⁹⁹ no contaban con asesor propio o compartido, por no haber

³⁹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. 18-III-1774.

³⁹⁷ Vera, Valencia, Vinaroz, Gandía, Villajoyosa, Tarragona, Mataró, Calella, Blanes, Areins, Canet, La Escala, Palafurgell, Bagur, Llansa, La Selva, Cadaqués, San Feliu, Malgrat, Rosas, Palamós, Altafulla, Tortosa, Torredembarra, Cambrils, Sitges y Vilanova. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cartagena, 7 de junio de 1740.

³⁹⁸ Puerto Real, Puerto de Santa María, Jerez, Sanlúcar de Barrameda, Rota, Chiclana, Ayamonte, Cartaya, San Roque, Vejer, Marbella, Estepona, Manilva, Vélez, Motril y Almería.

³⁹⁹ Isla de León, Alcalá del Río, San Juan del Puerto, Gibraleón, Moguer, Fuengirola, Almuñécar,

en su litoral ni en las localidades próximas (“ni en mucha distancia”, como se dice alguna vez) personas cualificadas (“juristas”) para desempeñar esta plaza.

Sólo en tres subdelegaciones, Vejer, Motril y Almería, el subdelegado y el asesor eran por entonces la misma persona. Esta compatibilidad se consideró contraproducente, y siempre que pudo se evitó, “por haberse tenido presente que los juristas no podrán nunca con estravío de su estudio y dependencias (*sic*) sugetarse a la cuenta y razón de listas y a la pacificación y gobierno de la gente alistada en sus pueblos, celando su quietud y paradero así con ellos como en las embarcaciones, lo que pide asistencia y fatiga personal más propia de los legos dexándoles sólo a su cuidado el reglar los procedimientos y providencias judiciales...”⁴⁰⁰.

Para Galicia, a tenor de la relación oficial de personal de la administración de las matrículas con la que contamos para el año 1740, entonces no se encontraban nombrados asesores de justicia en ninguna de sus 45 subdelegaciones. Es posible que cuando la propia plaza de subdelegado recayó en un letrado, lo que ocurrió a menudo en estos distritos gallegos, se optase por no habilitar a un asesor. Sea como fuere, lo cierto es que en la Ordenanza de 1751 expresamente se ordenaba su nombramiento, por lo que extraña la casi total ausencia de rastros sobre la actuación de estos asesores en las decenas de expedientes de la Secretaría y en los cientos de escrituras notariales consultadas para esta investigación.

En virtud del artículo 164 de dicha ordenanza se disponía que los ministros principales en cada subdelegación nombrasen a un abogado de los que allí residían, “con cuyo parecer pueda el subdelegado gobernarse en los casos de su inspección y que forme autos y tome las informaciones que se ofrecieren jurídicamente”. Al igual que los escribanos, en atención a sus méritos promocionarían con preferencia a las asesorías y escribanías de provincias o bien a otros empleos acordes a “su inteligencia y conducta”, según se disponía en el artículo de 164 de la Ordenanza.

En virtud de esta misma disposición, ni los asesores ni los escribanos de las

Salobreña, Albuñol, Adra y Dalías.

⁴⁰⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Docs. Cádiz, 31 de mayo y 5 de junio de 1740.

subdelegaciones gozaban del fuero de Marina. Este les fue concedido con carácter general para toda España por real orden de 4 de diciembre de 1787, a raíz de una instancia del ministro interino de Ayamonte en la cual abogaba por concedérsele esta gracia jurisdiccional a unos y otros empleados en dicha provincia “porque sino no quieren concurrir a nada temerosos de las Justicias”⁴⁰¹.

Tan sólo conocemos la identidades de los asesores de las subdelegaciones de Caramiñal y Noia, ambas de la provincia marítima de Pontevedra en 1793: el licenciado D. Pedro Arias Noguerol, abogado de la Real Audiencia de Galicia⁴⁰², y D. Francisco Laxe, que transitoriamente hacía las veces del titular de la misma, D. Gabriel Somalo, indispuerto⁴⁰³. Tal vez, esta figura se implantó en Galicia a medida que las autoridades de Marina fueron consciente de la cantidad de causas en primera instancia que se atendían en estos juzgados locales del ramo.

2.2.2.3.- Los escribanos de Marina.

Por el contrario, contamos con muchas noticias sobre la actuación de los escribanos de Marina de estos distritos a partir de 1751. Antes de esta fecha no contamos con noticias para los del departamento de Ferrol, y en particular para el litoral gallego. Por el contrario sí sabemos cuántos y cuáles eran los ocupantes de estos oficios en 1740 en los dos restantes departamentos. Quince⁴⁰⁴ (un 27,78%) de las 54 subdelegaciones del departamento de

⁴⁰¹Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.783. Revista de la provincia marítima de Ayamonte. Doc. 4 de diciembre de 1787.

⁴⁰²Vid. A.H.U.S. Protocolos de Miguel José González Soldado y Romero. Prot. Nº 2.084. Fol. 72r. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.964. Doc. 18 de junio de 1793.

⁴⁰³Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos particulares. Leg. 1.964. Doc. Noia, 3 de julio de 1793.

⁴⁰⁴Vera, Valencia, Mataró, Calella, Tosa, Areins, Canet, La Escala, Palafurgell, Bagur, La Selva, Cadaqués, San Feliu, Malgrat y Palamós. En verdad, el número de escribanos de Marina que ejercían en ese tiempo era de 16, pues Torruella, localidad de la subdelegación de La Escala, contaba con uno. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cartagena, 7 de junio de 1740.

Cartagena contaban por entonces con escribano de Marina. Salvo en dos casos (Vera y Valencia)⁴⁰⁵, en los trece restantes se trató de subdelegaciones del partido de Cataluña, lo que pudiera obedecer a una apuesta decidida del comisario real de guerra D. Antonio Gallego de Soytomayor por potenciar la jurisdicción del Almirantazgo.

En cuanto a las subdelegaciones andaluzas en 1740, del total de 34, más de tres cuartas partes, 26 para ser más precisos, contaban con escribano. 23 notarios se ocupaban en ellas de los asuntos de Marina; en una de ellas, Ayamonte ejercían dos⁴⁰⁶, mientras que entre de estos profesionales ejercían en dos distritos a la vez: en concreto los de Sanlúcar, San Roque y Adra, que lo eran también de Chipiona, Algeciras y Albuñol⁴⁰⁷. Donde estas plazas se encontraban desiertas (Manilva, Fuengirola, etc.) se debía a que los ministros de los respectivos partidos no habían propuesto a nadie para ellas; en el caso de Dalías esto se debió a la falta en la villa y “en mucha distancia” de sujeto apropiado para protocolizar las escrituras del ramo de Marina, y en Conil, porque el único escribano de esta localidad no resultó de satisfacción. Tampoco Vejer contaba con notaría de Marina “por averse desistido el propuesto al principio a causa de no dársele sueldo”.

Salvo el de Cartaya⁴⁰⁸, que ejercía en régimen de interinidad los restantes habían

⁴⁰⁵No es casual que en virtud del artículo 2 de la Ordenanza de 1751 ambas pasasen a ser capitales de provincias marítimas.

⁴⁰⁶ En Sanlúcar de Guadiana, una de las localidades de esta subdelegación, el cabo celador de las matrículas ejercía de notario de Marina. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cádiz, 7 de junio de 1740.

⁴⁰⁷ Las demás subdelegaciones que contaban con este personal eran: Puerto Real, Puerto de Santa María, Jerez, Rota, Isla de León, Chiclana, Coria, Alcalá del Río, Gibraleón, Cartaya, Moguer, San Marbella, Estepona, Vélez, Torrox, Nerja, Almuñécar, Salobreña, Motril y Adra. *Ibidem*.

⁴⁰⁸Según informó el Intendente de Cádiz, en Cartaya ejercía D. Gabriel Sebastián de Contreras por ausencia prolongada del propietario de la escribanía de dicha villa. Restituido éste, de nombre Juan Macías, pretendió ejercer como escribano de Marina. *Ibidem*.

sido nombrados titulares de los oficios en cuestión. Sólo seis⁴⁰⁹ (el 26,09%) del total de los 23 no se califican de escribanos públicos. Cinco de éstos se citan como públicos a secas; seis figuran como públicos y de cabildo (ayuntamiento); 4 como públicos y del número; uno como público, del número y cabildo y otro como público del número y millones. Del de la Isla de León se puntualiza que era él único notario que ejercía en dicha localidad, “por cuya razón fue preciso nombrarle”⁴¹⁰. En la mayoría de las localidades al abanico de candidatos también debió ser corto.

Una vez vistas algunas características de los primeros notarios de Marina nombrados por el Almirantazgo, pasamos a ocuparnos de las disposiciones de la Ordenanza de 1751 por lo que concierne al ejercicio de estos oficios. Al igual que los asesores de los subdelegados, estos notarios continuaron sin disfrutar de sueldo. Ahora bien, tenían derecho a percibir los emolumentos estipulados en el arancel del juzgado, según las causas⁴¹¹. En la ley fundamental de matrículas 1751 no se exigía ningún requisito de tipo profesional para acceder a estas plazas; tan sólo se disponía la habilitación por el ministro provincial de un escribano “de los del lugar” (art. 164). Por esta razón se denegaron ciertas promociones sustentadas en la condición de numerario del candidato⁴¹².

⁴⁰⁹ Se trata de los de Alcalá del Río, Cartaya, Nerja, Salobreña, Albuñol y Almería. Simplemente se dice de ellos que eran vecinos de la capital de subdelegación. *Ibidem*.

⁴¹⁰ Esta extrema falta de candidatos también se dio en San Juan del Puerto.

⁴¹¹ En junio de 1800 Ignacio Domingo García, escribano de Marina del distrito de Noia, pidió ejecución contra Agustín de Abeijón, matriculado de dicha villa, a fin de que le abonase sus emolumentos devengados en la causa que le enfrentara al subdelegado y de la que resultara condenado a pagar las costas procesales. La parte del escribano se tasó en 208 reales. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Ignacio Domingo García. Prot. N° 3.087, fols. 22r-v.

⁴¹² Nos referimos a la solicitud de José García Villamarín, escribano real, del número y ayuntamiento de Vilagarcía. Exageró los perjuicios que para los vecinos de esta villa y jurisdicción suponía el tener que desplazarse a la limítrofe Vilaxoán, la capital del distrito de Marina, para formalizar las escrituras correspondientes a dicho ramo. Además se consideró baladí que adujese el pago de la media anata del título de escribano numerario, pues, razonaba el Intendente, allí donde había establecidas milicias y ministros del

Previamente, ya se había adoptado alguna disposición en este mismo sentido. Conforme al parecer del Intendente de Cartagena D. Francisco Barrero y Pelaez, por real resolución de 6 de abril de 1748, de resultas del expediente relativo a las trabas puestas por el subdelegado de Vera a la actuación del escribano de Marina que allí servía, se mandó que en todos los partidos del departamento cartagenero pudiesen ejercer estos encargos los escribanos nombrados por la intendencia, fuesen reales o no⁴¹³.

Todos los que conocemos para la Galicia de la segunda mitad del siglo XVIII simultanearon este oficio con el desempeño de otras escribanías reales y/o de número; es decir, al igual que sus homólogos de provincia, siguieron sin tener dedicación exclusiva. José Ozores de Puga, escribano público, uno de los del número y ayuntamiento de la villa de A Guarda y su jurisdicción, a partir de 1787 se intitula de Guerra y Marina en dicha villa, su puerto y agregados⁴¹⁴. Ignacio Domingo García, escribano real de la villa de Noia, ejerció el oficio de Marina del homónimo partido desde 1796⁴¹⁵. Contamos con un indicio documental de una posible preferencia de los escribanos reales sobre los del número a la hora de los nombramientos para estas plazas. Con todo, la supuesta discriminación que vamos a apuntar debió ser cronológica y espacialmente limitada, puesto que hemos identificado a muchos numerarios sirviendo los oficios de Marina. El caso derivó de la

fisco regio, los respectivos escribanos contribuían también por aquel concepto y no por ello daban fe indistintamente de las causas de guerra y de rentas. De atender la demanda de García Villamarín se hubiese establecido un incómodo precedente; con igual derecho podrían reclamar los escribanos de los demás puertos de la subdelegación (Carril, Vilanova, Cambados, etc.); la consiguiente proliferación de escribanías de Marina conllevaría la dispersión de papeles en detrimento de la gestión administrativa. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 185. Doc. Esteiro, 2 de septiembre de 1760.

⁴¹³ Argumentando la falta de esta condición, el citado subdelegado había impedido que el titular, uno de los del número, siguiese ejerciendo el oficio en cuestión. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. Cartagena, 3 de abril de 1748; Madrid, 6 de abril de 1748.

⁴¹⁴ Vid. A.H.P.P. Protocolos. Sig. L-12-A.

⁴¹⁵ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Protocolos nº 3.083 a 3.087.

prohibición de ejercer fuera de sus jurisdicciones impuesta a los numerarios, y al hecho probado de que cuando se había confiado esta escribanía a alguno de ellos había desatendido las materias de Marina, dados los superiores derechos que percibían en concepto de diligencias relativas al ejercicio de la jurisdicción ordinaria, toda vez “que los pleitos y quejas de los matriculados se terminan de ordinario gubernativamente, sin dar lugar a gastos judiciales”⁴¹⁶. A este respecto, hay que considerar que la ordenanza de 1751, y de nuevo el Reglamento de Muñoz de Guzmán, ordenaba a los ministros principales de provincia y a sus auxiliares del juzgado de Marina que evitasen en lo posible la judicialización de las causas en pos de la tan traída y llevada armonía entre todos los súbditos. Por lo que a esto concierne, el artículo 16 de la normativa de 1786 obligaba a los titulares del gobierno de las provincias marítimas a no retardar voluntariamente el curso de los negocios y a “componer a las partes antes de llegar a términos judiciales”⁴¹⁷.

Sin obligación de residir en las cabezas de distrito, bastantes de los que hemos logrado identificar a la largo de esta investigación estaban avecindados en ellas⁴¹⁸. Es el caso de Miguel José González Soldado y Romero, escribano del número y ayuntamiento de la villa y jurisdicción del Caramiñal y de la subdelegación de Marina homónima⁴¹⁹. O el de José Ignacio de Porto Mariño, escribano real y del número de la villa y jurisdicción de Cangas y de Marina de la subdelegación del mismo nombre desde al menos 1752⁴²⁰. Es

⁴¹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 185. Doc. Esteiro, 2 de septiembre de 1760.

⁴¹⁷ En el artículo 17 se les recordaba el deber que tenían de despachar con preferencia las causas de pobres, viudas, huérfanos y encarcelados, por tratarse de “personas miserables”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

⁴¹⁸ De los 23 identificados para Andalucía en 1740, sólo el de de Albuñol no vecino de esta localidad, sino que estaba domiciliado en Adra, por no contar con notario alguno aquella villa. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cádiz, 7 de junio de 1740.

⁴¹⁹ Documentado a partir de 1786. Vid. A.H.U.S. Protocolos del distrito de Noia. Notario Miguel José González Soldado y Romero. Prots. N° 2.083 y ss.

⁴²⁰ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.330 (5, 7, 9, 11, 12, 14, 16)

lo que cabría esperar, dado que la cercanía física al subdelegado favorecía la gestión del ramo, sin olvidar que casi siempre la capital de la subdelegación era el principal puerto de los contenidos en ella, y en consecuencia donde tenían asiento la mayoría de los matriculados del distrito⁴²¹. Aunque en el caso de Noia no era así, en noviembre de 1799 Ignacio Domingo García, escribano de Marina de dicha subdelegación, otorgó poder para solicitar ante la Real Cámara y Consejo de Castilla que le dispensase de residir en la jurisdicción de Quinta, de la que era notario público, al objeto de domiciliarse en aquella villa desde donde servir con mayor comodidad un empleo más importante para los intereses de la Corona⁴²². No residían en la cabeza de distrito D. Bartolomé López Vaamonde y Figueroa, escribano real y del número de la villa y jurisdicción de Muros, que también lo era de Marina de la subdelegación de Corcubión⁴²³. Ni tampoco Francisco Rodríguez Raposo, escribano real y de rentas, vecino del Coto de Martín (feligresía de Santa Uxía de Ribeira), y al menos entre 1763 y 1769 notario de Marina de la subdelegación del Caramiñal⁴²⁴.

Y 1.331 (2, 4, y 6). Servía esta misma plaza en 1780 Jose Benito Bermúdez de Castro, que a su vez era de número y ayuntamiento de la citada villa. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.445 (6).

⁴²¹ En 1765, 15 de las 24 cabeceras de subdelegaciones de Galicia presentaban esta posición hegemónica.

⁴²² Había sido nombrado para esta plaza el 12 de agosto de 1796 por el ministro de Pontevedra D. Miguel de Aranguren. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Ignacio Domingo García. Prot. N° 3.086, fols. 46r-v.

⁴²³ Vid. A.H.U.S. Protocolos del distrito notarial de Corcubión. Notario Bartolomé López Vaamonde y Figueroa. Prot. N° 1.623 y ss.

⁴²⁴ Vid. A.H.U.S. Protocolos del distrito de Noia. Notario Francisco Rodríguez Raposo. Prots. N° 1.891 y ss. En la Ordenanza de matrículas de 1802 tampoco se exigía en estas plazas el requisito de residencia en la capital de distrito. Por ello no extraña que a principios del siglo XIX, Andrés Benito Suárez de Cobián, escribano de Su Majestad, y de Marina en el partido de Sanxenxo, fuese vecino de la cercana villa de Portonovo. Vid. Archivo Histórico Diocesano de Santiago (en adelante A.H.D.S.) Fondos Parroquiales. San

Por lo que se refiere a los escribanos de Marina de las subdelegaciones, la ley marco de 1751 no ordenaba explícitamente el registro particular de las escrituras concernientes a este ramo; sin embargo, se deduce que el expreso mandato a sus homólogos de provincia también les concernía. Fuese o no obligatoria esta distinción en los protocolos, lo cierto es que no todos la llevaron a efecto⁴²⁵. Sí lo hicieron, entre otros, José Ignacio de Porto Mariño en Cangas⁴²⁶, y Tomás Pardiñas Osorio y Navia, escribano real, vecino de Noia y titular de la escribanía de Marina del homónimo partido. De él conservamos las “pautas” separadas de las escrituras de Marina para los años 1761, y 1767 a 1772. En este sexenio sólo dio fe de 71 escrituras: 22 poderes para pleitos, 17 discernimientos de tutela y/o curadoría (a raíz del fallecimiento de matriculados que dejaban hijos menores), siete poderes para cobranza de haberes devengados en el Real Servicio⁴²⁷, siete inventarios post-mortem, cinco ventas, dos cesiones y una donación, (todas ellas escrituras de traspaso de propiedad de embarcaciones), un auto de memoria de testamento, otro de recuento de bienes y por último una *protesta contra la mar*⁴²⁸, que no era sino una alegación formal, normalmente del patrón, con la cual pretendía exculparse

Martiño de O Grove. Libro nº 19. Difuntos 1693-1813. Fol. 351r.

⁴²⁵ Caso de Domingo Antonio Padín y Gómez, escribano real, vecino de la villa de Sanxenxo, que a partir de 1761 se intitula también del partido marítimo del mismo nombre. Ya el año anterior habían pasado ante él algunas escrituras de este ramo. No separó las escrituras concernientes al juzgado de Marinas de las restantes. Como tampoco lo hizo el aludido Francisco Rodríguez Raposo. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (15, 16 y ss). A.H.U.S. Protocolos del distrito de Noia. Notario Francisco Rodríguez Raposo. Prots. Nº 1.891 y ss.

⁴²⁶ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (2), (4), (6).

⁴²⁷ Analizaremos en profundidad este tipo de escritura en el capítulo IX dedicado a los sueldos de los matriculados.

⁴²⁸ Varios ejemplos de este tipo de escritura en Fortes, A., *Navegantes, corsarios y piratas. Rías Baixas, 1780-1850*. Pontevedra, 2001. También Basurto Larrañaga, R., *Comercio y burguesía mercantil...*, pp. 279-280.

de los desperfectos ocasionados a su embarcación y/o de la pérdida de su cargamento a causade una tormenta⁴²⁹. Mientras en un único año, 1767, ejerciendo como escribano real pasaron ante él 34 escrituras⁴³⁰. Esto parece probar que la atención de los asuntos de Marina era para Tomás Pardiñas una fuente complementaria de ingresos de su principal oficio, la escribanía real⁴³¹. Lo mismo cabe decir de José Ignacio de Porto Mariño; en su condición de escribano del partido de Cangas, por esos años el segundo de Galicia en cuanto a número de matriculados⁴³², sólo superado por la subdelegación de Pontevedra; en siete años, entre 1752 y 1758, sólo pasaron ante él 50 escrituras⁴³³: tres inventarios post-mortem para discernimiento de tutorías y/o curadorías, dos curadorías propiamente dichas, dos protestas contra la mar, una fianza para tutela, un codicilo, una aprobación de venta de una dorna (típico barco pesquero de las Rías Baixas), y nada menos que cuarenta ventas de embarcaciones, lo que suponían el 80% del total de escrituras⁴³⁴. Por su parte, como

⁴²⁹ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prots. N° 1.818, 1.820. 1.822, 1.824, 1.826 y 1.828.

⁴³⁰ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. 1.817.

⁴³¹ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prots. N° 1.818, 1.820. 1.822, 1.824, 1.826 y 1.828.

⁴³² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 25 de mayo de 1772.

⁴³³ En verdad eran 52, pues como el mismo certificó al final de la pauto de escrituras de 1752 que un par de ellas por equivocación las había protocolizado junto con las ajenas al ramo de Marina. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.330 (5, 7,9, 11, 12, 14 y 16).

⁴³⁴ Como se constatará cuando se analice al colectivo de patrones, las autoridades de Marina advirtieron pronto que muchas de estas ventas y otras formas de traspaso de propiedad se otorgaban bajo falsas excusas (incapacidad física para gobernar el barco del vendedor o donante, como pretexto más común) cuando no eran ficticias. Pronto se reguló al respecto para combatir este fraude que perseguía la ansiada exención del Real Servicio por razón de patronía o propiedad de embarcación.

escribano del número, en el transcurso de 1752 dio fe de 77 escrituras⁴³⁵.

La comparación de los registros de ambos escribanos de subdelegaciones con los conocidos de Cosme del Canto Varela y Caamaño en su calidad de titular de la escribanía de Marina de la provincia de Pontevedra, prueba inequívocamente la distinta actividad de los juzgados de uno y otro nivel administrativo. Pero incluso, sin cambiar de estadio, entre subdelegaciones, las pautas de escrituras públicas denotan las particularidades de unos puertos respecto a otros. Tomemos por caso el protocolo de 1786 de Joaquín José García, escribano real de la villa de Vigo y de Marina de la subdelegación del mismo nombre⁴³⁶: ese año dio fe de 81 escrituras marítimas, que en su casi totalidad⁴³⁷ traducen la importante actividad comercial del puerto vigués, uno de los habilitados al comercio americano. Más de la mitad, 42, son protestas contra la mar, consecuencia de un año en que las tempestades parecen haber azotado la costa con especial virulencia; nueve fianzas, siete para usar de patentes de navegación y dos para pasar a Indias; tres contratos, dos de tripulación y uno específico de contramaestre; una cancelación de contrata para la dotación de un buque; un nombramiento de capitán, una venta de una embarcación mercante y un instrumento público de matriculación de otra; por último, por su rareza, merece mención a parte seis contratas de fletamiento otorgadas (unas por el ministro principal de Pontevedra, otros por su subdelegado en Vigo) con patronos de mercantes para salvar los caudales y demás cargamento del *Nuestra Señora de Alcántara*, que había naufragado en la costa portuguesa a la altura de Peniche, con más de millón y medio de pesos de plata y oro⁴³⁸.

⁴³⁵ A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.330 (4).

⁴³⁶ Es de lamentar para los objetivos de esta investigación que de él sólo se conserven los registros de Marina correspondientes a ese año. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Joaquín José García. Sig. 2.333 (13)

⁴³⁷ Salvo tres poderes para causas judiciales, una sustitución de poder, una fianza para salir de prisión y un testamento. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Joaquín José García. Sig. 2.333 (13).

⁴³⁸ Este navío de la Real Armada se había ido a pique la noche del 2 de febrero de 1786. Entre las casi cuatrocientos personas (adultos y niños) que llevaba a bordo, se encontraban unos sesenta presos vinculados a la revolución de Túpac-Amaru, uno de ellos el hijo menor del insurgente. Perecieron catorce

Por otra parte, conviene tener presente que en contra de las disposiciones de la Ordenanza de 1751, no todas las escrituras concernientes al gobierno de los gremios de mar y a otros asuntos de Marina se formalizaron ante notarios de este ramo. Valga de muestra el poder otorgado en 1759 por la corporación de matriculados de Cangas a su diputado Baltasar da Graña, para todos sus pleitos civiles y criminales “movidos y por mover”, ante Pedro Antonio Santos y Reigosa, escribano real vecino de la feligresía de San Salvador de Coiro, cuando por entonces el citado José Ignacio de Porto Mariño ejercía como escribano de Marina de aquella subdelegación⁴³⁹. Distinto era el caso de Jose Antonio Pose, escribano real de la villa de Laxe que en 1777 ejercía en dicho puerto como escribano de Marina “por no existir de número de Marina” en el partido de Malpica⁴⁴⁰. Tal vez ocurriese lo mismo con Bartolomé Oliver y Paz, escribano del número de la jurisdicción de la Isla de Arousa y del ayuntamiento de la villa de Carril, que dio fe de escrituras como protestas contra el mar, nombramientos de patronos, etc⁴⁴¹.

2.2.3.- Corrupción y abusos en la gestión.

El estudio en profundidad de la corrupción de los funcionarios de la Administración de la España del siglo XVIII está pendiente. Más en particular lo está el análisis del fraude

de sus jefes y oficiales de la Armada y 152 miembros del equipaje. En las labores de rescate, falleció la casi totalidad de la tripulación de la balandra *Vencejo*. Vid. Fernández Duro, C., *La Armada española...*, Tomo VII, pp. 353-354.

⁴³⁹ Así lo declaró ante éste último con motivo de otorgar un poder a procuradores del juzgado ordinario de dicha villa capital del Morrazo. Nada induce a pensar que su primer poder no fuese considerado válido por las autoridades de Marina. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (2). Fol. 11 r. y v.

⁴⁴⁰ Vid. A.H.U.S. Protocolos del distrito notarial de Corcubión. Notario José Antonio Pose. Prot. N° 2.235, fol. 20r.

⁴⁴¹ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Bartolomé Oliver y Paz. Sig. 262 (7,8, 9, etc.).

fiscal desde dentro del sistema, es decir el perpetrado por los propios ministros reales, pese a estar ampliamente documentado⁴⁴². Otro tanto puede decirse sobre la venalidad de cargos públicos; a tenor de la constatada venta de empleos en el Ejército⁴⁴³, es más que probable que el dinero también sonase detrás de las promociones en el cuerpo del ministerio de Marina, aunque los expedientes oficiales manejados para esta tesis no dejan rastro de ello. Las investigaciones coinciden en relacionar estas prácticas irregulares con la precariedad salarial de los infractores. En las próximas páginas, daremos cuenta de varios casos, algunos supuestos y otros demostrados, de corruptelas de dependientes del ministerio de Marina, así como de las disposiciones legales tendentes a combatir estas prácticas.

Los informes de las revistas de inspección general de matrículas a nivel departamental, bien de los comisarios encargados de llevarlas a efecto que entregaban a los intendentes de Marina, bien los resúmenes de que éstos últimos enviaban al Secretario de Marina, aportan interesantes noticias al respecto. Durante el desarrollo de la revista, era un momento propicio para que los matriculados pusiesen en conocimiento del inspector o de sus auxiliares las quejas sobre la actuación de los administradores del ramo de Marina. Nos valdremos, por tanto de este instrumento de trabajo para saber cuáles parecen haber sido las irregularidades más denunciadas.

En este orden de cosas, el artículo 197 de la Ordenanza de 1751 disponía la obligación de residenciar a los ministros principales de provincia con ocasión de traslados de unos partidos a otros o de restitución a la capital del departamento. Al efecto, el ministro, nada más ser nombrado, escribiría a todos los encargados de las subdelegaciones

⁴⁴² S. Madrazo (*Estado débil y ladrones poderosos en la España del siglo XVIII. Historia de un peculado en el reinado de Felipe V*. Madrid, 2000) ha incidido en este erial historiográfico. Entre el puñado de aportaciones españolas al tema en cuestión destaca las de Fontana, J., <<Las reglas y el juego. Algunas reflexiones históricas sobre la corrupción>>, en *Hacienda Pública Española*. Año 1994 (Monográfico dedicada a *El fraude fiscal en la Historia de España*), pp, 25-29. Y Yun Casalilla, B., <<Corrupción, fraude, eficacia hacendística y economía en la España del siglo XVII>>, *Ibidem*, pp. 47-60.

⁴⁴³ Vid. Andújar Castillo, F., *El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*. Madrid, 2004.

para que efectuasen pesquisas a la largo del litoral bajo su jurisdicción sobre el proceder de su antecesor. Los informes se enviarían al Intendente quien, -en pequeño comite, con el contador principal y dos comisarios ordenadores o de guerra-, dictaminaría al respecto. La resolución final se comunicaría al rey que dispondría el premio o castigo que mereciese el ministro examinado. Además de estas residencias ineludibles⁴⁴⁴, uno de los objetivos principales de las aludidas revistas extraordinarias que comisarios ordenadores debían efectuarse bianualmente, era investigar la conducta de todo el personal de la administración de Marina destinado en las provincias. Con este propósito se daría audiencia a los matriculados para que formularsen todo tipo de quejas⁴⁴⁵. Esta finalidad de la inspección fue recogida en la Instrucción formada en septiembre de 1771 por el Intendente de Ferrol Ordeñana, texto por el que habría de regirse el comisario de guerra D. Francisco de Rábago a quien acababa de encomendársele la revista de dicho departamento⁴⁴⁶.

A su vez, en el Título V de la Ordenanza de Matrículas proyectada en 1796 por el brigadier D. José Pascual de Bonanza, pero que no llegó a entrar en vigor, se declaraba como objetivo prioritario del Inspector General de Matrículas la conservación y fomento de la Matrícula “por medio de la vigilancia sobre la conducta de los ministros de provincia que deben cuidar inmediatamente de ella...”⁴⁴⁷.

Con todo, antes de que por ley se ejecutasen estos controles de matrículas, como cabía esperar, a los oficios de la Secretaría de Marina llegó alguna que otra denuncia contra la actuación de dependientes de este ministerio. Por ejemplo, en enero de 1747, nueve matriculados por A Pobra do Deán otorgaron poder al objeto de denunciar la actuación

⁴⁴⁴ “cuya práctica mando a los Intendentes no omitan por motivo alguno”.

⁴⁴⁵ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen...* Sig. R-98/208.

⁴⁴⁶ En este texto se citaba una real orden de 26 de septiembre de 1753 relativo a quejas contra asesores y escribanos. Por esta misma fuente sabemos que se acostumbraba comprobar que estos notarios de Marina leyesen las ordenanzas de matrículas a los gremios al tiempo de las revistas. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 21 de septiembre de 1771.

⁴⁴⁷ Vid. Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<Las revistas...>>, p. 260.

irregular de D. Gabriel García de Aparicio, vecino dicha villa, y de don Roque Fernández Mariño, residente en O Grove, quienes sin ser del gremio de mar “por seren Ricos y Poderosos... con el motivo de redificar un barco para la regalía de la pesca” influyeron en el mencionado D. José Gayoso y Losada, subdelegado de Marina del Caramiñal⁴⁴⁸, el cual intentó sacar compañeros de la flota de los otorgantes y de otros para dotar a la embarcación de aquéllos”, pisoteando de este modo el derecho, avalado por la costumbre inmemorial, que disfrutaba cada dueño de embarcación de elegir a su tripulación el día primero de cada año⁴⁴⁹. Más y de mayor gravedad habían sido las irregularidades de las que se acusara un lustro atrás al subdelegado de Rianxo. El 26 de diciembre de 1742, matriculados de este puerto de la ría de Arousa denunciaron por escrito, aunque sin firma alguna que pudiese identificarlos, las “grandes molestias y vejaciones” de que eran objeto por parte de D. Cayetano de Reino, juez de matrículas de la citada villa y puertos agregados⁴⁵⁰. Según este anónimo, nada más ocupar esta plaza comenzó a exigir a sus administrados que lo trasladasen gratuitamente en sus barcos a una casa que poseía en la ribera donde comerciaba con vino de su cosecha y comprado. Siempre según los denunciadores, les obligaba a adquirir este producto, fuese bueno o malo, al precio que fijaba a su arbitrio; además monopolizaba la extracción de ostras que abundaban en esta ría⁴⁵¹. Estos y otros atropellos no eran nuevos, pero hasta entonces no se habían atrevido

⁴⁴⁸ Distrito que abarcaba, además de la homónima villa, de norte a sur las localidades de Corrubedo, Coto Martín, Xobre-Maño, Pobra do Deán y Santa Cruz de Lesón. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 25 de mayo de 1772.

⁴⁴⁹ La resistencia de los matriculados pobrenses ante tal atropello, se había saldado con la prisión para alguno de ellos. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Rollo 332. Prot. 1.747. Fol. ilegible.

⁴⁵⁰ En 1772, este distrito, además de la capital, incluía a Santa María de Leiro (feligresía del actual municipio coruñés de Rianxo), Cabo de Cruz, Abanqueiro, Agueiros y Comba, estas cuatro localidades del actual concejo de Boiro. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 25-V-1772.

⁴⁵¹ “... discurrió con la mano el tal juez hacer un zírculo que llaman buero, y allí hace entrar todas [las ostras] y las tienen sin dejar a nadie sacar alguna y con el pretexto de que son para escabeches para enviar al yntendente de marina, hace mucho número de Barriles y obliga a qualquiera de la mar a que las

a imputar al subdelegado, “porque los de la mar tienen respecto y veneración al yntendente”, y éste como máxima pena, poco más de un tirón de orejas habría de dar a Reino, su familiar y agasajador. Dada la implicación personal de D. Bernardino Freire, no pudiendo ser juez y parte en la causa, se consultó al Conde de Itre, comandante general de Galicia. El 10 de abril de 1743 comunicaba a don José del Campillo, Secretario de Marina, su parecer sobre este memorial de agravios, que se había demostrado exagerado. Se confirmó que el subdelegado había hostigado a algunos mareantes, valiéndose del recurso de dos escribanos, pero que “haviéndosele ido a la mano, se corrigió”: Según el informe de Itre, en el cual no se aludía a los lazos familiares del denunciado con su superior, aquél pagaba a quien le prestaba servicio de pasajería y transporte de vino, no encontrándose pruebas de que obligase a nadie a comprarlo; era cierto que poseía un vivero de ostras, al igual que otros particulares “sin precisar sus dependientes a que se las lleven a él, aunque para ello andan pidiendo de su parte, a unos por dinero y a otros de valde, sin embarazar ni prohibir que otros las coxan, sino desde Abril a Noviembre, y aun en este tiempo lo permite a algunos; que hace cantidad de Barriles de escabeche, pero no hai quien diga que obliga a que se los lleven donde quiere”. Itre concluía su informe afirmando que: “estas quexas nacen de los mismos a quienes en los litigios de su Juzgado, salió la decisión menos favorable de lo que pretendían, o más cara de lo que quisieran, desahogando sus despiques por medio de semejantes papeles anónimos que sólo inducen a conocer que se quiere ocultar la intención y no aprovechan para averiguar la verdad”⁴⁵².

Las denuncias anónimas perdían crédito y en la mayoría de los casos se archivarían sin más, salvo que ante la gravedad de las acusaciones las autoridades competentes optasen

lleven a dicho yntendente, distancia más de 24 leguas, y con esto atemoriza más a los suplicantes...”Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc. 26-XII-1742. Sobre la explotación marisquera en estos parajes y en otros próximos, Meijide Pardo, A., <<Notas históricas sobre ostricultura en la Ría de Arosa>>, en *Cuadernos de Estudios gallegos*, tomo XXIV, nº 72-74, pp. 463-488. También Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 371 a 376, y 761 a 763.

⁴⁵²Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc. A Coruña, 10 de abril de 1743 [Madrid, 26-XII-1742]

por investigar. Algunos atribuyeron al párroco de la Illa de Arousa, D. Benito Pérez, la interpuesta en febrero de 1750 contra el subdelegado D. Tomás Osorio⁴⁵³. Se comprobó que el cura no era el autor de la denuncia, que algún argumento debía tener cuando el encausado recibió “una seria represión”. Entretanto los autos iniciados ante el comisario de Marina D. Maximiliano Pérez Rendón, el anterior ministro del partido de Vigo, pasaron a D. Francisco García Sarmiento, a la sazón subdelegado de Pontevedra, que recibió instrucciones sobre el particular⁴⁵⁴. Se advirtió a Osorio que en caso de ser denunciado de nuevo, por pequeña que fuese la queja formulada contra él, sería castigado severamente. No obstante, en ningún momento se planteó su relevo, ya que, como confesó García Sarmiento, en aquel lugar no había sujeto capacitado para sustituirle⁴⁵⁵. Una prueba más de la escasa demanda de empleo para estas plazas.

Otros miembros del clero local sí se presentaron como denunciantes de supuestos abusos de estos dependientes de Marina. Sin ir más lejos, también en 1750, al despacho del Intendente de Ferrol llegó un escrito de D. Ramón Tavares Saavedra, prior de la colegiata de Cangas, contra el subdelegado del partido del mismo nombre D. Francisco Sotelo. La mayoría de los cargos que le imputó, movido por una mutua animadversión⁴⁵⁶, no pasaron de la categoría de faltas leves. De la pesquisa encomendada a D. Francisco Bevián,

⁴⁵³ La fuente no aclara de qué demarcación se habla, aunque se le alude como juez de marina de la Illa de Arousa. Al año siguiente, tras la entrada en vigor de la ordenanza de 1751, tenemos constancia de que este puerto se encontraba enclavado en el partido de Vilaxoán, adscripción territorial que persistirá a la largo de todo el siglo XVIII.

⁴⁵⁴ Este ministro pontevedrés informaba a la superioridad que “aquel País [suponemos que la Illa de Arousa] es de los más velicosos del Reyno, que en él muchos caziques y otras personas particulares que lo quieren mandar todo; y que no haciéndoles lo que piden, pasan a dar quejas y suplantando memoriales”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. A Graña, 17 de febrero de 1750.

⁴⁵⁵ *Ibidem.*

⁴⁵⁶ Testigos consultados coincidieron al afirmar que uno y otro “jamás vivirían acordes”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. A Graña, 12 de mayo de 1750.

ministro del partido de Vigo, resultó que el subdelegado en cuestión percibía pequeñas cantidades en concepto de derechos de querellas presentadas ante su juzgado por matriculados⁴⁵⁷. A esta disputa se alude en un memorial sin firma en que se sacaban a la luz supuestas irregularidades múltiples de Bevián en el transcurso de la revista del citado partido que había llevado a cabo por entonces. Según el anónimo denunciante, este comisario de Marina enredó el asunto, optando interesadamente por un postura ambigua⁴⁵⁸. En cualquier caso, lo seguro es que Sotelo no salió bien parado de este incidente. Al año siguiente fue sustituido al frente de la subdelegación de Cangas por D. Joaquín de Villa y Prado⁴⁵⁹.

También con ocasión de las revistas ordinarias, las que anualmente debían efectuar los ministros principales por todos los puertos de las provincias a su cargo, se formularon

⁴⁵⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Docs. 28-IV-1750; A Graña, 12-V-1750.

⁴⁵⁸ En la representación de autoría desconocida se leía lo siguiente:

“En el Puerto de Cangas hubo distintas controversias entre el subdelegado de él D. Francisco Sotelo y Seixas y el Prior D. Ramón Tabares; ocurrieron uno y otro al Ministro [Bevián], el que hacía cara al subdelegado y prior, recibiendo de uno y otro distintos regalos. Luego que el subdelegado descubrió la farándula, se retiró y continuó el Prior a quien le dio dicho ministro facultad de que a los matriculados los gobernase dicho prior; y con efecto el día de Natividad en el compaz de la Yglesia juntó a la gente de mar y les dijo no obedeciesen al subdelegado pues él tenía facultad del ministro para dirigirlos; de que resultó conformarse todos y no hacer caso del subdelegado atreviéndosele todos, faltándole al respeto, que le precisó pasar a la villa de Vigo a ver a dicho ministro, y exponerle esta queja, el que le dijo que el no avía dado tal orden. Y sabido esto por el prior, vino también a decirle que lo que avía echo era porque dicho ministro se lo avía concedido, y quedaron unos y otros enojados. De forma que lo enredó todo con el fin de recoger regalos y no procurar temprarlos o que siguiesen uno y otro lo que tubiesen que alegar para oyr en justicia, y quedaron dicho Prior y subdelegado más enredados”.

Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. *Noticia de la revista que está practicando...*

⁴⁵⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. A Coruña, 7 de abril de 1751; Madrid, 15 de abril de 1751.

quejas contra subdelegados. Conocidos los cargos, el proceder normal de la autoridad competente fue pedir informes de personas imparciales y de buena conducta que conociesen al acusado y al acusador. Dependiendo del signo de estas declaraciones, las instancias podían prosperar, archivarse y ser contraproducentes para el que denunciaba. No debió llevar al puerto que esperaba Domingo Antonio Fabeiro, matriculado de Muros, la que él en persona presentó contra su subdelegado D. Antonio Jacinto de Montes. Denunció por escrito el caso en 1764 ante el ministro de A Coruña D. Simón Salgado, cuando recaló en el puerto de Muros en el transcurso de la inspección de matrículas. Los cargos eran muchos y variados; se trataba tanto de supuestas discriminaciones padecidas por Fabeiro -que acusaba a Montes de encarcelarle injustamente, y además “con cepo”, de demorarse en el despacho de las licencias para navegar que aquél pedía, de falsearle el asiento, notándole de desertor, etc.-, como de actuaciones del subdelegado al margen de su acción de gobierno, pero encaminadas a dañar a Fabeiro⁴⁶⁰. El ministro de A Coruña, tras recabar noticias de sujetos de “rectitud y sana conciencia”, fue partidario de desestimar el caso, al coincidir todos los encuestados en que “el genio díscolo de Fabeiro y la inmoderación con que piensa, pudieron haberle impelido a la queja” que consideraron infundada. Salgado trasladó su opinión al Marqués de Monteverde, Intendente de Ferrol a quien Fabeiro había elevado instancia. No nos consta la resolución de la Secretaría de Marina al mando de Arriaga, pero nada induce a pensar que se dictaminase en contra del parecer del ministro principal de A Coruña⁴⁶¹.

A su vez tenemos noticias de una protesta contra la actuación del subdelegado de Redondela D. Alejandro Taboada y Camba elevada en enero de 1774 al Secretario de Marina por D. Benito Lorenzo y Rodríguez, párroco de dicha villa. Ya el año anterior éste

⁴⁶⁰ Montes al parecer se personara voluntariamente como testigo en una causa judicial que enfrentaba a Fabeiro con el administrador de aduanas de la villa de Muros. Fabeiro también hizo responsable al subdelegado de difundir por el vecindario un supuesto matrimonio que habría contraído en Inglaterra. *Ibidem*.

⁴⁶¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Docs. Muros, 24 de septiembre de 1764; A Coruña, 8 de noviembre de 1764; Esteiro, 7 de diciembre de 1764; 16 de diciembre de 1764.

y otros curas de la misma subdelegación habían denunciado la actuación de aquél y la del escribano Manuel Soutullo, cómplice de sus supuestos abusos⁴⁶², lo que originó una pesquisa encomendada al citado Canido, juez de Marina destinado en Vigo. Temporalmente, mientras duró la investigación, el encausado fue suspendido de empleo y obligado a abandonar la localidad⁴⁶³. Lorenzo se saltó el trámite habitual, y dirigió directamente su escrito a la instancia suprema, por desconfiar de la imparcialidad del Intendente D. Joaquín de Maguna. Estaba al tanto de que éste se había entrevistado en privado con el prior de la colegiata de A Coruña, “persona de valimiento”, que era cuñado de Taboada, quien a su vez estaba emparentado con el comisario de la provincia de Pontevedra D. Gaspar Wauters Horcasitas⁴⁶⁴. Maguna, al informar a Arriaga sobre el asunto, tomó partido a favor de su subordinado, a pesar de no haber finalizado la pesquisa sobre los hechos objeto de denuncia. Posiblemente no se hubiese decantado si la parte contraria fuese una corporación de matriculados. El Intendente había llegado a la conclusión de que la causa tenía todos los visos de una “conspiración clerical” que demandaba “tratarse más con prudencia y precaución que con rigor de las leyes, pues aquellos clérigos, y aun los más de Galicia, suelen graduar el delito criminal todo proceder que no concuerda con el predominio temporal que intentan tener sobre sus feligreses”⁴⁶⁵. No sabemos como se resolvió esta controversia, cuyas raíces desconocemos; si está probado el interés de Maguna por evitar estos conflictos entre los ministros de Dios y del

⁴⁶² “que por hallarse acomodado a sus ideas, le daba fe y era como de su echura”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. Ferrol, 19 de enero de 1774.

⁴⁶³ La comisión se prolongó por espacio de dos meses y Taboada tuvo que pasar a residir a un mínimo de cuatro leguas de distancia de la capital del distrito que hasta entonces gobernaba. Se trasladó a Ferrol donde permaneció por espacio de más de un mes. No obstante, regresó a Redondela antes de que los autos de Canido fuesen evacuados, lo que provocó la protesta del citado cura. Su retorno, no obstante, fuera autorizado por el Intendente dada la razón del mismo: atender a su esposa enferma. *Ibidem*.

⁴⁶⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. Redondela, 22-I-1774.

⁴⁶⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. Ferrol, 19-I-1774.

rey⁴⁶⁶, de acuerdo con el principio de armonía entre jurisdicciones de la Ordenanza de 1751⁴⁶⁷.

Tampoco nos consta el dictamen o veredicto final de otro caso, que si bien no tuvo que ver con el gobierno de las matrículas, revela cómo las rencillas personales podían llegar a viciar la labor ejecutiva de estos dependientes del ministerio de Marina. En 1773 Dña. María Ignacia Pose interpuso una denuncia contra el subdelegado de Corcubión D. Diego Obregón por haber atentado contra la vida de su hijo. Según el testimonio de la denunciante, este juez de Marina, vengándose de ella por haberle ganado unos pleitos, había herido gravemente a su hijo con una escopeta. El castigo demandado para Obregón fue la inhabilitación para su empleo, y desde Madrid se ordenó al Intendente que hiciese justicia⁴⁶⁸.

De ciertos mandatos contenidos en los informes de resultados de inspecciones generales de las matrículas en el ámbito departamental, parecen deducirse abusos de este personal en la gestión diaria; de hecho, D. Juan Gerbaut, Intendente de Marina de Cádiz, ordenaba a los ministros provinciales que de él dependían administrativamente que no percibiesen emolumento alguno por el despacho de pasaportes, licencias para navegar, ventas de pescado, etc. Al tiempo, se recordaba a los auditores, escribanos y alguaciles de Marina que no debían exigir más derechos que los de arancel⁴⁶⁹.

En líneas generales, fueron pocos los ministros expedientados. El momento más oportuno para que los matriculados, y en general cualquier afectado, denunciasen

⁴⁶⁶ Con este objetivo, meses atrás pidió al obispo de Tui que del mismo modo que el había ordenado a Taboada que se comportase “con la mayor urbanidad y sufrimiento sin dar lugar a recurso alguno”, hiciese lo propio con sus pastores, conteniéndoles “en los límites que son devidos a su estado, privativos de él”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. Ferrol, 20 de octubre de 1773.

⁴⁶⁷ Maguna, meses atrás en una carta al obispo de Tui pedía

⁴⁶⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. San Lorenzo del Escorial, 6 de noviembre de 1773.

⁴⁶⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.

irregularidades en la administración del ramo de Marina o conductas impropias de estos dependientes era aprovechar la llegada de ministros a la localidad con ocasión de las periódicas inspecciones del estado de las matrículas⁴⁷⁰. En el transcurso de estas revistas, la mayoría de las protestas que se hicieron oír lo fueron por la exigencia de derechos injustificados o por la aplicación de multas sin fundamento. Los inspectores advirtieron más excesos de autoridad que dejación de responsabilidades por negligencia. Prueba lo dicho el contenido del informe del comisario ordenador D. Francisco Núñez Ibáñez remitido a D. Francisco Barrero y Peláez, Intendente de Marina de Cartagena en marzo de 1755, una vez finalizada la revista de inspección que había dirigido en este departamento. Núñez Ibáñez declaraba no haber tenido queja alguna de la actuación de los ministros de provincia, nueve en virtud del artículo 2º de la Ordenanza de 1751, salvo de los de Valencia y Alicante; el primer había sido acusado de multar a los matriculados que perdían sus certificaciones personales y el segundo por tratar “con aspereza” a sus administrados⁴⁷¹.

Al carácter excepcional de las prácticas corruptas de las autoridades de Marina de los negociados provinciales y locales también apuntan los pocos y leves cargos que arrojan los autos de visita y residencia formados a los dependientes del cuerpo del ministerio durante la exhaustiva revista general del departamento de Ferrol finalizada en 1787. Conviene tener presente que entre los mandatos de Carlos III al inspector D. Luis Muñoz de Guzmán, estaba el examen escrupuloso de la gestión de los ministros y demás dependientes de Marina; expresamente, se le ordenó que suspendiese de empleo a todo

⁴⁷⁰ El Intendente de Ferrol, D. Joaquín de Maguna instó al referido cura de Redondela D. Benito Lorenzo a que todo lo que tuviese que objetar a la actuación del subdelegado de dicha villa lo pusiese en conocimiento del ministro de Pontevedra cuando llegase allí en su periplo por la provincia cuya revista anual estaba llevando a efecto. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. Ferrol, 20 de octubre de 1773.

⁴⁷¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 19 de marzo de 1755.

aquel que hubiese incumplido los mandatos de las anteriores revistas⁴⁷². A diferencia que las provincias gallegas, en las de Avilés, Ribadesella y Santander no resultaron cargos contranunguno de los empleados en los respectivos ministerios⁴⁷³. Por lo al de Pontevedra serefiere, sólo se formaron cargos al subdelegado de Padrón D. Gregorio Iglesia por exigir a sus administrados un real de vellón por cada licencia para viajar. Pese a que, como sabemos, imposiciones de esta naturaleza estaban terminantemente prohibidas en la Ordenanza, tras comprobarse que dicha exacción había sido introducida por los antecesores del subdelegado al frente del partido padronés, y en atención a su buena conducta y diligencia actuación, el imputado fue absuelto “con las prevenciones correspondientes para los subcesivo”⁴⁷⁴. Idéntico cargo manchó el expediente del subdelegado de Ribadeo. El ministro de la provincia de Viveiro se había limitado a amonestarlo verbalmente, mientras no reincidiese. Sin embargo, en Madrid no pareció suficiente semejante correctivo, y consultado Carlos III ordenó que el subdelegado en cuestión devolviese las cantidades indebidamente percibidas⁴⁷⁵.

En la provincia de A Coruña se expedientaron a los subdelegados de Betanzos y Corcubión. Al primero por falta de celo en combatir el empleo de gremiales de tierra, los llamados *terrestres*⁴⁷⁶, por parte de los patrones de pesca. Al segundo por comerciar con

⁴⁷² En la real orden (16-VIII-1785) de ejecución de la revista, reproducida en parte por Francisco Javier de Salas (*Historia de la matrícula...*, pp. 209-211), se le facultaba para nombrar interinamente a los relevos de los suspendidos, dando cuando al rey a la mayor brevedad posible.

⁴⁷³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Docs., 22 de enero y 3 de febrero de 1788.

⁴⁷⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Doc. 8-XII-1787.

⁴⁷⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Informe-resumen de la revista de inspección de la provincia de Viveiro.

⁴⁷⁶ Del extendido empleo ilegal de estos individuos profesionalmente híbridos trataremos en un próximo capítulo dedicado al controvertido principio de la exclusividad de los matriculados para las labores marítimo-pesqueras.

sardina “por sí y gente de su orden con embarcaciones propias y oficinas que tiene para ello”. Este caso pasó de la auditoría de Marina de la provincia coruñesa al asesor general para la revista D. José Arias Paternina, que inicialmente dispuso la separación del encausado, pero tras el informe del comisionado que había efectuado la revista en Corcubión se disculpó el “defecto” del subdelegado. Más que la manifiesta vulneración de lo prescrito en la ley fundamental pesó la supuesta buena voluntad de invertir su dinero en fomentar la pesca en unos momentos especialmente difíciles; en los últimos años, por causa de una crisis biológica, las capturas de pescado y en particular de sardina, se habían visto reducidos a unos niveles muy bajos⁴⁷⁷. Para concluir con la información sobre residencias al funcionariado de Marina destinado en Galicia en el transcurso de la revista dirigida por Muñoz de Guzmán, consignamos que en la provincia de Ferrol no resultó cargo alguno al ministro, ni al capitán de puerto ni al subdelegado de Pontedeume. Por la mencionada real orden de 13 de mayo, el Intendente de Ferrol dejó de desempeñar el cargo de ministro de la provincia que compartía capital con el departamento, pero conservó la jurisdicción contenciosa y la autoridad directa sobre los oficiales del tribunal de Marina, de ahí que no fuesen residenciados ni el auditor, ni el escribano ni los alguaciles del juzgado⁴⁷⁸.

En relación con ello, poco antes, el Inspector General de Matrículas justificó el no haber formado cargos contra los dependientes de Marina de la provincia de Cartagena, a los que ni tan siquiera había amonestado, pese a la evidente caída en las altas de matrícula, ya que el que seguía la frente de su gobierno era el Intendente. Vino a exculparlo puesto que “tendría su atención puesta en más graves materias y envargaría ésta [el control de las listas y el fomento de la Matrícula] a subalternos que no estando de fijo tampoco contraerían responsabilidades”. Por ello, concluyó, no era partidario de residenciarlos, siendo de esperar que una vez establecido un ministro propio, conforme a la real orden de

⁴⁷⁷ Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 1.873. Doc. 23-XII-1787.

⁴⁷⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Doc. 31-XII-1787.

13 de mayo de 1786, se remediaría la situación⁴⁷⁹.

Excepcionales tanto por la gravedad y cantidad de los cargos como por la propia condición de los denunciantes, fueron las causas abiertas contra los subdelegados de Castropol y Rianxo en 1761 y 1798 respectivamente. Contra el primero litigó el cabo celador de Marina del puerto de Tapia⁴⁸⁰, su subordinado en virtud del artículo 150 de la Ordenanza de primero de enero de 1751⁴⁸¹. Inicialmente se le imputó “solicitar mujeres casadas”, falsificar certificaciones y otros delitos que le acarrearón la suspensión de empleo y una multa de 50 ducados, penas que dictó su inmediato superior, el ministro de la provincia de Avilés. El acusado apeló al juzgado de la Intendencia de Ferrol, y su acusador, no satisfecho con la condena inicial, presentó un escrito poniéndole en solfa. Insistiendo en el supuesto comportamiento amoral y delictivo del subdelegado, lo tildó de “tabernista frecuente, fomentador de discordias y pleytos, solicitante de testigos falsos, amancebado públicamente con una de las cómplices de su propia casa, subplantador de firmas e instrumentos, comerciante y bendedor de la justicia con estafa de sus dependientes...” Dada la demora en la resolución de la causa, apelada en estado de sentencia, la Secretaría de Marina ordenó evacuarla y que apelasen a donde correspondiese⁴⁸².

A diferencia de este caso, en el que pasamos a referir se probó que el imputado había actuado mediando cohecho. En 1798, el colectivo de mujeres de la corporación de gente de mar de Rianxo denunció las actuaciones “criminales” de don Eugenio Hernández, al frente de la subdelegación de dicho puerto de la Ría de Arousa. El catálogo de cargos era amplísimo. Para comenzar se le acusaba de contravenir todas las órdenes relativas a la prohibición de faenar con jábegas, valiéndose del “abrigo de protectores, e influencias

⁴⁷⁹Vid. A.G. M. Matrículas. Leg. 1.783. Revista de la provincia marítima de Cartagena. Doc., 18 de septiembre de 1787.

⁴⁸⁰ El pleito se desencadenó a raíz de que el subdelegado incluyera a un matriculado en una leva.

⁴⁸¹ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el gobierno...* Sig. R-98/208.

⁴⁸² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. 24-I-1761.

superiores (de que se lisongea)” sin rechazar “medio alguno de enriquecerse mui a costa de sus infelices súbditos”. Este individuo había permitido el uso de los conflictivos aparejos -potenciados por los *fomentadores*- a cambio de percibir por cada una de estas artes dos quiñones, uno satisfecho por el armador y otro que “sale de la masa común de ganancias pertenecientes a los marineros redadores”. Este funcionario, nada ejemplar, y a había sido amonestado en septiembre de 1795 por el inspector de la revista de matrículas efectuada aquel año, a consecuencia de su anuencia en el ejercicio de las jábegas. Ahora, asu vez se le acusaba de liberar del servicio a personas no exentas de campaña; de no tener actualizados ni ordenados los libros de registro, de tolerar que terrestres redasen para los catalanes, de apropiarse de parte de los caudales del fondo común, con el pretexto de agasajar a los funcionarios enviados en 1795 con motivo del mencionado control de matrículas, etc. Comprobada la veracidad de las acusaciones -una vez finalizada la comisión encomendada para tal efecto al mencionado subdelegado de Cangas, D. Francisco Rodríguez Gimilio, quien “con la mayor reserva” se había desplazado a Rianxo para indagar al respecto-, la Junta de Marina del departamento de Ferrol, acordó multar al multi-infractor Hernández, con 200 ducados, igual cantidad que la impuesta a cada uno de los armadores de las jábegas; al subdelegado también se le apercibía que en el caso de reincidencia, se vería privado de empleo⁴⁸³. El desmantelamiento de la cohesión y fortaleza gremial a raíz de las levadas masivas del que este último episodio es un buen ejemplo, facilitó la consolidación de los intereses catalanes, un contexto propicio para la proliferación de prácticas muy alejadas del espíritu y letra de las disposiciones legales en el ámbito de la Matrícula. Al respecto es bien significativo que fueran las viudas y esposas de matriculados enrolados en navíos de S.M. las que elevasen el recurso.

⁴⁸³Vid. A.G.M. *Matrículas. Asuntos Particulares*. Leg. 1.975. Docs. del 4 de mayo al 27 de octubre de 1798. No quedaban sin castigo los matriculados que redaban en las jábegas, recibiendo una sanción pecuniaria de 20 ducados. A los cabos celadores se les imponía la pena de 8 días de cárcel. Se disponía que todas estas multas “se apliquen la mitad a las pobres viudas que han sufrido el perjuicio, y la otra mitad al Real Fisco de Marina, o lo que fuere del soberano agrado de S.M.”.

2.2.4.- Las vías de acceso: promociones familiares y clientelismo.

En los últimos años, varios miembros del grupo de trabajo sobre el personal de la administración borbónica en España⁴⁸⁴, explotando el camino abierto en su día por autores como P. Molas Ribalta⁴⁸⁵, han prestado atención a las estrategias matrimoniales y las redes de parentesco para garantizar la transmisión del patrimonio y la perpetuación del poder⁴⁸⁶. Unas políticas de colocación en el aparato del Estado que son conocidas en sus órganos centrales de decisión política, las Secretarías de Estado y de Despacho⁴⁸⁷, y en

⁴⁸⁴ El proyecto PAPE (Personal Administrativo y Político de la España del siglo XVIII).

⁴⁸⁵ Entre sus muchas aportaciones a la historia social de las Instituciones, citamos, por orden de publicación <<La cancillería de Valladolid en el siglo XVIII. Apunte sociológico>>, en *Historia Social de la Administración española. Estudios sobre los siglos XVII y XVIII*. Barcelona, 1980. <<El Estado y la Administración en la España de Carlos III>>, en *Actas del Coloquio Internacional sobre Carlos III y su siglo*. Madrid, 1990; <<Élites y poder en la Administración española del Antiguo Régimen>>, en Imízcoz Beunza, J.M., (dir.), *Élites, poder y red social. Las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna*. Bilbao, 1996. Y *La Audiencia borbónica del Reino de Valencia 1707-1834*. Alicante, 1999.

⁴⁸⁶ Entre otros estudios cabe citar el de J.P. Dedieu <<Familia y alianza. La alta administración española en el siglo XVIII>>, en Castellano, J.L. (Ed.), *Sociedad, Administración y Poder en la España del Antiguo Régimen*. Granada, 1996. Una realidad constatada anteriormente por J. Fayard en su clásico estudio sobre el consejo real por excelencia (*Los miembros del Consejo de Castilla (1621-1746)*. Madrid, 1982.). A lo largo de la vida de esta institución, como demostró en su día esta historiadora francesa, las solidaridades regionales y la influencia de los Colegios Mayores fue una constante. Enfoques generales, más allá de la esfera de la Administración, en Imízcoz Beunza, J.M., (dir.), *Élites, poder...;* y Windler, Ch., *Élites locales, señores, reformistas. Redes clientelares y Monarquía hacia finales del Antiguo Régimen (1760-1808)*. Córdoba, 1997.

⁴⁸⁷ Para la de Guerra, Franco Rubio, G., <<Formas de sociabilidad y estrategias de poder en la España del siglo XVIII>>, en Martínez Ruiz, E. (Coord.), *Poder y mentalidad en España e Iberoamérica*. Actas., Madrid, 2000. De la misma autora, <<¿Espada o pluma?, ¿destino militar o puestos administrativos? La incorporación de los militares a las instituciones civiles en la España del siglo XVIII>>, en *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 18 (1997), pp. 69-86.

p particular en el ministerio de Marina gracias a los trabajos de G.Franco Rubio⁴⁸⁸. Esta investigadora, en varios de sus estudios sobre la sociología del personal de la Secretaría de Marina, ha incidido en el creciente peso de los militares en la oficina central de este ministerio. A partir de 1725, la recluta de oficiales para este despacho ya se efectúa preferentemente dentro de instituciones vinculadas directamente a la Hacienda, al ejército o a la Armada, y no entre las filas de la burocracia tradicional que surtía las plazas de los Consejos reales. La gradual pérdida de poder ejecutivo de éstos en favor de las secretarías de Despacho, patente durante el reinado del primer Borbón, traduce socialmente un fenómeno que se produjo en paralelo: la marginación de las antiguas elites (grandes aristócratas, que conformarán el llamado “partido castizo”, y sus *hechuras* salidas de las redes clientelares de los colegios mayores) en pro de un sector de manteístas o golillas, funcionarios sin peso político específico, que con fidelidad y celo en la gestión pública recompensaban a la Corona su promoción y hacían méritos para seguir subiendo peldaños en la Administración⁴⁸⁹. Este fenómeno no hará más que consolidarse en las décadas siguientes.

Por lo que concierne a la Secretaría de Marina, desde el reinado de Carlos III los oficiales de este despacho central fueron individuos de los cuerpos de la Armada, en su mayoría militares; 17 tenientes de navío, 8 comisarios de provincia, 5 tenientes de fragata 3 capitanes de fragata, un alférez de fragata, un ingeniero de Marina. Aunque faltan estadísticas al respecto por no disponer al día de hoy de un estudio amplio sobre los orígenes sociales de la oficialidad de la Armada, todo apunta a que estas elites experimentaron una aristocratización similar a la demostrada para el ejército por F.

⁴⁸⁸ Su análisis más completo hasta el momento es <<Reformismo institucional y elites administrativas en la España del siglo XVIII: nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1721-1808)>>, en Dedieu, J.P., López-Cordón Cortezo, M^a.V. (Eds.): *La pluma, la mitra y la espada: estudios de historia institucional en la Edad Moderna*. Madrid, 2000, pp. 95-130.

⁴⁸⁹Vid. Dedieu J.P.: <<La Nueva Planta en su contexto. Las reformas del aparato del Estado en el reinado de Felipe V>>. En *Manuscrits. Revista d'Historia Moderna*, n° 18, (2000), pp. 113-139.

Andújar Castillo⁴⁹⁰.

Estos individuos, al tiempo que ascienden en el escalafón castrense se promocionan en la administración, con más o menos éxito. Mención especial merece la carrera del gallego D. Pedro Varela Ulloa⁴⁹¹, el único oficial de la Secretaría de Marina del siglo XVIII que llegó a ser titular de esta cartera (17-XI-1795)⁴⁹². Nos interesa dejar constancia aquí de un dato que ha pasado por alto G. Franco Rubio: este importante ministro era hermano mayor de D. José Varela Ulloa, relevante geógrafo y astrónomo⁴⁹³, con destacadísimo papel en la elaboración del *Atlas Marítimo de España*, gran proyecto cartográfico dirigido por Tofiño de San Miguel, con quien también colaboró en trabajos del Observatorio Astronómico de Cádiz que fueron publicados.

Dado que el objetivo primordial de nuestro estudio ha sido analizar el gobierno de la matrícula y sus principales condicionantes, no hemos profundizado en los orígenes

⁴⁹⁰Vid. Andújar Castillo, F., *Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*. Granada, 1991, p. 155. También Morales Moya, A., <<Milicia y nobleza en el siglo XVIII>>, en *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 8 (1988), pp. 121-137.

⁴⁹¹ Su ficha biográfico-profesional en Andújar Castillo, F., *Consejo...*, pp.280-281.

⁴⁹² Posteriormente, llegaron a ser secretarios de Marina partiendo de plazas de oficiales de este ministerio, A. Sopeña, L.M. Salazar y J. Vázquez Figueroa. Vid. Franco Rubio, G., <<Civiles y militares en la alta administración española del siglo XVIII: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina>>, en Fernández Albadalejo, P. (Coord.), *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España Moderna*. Alicante, 1997, pp. 56-57

⁴⁹³ Trazó las cartas de la costa africana del cabo Espartel al cabo Verde, y determinó la longitud y latitud de varias islas: la de Trinidad, en las Antillas, y varias africanas, como las Annobón y Fernando Poo. Colaboró con el matemático francés La Borda en la medición del Pico de Tenerife y en levantar planos de Las Canarias. En 1782, en reconocimiento a su labor fue nombrado jefe de la Junta constituida al objeto de fijar la frontera de los territorios españoles y portugueses en América del Sur. Sus trabajos resultado de esta comisión son de indudable valor, en particular sus observaciones astronómicas. Por toda una vida al servicio de la Corona, D. José Varela Ulloa mereció el nombramiento de jefe de escuadra. Vid. Fernández de Navarrete, *op. cit.*, Tomo II, pp. 121-123.

geográficos del personal del Cuerpo del Ministerio de Marina, el que hasta el fin del siglo XVIII corrió con esta gestión. Las noticias indirectas en lo que a esto concierne que hemos podido extraer de la documentación consultada, y de otras fuentes bibliográficas, indican el limitado aporte gallego a estos cuadros administrativos. Comenzando por la cúspide, por las Intendencias, el único de los treinta⁴⁹⁴ que en propiedad rigieron los tres departamentos durante el siglo XVIII que tenemos certeza de haber nacido en Galicia, fue D. Bernardino Freire de Moscoso que ocupó la intendencia de Ferrol por espacio de dos décadas⁴⁹⁵. Esta paupérrima representación casa con los datos conocidos sobre los Intendentes Generales⁴⁹⁶. En este mismo sentido, de la pequeña muestra de 22 oficiales de servicio en los oficios centrales de la Secretaría de Marina, con lugar de nacimiento conocido, sólo dos eran naturales de Galicia, ambos caballeros pensionados de la Orden de Carlos III: José Flórez Varela⁴⁹⁷ y Francisco Roldán Gil⁴⁹⁸, sobrinos de los gallegos D. Pedro Varela Ulloa, y a

⁴⁹⁴ Número que resulta de los relaciones de intendentes aportada por J.L. de Pando Villarroya (*La Intendencia...*, pp. 167-170).

⁴⁹⁵ Al final de este capítulo incluimos las fichas biográfico-profesionales de éste y de los otros intendentes de Ferrol del siglo XVIII de los que hemos podido reunir datos.

⁴⁹⁶ De los 119 intendentes que ejercieron en el período 1748-1808 para los que se cuentan con datos a este respecto, sólo dos son de Galicia. A la cabeza encontramos a las dos Castillas (30), Andalucía (21), el País Vasco y Navarra (14), seguidos de cerca por Aragón (12). Vid. Abbad, F., y Ozanam, D., *Les Intendants...*

⁴⁹⁷ J.L. de Pando Villarroya (*La Intendencia...*, pp. 113 y 169) le señala como Intendente de Cartagena en la primera década del siglo XIX.

⁴⁹⁸ Por parte paterna tuvo en su abuelo D. Andrés Roldán y Aguilera a su más notable ascendiente. Alcalde mayor de la Real Audiencia de Galicia, Presidente de la Casa de Contratación (1713) y consejero de Hacienda años después (1724), en 1730 se le hizo merced de una plaza de consejero de Castilla que sirvió pocos meses al fallecer. La ficha del *cursus honorum* de este ministro, natural de la localidad cordobesa de Baena Niño, en Fayard, J., <<Los ministros del Consejo Real de Castilla (1621-1788). Informes biográficos>>. En *Revista Hidalguía*, nº 168, septiembre-octubre de 1981.

mencionado, y de D. Francisco Gil de Lemos⁴⁹⁹, nada más y nada menos que titulares de la cartera de Marina. Ni que decir tiene que uno y otro patrocinaron la carrera de aquéllos, nombrados Intendentes de Cartagena (10-II-1806) y de Ferrol (28-II-1812), respectivamente⁵⁰⁰.

Un caso señero de red familiar que arrancó de las oficinas centrales de la llamada *vía reservada*, fue el protagonizado por los Ordeñana. El Intendente de Ferrol D. Pedro de Ordeñana se promocionó en la Administración de Marina gracias a su hermano mayor D. Agustín Pablo de Ordeñana. Éste, nacido hacia 1711, *criatura* prelidecta del Marqués de la Ensenada⁵⁰¹, a cuyas órdenes había servido de oficial de la Secretaría del Almirantazgo

D. Francisco Roldán y Gil, ingresó de guardia-marina en Ferrol el 7 de julio de 1785 (Válgoma, D. de la *opus. cit.*, Vol. IV, p. 155). Su hermano primogénito D. Manuel Roldán y Gil de Taboada, caballero maestrante de Ronda, coronel honorario de las milicias provinciales y regidor perpetuo de Betanzos, acabó heredando el condado de Taboada y demás señoríos y bienes vinculares a él anexos, según constata el genealogista gallego Crespo del Pozo.

⁴⁹⁹D. Francisco Antonio Gil de Taboada y Lemos, ilustre marino y destacado ministro. Hermano de D. Benito Gil Taboada y Lemos, VI Conde de Taboada. Virrey y Gobernador Capitán General del Nuevo Reino de Granada (1788), y del Perú (1790-1796), nombrado Director General de la Armada (1799), secretario del Despacho de Marina (interinamente en 1805 y en propiedad en 1806), y consejero de Estado (1807). Hermano de D. Benito Gil de Taboada, conde de Taboada, uno de los fundadores de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la ciudad de Santiago. Una semblanza biográfica de este personaje de la más alta hidalguía gallega, en Filgueira Valverde, J., *Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos*. Pontevedra, 1977; y Gil Aguado, I., <<Francisco Gil de Taboada y Lemos>>, en *Lucensia*, nº 18 (Vol. IX), Lugo, 1999, pp. 155-166. La resumen de su hoja de servicios en Andújar Castillo, F., *Consejo y Consejeros...*, pp. 206-207.

⁵⁰⁰ Vid. Pando Villarroja, J.L. de, *La Intendencia...*, pp. 169-170.

⁵⁰¹ Gómez Urdáñez ha prestado atención especial a la red de clientes tejida por el superministro. Fruto de este interés compartido por otros investigadores es el proyecto *Reconstrucción prosopográfica de clientelas políticas en España a mediados del siglo XVIII*. Se persigue un análisis en profundidad de la red euporea de Ensenada a través del espionaje, los consulados y las legaciones diplomáticas y embajadores en el Viejo Continente.

(en torno a 1737), acompañó a éste en su ascenso, y, como reverso de la moneda política, la defenestración de Ensenada lo condujo al destierro⁵⁰² mientras que a otros les deparó la cárcel⁵⁰³. Falleció en Madrid el 25 de mayo de 1765, tras lograr reunir una importante biblioteca ilustrada⁵⁰⁴. Al mes siguiente de este óbito Pedro alcanzaba la Intendencia del departamento de Ferrol, que ocupó hasta 1773. Desde tan relevante destino, que le garantizaba relación directa y casi constante con el Secretario de Marina, sin duda

⁵⁰² D. Agustín Pablo de Ordeñana, tras ser nombrado comisario de guerra (17-VIII-1739), ocupó las plazas de oficial mayor y luego secretario del Infante don Felipe cubriendo la vacante dejada por su gran valedor en la Corte D. Zenón de Somodevilla. En septiembre de 1743 recibió los honores de consejero de Hacienda, y al año siguiente ganó hábito de caballero de Calatrava. Continuando su ascenso en el escalafón administrativo, logró por nombramiento oficial de 17-VI-1751 la plaza de Secretario de Estado y Guerra, con el mismo sueldo y emolumentos de su antecesor en el cargo, el Marqués de Uztariz que acababa de fallecer. Mantuvo su voto en el Consejo de Guerra, del que era miembro de pleno derecho desde 1746. La caída en desgracia de Ensenada provocó su salida del gobierno, siendo relevado en 1754 por D. Pedro Gordillo. Desterrado a Granada, al poco de la llegada al trono de Carlos III, tanto Ordeñana como el ex superministro riojano son indultados, autorizándose su regreso a la Corte. Su restitución en el Consejo de Guerra “con la antigüedad por el voto que obtuvo en su Secretaría junto con la de Estado” se produjo en agosto de 1761. Vid. Escudero, J.A., *Los orígenes del consejo de ministros. La Junta Suprema de Estado*. 2 vols. Madrid, 1979, Vol. I, pp. 201, 202, 227-228, 271, 280. Andujar Castillo, F., *Consejo y Consejeros...*, p. 245. También González Caizán, C., <<El primer círculo de hechuras zenonicias>>, en Delgado Barrado, J.M., y Gómez Urdáñez, J.L., *Ministros de Fernando VI*. Córdoba, 2002, pp. 180 a 187.

⁵⁰³ Caso del empresario cántabro Fernández Isla, que faltó de su principal valedor en la Corte, fue víctima de una especie de persecución política. Enfrentado cada vez más intensamente con los gestores privados de las fábricas de artillería de La Cavada, se le procesó por supuestos irregularidades en sus asientos con la Corona. Encarcelado en 1760 durante seis años y medio, acabó por ser liberado sin cargos, aunque nunca alcanzaría la pujanza financiera que gozara al amparo del superministro. Vid. Maiso González, J., *La difícil modernización...*, pp. 214 a 225.

⁵⁰⁴ Constaba de 1.844 volúmenes y 711 títulos, con copiosa representación de obras de historia, ciencias, literatura, religión y derecho. Vid. González Caizán, C., <<La biblioteca de Agustín Pablo de Ordeñana>>, en *Cuadernos de Investigación Histórica. Brocar*, nº 21 (1997), pp. 227-267.

favoreció la carrera de su sobrino D. Juan Ibáñez de la Rentería y Ordeñana⁵⁰⁵, nacido en 1753, que acabaría sus días como consejero del Almirantazgo en 1815.

Sin abandonar las altas esferas de la Administración, el matrimonio celebrado en La Habana en 1720 por D. José del Campillo, comisionado para estudiar el emplazamiento de la proyectada base naval de la capital cubana con Dña. Josefa de Ambolodi y Arriola, es otro ejemplo de endogamia en el cuerpo del ministerio de Marina⁵⁰⁶. Esta dama, con la que no tuvo descendencia, era hermana de D. José de Ambolodi y Arriola, figura destacada de una saga familiar de oficiales de Marina de origen guipuzcoano. Él, antes de ascender a Tesorero General del Departamento de Cartagena e Intendente de Hacienda y Guerra del ejército y plaza de Ceuta⁵⁰⁷, efectuó en 1765, siendo comisario ordenador, la revista de inspección general de dicho departamento.

Por otra parte, la normal promoción de los comisarios de Marina tenía lugar dentro del propio ministerio, con las lógicas excepciones⁵⁰⁸. Una de las familias en la que nacieron

⁵⁰⁵ Bilbaino, hijo de D. Vicente (también llamado José) Ibáñez de Rentería y de Dña. María Josefa Ordeñana. D. Juan Ibáñez alcanzó el grado de capitán de navío (1794), si bien su carrera en la Armada quedó relegada a un segundo plano destacando su labor administrativa en la Secretaría de Marina. Desde el puesto de oficial archivero (1782) hasta el de oficial mayor primero (1797). Al año siguiente fue nombrado caballero de la Orden de Carlos III y ascendió a secretario del Consejo de Guerra. Consejero de capa y espada (18-III-1803) de dicho organismo, falleció en 1815 siendo consejero del Almirantazgo. Vid. Andújar Castillo, F., *Consejo...*, p. 221. Según la información de su expediente de ingreso como guardia marina (22-XI-1768), su padre, capitán de navío de la Armada en 1745 y Diputado Segundo del Señorío de Vizcaya, pertenecía a una familia cuna de varios munícipes de Lequeitio; una representatividad concejil que también había disfrutado su suegro D. Miguel de Ordeñana regidor de Bilbao en 1712. Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. II, p. 261.

⁵⁰⁶ Vid. Abbad, F. y Ozanam, D., *Les Intendants espagnols...*, pp. 70-71.

⁵⁰⁷ Así se le menciona en el expediente de ingreso de su hijo D. José de Ambolodi y Tacón como guardia marina en 1771. Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. II, p. 328.

⁵⁰⁸ Caso de la trayectoria de D. Hermenegildo Llanderal y González de Haro (1751-1827). Comisario de guerra de Marina, fue nombrado ministro de Hacienda y Guerra del ejército y plaza de Ceuta (1798), y de allí pasó a servir la Intendencia General de las Nuevas Poblaciones andaluzas (1808). Vid. Abbad,

varios oficiales mayores de Marina con destino en el departamento de Ferrol fue la de los Martín Vegue. El citado comisario de provincia (1771) D. Cristóbal Martín Vegue, ministro principal de A Coruña y posteriormente al mando de la mesa de Batallones en la capital departamental, sin duda estuvo vinculado por sangre con el comisario real de Guerra D. Damián Martín Vegue, a quien se documenta en 1769 como contador principal del dicho departamento con el rango de comisario real de guerra⁵⁰⁹. Hermano suyo fue el ministro principal de la provincia de Viveiro D. Modesto Martín Vegue⁵¹⁰.

Para la segunda mitad del siglo XVIII, aunque sabemos de algún caso de miembros del cuerpo del Ministerio que eran hijos de oficiales del Cuerpo General⁵¹¹, la corriente predominante fue la inversa, como se podrá apreciar en varias de las fichas individuales de autoridades de la Matrícula que incluimos en un apéndice de esta tesis. Sin duda, detrás de este fenómeno se advierte, el trasbase de competencias de *la pluma a la espada*. En este orden de cosas, fueron habituales las fusiones por vía conyugal entre linajes con miembros del Cuerpo del Ministerio, y no menos comunes las de éstos con otros de marinos de carrera. Estos enlaces matrimoniales se dieron tanto en los escalafones superiores como en los inferiores de la Marina. Por arriba, sabemos del matrimonio de D. Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, Intendente de Marina de Cádiz (1785-1794), plaza que ya había ocupado su

F., Ozanam, *opus cit.*, pp. 121-122.

⁵⁰⁹Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Esteiro, 9 de enero de 1771.; Leg. 288. Doc. Esteiro, 23 de junio de 1769.

⁵¹⁰ A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Viveiro, 9 de julio de 1791.

⁵¹¹ El mencionado D. Agustín Fernández de Arbina, ministro principal de marina de la provincia de Pontevedra, tuvo por padre a su homónimo documentado en 1793 como subteniente de fragata de la Real Amada, jubilado, y vecino de Miranda de Ebro. Fols. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221(5). Fols. 81r-84v.

padre⁵¹², con Dña. María Teresa de Medina, hija del también Intendente de Marina D. Juan Domingo de Medina⁵¹³. Ciñéndonos a oficiales de servicio en las demarcaciones marítimas de Galicia, traemos a colación varios ejemplos. D. Martín de Hernani, hermano del Intendente D. Domingo de Hernani, celebró nupcias con Dña. Manuela Bermúdez de Lavandeira y Ramírez de Aguilera, hija del gallego D. Álvaro Bermúdez Lavandeira, comisario ordenador de Marina⁵¹⁴.

También ilustrativos a este respecto son los enlaces nupciales celebrados entre las hermanas Dña. María de los Dolores y Dña. Isabel de Romay y Fernández Valdés con los también hermanos D. Juan y D. Antonio de Godoy y Castro, éste último documentado como teniente de navío. Ambas damas eran hijas del ilustre marino coruñés D. Ramón de Romay⁵¹⁵, y sus respectivos esposos, vástagos del D. Clemente de Godoy y Montes - señalado páginas atrás en su condición de subdelegado del Caramiñal y luego de Muros-, y de su esposa Dña. María Alberta de Castro y Barreiro⁵¹⁶. Por último dejamos constancia

⁵¹²El *cursus honorum* de esteministro, que culminaría su carrera con la plaza de consejero de Guerra en Andujar Castillo, F., *Consejo y consejeros...*, pp. 214-215.

⁵¹³ De este enlace da cuenta Pando Villarroya, J.L. de, *La Intendencia...*, pp. 11, 92.

⁵¹⁴Éste era hijo del mayorazgo de Logares en la jurisdicción lucense de Burón. Vid. Válgoma, D. de la, *opus. cit.*, Vol. III, p. 275. Expediente del caballero guardia marina Pedro de Hernani y Bermúdez Lavandeira, nacido en Cádiz en 1778, vástago de D. Martín de Hernani .

⁵¹⁵ Nacido en A Coruña en 1763, sentó plaza de guardiamarina en Ferrol en 1780. Participó en muchas contiendas navales en Europa, América y el norte de África, y en varias batallas de la Guerra de Independencia. Ascendido a brigadier (1814), su ideología liberal a la que nunca renunció, le obligó a exiliarse en dos ocasiones en Inglaterra al compás de los vaivenes absolutistas. En 1836, siendo comandante general del departamento de Cádiz, presidió la Junta revolucionaria constituida en dicha ciudad. Promovido vicepresidente del Almirantazgo en 1843, al año siguiente alcanzó el máximo grado militar de la Armada, Capitán General, y en 1845 fue investido senador del Reino. Gran Cruz de Isabel la Católica, a instancia de D. Ramón Romay se fundó el Museo Naval de Madrid. Vid. Meijide Pardo, A., *Coruñeses ilustres: Ramón de Romay, capitán general de la Armada*. A Coruña, 1995.

⁵¹⁶ Vid. Martínez-Barbeito, C., *Torres, pazos y linajes de la provincia de La Coruña*. León, 1986,

de un caso de subdelegados parientes, vínculo que no impidió un litigio entre ellos. Al juez de Marina en el Caramiñal, D. José Gayoso y Losada, su primo y homólogo de Vilaxoán don Manuel Ramírez de Arellano le reclamó en 1765 partida de reales en concepto del arriendo de la sincura de Santa María de Caleiro con la que el primero había corrido durante algunos años⁵¹⁷.

En algunos memoriales de protesta contra la actuación de personal de la administración de las matrículas, se dejó entrever que los imputados debían su plaza a sus lazos familiares. Así, en 1742 se esgrimió el supuesto parentesco de D. Cayetano de Reino, juez de Marina del partido de Rianxo, con la mujer de D. Bernardino Freire de Moscoso, Intendente de Ferrol⁵¹⁸, y, en otra denuncia de 1785, también reseñada en anteriores páginas y sin firma -con el anonimato se evitaba, o cuando menos se dificultaba una querrela de la parte acusada-, en este caso en nombre de los matriculados del puerto de Pontevedra por los excesivos derechos del juzgado de Marina de la homónima provincia, se afirmó que el auditor D. Benito de Avalor era compadre del ministro principal a las órdenes de quien servía, D. Felipe Mateos⁵¹⁹.

En escalafones más bajos de la administración de las matrículas, fueron abortadas algunas promociones entre parientes o familiares directos por razones que nuestras fuentes no siempre aclaran. Por ejemplo, el comisario ordenador D. José de Ambulodi, en el transcurso de la revista de inspección general del departamento de Cartagena concluida en el otoño de 1765, propuso la jubilación del auditor de la provincia marítima de Tarragona; aunque éste pretendía que la vacante la cubriese su yerno, se nombró interinamente a otra

pp. 277-278.

⁵¹⁷ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Rollo 455. Prot. nº 2.407. Fol. 57.

⁵¹⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc. 26-XII-1742.

⁵¹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Pontevedra, 29-XII-1785.

persona, D. José Soler⁵²⁰. En otros casos, fueron criterios de capacitación profesional los que echaron por tierra ciertas recomendaciones; así, se frustró el relevo de padre a hijo en la subdelegación almeriense de Roquetas planteado en 1765⁵²¹.

Aunque para pronunciarse con sólidos fundamentos sobre el asunto se requeriría haber analizado un amplio número de expedientes personales⁵²², parece probable que los cortocircuitos en las redes familiares de poder entre el personal de los negociados de Marina a nivel local, e incluso provincial, debieron ser escasos. Conocemos, varios casos de promociones con éxito. Por ejemplo, el citado intendente Gerbaut, conocido el informe del comisario ordenador que había corrido con la revista de inspección de 1765, no tuvo inconveniente en que al subdelegado de Dalías, una vez jubilado, lo relevase su hijo⁵²³. El dictamen de la Secretaría de Marina es muy revelador de la política de contención de gastos salariales: “diviendo en padre e hijo el sueldo, y entrar en el todo quando falte el padre”. Esta misma intención subyace en la resolución del expediente relativo a la jubilación de D. Francisco Pizarro como titular de la subdelegación de Gibraltor, suprimada por

⁵²⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 2-XI-1765.

⁵²¹ El Intendente D. Juan Gerbaut, conforme al dictamen de D. Fernando Bustillo, ministro que acababa de finalizar la revista de inspección de matrículas de todo el departamento gaditano, se mostró contrario a que la vacante en dicha subdelegación, por ceguera de su titular, fuera ocupada por un vástago de éste que venía atendiéndola en funciones, dado la imposibilidad física de su padre. Se le consideró poco capaz para servir esta plaza (“no se halla dotado de la inteligencia y demás circunstancias precisas al acierto”, como lo demostraba el hecho de que las listas de matrículas de Roquetas estaban sin actualizar. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.

⁵²² Un estudio que supera los objetivos de esta tesis doctoral. Dicho sea de paso, nuestras pesquisas, aunque no sistémicas, de este tipo de fuente para los ocupantes de los estadios inferiores de la administración, los subdelegados, escribanos y asesores de los puertos, no ha dado ningún fruto.

⁵²³ El Intendente también respaldó el relevo padre hijo al frente de la escribanía de Marina de Sevilla, tanto por los méritos del primero como por el buen conocimiento de las dependencias del ramo de gobierno en cuestión que demostrara el segundo, que venía ejerciendo el oficio en ausencia del titular. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.

aquellas fechas. En beneficio de la Real Hacienda el secretario del Despacho de Marina, D. Julián de Arriaga, preguntó a Gerbaut “si siendo aquél acomodado apreciase, más que el sueldo, algún honorillo”⁵²⁴.

Para concluir, analizaremos en detalle la excepcional trayectoria profesional de García Sarmiento. De entre los ministros de provincia que conocemos, el suyo y el de D. Francisco de Rábago, son los únicos casos de promoción desde fuera del ministerio de Marina.

2.2.4.1.- La excepcional trayectoria de D. Francisco Javier García Sarmiento.

Sexto y último hijo⁵²⁵ del maestro de obras D. Alonso García de Gosende de Cerdedo y de Dña. Clara de Balboa Sarmiento, ambos naturales del Bierzo. Nació el 15 de abril de 1700 en la villa de Pontevedra a donde se había desplazado toda su familia con motivo del nombramiento de su padre como correo mayor. Criado en la granja de Santa Margarita, debió cursar estudios en su localidad natal. Formado como letrado, pronto entró a formar parte de la corporación municipal. De su matrimonio con Dña. María Magdalena García de Ogando, tuvo a Dña. Francisca García Sarmiento, esposa a su vez de D. José Blas Correa y Salgado, a quien su suegro intentó colocar en una plaza en el ministerio de Marina de Pontevedra.

Sin vínculos de sangre o parentesco con oficiales de los cuerpos político y militar de la Armada, García Sarmiento dio el salto a la administración de este ramo desde el regimiento de Pontevedra. Su promoción se debió en gran medida a su famoso hermano Fray Martín Sarmiento. Fue Francisco José el familiar con quien el benedictino mantuvo el contacto más fluido, estando publicadas más de un centenar de las cartas que aquél le remitió⁵²⁶. Fray Martín desde su celda madrileña se valió de los muchos e influyentes

⁵²⁴ *Ibidem.*

⁵²⁵ Vid. Museo de Pontevedra. Colección Sampedro. Linajes. Sarmiento de Sotomayor. Arbol genealógico del Padre Sarmiento.

⁵²⁶ En acertadas palabras de M^a. Jesús Alen Fortes M^a. Jesús (<<Fray Martín Sarmiento. Notas

contactos que tenía para llegar al hombre clave, el Marqués de la Ensenada. En torno a 1739-40⁵²⁷, García Sarmiento presentó su candidatura para “juez comisario que conozca de las causas civiles y militares de los marineros”, plaza que, decía, “se quiere establecer” en el partido de Pontevedra. Podría interpretarse pues como una promoción a un cargo hasta entonces inexistente en aquella demarcación. La utilización del término *comisario*, puede despistar sobre la exacta categoría de la plaza a la que aspiraba. García Sarmiento que ejercía de abogado en su villa natal, donde ya en 1730 desempeñara la alcaldía en calidad de decano de su concejo, acreditaba varias comisiones en razón del cobro de créditos de la Real Hacienda y por orden del Consejo de Castilla había entendido “en la pesquisa de ladrones que infestaban el Reino de Galicia en 1734”⁵²⁸. Lo cierto es que en junio de 1740 García Sarmiento figura como subdelegado de Marina del puerto de Marín⁵²⁹. En una fecha que no podemos precisar pasó a serlo de Pontevedra, plaza que simultaneó con la de capitán de todos los puertos de la ría homónima. Es posible que ya desempeñase ambos oficios en 1747. En una misiva fechada en Madrid a 15 de marzo de dicho año Fray Martín le informaba de que su pretensión a una plaza de comisario de Marina estaba “sur le tapis”. El monje había redactado un memorial que acompañó de una relación de méritos del pretendiente. Pedía para Francisco Javier un empleo honroso con sueldo o el título y sueldo de comisario de Marina de los puertos bajos, “obligándote a ejercer la comisaría juntamente con esos otros empleos, sin sueldo, que ejerces, o que, a lo menos, se te consigne competente sueldo por razón de los empleos que tienes o de las comisiones que has tenido y a las que estás pronto a recibir”. Uno y otro papel habían sido

biográficas>>, en *Frei Martín Sarmiento (1695-1772)*. Catálogo de la *Exposición conmemorativa do Día das Letras Galegas*. Museo de Pontevedra, 2002, p. 16), el aquí glosado fue para el monje “sus ojos y su voz en la vida gallega”.

⁵²⁷ En su solicitud, sin fecha, declaraba tener 39 años de edad.

⁵²⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. S/f.

⁵²⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. Cádiz, 7 de junio de 1740.

entregado a una persona cercana al superministro. Tanto el intermediario como su mujer (“señora colateral de la Reina”) eran “de alto bordo”. El benedictino no desvelaba la identidad de la pareja⁵³⁰. Siete días más tarde reiteraba a su hermano la necesidad de mantener en absoluto secreto su promoción, al tiempo que le pedía paciencia; curándose en salud, dejaba caer que “si no se logra [la promoción], no hay que echarle a él ni a mí la culpa, pues los bolos no se han podido armar mejor, ni más de veras ni por mejores manos”⁵³¹. De esta promoción se trató por encima en sucesivas cartas; por una de las que se conservan, sabemos que Fray Martín puso el caso en conocimiento del confesor real, el influyente Rávago, que había cursado en el Colegio pontevedrés de la Compañía de Jesús⁵³².

Los altos contactos del benedictino no reportaron a su hermano el empleo que demandaba, pero quedó bien colocado para una próxima promoción. Ésta se presentó con ocasión de la reestructuración administrativa establecida en virtud de la ordenanza de

⁵³⁰“ A su tiempo sabrás quienes son y mientras no necesitas saberlo” fue la explicación que dio al recomendado. Vid. Filgueira Valverde, J. (Coord.), *Epistolario do P.Sarmiento*. Santiago de Compostela, 1995, pp. 31 y 35. Al parecer, la carrera en la administración de las matrículas García Sarmiento fue impulsada desde Madrid por Juan Arias, de quien se valió Fray Martín para hacerle llegar a Ensenada varios escritos. Muy posiblemente este ministro real sea el oficial gallego de la Secretaría y Despacho Universal de Marina Juan Antonio Arias, a quien el Reino de Galicia le encomendó en 1760 que defendiese en la Corte su representación a favor de la perpetuación de los foros. Vid. Archivo Histórico Provincial de Ourense. Juntas del Reino, Libro 202, s/f. Este individuo no figura en las relaciones de burócratas de la Secretaría de Marina publicadas en Franco Rubio, G., <<Reformismo institucional y élites administrativas en la España del siglo XVIII: nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1721-1808)>>, en Dedieu, J.P., López-Cordón Cortezo, M^a.V. (Eds.): *La pluma, la mitra y la espada: estudios de historia institucional en la Edad Moderna*. Madrid, 2000, pp. 95-130.

⁵³¹ Vid. Filgueira Valverde, J. (Coord.) *Epistolario...*, p. 34. Un estudio monográfico sobre este religioso en Alcaraz Gómez, J.F., *Jesuitas y reformismo. El padre Francisco de Rávago (1747-1755)*. Valencia, 1995. También de interés Pérez Bustamante, C. (ed. lit.), *Correspondencia reservada e inédita del P. Francisco de Rávago, confesor de Fernando VI*. Madrid, 1935.

⁵³² Vid. Filgueira Valverde, J. (Coord.) *Epistolario...*, p. 37.

Marina de 1751. Más importante que sus avales en la Corte, dando por hecho que fueron más allá de buenas intenciones, creemos que resultaron dos de sus actividades: la visita de Montes que se le encargó en 1748 y que desarrolló con escurpulosidad⁵³³; y sobre todo su labor en pro del fomento de las pesquerías que fue premiado con un incremento salarial de 25 escudos de vellón, a cobrar en la Tesorería de Ferrol ⁵³⁴. Una actividad que se materializó en la elaboración de una Ordenanza de pesca para la ría de Pontevedra fechada en abril de 1750, que habría de ser el marco legal para el desarrollo de su plan de reactivación de los grandes aparejos conocidos como cercos reales, en uno de los cuales el propio García Sarmiento invirtió capital⁵³⁵.

Nombrado en abril de 1751 ministro de la provincia marítima de Pontevedra recién creada, la rigió con indiscutible acierto hasta 1769, a pesar de un rebrote agudo de los problemas físicos que le aquejaban desde hacía décadas⁵³⁶, y tras fracasar su petición de jubilación en 1766. Es natural pensar que intentó promocionar a D. Felipe Blas Correa, marido de su única hija, pero sus supuestas recomendaciones no surtieron efecto. Correa, que se presentaba como su “yerno y universal heredero”, en septiembre de 1772 solicitó

⁵³³ O. Rey Castelao (*Montes y política forestal...*, pp. 193 y ss) la califica de modélica.

⁵³⁴ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Doc. Madrid, 7 de marzo de 1750.

⁵³⁵ Según hizo constar el Marqués de Piedrabuena, Intendente General de Galicia, en un informe de 1774, muy crítico con la política pesquera de García Sarmiento, esta labor le reportó una gratificación en metálico de 500 ducados. Yerra la autora de donde hemos tomada este dato, al fechar en 1774 el plan de fomento de estos cercos. Vid. Meijide Pardo, M^a.L., *La “Guerra por la Sardina”*. A Coruña, 2002, pp. 34 y ss.

⁵³⁶ Nada más tomar posesión de la plaza de ministro principal de Pontevedra, se había excusado de ir a la Corte a donde había sido requerido aduciendo dolores de tipo reumático, que principalmente, según su propio testimonio padecía sobre todo en los pies. El Intendente Freire sabía de este problema de salud, habiéndole visto “algunas veces bastante travajoso de este temporal accidente”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Docs. Pontevedra, 17 de abril de 1751; A Coruña, 21 de abril de 1751.

un destino en el ministerio de la provincia de Pontevedra, esgrimiendo haber asistido catorce años en el despacho de su difunto suegro al que había acompañado en varias resvitas anuales⁵³⁷. García Sarmiento, dejaba para la posteridad la Ordenanza de pesca del partido marítimo que había gobernado durante cerca de dos décadas. Formada a instancias del Intendente D. Pedro de Hordeñana, y aprobada por real orden de 9 de abril de 1768, fue el primer reglamento de este tipo establecido conforme a lo dispuesto en el artículo 122 de la ley marco de 1751, y estaría en vigor hasta mediados del siglo XIX. Las siguientes palabras de A. Sáñez Reguart son un manifiesto de la alta consideración que mereció y sirven de broche a esta reseña de su carrera: “su erudición, talento sobresaliente y zelo del bien público exigen de justicia este recuerdo a su buena memoria”⁵³⁸.

⁵³⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg.189. Doc. Pontevedra, 25 de septiembre de 1772.

⁵³⁸ Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario histórico...*, Tomo II, p. 262.

CAPÍTULO III

REGISTRO, CLASIFICACIÓN E INSPECCIÓN DE LAS MATRÍCULAS EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XVIII

Después del fracaso de los objetivos de la matrícula dispuesta en 1625, en España no se volvieron a decretar alistamientos de marineros con fines militares hasta prácticamente un siglo después. Entonces se dispuso la matriculación estos profesionales teniendo como referencia el sistema de *classes* establecido Francia en época de Colbert. Como en tantos otros aspectos de las reformas borbónicas, se observó al vecino del norte, teniendo como tuvo Felipe V en su abuelo, el Rey Sol, de cuya tutela tardó una larga década en liberarse, la personificación del fortalecimiento del poder de la Monarquía y de la centralización administrativa.

Conocidos el mapa administrativo de la Marina del siglo XVIII y los cometidos del personal encargado de gestionar las matrículas, en este capítulo analizaremos en detalle las disposiciones borbónicas referidas al registro, clasificación e inspección de aquéllas. Las matrículas de marinería y maestranza se administraron por las directrices en materia de registro, formación de cédulas personales y ejecución de periódicas revistas que las ordenadas para la gente de mar.

Una de las muchas novedades de la Ordenanza de 1751, y que en particular generó una documentación básica para la elaboración de esta tesis (los estados resúmenes de matrículas), fue la disposición de revistas de distinta periodicidad y alcance territorial que analizaremos en la segunda parte de este capítulo. Por último daremos cuenta de los territorios y espacios donde el régimen en cuestión no se estableció por criterios de foralidad (Guipúzcoa, Vizcaya y Castro Urdiales), geográficos (Canarias), estratégicos (los presidios africanos) o de jurisdicción (la Albufera).

3.1. Listas y clases de matrículas.

La primera disposición de Felipe V encaminada al registro de marinería fue un real decreto de 28 de enero de 1717. Su finalidad inmediata era disponer de datos fiables sobre el número de individuos disponibles para dotar a la flota de guerra que habría de emprender la ofensiva española en el Mediterráneo. Las expediciones de Sicilia y Cerdeña demandaron un volumen de reclutas de gente de mar muy considerable. Hay indicios de que este registro -ordenado al tiempo que entraba en vigor para Guipúzcoa el Reglamento de Gaztañeta en razón del censo de profesional de mar en sus cofradías gremiales- debió abandonarse una vez satisfecha la demanda de efectivos para emprender las mencionadas operaciones navales de conquista. Reciente la Nueva Planta en los antiguos territorios de la Corona de Aragón, estos empadronamientos quizás no se llevasen a cabo en todo el litoral español. Por otra parte, su exhaustividad debió resentirse bastante debido a la endeble estructura administrativa de la Secretaría de Marina recién constituida.

Las disposiciones de Patiño promulgadas en 1726 tuvieron mayor alcance. Ya se ordenaba expresamente la formación de asientos individuales con señas de identidad. Esta matrícula era obligada pero a diferencia de las diseñadas en 1737 y 1751 sólo comprendía a la gente útil de marinería y maestranza, es decir excluía a los inhábiles (jubilados e inválidos) y a los muchachos, por su práctica inutilidad para los fines perseguidos: tripular los navíos de guerra. En los siguientes años, conforme a lo ordenado en 1726, se emprendieron labores de matriculación a la largo de toda la costa peninsular, desde Cantabria hasta Cataluña, incluido Baleares. Por el atractivo de los privilegios concedidos, los fraudes (inscripción voluntaria de profesionales ajenos a los oficios marítimos) fueron moneda corriente. A su vez el subregistro debió ser bastante elevado. Esta etapa de pruebas e improvisaciones en el terreno de las matrículas se caracterizó por la fuerte resistencia que puertos hasta entonces exentos en la práctica o poco sangrados por levas de marinería frente a las medidas de distribución de la carga militar en proporción a los censos de profesionales entonces ordenados. Dado el grado de oposición de los colectivos afectados se tuvo que reclutar con apremio militar, un recurso a la fuerza armada muy habitual en

tiempos de los Austrias, al contrario que en la segunda mitad del siglo XVIII cuando el sistema de sorteos por cuadrillas se consolide.

En opinión de las autoridades de Marina, los pobres resultados de la inscripción marítima dispuesta en 1726 fueron debidos ante todo a la violación de las “preeminencias” de los matriculados por parte de las justicias ordinarias. Por otra parte se evidenció falta de cooperación entre éstas y aquéllas a la hora de levantar las listas e incluso manifiesta oposición entre unas y otras. Desde este punto de vista, el éxito de la refundación de las matrículas en 1737 pasaba por mayores garantías de respeto a los derechos y privilegios -unos confirmados, otros nuevos (fuero de Marina)- de la gente de mar y de maestranza. Por vez primera, explícitamente se declaraba que sólo los matriculados estarían autorizados a emplearse en oficios marítimos. Una exclusividad defendida a rajatabla mas que cualquier otro derecho que desvirtuaba el carácter voluntario del registro dispuesto en la llamada Ordenanza del Infante Almirante de 1737 bajo unas directrices más detalladas que las anteriores. En una Instrucción adicional para la formación de las listas por vez primera se fijaban límites de edad (14-60 años) para matricularse y se establecían causas de exclusión.

La inscripción de los tres objetos de la matrícula (marinería, maestranza y embarcaciones) se haría por separado, tendrían sus propias listas. A su vez se disponía la distinción de los tres grupos básicos: marinería de servicio, inhábiles (jubilados e inválidos) y muchachos. Cada una de estas grandes clases tendría su particular lista pero el modelo de cédula individual (naturaleza, edad, filiación, estado civil y rasgos físicos) era el mismo para unos que para otros. Sobre los cimientos de 1737 se reedificaría la Matrícula en 1751 culminándose su proceso de institucionalización. Las listas habrían de formarse con base en los principios de exactitud y claridad. En el caso de la marinería se confirmaban los requisitos de ingreso pero yendo más allá, abriéndose más la puerta a la matrícula -eso sí, con oportunas precauciones para evitar fraudes- se autorizó bajo condiciones la matriculación de personas ajenas a los gremios de mar. También de forma condicionada, con el mismo propósito de atraer a la matrícula al mayor número posible de gente susceptible de ser movilizada para la Armada, también se ordenó la inscripción de los

“forasteros nacionales” (los domiciliados fuera de sus localidades de nacimiento) y de extranjeros.

En cuanto a la maestranza, ya en la normativa de 1737 se hizo una importante distinción entre carpinteros de ribera y calafates por una parte, y el resto de profesionales del sector por otra. De los primeros se admitirían a todos los que se presentasen al registro siempre que acreditasen el ejercicio de tales oficios. Por el contrario de los demás (carpinteros de blanco, faroleros, toneleros, etc.) sólo se habrían de matricular los necesarios para las obras de los arsenales de los tres departamentos. Estos límites se mantendrán en términos similares en la ordenanza de 1751.

3.1.1.- Las primeras disposiciones en materia de alistamientos de gente de mar (1717-1737).

La bibliografía consultada señala un real decreto de 28 de enero de 1717 como la primera disposición en materia de alistamiento de gente de mar promulgada durante el reinado de Felipe V. Sabemos de su existencia por Zeferino Ferret que lo cita en *Exposición histórica de las causas que han influido en la decadencia de la marina española...* (Barcelona, 1819). Su despacho respondió a las urgencias de dotación de marinería que demandó la ofensiva en el Mediterráneo, en un intento de restablecer la multiseccular soberanía española sobre unos territorios a los que amargamente se había tenido que renunciar en la paz de Utrecht. Se partía prácticamente de cero en lo que a flota se trataba, ya que la Guerra de Sucesión había pasado una factura muy alta a Felipe V en términos navales. Durante el conflicto, España perdió 18 buques, once de ellos por incidentes bélicos, la gran mayoría a consecuencia del desastre de Rande¹.

Por la aludida disposición de 1717 se instaba al recuento de la gente de mar localizada a lo largo de la costa peninsular, al objeto de tener conocimiento del número y

¹Vid. De Castro Fresnadillo, J., <<Un obstáculo añadido a la política naval reformista ilustrada: pérdidas navales de la Armada Real en las rutas de Indias entre 1700 y 1781>>, en *Historia Moderna. Historia en construcción*. Vol. II., *Sociedad, política e instituciones*, Lleida, 1999, pp. 434, 438 y 439.

calidad de los efectivos humanos susceptibles de ser reclutados por la Armada². A finales de ese mismo año se promulgaba el conocido como Reglamento de Gaztañeta para Guipúzcoa³, en virtud del cual se disponía que los profesionales del mar de dicha provincia se registrasen en los libros de sus respectivas cofradías de mareantes. Este alistamiento fue condición exigida para tripular mercantes, y garantizaba sobre el papel la exención del servicio militar en tierra⁴. Las plazas de marinería pedidas a Guipúzcoa que no fuesen cubiertas por voluntarios se repartirían entre las localidades de este litoral vasco. De este reglamento volveremos ocuparnos cuando analicemos otras cuestiones que tuvieron cabida en su articulado (enrolamiento de pajes, derecho a pasaportes para los despedidos, etc.).

Los reajustes ministeriales que por entonces se llevaban a cabo (reparto de competencias entre la Secretaría de Guerra y la Intendencia Universal de Hacienda antes de la creación de la Secretaria de Guerra y Marina por real decreto de 2 de abril de 1717), debieron entorpecer la coordinación central del empadronamiento de marinería dispuesto en general para el litoral español. Para llevarlo a efecto, sabemos que en Vélez-Málaga se utilizaron métodos expeditivos como el apresamiento de gente de mar nada más desembarcar en previsión de deserciones⁵. Ya se había procedido a menudo de este modo

²Vid. López Miguel, O., y Miravet Cucala, M.: <<La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza>>, en Martínez Shaw, C. (Ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Granada, 1995, p. 220.

³La copia de esta normativa que hemos consultado para este trabajo en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

⁴ El reglamento en cuestión fue reformada en agosto de 1718 por encargo de la Diputación de Guipúzcoa “para compatibilizar los intereses reales con los de dicha provincia”, en palabras de A. Sagarra Gamazo (<<La matrícula...>>, pp. 95-96).

⁵ Vid. Pezzi Cristóbal, P., *Pasa y limón...*, p. 116.

para equipar la flota de los Austrias, como ha documentado D. Goodman⁶. Aun sin haber efectuado una búsqueda exhaustiva de noticias en las actas capitulares de las villas costeras gallegas, podemos afirmar que los resultados de este registro debieron ser muy pobres, e incluso tal vez no se ejecutó en algunas zonas. En esta dirección apuntan la falta de referencias al mismo en la documentación posterior relativa a matrículas. Lo que sí se produjo en los años 1717-1718 fue una movilización de marinería en un volumen posiblemente hasta entonces desconocido en Galicia, como tendremos ocasión de ver en el capítulo dedicado a las levas.

Pendiente todavía la definición y consolidación de la estructura administrativa de la Marina, en los años siguientes, al menos en algunas zonas litorales, los intendentes generales, de primera clase, llamados del ejército, satélites principales de la *vía reservada de Guerra*⁷, asumieron atribuciones en materia de alistamiento oficial de gente de mar⁸. De

⁶ Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp. 258-299.

⁷ Por esta época, las intendencias estaban en proceso de consolidación institucional. Por decreto de 19 de julio de 1724, las de provincia que subsistían dejan paso a superintendencias agregadas a los corregimientos. Este triunfo del Consejo de Castilla, referente supremo del viejo orden, fue más de forma que de fondo; si bien conservó la potestad de nombrar a los corregidores se cortó el cordón umbilical que le unía a éstos, que siguieron bajo la órbita de la Secretaría del Despacho de Hacienda. Sobre los intendentes, referente de la administración borbónica, véase Kamen, H., <<El restablecimiento de los intendentes en la administración española>>, en *Hispania*, T. XXIV, 1964, nº 95, pp. 368-395; Pérez Martín, G., *Reformismo y administración provincial. La Intendencia de Burgos en el siglo XVIII*. Universidad Complutense de Madrid, 1987 (en particular, los primeros capítulos de esta tesis doctoral inédita); y Abbad, F., y Ozanam, D., *Les Intendants...*

⁸ Las intendencias, implantadas conforme al modelo francés durante la Guerra de Sucesión con atribuciones ante todo de orden militar, habían sido restauradas en virtud de la real ordenanza e instrucción anexa de 4 de julio de 1718, obra al parecer del diligente Patiño, con anterioridad a su nombramiento como Intendente del ejército y principado de Cataluña y por entonces (despacho de nombramiento de 17-I-1717) Intendente General de Marina de Cádiz, superintendente del reino de Andalucía y presidente de la Casa de Contratación. Dichas disposiciones están estrechamente vinculadas a la reorganización de la esfera hacendística emprendida por aquellos días (refundición de la Contaduría Mayor y creación de una Tesorería General que va a correr con todas las libranzas del real erario, y donde se centralizarán todos los ingresos de éste). Por vez primera, a los

hecho, en el distrito de Alicante se formó en 1725 una primera matrícula por el ingeniero D. Nicolás Bodín a instancia del intendente del ejército y de los reinos de Valencia y Murcia⁹. Salvo el de Cataluña¹⁰, perderían estas competencias tras la entrada en vigor de la Ordenanza de 1751. Al respecto de la delimitación de competencias, sería fundamental las disposiciones del año siguiente, obra Patiño, al poco de ocupar la cartera de Marina.

1726 es un año de referencia en el proceso de institucionalización de la Matrícula, y en general del fomento de la Armada. Al tiempo que se fijaba por arriba el mapa de la administración marítima, con el establecimiento de los tres departamentos navales, una real orden de 26 de agosto concedía ciertas “preeminencias” a la gente que se matriculase. Este registro se encomendó a los comisarios de Marina en la Instrucción de la misma fecha elaborada por Patiño. Una de las obligaciones de este personal administrativo fue comunicar por edicto la obligación de todo hombre en edad útil de matricularse “con sus reseñas, edad y nombre, padre, patria y ejercicio que aya tenido o el que desee tener”. Estos alistados tendrían preferencia como tripulantes de los navíos a América, tanto mercantes como de guerra¹¹. Aquéllos que quisieran emplearse en la navegación transatlántica debían acreditar certificación de su matrícula formada por el comisario de Marina de su distrito, y en la que constase “la calidad” de las embarcaciones en que hubiesen navegado.

A parte de la marinería habrían de registrarse los individuos de maestranza y la totalidad de la flota. Se hablaba de embarcaciones mayores y menores “así de velas quadras

intendentes expresamente se les confieren competencias en las cuatro “causas” (Justicia, Policía, Hacienda y Guerra) y pasan a servir los corregimientos de las capitales de sus distritos. En suma, se les dota de amplísimas competencias, aunque sin concretar del todo, de ahí que no extrañe la asunción de medidas en el ramo de Marina.

⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. Alicante, 24 de julio de 1737.

¹⁰ Vid. Matamoros Aparicio, D., <<Administración y jurisdicción de Marina en Cataluña (1714-1777)>>, en *El Derecho y el Mar...*, pp. 273 a 297.

¹¹ Gracia ya contemplada, recordemos, en la real cédula de 1626.

como latinas y de remo”. En cada rol el comisario debía anotar sus viajes, además de obligar al patrón o capitán a que le remitiese la lista completa de la marinería que en ella navegase¹². Para calcular con la mayor exactitud y en el menor margen de tiempo posibles quiénes estaban en disposición de ser movilizados para el Real Servicio se requería conocer el equipaje de los barcos de propiedad particular. Este será uno de los caballos de batalla de los administradores de la Matrícula a lo largo del siglo XVIII.

Cumpliendo con la real orden de agosto de 1726, a lo largo de la costa peninsular se ejecutaron labores de matrículas con distinta celeridad. J.M^a. Delgado Ribas¹³ aporta datos del censo de marinería de Cataluña formado entonces. El registro de 1726 en este principado arroja la cifra de 3.882 individuos repartidos en 47 localidades costeras. La concentración de estos efectivos humanos fue muy acusada; seis puertos (Mataró, Tortosa, Sitges, Vilanova, Canet y Arenys) concretaban el 98,3% de la marinería. Esta primitiva matrícula, sin duda deficiente dada la embrionaria estructura administrativa del ramo de Marina¹⁴, pudo servir de referencia a la hora de disponer los repartimientos de gente de mar para la Armada que se efectuaron en Cataluña en la década de los treinta.

¹² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Balsaín, 29 de agosto de 1726.

¹³ Vid. Delgado Ribas, J.M^a., <<Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)>>, en *Boletín Americanista*, Año XXI, n° 29 (1979), pp. 32-35.

¹⁴ Para Mataró, a este altura de siglo J. Llovet (*La Matrícula...*, pp. 29-30) documenta la existencia de un juez conservador de la marinería auxiliado por un asesor.

R. Mühlmann ofrece los siguientes resultados del estado de la matriculación en 1727 para el departamento de Cartagena¹⁵.

	Marinería	Maestranza	Total
Valencia	1.824	484	2.308
Murcia	210	-	210
Cataluña	4.388	-	4.388
Mallorca+Ibiza	1.549	253	1.802

Las listas resultantes en la costa murciana y valenciana adolecieron de varios errores; según testimonio del ministro de Alicante D. Jacinto Navarrete, en ellas se incluyeron muchos individuos que nunca habían desempeñado oficios náuticos, y por otra parte gan número de marineros que por su avanzada edad resultaban inhábiles para el Real Servicio. Esto último se demostró con ocasión de la leva de 1728, a la que el distrito sólo contribuyó con trescientos hombres. Las reclutas de marinería desde esa fecha hasta 1735, último año en el que se llevó a cabo una leva de gente de mar en la demarcación alicantina antes de la entrada en vigor de la Ordenanza del Infante Almirante se ejecutaron “con muchísimo trabajo valiéndose más de la industria que de la justicia”¹⁶. Por otra parte, salieron a la luz no pocos fraudes, casos de matriculación de personas que oportunamente se agregaron a los gremios de mar por el atractivo de sus privilegios y que llegado el momento de ser llamados a servir en la marina de guerra solicitaron su baja voluntaria. En la costa gallega ocurrió tres cuartas partes de lo mismo.

Los resultados de la matriculación en general no fueron los esperados, o en todo

¹⁵ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, p. 148.

¹⁶ Por real despacho de 2 de enero de 1732 se ordenó que fuesen levantadas nuevas listas de marinería en todo este distrito. Los resultados fueron muy pobres, ante todo dado el volumen de las desercciones. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. Alicante, 24 de julio de 1737.

caso no debieron contentar a las autoridades de la Marina. Ello se deduce de ciertas disposiciones tendentes a recuperar a última hora a gente de mar que no se había matriculado en su momento. El déficit de tripulaciones para los bajeles del rey, que no había podido dejar de acudir al concurso de extranjeros para cubrir las plazas de sus buques, explica que días después de hacerse pública la r.o. de 2 de enero de 1731, en virtud de la cual Patiño, en su condición de Secretario de Estado y de las “negociaciones de Marina”, disponía que la gente de mar no matriculada entrase en quintas para el ejército, D. Alejo Gutiérrez de Rubalcaba, comisario ordenador al frente del departamento de Cartagena, por edicto de 16 de ese mismo mes liberaba del *encantamiento* para milicias a todo mareante y pescador que acudiese con urgencia a matricularse¹⁷. A los que así lo hiciesen se les despacharía una certificación acreditativa de su nueva condición y fuero, que les eximía de las impopulares quintas y les habilitaba para disfrutar de “otros privilegios que brevemente se darán al público”¹⁸. O sea, el ministerio del ramo parecía estar trabajando en la línea de una política de exenciones y gracias para incentivar la matriculación. No obstante, habrá que esperar más de un lustro para verla materializada en la trascendental real cédula de privilegios de 1737.

Los listados de matrículas efectuadas en Galicia por noviembre de 1727¹⁹ y principios de 1728, presentaban muchas imperfecciones, además que no haberse remitido a la capital del departamento la totalidad de las listas formadas por las justicias ordinarias de los puertos. Esto llevó a que el reparto de 459 plazas de marinería del año 1729 en dicho reino (para la dotación del navío *Galicia*, el primero botado en A Graña) se hiciese de

¹⁷ Esta operación sería dirigida desde los distritos marítimos: Barcelona, Mallorca, Valencia, Cartagena y Málaga. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Barcelona, 3 de febrero de 1731.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Las cifras de mareantes censados por entonces en los puertos de la futura provincia marítima de Viveiro en Meijide Pardo, A., *Economía marítima...*, p. 21. El total de gente de mar alistada en la costa lucense, 257, era muy inferior a la matriculada voluntariamente desde octubre de 1737 a octubre de 1739: 432.

forma proporcional y en conformidad a las antecedentes. La recluta de 654 marineros del año 1730 se ejecutó bajo el supuesto de que los gremios de mar de toda la costa gallega estaban formados por 3.417 hombres: 2.300 constaban por las citadas matrículas, 639 se estimaron para la decena de puertos donde éstas no se habían levantado a partir de las noticias remitidas al Comandante General de Marina, y finalmente 424 por nueve localidades que contaban con gente de mar, aunque hasta entonces no habían contribuido con tripulación para la Armada.

Los datos de la visita de los llamados “puertos vajos”, el litoral entre la plaza de A Coruña y la desembocadura del Miño (el coto y lugar de Porto), efectuada por el ingeniero ordinario D. José Reinaldo²⁰ entre 1729 y 1730, se presentaron desglosados en 120 poblaciones, arrojando una cifra de 4.764 hombres de mar. Descontados pues 1.113 plazas reclutadas en el bienio 1729-30, quedaron en disposición de ser llamados al servicio 3.651 individuos de marinería²¹.

Deresultas de la citada revista de puertos ejecutada por Reinaldo, varias localidades costeras que con anterioridad no habían contribuido a “compartos” de marinería fueron en

²⁰D. José Reinaldo o Rinaldo. Natural de Nápoles, “hijo de las mejores familias”, sirvió allí por encargo del cardenal Acquaviva. Subteniente del cuerpo de ingenieros (1720), participó en el sitio de Melazo (Sicilia). Promovido por el flamenco Verboom, ingeniero jefe del ejército, al empleo de ingeniero extraordinario (1726), al año siguiente, según J.R. Soraluze Blond (*Castillos y fortificaciones de Galicia. La arquitectura militar de los siglos XVI-XVIII*. A Coruña, 1985, pp. 126-127) fue destinado a Galicia, con ocasión del primer plan de distribución de ingenieros. En concreto, por esas fechas realizó el plano del lugar de A Graña y trazó los de sus muelles y astillero. En 1729 redactó una *Relación y descripción de la Plaza, Villa y Puerto de Bayona*. Por real orden de 18 de febrero de 1732 fue destinado a Cádiz. En la década de los treinta diseñó las fortificaciones previstas para la villa de Fregenal (Badajoz). Ascendido a teniente e ingeniero ordinario, sus planos del frente de Ceuta “que mira al campo de los moros” llevan fecha de 15-III-1733. Vid. Capel, H., [et. al.], *Los ingenieros militares en España: siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona, 1983, pp. 393-394.

²¹ Este oficial había sido “encargado de ynformarse muy por menor del número de sus vezinos de todos los estados, y separadamente de los que componen los gremios de gente de mar”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. *Ibidem*.

adelante incluidas en estos repartimientos. Como es de suponer, esto conllevó las lógicas protestas de los hasta entonces exentos. Según denunció el concejo de Tui en junio de 1731, el Intendente de Ferrol estaba apremiando con levas de marinería a parroquias que lindaban con las orillas del Miño “adentro casi seis leguas”, bajo el pretexto de que pescaban con barquillos. La corporación municipal esgrimió el manido argumento del riesgo de despoblación de las zonas recargadas militarmente con la consecuente mengua de los ingresos en concepto de rentas reales²². Dado que la ciudad de A Coruña estaba igualmente afectada por esta política, a ella se dirigió el cabildo municipal tudense solicitándole que su representación la pusiese en manos del Diputado General del Reino D. Gregorio de Luaces, que se encontraba en Sevilla, a donde se había instalado la Corte. En 1733 le tocó el turno a la feligresía de San Vicente del Grove que alegó su contribución a repartimientos de hombres para infantería y la ruina de la escasa flota allí amarrada. En este puerto se domiciliaban 25 marineros, veinte de ellos “capazes”, y seis barcos “medianos”. Preguntado al respecto, el Intendente de Ferrol, desestimó el recurso de esta población, pues si bien era cierto que hasta 1731 no había estado sujeta a levas de marinería, dado que parte de su vecindario gozaba de las utilidades del mar, la creciente demanda de hombres para los reales bajeles y la limitada oferta de plazas de los “puertos antiguos” los acostumbrados suministradores de estas tripulaciones, aconsejaban poner fin a esta situación de privilegio. Además de haber acudido al alquiler de marineros, práctica prohibida, Freire apuntó que no se había logrado alistar ni un sólo marinero de dicho puerto para las plazas de recluta de 1733, y en la leva precedente había contribuido con demora, muy probablemente deliberada, después de haber zarpado los navíos²³. Al año siguiente esta parroquia sumó su voz a la de trece localidades más del litoral comprendido entre San Paio de Carreira y San Xoán de Samieira para criticar el método seguido por Reinaldo para la matriculación; atribuían los errores en sus listas, a que este ingeniero no había recabado

²²Vid. Archivo Municipal de A Coruña (A.M.C.). Libros de Acuerdos Municipales. Caja 39, fols. 98r.v.

²³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. A Coruña, 31-VIII-1733.

información de las justicias ordinarias que contaban con listas de gremiales de mar a efectos de *compartos* fiscales.

El desconocimiento de la realidad socioeconómica de la zona por parte de este visitador llevó según los denunciante a que al puerto de Fefiñáns se le compartieran 17 marineros en 1733 de los 19 matriculados entonces; dado que entre ellos había varios viejos, e inútiles a fin de cuentas, una vez examinados por el ministro de Marina, sólo seis fueron mandados al servicio. Ante esto, los citados vecindarios reclamaron que las futuras inspecciones de puertos se encargasen a funcionarios naturales de Galicia al tanto de la situación del país, con asistencia de las justicias locales. En suma, proponían que los repartimientos de marinería se ejecutasen de acuerdo con las listas así elaboradas, quedando siempre los puertos con algunos gremiales de mar hábiles para su “manutención”²⁴.

La resistencia de los puertos gallegos que hasta entonces no habían contribuido con hombres para los navíos del rey a las sucesivas levadas de esos años fue tal, que éstas tuvieron que ejecutarse con apremio militar, despachándose cabos y soldados de milicias. El Intendente de Ferrol estaba firmemente convencido de la ineludible necesidad de terminar con todas y cada una de estas injustificadas exenciones, pues los llamados “puertos viejos” no podían cubrir la creciente demanda de tripulaciones consecuencia del ambicioso programa de política naval que entonces diseñaba Patiño, habría de continuar Campillo y ampliar Ensenada. Hasta el punto fue así que llegó a proponer entonces la agregación a los gremios de mar de algunos vecindarios del interior más cercano, pues aunque a corto plazo “no podía producir esta providencia el maior número de marineros, con el tiempo se logrará tenerlos y más conzediéndoseles algunas franquizias”.

Esta medida ya se le había planteado a Patiño en octubre de 1732, en respuesta a una instancia del regimiento de Camariñas en la cual solicitaba que a este puerto se le uniese la feligresía de San Xurxo de Buria. Entonces, como ahora, Freire consideró indispensable un reconocimiento de puertos para actualizar las matrículas, y se mostró

²⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. Ferrol, 20 de enero de 1734.

disconforme con aprobar con carácter particular esta petición, y a que sin duda daría pie a otros recursos de similar naturaleza. En suma era fundamental “verificar los vecindarios” de unas y otras localidades para estimar en cada caso los frutos esperables de estas agregaciones en términos de marinería²⁵.

Ante este panorama de fundado malestar en el litoral, de tensión soterrada, el Intendente de Ferrol demostró tener mano izquierda, un talante conciliador del que daría muestra durante las dos décadas que ocupó esta plaza. Freire insistió en la fructífera defensa de los privilegios y derechos de la gente de mar - reclamada una y otra vez por sus gremios- en una etapa de pruebas, indefiniciones e improvisación sobre la marcha en el marco de la política naval de la Monarquía, y particularmente en el terreno de las matrículas. De ahí que respaldase en 1734 la instancia de los vecinos de trece localidades de la península del Morrazo y de la ría de Vigo (entre otras, Tirán, Bueu, Aldán y Moaña) que solicitaban eximirse de contribuir con *peones* para el astillero y demás obras de A Graña²⁶. En el haber de los habitantes de este litoral estaba su constante servicio por turnos en los *fachos* y puestos de guardia en un recortado y extensa arco costero en previsión ante

²⁵Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Docs. 24 de octubre de 1732; Ferrol, 20 de enero de 1734.

²⁶ Estamos ante las “levas honradas”, llamadas así en contraposición a las “levas de vagos y malentretenidos”. Las primeras consistieron en el desplazamiento forzoso hasta la capital departamental de Ferrol de un importante número de trabajadores a cambio de un jornal fijado por la Corona. Unas y otras movilizaciones de mano de obra han sido recientemente estudiadas en Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. I, pp. 431 y ss.

todo de ataques de los corsarios berberiscos²⁷.

Si de deficientes cabe calificar las listas de matriculación para Galicia, en el partido de Las Cuatro Villas ni tan siquiera se habían efectuado. A un par de meses vista de la entrada en vigor de la conocida Ordenanza del Infante Almirante, desde Guarnizo D. Juan de la Pedrueca informaba de que si bien en 1726 se le encargara a D. José del Campillo y Cossío que levantase las matrículas allí, no lo había hecho al darse absoluta prioridad al objetivo principal de su comisión, el fomento de la construcción naval²⁸. Así las cosas, durante esa década el método aplicado para cubrir las plazas de marinería había sido el repartimiento por localidades a “proporción de los barcos de pescadores”. Sin duda también a lo largo de la costa cántabra la resistencia a las reclutas debió ser considerable²⁹, hasta el punto de que en dicho distrito “quasi todos” se habían alistado en las milicias por

²⁷A.D. Bernardino Freire no le dolieron prendas reconocer “la ninguna defensa de toda la costa de este Reino”, de ahí el fundamental labor de vigilancia de los habitantes de la *maraña*. En compensación por estas centinelas gratuitas, el Intendente fue mostró partidario de eximirlos del servicio de peones -que el regimiento compostelano había repartido en la provincia de Santiago- “en los tiempos que [...] se allaren probablemente rezelosos de algún navío de moros”. Volveremos a tratar de este servicio en el epígrafe dedicado a otras obligaciones de los matriculados, además de la prestación militar a bordo de la flota de la Armada. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. Ferrol, 20 de enero de 1734.

²⁸Protegido de Patiño, en marzo de 1724 había sido nombrado superintendente de la fábrica de navios de Cantabria, pasando a asumir la dirección del Real Astillero de Guarnizo, tras vacar el ilustre teniente general D. Antonio Gaztañeta. Sobre Campillo, vid. Rodríguez Villa, A., *Patiño y Campillo*, Madrid, 1882, pp. 131-169; y Martínez Cardós, J., <<Don José del Campillo y Cossío>>, en *Revista de Indias*, n° 30, 1970, pp. 503-542.

²⁹En el verano de 1735 las localidades costeras de la merindad de Trasmiera opusieron resistencia a las levadas de marinería, aduciendo diversos privilegios que los eximían al respecto, por componerse sus vecindario de labradores y de “oficiales mecánicos”. Su cupo en dicho año fue de doce hombres para un total de 200 pedidos a Montañas. Tres de esa docena, según testimonio de la justicia ordinaria de dicho territorio, habían sido alquilados en los puertos de Santoña, Laredo y Colindres. De los nueve restantes, en Ferrol se descartaron por inútiles a siete; en conclusión el aporte efectivo de la merindad se redujo a dos individuos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 252. Docs. Guarnizo, 31 de agosto de 1735; Ferrol, 18 de octubre de 1735.

aborrecer el servicio en los navíos de Su Majestad³⁰.

¿Cuáles habían sido las causas de los pobres resultados de la política de matriculación? A tenor de los testimonios de los ministros del ramo, la violación de los derechos y privilegios de la gente de mar por parte de las justicias ordinarias había resultado decisivo. Según parece, estos atropellos estuvieron a la orden del día en Asturias, hasta el punto de que las autoridades municipales hicieron caso omiso a un real despacho del Consejo de Guerra de finales de 1735, por el que habían sido apremiados a respetar las franquicias concedidas a los matriculados. Para contener estos excesos de jurisdicción, en agosto de 1737 el ministro de Marina de Avilés, D. Juan de Rebollar, propuso que, por el cauce ordinario, el Regente de la Real Audiencia de Oviedo ordenase a las justicias que no sobrepasasen su ámbito de actuación política y económica. En sus acusaciones, Rebollar iba más lejos, pues denunciaba a los magistrados de este tribunal (“pues se vive allí de pleytos”) que interesadamente prolongaban las causas en detrimento de los ingresos de los fondos comunes de los gremios de mar.

Como ha quedado patente, en el seno de la Secretaría de Marina había ido *in crescendo* un estado de opinión favorable al levantamiento de una matrícula por clases lo más precisa posible que abarcase todo el litoral español. Incluso alguna corporación de marinería había abogado por esto³¹. Estos registros por separado fueron dispuestos en la normativa de 1737 a la que se ha venido aludiendo.

³⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Guarnizo, 4 de agosto de 1737.

³¹ En concreto, la Universidad de Mareantes de Sevilla en una representación de 17 de noviembre de 1731 se manifestó partidaria de la ejecución de una revista anual con distinción, no sólo de las tres clases de marinería (artilleros, marineros y grumetes) sino también de carpinteros, calafates y primeros y segundos pilotos. Como cabría esperar, esta asociación postuló la matriculación de toda la gente de mar vecindada a lo largo del litoral del antiguo reino de Sevilla en pos de una mayor reparto de los deberes militares para con la Armada que sin duda beneficiaba a los miembros de dicho gremio de la capital del Guadalquivir. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

3.1.2.- Refundación (1737) y consolidación (1751) de las matrículas. Del registro virtualmente voluntario al obligatorio.

En el preámbulo de la ordenanza del Infante Almirante se ponía de manifiesto la prioridad que la Corona daba al levantamiento de la Matrícula de Mar, cuyo fin confesado era atender las demandas de tripulación de la Armada. De hecho se ordenaba a los Intendentes que formasen “antes todas cosas” de una lista general de toda la gente de mar que voluntariamente se presentase. Antes de comenzar los registros por bandos públicos en nombre del Infante Almirante se comunicarían las exenciones, gracias y privilegios que el rey acababa de conceder o confirmar a los matriculados. Estas franquicias se concretaban en:

- un escudo jurisdiccional, el fuero de Marina
- la exención de “quintas para la recluta o aumento” de los ejércitos de tierra
- la libertad de repartimientos en concepto de alojamientos y la exoneración de cargas concejiles como bagajes, depósitos, tutelas, mayordomías y otras de similar naturaleza

Y por último, el ejercicio en exclusiva de todas las actividades de pesca y navegación por parte de los matriculados. En un próximo capítulo analizaremos estas contrapartidas que, adelantamos, fueron vulneradas muy a menudo. Ya que se prohibía terminantemente todas y cada una de estas prácticas³² a los no autorizados, apenas se tardó dos meses en ordenar expresamente la matriculación de los equipajes de la escuadra de Galeras³³. El carácter voluntario de la matrícula era pues engañoso³⁴. En último término,

³² Salvo la pesca con vara, caña, esparaveles u otras artes que se manipulasen desde tierra sin valerse de embarcaciones.

³³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Buen Retiro, 14-XII-1737.

³⁴ A este respecto es significativo la objeción al artículo 2 del título II de las Ordenanzas de matrículas de 1802 que figura en la *Compilación Legislativa de la Armada*. Tomo VI, p. 781. El compilador, después de reproducir el contenido de dicho artículo (“... lejos de usar de mi autoridad soberana para compeler a nadie a matricularse, dejo a todo vasallo mío la entera libertad de hacerlo o de excusarlo”),

una falacia, una argumentación viciada de la Monarquía, pues el régimen que entonces establecido abocaba a la marinería a alistarse, y en consecuencia a estar expuesta más tarde o más temprano a ser llamada a campaña.

En oficio de 18 de noviembre el Intendente de Ferrol acusó recibo de la ordenanza de cuyo contenido ya había informado a los ministros de Asturias y Montañas. En Galicia esta ley marco ya se había hecho pública por bando y comenzada la matriculación por las localidades del área ferrolana. Por entonces se estaban sacando copias de la real cédula de “preeminencias” para remitirlas a las justicias ordinarias. Había confiado este alistamiento al comisario D. Felipe de Broe³⁵ y a tres oficiales de la contaduría de marina de Ferrol³⁶. El Intendente se curaba en salud, adelantando que esta labor no sería cosa de días dada la abundancia de gente de mar en este reino, con un litoral salpicado de 140 “pueblos”. En previsión de que muchos hombres de mar al tiempo de la matrícula estuviesen ausentes de sus domicilios, D. Bernardino Freire propuso que éstos acudiesen a la contaduría de Marina del departamento para ser alistados. Además, razonadamente planteó la posibilidad de retrasar la clasificación de los matriculados (anotarlos como artilleros, marineros, grumetes o pajes según los méritos y experiencia en la navegación), que a tenor de la ordenanza debía efectuarse en el momento mismo del alistamiento. Por el contrario este ministro se decantó por clasificar cuando las matriculas fuesen remitidas a la capital departamental y con base en los asientos individuales de la marinería llamada a servir con ocasión de levas

comentaba lo siguiente: “pero como ningún hombre de mar podía ocuparse en la pesca, navegación ni en ninguna otra industria marítima sin estar matriculado, resultaba que la matrícula era forzosa para todo el que así debía ganarse la subsistencia”. Exactamente lo mismo cabría decir de la normativa de 1737.

³⁵ Perteneciente a la primera promoción de oficiales primeros (cinco en total) de Contaduría nombrados en 1717. Formó parte de la entonces creada Comisaría de Ordenación y Contaduría Principal de Marina en Cádiz. Vid. *La Hacienda militar: 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*. Madrid, 2002, pp. 316-317.

³⁶ En atención a la demora en la satisfacción de sus pagas ordinarias, Freire dispuso que librarse un peso diario de gratificación a estos oficiales mientras durase su comisión. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 18 de noviembre de 1737.

precedentes que constaban en la contaduría de Marina. Entretanto se nombraban subdelegados, Freire propuso encargar a las justicias ordinarias que celasen por evitar altercados entre los matriculados y defender sus derechos, para lo cual se les facilitarían los nombres de los beneficiarios de la real cédula de privilegios³⁷. Una semana más tarde, el Intendente informaba al Almirantazgo de la continuación de la matrícula en los puertos inmediatos a la capital departamental, y de la salida de los referidos tres oficiales que se habían repartido por el litoral; uno debía levantar la matrícula desde Caión hasta Finisterre hacia el norte y hasta Marín por el sur; el segundo estaba comisionado para hacer lo propio entre Cangas y la desembocadura del Miño; el área de actuación del tercero sería la costa comprendida entre Cabo Ortegal y Ribadeo³⁸.

Freire se puso manos a la obra, afanándose en cumplir los ambiciosos objetivos declarados en la ordenanza. Para cumplir su cometido era indispensable estar al día de la realidad de la matrícula. Esto lo consiguió gracias a informes, a noticias frescas que demandó a sus subordinados con asiduidad, según deja entrever la documentación de la Secretaría de Marina. Las levadas masivas para equipar los navíos de la Armada a raíz del rompimiento de hostilidades entre españoles e ingleses en 1739, dieron una medida aproximada de los resultados del esfuerzo emprendido para registrar a los profesionales del mar, alistamiento del que dependía en gran medida la rapidez de las reclutas de potenciales tripulantes. Durante y, sobre todo, después de este conflicto bélico, sin duda fue mucho el trabajo de las autoridades de Marina en la actualización de las listas, dado el gran número de bajas por defunción e inutilidad en campaña y las consiguientes pensiones de viudedad e invalidez.

Cuando años después Ensenada asió el timón de la política naval española, dirigió sus esfuerzos en dos direcciones fundamentales: potenciar la construcción de unidades de flota de guerra, y lo que aquí más importa, regular con precisión el régimen de la matrícula, la base de las reclutas de marinería. Este afán codificador tuvo su máxima expresión en la

³⁷ *Ibidem.*

³⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 25 de noviembre de 1737.

promulgación en 1748 de las Ordenanzas Generales de la Armada. Entre esta fecha y 1751, año clave, el jefe de escuadra Cosme Álvarez y el Intendente Freire fueron requeridos por la Secretaría de Marina para que expusiesen por escrito las medidas a su juicio más apropiadas para fomentar la pesca y la navegación, viveros de la marinería. Nada induce a pensar que en los otros dos departamentos no se recabase también la opinión al respecto de las máximas autoridades de la pluma y de la espada. Los citados coincidieron en abogar por la liberalización de la venta de pescado, bajo garantías de precios justos, y Freire además defendió la necesaria matriculación de todos los varones entre 18 y 40 años naturales de las localidades que distasen de la costa menos de media legua, aunque nunca hubiesen practicado profesiones marítimas; confiaba, como ya lo había manifestado en 1734, que estos neófitos en materia de navegación “con la noticia que se siga de privilegios y pesca a los que se empleen en ella, se empeñen en habilitarse y lograr iguales beneficios para que con ese se hagan marineros”³⁹. Vemos pues como este ministro no había variado sustancialmente su discurso desde hacía más de tres lustros. Y por otra parte, este testimonio es indicativo de una corriente de opinión entre las autoridades de Marina a favor de la defensa de un régimen de privilegios y franquicias justas para la gente de mar como medio fundamental para fomentar la matriculación. En general, la voluntad de los ministros del ramo se manifestó una y otra vez en este sentido a lo largo de todo el siglo XVIII. Ahora bien, como tendremos ocasión de demostrar, se avanzó poco más allá del terreno de las buenas intenciones sin lograr a menudo el respeto efectivo de estas regalías.

Partiendo de la legislación de 1737, la Ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas de primero de enero de 1751 supondrá el sólido armazón legislativo que hizo posible una política de matriculación duradera y bastante efectiva. Zalvide, en el preámbulo

³⁹ Aunque en un principio no serían útiles a la Armada, esperaba que tras 2 o 3 campañas de grumetes en los navíos del rey adquiriesen formación y experiencia necesaria para servir de marineros y artilleros, plazas que casi siempre costaba cubrir en los armamentos. Freire ordenó a los ministros de Asturias y Montañas que opinasen al respecto; si de estos informes resultaba algo de interés, se haría saber a Ensenada. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Doc. A Graña, 18 de noviembre de 1749.

de su Reglamento de navegación y pesca de la provincia de Mataró⁴⁰, confería a la normativa de 1751 el carácter de texto definitivo para la institucionalización de la Matrícula con estas palabras:

“La Matrícula, que en la Nueva Planta, a principios de este siglo se estimó útil, y precisa, tuvo por objeto asegurar metódicamente, y sin los inconvenientes de la práctica anterior, Gente de mar que tripulase los baxeles de la Real Armada; y Maestranza que los construyera, carenara, y aunque en mil setecientos diez y siete, veinte y seis, treinta y siete, se pensó en éste establecimiento, no llegó a su perfección hasta que en mil setecientos cincuenta y uno se expedieron las Ordenanzas”.

Si su consideración es ciertamente algo exagerada, pues la práctica de gobierno conllevó numerosas precisiones legislativas y adiciones en la ordenanza, muchas de ellas, ya aplicadas con anterioridad al momento en que Zalvide se expresaba en esos términos (1773), de lo que no cabe duda es de la importancia capital de la legislación de 1751 para regular el régimen de la Matrícula. Las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 no introducirán cambios al respecto. En las siguientes páginas vamos a analizar cuál fue el procedimiento a seguir para lo que antes que nada era la matriculación, como su nombre indica, un registro⁴¹. Lo fue de gente de mar, de maestranza y embarcaciones, cuyos efectivos habrían de figurar en listas separadas.

En la Ordenanza de 1751 se reguló con detalle el método a seguir para formar las listas, dada la importancia prioritaria que para la Armada revestía la identificación y control de estos profesionales. Exactitud y claridad. Estos fueron los principios que habrían de regir a la hora de los registros. De entrada separación de lugares, es decir cada “pueblo”

⁴⁰Citado en Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<Las revistas de inspección de la matrícula de mar en el siglo XVIII>>, en *El Derecho y el Mar...*, p. 252.

⁴¹El *Diccionario de Autoridades* (Madrid, Editorial Gredos, 1963. 3ª reimpresión, 1976. Volumen II, p. 515 del Tomo IV) define el término *matrícula* como: “Lista o catálogo de los nombres de las personas que se escogen y admiten para algún fin determinado”

habría de contar con sus propias listas. Y distinción inequívoca de aptos o inaptos para el Real Servicio, bien como tripulación, en el caso de la marinería, bien como técnicos para la construcción y carenado de las embarcaciones, principales cometidos del personal de la maestranza. De suerte, que en cada localidad, al margen la flota, se formarían un mínimo de cuatro listas de existir quién anotar en ellas: una de gente de mar, otra de maestranza, una tercera de jubilados, que por causas legítimas fuesen acreedores al fuero de Marina - “sin embargo de estar exempta de la concurrencia regular a los trabajos de ella” (art. 27)-, y por último una de muchachos.

3.1.2.1. La marinería.

El colectivo de la gente de mar fue sin ningún género de dudas el más regulado puesto que integró en su seno a la inmensa mayoría de las matriculados en prácticamente todas las provincias de los tres departamentos. El alistamiento y control de la marinería fueron piedra de toque de la acción de gobierno de los ministros de Marina. Cada una de las tres grandes clases de gente de mar, los hábiles (oficiales de mar, artilleros, marineros y gumetes), los inhábiles y los muchachos o pajes estarían asentados en listas particulares.

Por vez primera, en la normativa del Infante Almirante se señalaron requisitos para la matriculación que en lo sustancial se mantendrían tras la entrada en vigor de la Ordenanza de 1751. En el punto primero de la instrucción adicional de 4 de noviembre de 1737 se dispuso el límite de edad en los catorce años por abajo y en los sesenta por arriba⁴². Esto sería confirmado en el artículo 29 de la ley de 1751 con una salvedad; se admitirían a todos los comprendidos en dicho tramo de edad siempre que tuviesen “robustez y figura competente, de forma de por la irregularidad de ésta o defecto de aquélla no se comprenda inútil para todo trabajo”. A renglón seguido se señalaban las circunstancias que en todo momento habrían de tenerse presentes para evitar “los inconvenientes que se experimentarían de recibirse en ella [la matrícula] indistintamente a todo género de gentes” (art. 29). Pese a que desde el primer momento se advirtió el importante fraude cometido

⁴² Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

por individuos que, buscando el amparo del fuero de Marina y atraídos por el privilegio de la exclusividad en las faenas marítimas, sin haberse ocupado nunca con anterioridad en tales prácticas, se matriculaban ocultando dolencias que los imposibilitaban para el servicio en la Armada, no tenemos constancia de que los requisitos de edad exigidos fuesen modificados. Con todo, hubo al menos una autoridad de Marina que sí abogó por un cambio a este respecto. El ministro principal de la provincia marítima de Santander que en 1742 se pronunció a favor de rebajar el límite de edad de ingreso en la Matrícula hasta los 45 años; para ser admitidos tendrían que estar sanos y robustos. Al margen de estas condiciones sólo quedarían “los hijos de aquellos Marineros y Pescadores que no tengan ni hayan ejercido otro oficio”⁴³.

En previsión de falta de rigor o corruptelas de las autoridades de la Matrícula a la hora de formar los asientos, en 1737 se dispuso la suspensión de empleo para los ministros de los distritos que despachasen certificaciones para el goce del fuero de Marina a personas que “no sean de la Mar y no tengan la aptitud, capacidad, disposición y circunstancias necesarias” para desempeñar la plaza en la cual se anotara⁴⁴. El Almirantazgo era consciente, pues, de que el escudo jurisdiccional era el principal reclamo de la matrícula. Como habrá ocasión de constatar, su disfrute estuvo detrás de muchos fraudes.

La voluntariedad del registro declarada en el artículo 29 de la Ordenanza de 1751 quedaba de inmediato desvirtuado en el siguiente al decretarse que:

“Todo aquel que haga profesión de Hombre de Mar, como quiera que sea, ha de estar precisamente matriculado, en la forma que esta prevenido en el Título VI del Tratado

⁴³ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc. S/f.

⁴⁴ A este respecto, el Infante Almirante ordenaba al Intendente en el punto 7º de la instrucción que: “...según los avisos que tuviéreis y noticias que tomaréis para la averiguación haréis que se le notifique la referida suspensión y substanciaréis y sentenciaréis la causa que la motivare, remitiéndome la sentencia en consulta, antes de publicarla por mano del Secretario del Almirantazgo [Somodevilla, que es quien en verdad dirigió esta junta suprema de Marina], para que vista y examinada maduramente, se os mande lo que debáis executar para el castigo del delincente y escarmiento de los demás”.

IV de las Ordenanzas [Generales de la Armada de 1748]. De suerte que a el que no tuviere su asiento formado en la lista de Marina del pueblo de su domicilio, no ha de permitirse dentro o fuera de él, ejercicio alguno de mar, con qualquier título o pretexto que sea, tanto en la habilitación de las embarcaciones como en su navegación de toda especie, en su custodia y en todo lo demás que directamente pertenece a la profesión de mar; sin exceptuar los pequeños barcos del tráfico interior, los de pesca, los destinados al resguardo de rentas, ni otros algunos, no obstante cualesquiera privilegios, leyes, usos y costumbres anteriores”.

Previendo que en la Matrícula pudiesen buscar refugio los delincuentes, en el punto primero de la Instrucción de 4 de noviembre de 1737, se prohibía la matriculación de todo procesado por las justicias en causas criminales, “cuya naturaleza pida castigo grave”. Con el mismo fin, sin precisar mucho más, en el artículo 35 de la Ordenanza de 1751 se vetaba el ingreso en las listas aquí estudiadas de todo perseguido por la Justicia por deudas o delitos con anterioridad, aclarándose que el fuero de Marina no indultaría en estos casos (art. 35).

Ya en la Instrucción de 1737 quedaba claro cuál habría de ser el modelo de asiento personal de cada matriculado. Habría de informar de la naturaleza, filiación, estado civil y rasgos físicos del matriculado. Estas notas siguieron siendo obligatorias en los asientos que conforme a ordenanza de 1751 vieron enriquecido mucho su contenido. Para comenzar, los registros habrían de estar foliados. En cada folio, un asiento individual con los mencionados datos, siendo imprescindible los apuntes para la identificación del sujeto mediante (“señales de su rostro y cuerpo que lo hagan conocido”). A continuación, el cuándo y el dónde de la inscripción, y seguidamente, por orden y con toda claridad, los destinos en los barcos de guerra o en embarcaciones particulares, precisándose la clase (atillero, marinero, grumete, paje) que hubiera servido, y el “modo en que conste se haya desempeñado, sus deserciones, castigos por delitos graves, etc.” En general, en el asiento debía constar por escrito toda información relevante con el propósito de que en todo momento se pudiese formar un juicio cabal del mérito o demérito de cada matriculado. Por

último, el asiento concluiría con la indicación del actual paradero del alistado. De ignorarse su localización se haría notar, como también su paso a la clase de inhábiles o llegado el caso su fallecimiento y la causa del mismo si se conocía (art. 28).

En la lista particular de cada localidad se asentarían los naturales y los establecidos o por establecer allí “con visos de permanencia,” bien por haber contraído matrimonio, bien por haber adquirido algunos bienes o bien por tener parte en embarcaciones de comercio, pesca o tráfico interior matriculados en el lugar en cuestión (art. 31). Limitando lo más posible las exclusiones, en último término en aras del incremento de los recursos humanos de la Armada, la Matrícula quedaba abierta a todos los que se comprometiesen a emplearse en actividades marítimas en lo venidero, aunque no las hubiesen practicado antes. En este mismo sentido se había legislado en el Reglamento de Gaztañeta para Guipúzcoa de 1717; en su artículo décimo se concedía el derecho a alistarse a todos los naturales de dicha provincia, fuesen o no vecinos o estuviesen o no morando en las localidades del litoral, siempre que fuesen “mozos de quienes se podrá esperar su habilitación”⁴⁵. En la Ordenanza de 1751, la entrada de esta gente ajena a los gremios de mar se condicionó mucho más. Antes de ejecutar dos campañas en los navíos de guerra o tres viajes de los llamados “de Europa” en embarcaciones de comercio, tendrían que aplicarse por entero a los oficios del mar; sólo una vez acreditada esa obligada experiencia náutica, ellos y todo matriculado en general, podrían desempeñar cualquier oficio elegido libremente “sin perjuicio” de las profesiones marítimas (art.32) .

A su vez, todos los “forasteros nacionales” que se presentasen a matricularse se registrarían aparte; sus asientos pasarían a la lista general del pueblo donde estuviesen vecindados una vez hubiesen hecho un par de campañas en la Armada “por sus turnos regulares”, y en el intermedio de ellas se hubiesen ejercitado en labores del mar. Esto mismo se disponía para los extranjeros que viniesen a establecerse en los dominios de la Corona, con o sin familia. Serían admitidos en la matrícula sin reparo, con tal que profesasen la religión católica; cuando acreditaran las campañas preceptivas, pasarían a la

⁴⁵ Una copia impresa del citado reglamento en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

lista del pueblo de su residencia habitual y serían “reputados naturales” (art. 33).

La Matrícula se presentaba pues como una especie de contrato entre el rey y una parte numérica y económicamente importante de sus súbditos, un pacto que descansaba en un virtual equilibrio entre derechos y deberes y que estaba abierto a españoles y no españoles, excluyendo tan sólo a los infieles. El derecho, aunque condicionado, de la extranjería a matricularse traducía la voluntad del gobierno de incrementar por todos los medios los efectivos susceptibles de ser destinados como tripulación o para otros fines de la Armada. El plan de potenciación de la construcción naval dirigido por Ensenada estaba dando sus frutos, y de seguir el ritmo deseado, las demandas de hombres para construirlos y dotarlos irían, como en verdad fueron, en aumento.

Para evitar que un mismo sujeto estuviese alistado en varios pueblos a un tiempo, con las inevitables inconvenientes para la administración de la Marina que ello traería consigo, quien solicitase matricularse en una localidad de estarlo previamente en otra, debía comunicarlo a las autoridades del ramo competente; nada debía temer, pues sería registrado allí donde desease siempre que su traslado fuese bien razonado (art. 34).

Una vez finalizado el alistamiento en la totalidad del departamento, los comisarios de Marina al frente de los partidos despacharían certificaciones individuales de cada alistado. En estos documentos constaría su referidos señas de identidad, y se haría expresa la obligación de servir en la Armada a cambio de las contrapartidas señaladas. Los términos literales de la certificación, dispuestos en el punto 5 de la instrucción, eran los siguientes:

“N. Comisario de Marina del partido de N., uno de los que componen el Departamento de N., certifico que N., natural de N., hijo de N. y vecino de N. casado (o soltero) de tantos años, y de tales señas, se matriculó y alistó el día tantos de tal mes y tal año voluntariamente para servir en los navíos del rey, obligándose a ello siempre que sea llamado, en cuya virtud debe gozar las libertades, privilegios y exenciones concedidas por Su Magestad a la gente de mar, según y conforme están declaradas a sus reales consejos, chancillerías, audiencias y justicias de todos sus reynos y dominios; a cuyo efecto le doy la presente certificación, visada por N. Intendente de Marina de este departamento,

tomada la razón por N. contador de él, firmada de mi mano, y sellada con el sello mandado gravar para este fin por el señor Infante Don Phelipe, Almirante General de las Armadas Navales de Su Magestad, en tal parage, tal día y tal año”.

Remitidas al Intendente para que las visase y fuesen selladas en la Contaduría de Marina, con las certificaciones delante el primero habría de formar la lista general del departamento que tendría que coincidir en pleno con las particulares de los distritos, las futuras provincias marítimas. Una vez formalizadas en la capital, las certificaciones se remitirían a los ministros para que a su vez las fuesen entregando a los matriculados⁴⁶.

Por lo que a esto concierne, la Ordenanza de 1751 no introducía novedades importantes. En su artículo 45 se disponía que los ministros principales de provincias facilitasen a todos los matriculados una certificación al objeto de “ser conocidos como tales en todas ocasiones”. En virtud de esta cédula de matrícula teóricamente se le guardarían sus privilegios. Las certificaciones habrían de ser visadas por el Intendente, cuando los interesados pasasen a la capital del departamento o bien por los comisarios desplazados a las provincias a efectuar las revistas de inspección extraordinarias. La cédula en cuestión se trataba de un pliego en el que constaba la naturaleza, domicilio, filiación, estado civil y rasgos físicos del sujeto, además del día en que había sido “recibido al servicio de Marina”. También habría de notarse en ella el folio en que figurase el asiento del matriculado en la lista de su pueblo, para facilitar el cotejo de las certificaciones con los asientos, tarea fundamental a la hora de las revistas. Los que diesen a otros este documento serían castigados con destierro en el Arsenal, mientras que los que usasen fraudulentamente de él, serían prendidos y conducidos a la capital departamental para ser destinados a los primeros navíos que se armasen, con sólo los dos tercios de la paga de la plaza que les correspondiese (artículo 46).

3.1.2.2. La maestranza

El primer texto legal sobre alistamiento de personal de maestranza del que tenemos

⁴⁶ Punto 6° de la instrucción.

noticia es la real cédula de 31 de octubre de 1625, cuyo contenido ya ha sido estudiado en el capítulo I de esta tesis. Allí apuntamos que entonces el balance en términos de matrícula voluntaria debió ser muy pobre, tanto por lo que se refiere al alistamiento de gente de mar como de maestranza (carpinteros, calafates y toneleros, las profesiones mencionadas expresamente en la real cédula). Consumado el fracaso en los objetivos del registro diseñado al parecer por la Junta de Armadas, habrá que esperar a la Instrucción de Patiño de 26 de agosto de 1726 para volver a encontrarnos con otra orden de alistamiento del personal en cuestión. Uno de los cometidos de los comisarios de Marina expresos en ésta fue el alistamiento por clases (“de todo género de maestros y oficiales de carpintería de rivera y de blanco, de herreros, de piezas de Marina o capaces de hazerlas, de calafates, barrenadores, aserradores y toneleros” susceptibles de ser útiles a la Armada⁴⁷). Aunque sólo sabemos de la existencia de cómputos de matriculados de maestranza para algunos distritos de Marina andaluces y levantinos es probable que se llevaran a cabo los oportunos alistamientos en otras zonas del litoral español con mayor o menor celeridad. Ahora bien, como ocurrió en el caso de la marinería, estas hipotéticas listas que en muchos casos habrían de formar las justicias ordinarias a falta de personal administrativo de Marina para llevar a cabo esta tarea, debieron pecar de imprecisiones cuando no de errores manifiestos en los asientos individuales.

Tal vez el fraude de personas que sin ser trabajadores de la construcción naval se alistaban con el propósito de beneficiarse de las franquicias concedidas a los matriculados fuese y a considerable. De cualquier modo, las autoridades superiores de Marina preventivamente tomaron medidas al respecto como queda patente en la Instrucción de 4 de noviembre de 1737 para la formación de las listas de matrícula y el ejercicio de la jurisdicción del Almirantazgo. En sus artículos 2 y 3 se regulaba el registro de los individuos de maestranza, distinguiendo carpinteros de ribera y calafates del resto de profesionales de la construcción naval. Se puso límite al asiento de estos últimos para frenar la proliferación de aforados de Marina tan criticada por las justicias ordinarias. De la clase de los dos primeros se admitirían a todos los que se presentasen para matricularse siempre que acreditasen su ocupación como tales carpinteros de

⁴⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Balsaín, 29 de agosto de 1726.

ribera o calafates mediante certificación de maestros de sus oficios o en su defecto testimonios de escribanos de ayuntamiento de las localidades de donde eran vecinos (art. 2)⁴⁸.

Por el contrario, de los carpinteros de blanco, toneleros, torneros, faroleros, pintores, aserradores, armeros, herreros, fabricantes de betunes y de jarcia y lona, “y otros de esta naturaleza”, sólo se habrían de matricular en cada departamento “los precisos para las obras” del correspondiente arsenal⁴⁹. El intendente ordenaría a los ministros de Marina de los partidos que, con el auxilio de las justicias locales, remitiesen allí de los no matriculados a todos los que se necesitasen “en algún caso ocurrente y extraordinario, y mientras durase la obra a que sean llamados han de gozar, así ellos, como todos los demás trabajadores en las Obras de Marina, el Fuero de ella, aunque no estén matriculados”(art. 3).

Sin duda, fueron muchos los operarios de maestranza que siguieron desempeñando sus oficios a partir de 1737 sin estar matriculados dado el carácter voluntario de este registro. No tenemos constancia de ninguna disposición regia en materia de alistamiento de maestranza en los años siguientes marcados por la guerra del Asiento contra Inglaterra. Mientras duró este conflicto bélico sobra decir que se dio prioridad a la recluta de marinería al tiempo que cayó en picado la botadura de navíos reales⁵⁰. Pero cuando Ensenada asuma la dirección de la política naval, potenciará mucho la construcción de unidades de flota para la Marina con la consiguiente

⁴⁸ La copia impresa de este texto que hemos manejado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

⁴⁹ Habría de matricularse a esta gente

“ con prudente consideración al poco número que de ellos serán menester, teniendo presente los muchos géneros que se suelen proveer por asiento en cuyos artículos estilan capitular los asentistas que todos sus dependientes han de gozar el Fuero y Jurisdicción a que ellos se sujetan; por lo qual y para que no se separen de la de las Justicias Ordinarias tantos como de estos oficios solicitaran matricularse sin ser necesarios en lo regular de este Departamento, estaréis advertido de que solamente deben admitirse y matricularse los precisos para las obras de este Arsenal...”

⁵⁰ D. Ozanam (<<La política exterior...>>, p. 489) da la cifra de sólo once navíos de más de 50 cañones construidos en astilleros españoles y americanos entre 1740-49.

demanda de trabajadores de maestranza. Gracias a la paz reinante, los resultados de esta política serán notables. Por consiguiente, éstos fueron objetivos de la Matrícula que por estos años se dotará de un sólido corpus legal del que hasta entonces carecía.

En concreto, de la formación de las listas de esta clase y de quién había de figurar en ellas se trataba en los artículos 38 a 41 de la Ordenanza de primero de enero de 1751. Igual “formalidad y método” que para el caso de la marinería habría de seguirse para llevar razón de los asientos de maestranza, y se declaraba que ningún individuo de esta clase que no estuviese matriculado podría dedicarse a sus oficios (art. 38). Esta cláusula de exclusividad no estaba presente en la legislación de 1737. Salvo esta novedad de indudable trascendencia, en los otros apartados de la ley sí hubo confirmaciones. Así, el conocimiento y ejercicio de la carpintería y calafatería volvía a tener que acreditarse documentalmente (art. 39)⁵¹.

De los aprendices “que voluntariamente se ofrecieren” para trabajar en la carpintería de ribera o en la calafatería se llevaría lista separada, al igual que los muchachos de mar. Y hasta que pasasen a servir como obreros no tendrían derecho al fuero y a los demás privilegios de los matriculados. Al tiempo se disponía la obligación de los maestros y oficiales de enseñarles las técnicas de la profesión elegida (art.40). Se insistió sobre este particular en la Ordenanza de Arsenales de 1776⁵² y en el *Reglamento y orden de gobierno de las matrículas* (Málaga, 1786) formado por Muñoz de Guzmán. En el artículo LIX de éste último se dispuso el registro y promoción de los aprendices en los siguientes términos: el joven que, una vez cumplidos los doce años de edad, quisiese entrar en la profesión como aprendiz debería presentarse al ministro principal de provincia para que le formase asiento. Como era práctica acostumbrada, este primer período formativo duraría un cuatrienio. Una vez completado éste, serían examinados por los dos directores del gremio (uno de carpintería y otro de calafatería) en presencia de la Junta de la

⁵¹ “... bien sea por certificación de los oficios, que declara haver trabajado y ganado jornal en esta calidad en algunos de mis arsenales o astilleros, o haver navegado con plaza igual en vageles de guerra o de particulares, o bien por notoriedad en el pueblo o por deposición de los maestros o principales de la profesión en el mismo pueblo que asegure ser capaz de trabajar útilmente en el oficio”.

⁵² Vid. Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, p. 30.

corporación. Si por mayoría de votos les declaraban capacitados, luego de recibir la conformidad del ministro pasarían a la categoría de obreros. Pasados dos años, promocionarían con éxito a maestros si aprobaban un examen ineludible. A rengón seguido, en una nueva injerencia de las autoridades de Marina en la práctica tradicional de los gremios de maestranza, se estipuló que:

“No podrá el Maestro dejar al Aprendiz ni éste a aquel mientras no haya motivo legítimo a conocimiento del Ministro, el qual, si lo halla fundado, hará continuar el término de la enseñanza con otro Maestro”⁵³.

Volviendo a la ordenanza de 1751, también aparte debían registrarse los jubilados. Los requisitos para alcanzar la jubilación con goce del fuero de Marina eran los mismos exigidos a la marinería: cumplir sesenta años de edad o haber servido treinta al rey. También pasaron a la clase de inhábiles las personas con dolencias o lesiones que les impedían continuar trabajando en los arsenales, pero sólo aquéllos cuyas imposibilidades físicas hubiesen sido causa del servicio en la Armada tendrían derecho a la pensión de invalidez (art. 42).

Confirmando los límites establecidos en la ley de 1737 para la matriculación de los restantes operarios de maestranza, en el artículo 41 se decretó que sólo serían alistados los ameros, faroleros y toneleros “que quisieren obligarse a servir en los Vageles, siempre que sean necesarios”, con la condición de que mientras trabajasen como tales en los pueblos estarían sometidos a la jurisdicción ordinaria “en todas las causas anexas a su trato o ejercicio”.

Acreditar trabajo como carpintero de ribera o calafate en dársenas particulares, fuera de la Armada, dejó de ser suficiente para tener derecho a matricularse a partir de la entrada en vigor de una real orden de 27 de diciembre de 1768. Por ella se disponía que en lo sucesivo no se formase asiento en la matrícula “a yndividuo alguno que lo jaya exercido de obrero en Arsenales o de segundo carpintero en los navíos”. Este mandato venía resolver un expediente relativo al empleo irregular de varios carpinteros y calafates de Asturias en el tráfico marítimo y en la pesca sin haber hecho campaña -requisito fijado en el artículo 81 de la ordenanza de 1751-, por lo que

⁵³ Vid. Artículo LIX del Reglamento. Un ejemplar de esta normativa en A.G.M. Matrículas, Generalidad. Leg. 1.872.

lo normal hubiera sido que se resolviese tras conocer el dictamen del Intendente de Ferrol. Sin embargo, lo se hizo así sino a propuesta del homónimo de Cádiz, Gerbaut. Al margen de hipotéticas diferencias de criterio en la cúspide de la administración de las matrículas, lo cierto es que más de un lustro después de aprobarse la real orden en cuestión, el sustituto de Gerbaut a la cabeza de la Intendencia gaditana, Ruiz Puento, expuso los perjuicios derivados de aquélla. En concreto, en el Trocadero a personal de maestranza se le había instado al abandono de sus labores de carenado de flota de particulares por no cumplir con los nuevos requisitos para la matrícula. El Intendente, antes de conocer la decisión de Madrid, ordenó una solución intermedia: autorizó al ministro principal de Marina de Cádiz a que les permitiese seguir trabajando a la espera de que se despejasen las dudas sobre las contradicciones entre la real orden de 27 de diciembre de 1768 y la normativa base de 1751. Se pidió informe al Secretario de Marina pero desconocemos cuál fue la resolución final. Con todo, es más que probable que los ministros provinciales y los subdelegados continuasen matriculando conforme al artículo 42 de la ordenanza. Lo que no deja de resultar extraño es que, según se dice en el resumen del expediente informativo a raíz de la representación de Ruiz Puento, hasta 1774 no se habían planteado interrogantes sobre a qué disposición atenerse⁵⁴. Sí sabemos que el requisito de la acreditación del desempeño del oficio fue confirmado por una R.O. de 17 de diciembre de 1769⁵⁵, tal vez evidencia de irregularidades a la hora de la admisión de personas en la matrícula de maestranza.

3.1.2.3.- Los inhábiles

Una tercera lista habría de ser exclusivamente de inhábiles, denominación que incluía a los jubilados tanto por veteranía como por imposibilidad física. Puesto que en circunstancias

⁵⁴No aclaraba precisamente las cosas el hecho de que en la real orden de 1768 “no se expresó si por consecuencia de ella quedaban derogadas las circunstancias prescriptas en la Ordenanza para la admisión a la Matrícula ni si debían subsistir”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 290. Doc. 28 de octubre de 1774.

⁵⁵Que conocemos por estar citada en la Instrucción para el inspector de la revista extraordinaria de las matrículas del departamento de Ferrol, formada en septiembre de 1771 por el Intendente Ordeñana.

normales estaban exonerados de servir a la Armada, en los bajeles y en los arsenales, desde la normativa del Infante Almirante se dictaron disposiciones encaminadas a combatir las prácticas fraudulentas para eximirse del Real Servicio por estas causas. Hay que tener bien presente que la condición de jubilado era apetecible ante todo porque conllevaba una descarga militar pesadísima, pero también porque el estatuto de inhábil daba derecho a conservar los privilegios concedidos a los matriculados.

En el artículo 9 de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737 se fijaron los requisitos para alcanzar la jubilación. Serían jubilados todos aquellos individuos de mar de sesenta o más años de edad, con tal que se matriculasen. A su vez, los que acreditaran un mínimo de treinta años de servicio en la Armada “con su asiento claro y sin nota de deserción”. Previéndose que habrían de ser pocos los jubilados por acumulación de campañas, en el artículo 10 se dispuso que aquéllos que se matriculasen “entrados en edad de no poder servir los treinta años que quedan referidos sin llegar a los sesenta, obtendrán en entrando en ellos su jubilación”.

Junto con estos, que podríamos llamar veteranos -aunque este vocablo no se encuentra en los expedientes de matriculas ni tampoco tiene cabida en la legislación al respecto-, el conjunto de inhábiles lo completaban los inútiles por problemas de salud incurables. Aunque se documentan irregulares jubilaciones de individuos que no tenían la edad ni las campañas exigidas, el fraude fue más corriente por la otra vía de exención: la incapacidad física. Previendo esto, desde el primer momento se adoptaron disposiciones en razón del examen escrupuloso de las causas de invalidez, al objeto de evitar fraudes. Pese a todo, bien por la astucia de los interesados bien por la falta de rigor cuando no corrupción de las autoridades de Marina, los casos de dolencias fingidas o exageradas estuvieron al orden del día. Como veremos, las altas durante las inspecciones en las listas de útiles de individuos antes asentados como inhábiles dan una idea aproximada de estas estratagemas. Ya en el punto 8º de la instrucción de 4 de noviembre de 1737 dirigida a los Intendentes de Marina, se ordenó a estos que extremasen el cuidado para que ningún individuo por supuestos defectos físicos o enfermedades para no embarcarse llegase a gozar del fuero y demás derechos. A renglón seguido se resolvió que sólo debía alistarse como jubilados a los que “al tiempo de la formación de la matrícula se encuentren inhábiles de valerse para navegar de su profesión de marineros, siendo por esto y por sus años y accidentes acreedores

ala real piedad del Rey mi señor, y padre, y a mi commiseración y benevolencia”. Como se dio prioridad a la matriculación de la gente de mar, en 1737 no se aludió a los incapacitados para trabajar en las labores de maestranza.

La distinción, entre los incapacitados, de aquéllos cuya invalidez había sido producida en acto de servicio fue de suma importancia, puesto que eran acreedores al llamado *goce o sueldo de inválidos*. Al respecto, Felipe V dispuso en el artículo 10 de la real cédula de privilegios de 18-X-1737 que sólo tendrían derecho a él aquellos marineros que “en función de guerra con enemigos de mi real Corona o en faena o maniobra de mis Baxeles quedaren inhábiles para trabajar y continuar mi Real Servicio”. El resto de incapacitados, que fueron mayoría, no tenían derecho a pensión de ningún tipo por su inutilidad.

En el artículo 42 de la Ordenanza de 1751 se confirmaron los requisitos exigidos para la jubilación, derecho que ahora por vez primera se reconoció explícitamente a la maestranza en igualdad de condiciones que la marinería. Serían jubilados los que matriculados sexagenarios, los que acreditasen treinta años de servicio⁵⁶ y los que padeciesen alguna imposibilidad física grave; en concreto se hablaba de “accidentes que les priven de poder continuar la fatiga de su ejercicio en los vageles”, o en los arsenales en el caso de la gente de la maestranza.

Puesto que los inhábiles no prestaban servicio alguno a la Corona, y sin embargo eran merecedores de los mismos privilegios jurisdiccionales y exoneraciones de orden militar y fiscal que los hábiles, cuando en 1751 se redefinió la matrícula se pusieron ciertas barreras al ingreso en ella. Nos referimos a la exigencia de “robustez y figura competente” a los matriculados entre

⁵⁶Literalmente, la normativa hablaba de treinta años “seguidos”, si bien las autoridades de Marina nunca interpretaron el texto al pie de la letra. De hecho, lo que se exigió fue la acreditación de un mínimo de treinta años, que no era poco, y nunca que el matriculado permaneciese en campaña todo ese tiempo de forma ininterrumpida.

J. Ocampo Suárez-Valdés (*Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial (1759-1790)*. Oviedo, 1986, p. 138) habla de que en “algún momento se restringieron a dos las campañas de servicio obligatorio”, para seguidamente afirmar, con razón, que aquéllas se prolongaban mucho más según las circunstancias. Debe quedar claro que durante todo el siglo XVIII ninguna disposición rebajó tantísimo este deber militar. Creemos que el autor confunde el derecho a desempeñar oficios no marítimos, reconocido en la Ordenanza de 1751 a todo matriculado que acreditase como mínimo un par de campañas.

14 y 60 años que contemplada el artículo 29. La Secretaría de Marina quiso evitar la entrada en las listas de individuos inútiles “para todo trabajo”.

La imprescindible separación de los registros de hábiles e inhábiles se volvía a ordenar en el mencionado artículo 42. Una lista separada “con expresión de los que por algún servicio particular gozaren sueldo de inválidos y de los justificados motivos” que les hubiesen llevado a ser declarados inútiles para el Real Servicio. La normativa no contenía ninguna disposición concierne a la forma de los asientos particulares de los jubilados, por lo que es seguro que sus cédulas personales habrían de seguir el modelo ya apuntado para la gente de mar y la maestranza. Es decir, constarían de las obligadas señas de identidad, y en nota habría de precisarse el momento en que pasaría a la clase en cuestión procedente de la de hábiles. Y lo que es más importante a efectos de tesorería, en nota se habría de señalar conforme a ordenanza los que tenían derecho a la percepción de pensiones de invalidez.

3.1.2.4.- Los muchachos.

En las normativas de 1737 y 1751 se dispuso el registro particular de los matriculados más jóvenes, con edades comprendidas entre los 9 y los 14 años. Eran los llamados *muchachos*, que a bordo servían las plazas de pajes, antes de promocionar a la categoría de grumetes. Fundamentalmente, dos razones justificaban que los muchachos, cuyo equivalente en la maestranza fueron los aprendices, se alistasen separados de los hábiles. Una, que no tenían derecho a gozar de los privilegios concedidos a los matriculados adultos. Y otra, que no estaban incluidos en el sistema de cuadrillas con base en el cual a partir de 1751 se reguló de forma equitativa el envío a campaña de la gente de mar de servicio.

Como hemos visto, no se limitó la cantidad de alistados como marinería. Pero sí hubo restricciones de número al ingreso en la matrícula de los muchachos. En el punto 4º de la Instrucción de 4-XI-1737 se ordenó a los Intendentes de Marina que sólo admitiesen el asiento de seis pajes por cada cien matriculados de mar (artilleros, marineros y grumetes en conjunto). Como veremos al analizar la evolución de las cifras de muchachos en relación a la marinería de servicio, era una proporción próxima al reparto de plazas de estas clases establecida en el Reglamento General de Marina de 22 de diciembre de 1737. Por otra parte, la admisión habría

deserselectiva. Se escogerían para pajes “los más sanos, ágiles y de mayor viveza, para que con el tiempo se críen en ellos buenos Oficiales de Mar”⁵⁷.

Las incesantes protestas de los jóvenes por estas limitaciones a la entrada en el cuerpo de la matrícula que a lo sumo en pocos años les garantizaba un escudo jurisdiccional y otros privilegios, al menos sobre el papel, y el temor a que por estas trabas el futuro laboral de los gremios de mar estuviese en peligro por el previsible abandono por parte de estos jóvenes de los oficios en los que habían sido criados, conllevaron un cambio legislativo. Por resolución de 28 de abril de 1739 se aprobó el alistamiento en rol separado de todos los jóvenes no incluidos como pajes, siempre y cuando fuesen hijos de pescadores y no se empleasen “en otros fines que los de Marina”⁵⁸.

La referida negación a los muchachos de los privilegios concedidos a los matriculados no era explícita en la real cédula de 18 de octubre de 1737. La cuestión tampoco se aclaraba en la Instrucción adicional para el levantamiento de las listas. Podría deducirse que sí los gozarían a tenor del arranque del mencionado artículo 4: “Como se aumentaría notablemente el número de los privilegiados si se huviesen de matricular todos los muchachos que pretenderán plaza de pages...”. No obstante, interpretamos estas palabras como una alusión a un futuro disfrute de las franquicias, una vez que estos jóvenes, cumplidos los catorce años, pasasen a formar parte de la gente de mar de servicio.

Sea como fuere, en el artículo 37 de la Ordenanza de 1751 quedó disipada toda duda a este respecto:

“ Con separación de la lista de Gente de Mar se tendrá otra de Muchachos, desde nueve hasta catorce años que se inclinen a este servicio, y le exerciten en mis vageles, en los de Particulares o en Embarcaciones del tráfico de los Puertos y de la Pesca, para que no se les embarace este exercicio, utilizándose en lo que pueda producir; pero sin gozar el fiero ni privilegios de Marina hasta que, cumplidos los catorce años, pasen sus asientos

⁵⁷ La copia de la Ordenanza del Infante Almirante que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

⁵⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Coruña, 15 de abril de 1739.

a la lista de Hombres de Mar⁵⁹.

De los requisitos anteriores sólo se mantenía el de la edad. Como notable cambio respecto a la normativa de 1737, no había de guardarse ninguna proporción entre clases⁶⁰ y en consecuencia no se hacían necesarios los criterios de selección a tener en cuenta a la hora del alistamiento de estos jóvenes. La disposición simplemente contenía una condición muy general y difícil de calibrar a tan corta edad: la inclinación por la profesión marinera.

Sobre estas disposiciones volveremos al tratar de la evolución de las cifras de las distintas clases de matriculados. Será entonces cuando abordemos en detalle el cambio en los criterios de preferencia a la hora de destinar al servicio a estos jóvenes y las muchas manifestaciones de la voluntad de la Corona dirigida a la formación de marineros desde la infancia. Estos deseos, que no siempre dieron lugar a disposiciones legislativas, se concretaron en una serie de medidas (presencia obligada de muchachos como tripulantes de barcos de pesca y comercio, establecimiento de buques- escuela, etc.) que sintonizaban con la política de lucha contra la ociosidad y el vagabundeo.

⁵⁹ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen...*, Sig. R-98/208.

⁶⁰ Sí a la hora de las peticiones de plazas para armamentos, claro está.

3.2.-Control de efectivos y actualización de listas. Las revistas de inspección.

Los diseñadores de la política naval de la Monarquía, con Ensenada al frente, fueron conscientes de que el éxito militar de la matriculación pasaba por conocer lo mejor posible y en todo momento la disponibilidad de tripulaciones para la Armada y de trabajadores para los arsenales, susceptibles de ser movilizados de inmediato llegado el caso. De ahí la claridad y exactitud que habían de presentar las listas. De cara a su actualización, en la ordenanza de 1751, tomando como referencia la normativa francesa, se disponía la realización de distintas inspecciones. La finalidad de estos controles y la regulación jurídica del procedimiento a seguir por parte de los encargados de efectuarlas, en particular por lo que concierne a las revistas extraordinarias, han sido bien resumidas por R. Fernández Díaz y C. Martínez Shaw en uno de sus varios trabajos sobre el sector marítimo de la España del siglo XVIII⁶¹. En las próximas páginas analizaremos la legislación a este respecto y el grado de cumplimiento de estas disposiciones en la praxis.

Tres tipos de revistas se ordenaron en 1751, con diferente alcance territorial, diferente periodicidad y diferentes objetivos. Inspecciones de subdelegados en sus distritos cada dos meses. De los ministros principales en sus provincias anualmente. Y por último, por cuenta de un comisario ordenador o de guerra de dos en dos años en cada departamento. De las primeras no hemos encontrado datos. Respecto a las segundas, los indicios documentales apuntan a su ejecución regular sin mayores contratiempos. Las terceras, llamadas revistas de inspección extraordinarias, no se llevaron a cabo en los intervalos de tiempo previstos en la ordenanza, aunque sí fueron confiadas a oficiales del cuerpo del ministerio con el rango exigido. Se efectuaron sólo tres entre 1751 y 1785. En esta última fecha dio comienzo la ya mencionada de Muñoz de Guzmán, brigadier que recibió el título de Inspector General de Matrículas puesto que fue encargado de pasar revista en los tres departamentos. Desde esta trascendente inspección hasta 1800 sólo se practicaron dos más, ambas en el último lustro del siglo. Fueron las únicas llevadas a cabo con la guerra como telón de fondo. La coyuntura de sucesivas levas en masa y

⁶¹Vid. Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<Las revistas de inspección de la matrícula de mar en el siglo XVIII>>, en *El Derecho y el Mar...*, pp. 241-271.

acumulación de campañas guarda relación con el fin principal que perseguían: combatir las exenciones ilegales del Real Servicio y sobre todo poner freno al delito de la desertión. Hasta la revista general de 1785, el Cuerpo General de la Armada sólo estuvo representado en las inspecciones extraordinarias por un capitán de navío o de fragata, de modo testimonial, sin poder ejecutivo de ningún tipo. El brigadier Muñoz de Guzmán será el primer oficial de la *espada* al que se confíe una comisión de esta naturaleza. Al cuerpo General también pertenecieron los inspectores de las revistas ordenadas en 1795 y 1799. Esto venía a constatar la progresiva disminución de la esfera de competencias del Cuerpo del Ministerio, cuyo personal venía gestionando el ramo de las matrículas desde época de Patiño.

3.2.1.- Las revistas ordinarias.

Los controles anuales de efectivos ya estaban contemplados en las ordenanzas francesas del siglo XVII reguladoras de la inscripción marítima. De hecho, una de las misiones fundamentales de los *commisaries des classes de la marine*, al frente de los *quartiers* en que fue organizado administrativamente el litoral galo, fue la ejecución de éstas al objeto de actualizar las listas⁶². Por lo que respecta a España con anterioridad a 1751, hay constancia de la ejecución de revistas de matrículas. Nada más ser creado el partido marítimo de Vigo en 1749 se pasó revista a sus matrículas, al tiempo que se efectuaba una visita de montes. Este cometido se encomendó al comisario al frente de la misma. La operación se repitió al año siguiente. Es muy posible que controles anuales de este tipo se efectuasen en otros partidos del litoral español. Estamos ante los precedentes más inmediatos de las llamadas revistas ordinarias, cuya ejecución y finalidades básicas se regularon en la Ordenanza de primero de enero de 1751.

De entrada, en su artículo 44 se declaraba como comisión prioritaria del ministro de provincia, nada más tomar posesión de su plaza, la ejecución de una revista de los matriculados de mar y maestranza. Al efecto habría de trasladarse a cada localidad marítima bajo su jurisdicción, llevando consigo las listas que debían figurar en su poder; con ellas delante

⁶² Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, p. 81. Y Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 269.

verificaría la “identidad, existencia o paradero” de los profesionales en cuestión. Para facilitar estalabor inspectora, previamente pasaría aviso a los subdelegados señalando el día aproximado que visitaría cada pueblo.

Las revistas ordinarias propiamente dichas se mandaron realizar en virtud del artículo 47 de la normativa en cuestión. Serían anuales en cada provincia y personalmente habrían de llevarlas a cabo los ministros principales de estos distritos. Éstos sólo podrían excusarse por enfermedad o impedimento grave. Únicamente en estos casos podría valerse del subdelegado “en quien más confianza tenga” para que lo ejecutase en su nombre (art. 186)⁶³. Si el motivo alegado no fuese legítimo, un mero pretexto, sería castigado como correspondiese a su falta de celo. Problemas de salud impidieron a García Sarmiento cumplir con este cometido en 1763. Entonces confió la revista anual a un oficial segundo de contaduría que servía a su lado en la capital pontevedresa. Como veremos en otro lugar, éste demostró escasa diligencia⁶⁴. Tal vez no fue ésta la única delegación que resultó desafortunada; en todo caso, terminada la revista de inspección general del departamento de Cartagena en junio de 1765, el Intendente Gerbaut dispuso que cada uno efectuase esta comisión prescrita en la norma de 1751 “sin substituirle en subalterno alguno”.

Legalmente no se pusieron límites de tiempo a estos controles. La fuentes consultadas no aportan datos sobre su duración, aunque contamos con una información puntual para la provincia marítima de Pontevedra, la de matrícula más considerable de todo el departamento de Ferrol. Su ministro García Sarmiento estimó que la prevista para agosto de 1766, cuya ejecución se vio de nuevo obligado a delegar por motivos de salud, en este caso en el oficial segundo de contaduría y futuro subdelegado de Vigo D. Alonso Canido, ocuparía entre cuarenta y cincuenta días a lo sumo⁶⁵. Respecto a la época precisa para llevarlos a cabo, vagamente se disponía la

⁶³ “pero no si antes de tomar esta determinación tuviere lugar de consultarle al Intendente del Departamento, lo practicará así y esperará su aprobación u orden de lo que deba hacer”.

⁶⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Docs. Pontevedra, 17-X-1763; Esteiro, 25 de X-1763; San Lorenzo del Escorial, 1-XI-1763.

⁶⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 21 de febrero de 1766.

elección del “tiempo más oportuno, en que la gente de mar esté en sus casas”, para causar los menores inconvenientes a los matriculados. No parece que agosto, plena temporada de pesca de sardina, fuese la opción más apropiada. Una prueba más de los desajustes de la práctica diaria de la administración de las matrículas respecto a la legislación vigente.

Una vez comprobadas las noticias de los subdelegados, el ministro pondría al final de la lista de cada pueblo un resumen de los hábiles, de los ausentes en conocido destino y de los desertores (art. 47). Por otra parte, haría relación particular de los que considerase acreedores a la jubilación por su edad, antigüedad como matriculados o accidentes justificados. Sin embargo, no podría formarles asiento en la clase de los llamados inhábiles, sin orden expresa del Intendente o del comisario durante la revista extraordinaria de esta provincia (art. 49).

A los subdelegados, que habrían de revistar como mínimo cada dos meses las localidades del distrito a su cargo, les estaba prohibido poner nota alguna en los asientos individuales sin la autorización del ministro provincial. Siempre que tuviesen oportunidad, sin esperar a la visita anual, habrían de informar puntualmente a éste, su superior inmediato, de todas las bajas y altas y demás novedades ocurridas entre revistas (art. 53). El ministro apuntaría en cuaderno separado todas estas noticias, que no pasaría al libro maestro hasta efectuar la próxima inspección y remitiría a la Contaduría, conservándose aparte hasta que aquél les certificase la comprobación formal de las listas (art. 51).

Concluida la revista, se elaborarían relaciones “exactas” de los matriculados, distinguiendo pueblos y con separación de categoría y circunstancias: gente de servicio, inhábiles, acreedores a la jubilación, ausentes con licencia o en destino conocido, desertores, muertos, y admitidos de nuevo en la matrícula. Se insistía en los mencionados principios de exactitud, claridad y distinción, al objeto de que las listas de los subdelegados, las de los ministros y las formadas en la Contaduría principal del departamento a partir de las relaciones enviadas por los segundos, fuesen del todo homogéneas⁶⁶. A su vez se contemplaba la renovación

⁶⁶ A este respecto, el artículo 52 disponía que:

“Para evitar confusiones y equivocaciones en este asunto se dispondrá que las listas de la Contaduría, las de los ministros y subdelegados sean respectivamente a cada pueblo de un propio tomo y de igual número de hojas, y que los asientos estén colocados

de las listas, de las tres a un tiempo, cuando las alteraciones y la acumulación de notas en los asientos individuales generasen confusión en la consulta (artículos 50 y 52)⁶⁷.

Lamentablemente para los objetivos de este trabajo no hemos hallado ninguna de estas tres listas, aunque sí copias de asientos individuales en varios de los cientos de expedientes que hemos manejado. Tampoco parece que sepan de su paradero los investigadores que han tratado directa o colateralmente el tema de la Matrícula, o al menos en sus textos no dan pistas al respecto. Podemos afirmar que en los fondos agrupados archivísticamente bajo el nombre de Matrículas dentro de la serie documental de la Secretaría de Marina no figuran, ni en el Archivo General de Simancas ni en el Archivo General de Marina D. Álvaro de Bazán. La documentación de este ministerio no aparece clasificada por subdelegaciones ni por provincias marítimas, demarcaciones donde debían existir registros de este tipo. En cuanto a los libros maestros de las Contadurías, nuestras pesquisas en los papeles concernientes a estas dependencias de cuenta y razón de los departamentos no han dado frutos.

Ya dimos cuenta de las asignaciones ordinarias y de las gratificaciones o sobresueldos de estos ministros en el capítulo dedicado al personal de la administración de las matrículas. Añadimos aquí que los pueblos por donde transitasen los ministros de provincia y sus auxiliares con ocasión de las visitas ordinarias, sólo estaban obligados a darles alojamiento decente, entendiéndose por esto “el simple cubierto”, además de franquearles todos los auxilios que en justicia demandasen; unas asistencias que les serían pagadas a los precios estipulados (art. 195).

en unos mismos folios, con el fin de que con las citas de éstos sean más inteligibles las noticias, y avisos que se comunicaren de una parte a otra...”.

⁶⁷ El citado artículo 52 concluía así:

“...Y quando por las muchas altas y baxas que huviere havido, o la muchedumbre de notas que concurran pareciere conducente a su mayor claridad que se renueven, lo avisará el Ministro a la Contaduría o ésta al Ministro, para que se execute con todas la misma diligencia, a un mismo tiempo, con igual coordinación y validación, desde un propio día, y con la uniformidad de notas que siempre a de haver en unas y otras listas, citando en cada asiento de las nuevas el folio en que se hallaba en la antecedente, para los casos en que convenga ocurrir a ella”.

De este modo se cubría un vacío legal que había dado pie a más de un abuso.

En relación con esto, es de sumo interés un expediente formado a raíz de un anónimo que contenía todo un catálogo de supuestas irregularidades del comisario D. Francisco Bevián cometidas en 1750 durante la revista de inspección del partido de Vigo bajo su gobierno. La investigación del caso fue confiada por el Intendente Freire a García Sarmiento, por entonces subdelegado de Marina y capitán del puerto de Pontevedra. Su informe confirmó que los gastos de Bevián habían corrido por cuenta de los gremiales de mar de los puertos que había visitado, lo que estaba justificado dado que “sólo así podría hallar lo necesario a la subsistencia para el tiempo que durase su operación”. Además exoneraba a Bevián, y en general a todos los visitantes en comisiones de Marina y otras, de responsabilidad en los abusos advertidos a la hora de los repartimientos de gastos derivados de éstas. En su opinión, los culpables eran las justicias ordinarias y/o los subdelegados y guardianes de las matrículas de los puertos, que cargaban a sus administrados con repartimientos no sólo de las dietas de la revista sino de los festejos que se celebraban por la ocasión, y a los que se autoinvitaban los “mandones” de los puertos, interesados en dejarse ver ante un ministro real⁶⁸. En realidad, el desorden había sido evidente de ahí que desde la Secretaría de Marina se ordenó a raíz de estas irregularidades que “nada se regale” a los encargados de estas comisiones de control⁶⁹.

Por otra parte, la investigación concluyó sin poder determinarse nada acerca de los supuestos obsequios percibidos de diferentes personas y en cantidad notable por el ministro en cuestión a cambio de tratos de favor. Las inquisiciones de García Sarmiento y del Intendente no habían logrado sacar nada en limpio pese a interrogar al oficial de la pluma y al cirujano que habían asistido a Bevián. Lo que por entonces no sabía ni podía saber García Sarmiento es que sería él quien apenas cuatro meses después vendría a relevar a Bevián, cuando lo natural hubiera sido que éste se convirtiese en el primer ministro de la provincia marítima de Pontevedra recién creada en 1751. Por lo tanto, no hay que descartar que el traslado de Bevián a Ferrol tuviese que

⁶⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. Pontevedra, 14 de diciembre de 1750.

⁶⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. A Coruña, 30 de enero de 1750; 13 de enero de 1751.

ver con el amplio catálogo de cargos de los que había sido acusado en el citado anónimo. Un anónimo, cuyo “motor sería seglar y eclesiástica la mano que llevó la pluma”, a juicio de García Sarmiento, quien concluía su informe justificando la inflexibilidad de Bevián en la gobernación de las matrículas de este partido, único modo de lograr la debida subordinación de esta gente.

El subdelegado de Pontevedra, que continuaba acumulando méritos para promocionar en el ministerio de Marina, tal vez no quiso llevar sus pesquisas hasta el fondo por miedo a destapar posibles abusos de autoridad y cohechos cometidos y consentidos por el investigado, su superior inmediato. Avala esta hipótesis el hecho de que pese a que se daban nombres y apellidos de agraviados y beneficiados por Bevián, el investigador justificó no haber comprobado las listas de hábiles e inhábiles para el Servicio por “conservar el secreto” de su comisión, cuando la gravedad de las acusaciones parecía exigir la inspección escrupulosa de estos asientos individuales. Por su excepcional contenido, reproducimos en el apéndice de documentos el anónimo en cuestión y el informe remitido al Intendente por García Sarmiento.

Para concluir con las disposiciones de la Ordenanza en materia de revistas ordinarias, subrayando la necesaria armonía, coordinación y ayuda mutua entre los ministros de las distintas jurisdicciones, en virtud del artículo 196 de la Ordenanza de 1751 se disponía que en el transcurso de las revistas, como en cualquier otra circunstancia, siempre que los ministros de Marina se dirigiesen a las justicias locales, bien para solicitarle auxilio bien para amonestarlas, lo hiciesen mediante oficios políticos, dentro de las normas de urbanidad exigibles a servidores del Estado.

Son muchos los testimonios que hemos encontrado, sobre todo referidos a Galicia, que revelan la regular ejecución de estas revistas⁷⁰. Por ejemplo, sabemos que se efectuaron en la provincia de Pontevedra en 1751⁷¹, y en Galicia, Asturias y Cantabria en 1753 y, como estaba mandado, se pasaron las relaciones a la Contaduría principal de Ferrol. Con base en ellas, D.

⁷⁰ Por el contrario, nuestras fuentes guardan silencio sobre las varias visitas anuales que los subdelegados debían hacer por los pueblos del litoral bajo su jurisdicción.

⁷¹ Estaba concluida en noviembre de ese año. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 378. Doc. Pontevedra, 8-XII-1751.

Francisco Pascual y Sedano, contador jefe de la misma, elaboró un estado general de las matrículas al año siguiente⁷². En concreto, en la provincia de Santander también se pasó otra en junio de 1757 y una tercera en marzo de 1760⁷³. Y en la provincia de Pontevedra, aparte de la mencionada de 1763, nos consta que el sucesor de García Sarmiento, D. José Espinosa de los Monteros, la ejecutó en 1773⁷⁴. Por otra parte, conocemos los resultados de la efectuada en 1758 en la provincia de Málaga, y en 1761 en Motril y Almería, que aparecen resumidos por subdelegaciones en las Cartas Geográficas elaboradas por el ingeniero extraordinario D. José de Espelius⁷⁵.

Prueba tal vez del incumplimiento de la normativa, la Secretaría de Marina, al objeto de contar de los datos más actualizados de efectivos humanos y de flota de la matrícula, despachó una real orden de 5 de diciembre de 1783, en virtud de la cual se disponía que los Intendentes remitiesen al término de cada año tres estados, uno de la gente de mar, otro de la maestranza y un tercero de las embarcaciones⁷⁶. Posteriormente se dispuso que esta información fuese enviada desde los departamentos cada mes de octubre para incluirla en los Estados Generales de la Armada que por entonces comenzaron a publicarse con periodicidad anual por la Imprenta Real⁷⁷.

3.2.2.- Las revistas extraordinarias

En virtud del artículo 198 de la Ordenanza de 1751, bianualmente un comisario

⁷² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. A Graña, 11 de junio de 1754.

⁷³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc., Guarnizo, 24 de marzo de 1760.

⁷⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.; Leg. 189. Doc. Ferrol, 20 de octubre de 1773.

⁷⁵ Vid. Gómez Cruz, M., *Atlas...*, pp. 43-56.

⁷⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

⁷⁷ Por resolución de 26 de julio de 1791, en estos estados debían especificarse en cada clase el aumento o disminución respecto al año anterior. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc., 26 de julio de 1791.

ordenador o de guerra de Marina habría de partir de cada capital del Departamento para “revistar” todas sus provincias. Los inspectores que conocemos acreditaban el rango en el escalafón del cuerpo del ministerio exigido en la ley, pero la periodicidad estipulada para estos controles no se cumplió. Hasta la revista general encomendada a Muñoz de Guzmán que se ejecutó mediados de la década de los ochenta, y que merece por su trascendencia un tratamiento particular, tan sólo se llevaron a cabo tres en cada uno de los departamentos, cuando de cumplirse los plazos legales su número tendrían que haber superado la decena.

Varias de estas inspecciones se llevaron a cabo a instancia de los Intendentes correspondientes. Y es muy posible que todas se aprobasen atendiendo a representaciones de estas autoridades departamentales. De hecho, el Marqués de Monteverde, Intendente de Ferrol, propuso a Arriaga, secretario de Marina, en un oficio de 29 de febrero de 1764 la realización de un control extraordinario de matrículas en su departamento, dado que desde el primero de ellos (1758-59), había tenido “muchísima dispersión la marinería, y a con los crecidos armamentos, y ya también con el suceso de la Habana”. Se refería al asedio y toma por los ingleses de la capital cubana en 1762, que se había cobrado gran número de muertos e inválidos. Arriaga respondió que esta revista la había planteado al monarca hacía meses, pero que Carlos III “no convino en tan pronta práctica”. Sin embargo, no tardó en cambiar de opinión pues en julio de ese año estaba elegido el inspector que pronto comenzó con ella⁷⁸. La ordenanza de 1751 no regulaba cuál había de ser el procedimiento para la elección de los encargados de ejecutar las revistas, aunque implícitamente era deducible habida cuenta las atribuciones de los Intendentes. A propuesta de éstos el rey nombró a los inspectores. Fue el método seguido regularmente⁷⁹, tal vez con la salvedad de la primera revista de Ferrol, en la que pudiera ser que el comisario que la ejecutó hubiese sido designado por Madrid sin mediar esta propuesta⁸⁰.

⁷⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. 10 de marzo de 1764.

⁷⁹ Así se constata en las inspecciones extraordinarias de la década de 1770. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Valencia, 5 de marzo de 1773.

⁸⁰ Las fuentes consultadas nos impiden pronunciarnos con plena certeza. En el oficio que el Intendente D. Antonio de Perea hizo llegar a este inspector tras su nombramiento se lee: “...se me ha

Las primeras fueron ejecutadas casi simultáneamente en los departamentos de Cádiz y Cartagena entre 1754 y 1756. Una y otra fueron confiadas respectivamente a los comisarios ordenadores D. Fernando de Bustillo y Arce, y D. Francisco Núñez Ibáñez⁸¹. Este último debió cumplir bien con su cometido, pues corrió con la primera revista del departamento de Ferrol en 1758-59⁸². A mediados de la década de los sesenta se llevaron a cabo las segundas revistas extraordinarias. La de Cádiz fue dirigida por el experimentado D. Fernando de Bustillo⁸³, mientras que en el departamento cartagenero hizo lo propio el comisario ordenador D. José de Ambulodi y Arriola⁸⁴. La de Ferrol se confió al comisario de guerra D. José de Colosía, a la sazón ministro principal de la provincia de Avilés⁸⁵ Nombrado en julio de 1764, el Intendente Perea, cuando en marzo de ese año Arriaga lo había encuestado, no había propuesto a nadie para este cometido, por hallarse “indeterminado a entrar en nominación específica”; si bien juzgó que en general los más a propósito para estas tareas eran comisarios ordenadores destinados en las capitales de los departamentos por estar “habilitados por su graduación y menos embarazados en el curso sucesivo de los negocios”⁸⁶. Tal vez por las ocupaciones de éstos, la suerte acabó recayendo en uno de inferior rango, Colosía, pero con más de veinte años de servicio en la administración de las matrículas en el mencionado partido asturiano.

Algo menos tardaron en iniciarse las terceras de estas inspecciones, concluidas en los

advertido haberse dado orden a V.S. [Núñez Ibáñez] para que haga su revista”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 4 de abril de 1758.

⁸¹Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Cartagena, 22 de febrero de 1755; Cádiz, 11 de abril de 1756.

⁸² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 20 de enero de 1758.

⁸³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765.

⁸⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

⁸⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765.

⁸⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 20 de marzo de 1764.

primeros años setenta. El Intendente D. Juan Gerbaut, con la experiencia de casi dos décadas al frente de los asuntos económicos y políticos del departamento gaditano, en oficio de 5 de septiembre de 1772 declaraba la “absoluta necesidad” de uno de esos controles en el litoral bajo su jurisdicción. Aunque la fuente no lo aclara, no parece que Gerbaut hubiese sido apremiado a este respecto, cuando por entonces la revista extraordinaria de Ferrol, a cargo del comisario de guerra D. Francisco de Rábago, ya llevaba meses concluida⁸⁷. Desde Palacio se recordó que el asunto era competencia del Intendente al que responsabilizó de la demora. La resolución literal fue: “que proponga [Gerbaut] para la revista y que debería haver hecho recuerdo de esto sin retardarse tanto. Véase el tiempo en que se hizo la de Cartagena”⁸⁸. Queda claro que la Secretaría de Marina delegaba absolutamente en los intendentes en materia de revistas.

El propuesto por el achacoso Gerbaut⁸⁹ para revistar el litoral andaluz fue el comisario de guerra D. Manuel de Samaniego⁹⁰. Y otro comisario de guerra, mucho más célebre, D. Antonio Zalvide, fue el encargado por esos años de la inspección del departamento de Cartagena⁹¹, efectuando en el transcurso de ella una notabilísima labor de regulación del gobierno político y económico de los gremios de mar. Los datos familiares y curriculares que hemos podido reunir sobre algunos de estos inspectores, caso de Ambulodi, Colosía, Zalvide y Rábago,

⁸⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 29 de mayo de 1772.

⁸⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 5 de septiembre de 1772; 15 de septiembre de 1772.

⁸⁹ Muy posiblemente ya sexagenario, pronto fue relevado. Según J.L. de Pando Villarroya (*La Intendencia...*, p. 168) su sustituto, D. Felipe Ruiz Puente, fue nombrado por real despacho de 6 de agosto de 1773.

⁹⁰ También fue comisionado para esta revista D. Antonio Alfonso Partearroyo, suponemos como auxiliar de Samaniego. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 6 de diciembre de 1773. Leg. 292. Doc. Ferrol, 14 de marzo de 1781.

⁹¹ Al abordar las medidas de control de las asociaciones de matriculados ordenadas por la Secretaría de Marina en la segunda mitad del siglo XVIII, daremos cuenta de algunas de las disposiciones de los reglamentos formados por este diligente ministro, en particular el de la provincia de Mataró (1773).

pueden consultarse en el apéndice de fichas biográficas incluida la final de esta tesis.

3.2.2.1.- Los objetivos.

Los cometidos de estos visitadores especiales eran muy amplios y diversos, siendo los expresamente apuntados en el artículo 198 los siguientes: dar audiencia a los matriculados para que expresasen sus quejas y demandas relativas a la administración del ramo de Marina; pasar a la clase de inhábiles a las personas que no estuviesen en condiciones para el servicio; proponer a los individuos merecedores del goce de inválidos, visitar los puertos, además de los montes y fábricas que produjesen materias primas y manufacturas necesarias para la Armada, etc. El objetivo último de estas revistas era informar a la Corona, por la vía de los tres Intendentes, del estado de la matrícula y de los recursos naturales e industriales demandados por la Marina.

Si bien lo contencioso-administrativo y lo económico competía al Cuerpo del Ministerio con los Intendentes a la cabeza, conforme al artículo 18 del título II del Tratado II de las Ordenanzas Generales de 1748, el Director General de la Armada y los Comandantes Generales de los departamentos, debían estar enterados del estado general de los asuntos de Marina. Con este fin, en el artículo 199 de la normativa base de 1751 se ordenaba el destino de un capitán de navío o fragata capacitado (“de inteligencia”) como acompañante del ministro inspector; este oficial del Cuerpo General no intervendría en los actos de la revista extraordinaria; actuaría de mero testigo, tomando fieles notas de todo lo concerniente al gobierno de su comandante. El comisario inspector y sus auxiliares, al igual que los ministros principales de provincia en el caso de las revistas anuales como quedó dicho, en el transcurso de su labor sólo podrían exigir a los pueblos por donde pasase un alojamiento digno, sin cargar a sus habitantes con ninguna imposición para gastos de la comisión (art. 200). Hasta aquí el contenido de la ley de referencia de primero de enero de 1751.

Por expediente formado por la desconexión de Zalvide con la Intendencia de Cartagena durante su aludida revista sabemos que para el “mexor éxito” de las primeras revistas de la década de los cincuenta, desde la Corte se expidieron una serie de “cartas auxiliadoras” a los Capitanes Generales. ¿Qué venían siendo estas cartas?. Aunque la documentación manejada nada

nos dice, parece que estamos ante oficios llamando a la coordinación entre las autoridades en el estreno de estos controles. En los siguientes, la Secretaría de Marina ya no volvió a dirigir estos despachos, dando que pensar que los roces competenciales, en caso de existir, debieron ser mínimos. En este mismo sentido apunta la falta de referencia alguna a conflictos entre el comisario y sus dependientes con el oficial del Cuerpo General presente, por ordenanza, en estas revistas.

Los Intendentes, una vez decidida la ejecución de las revistas extraordinarias, antes de su comienzo dieron por escrito a los inspectores una serie de consejos o advertencias. Conocemos las “insinuaciones preventivas” del Intendente de Ferrol D. Antonio de Perea al comisario Núñez Ibáñez a 4 abril de 1758, una vez que éste ya había sido nombrado oficialmente como inspector. Perea encargó al inspector un detallada revisión de todas las listas, poniendo el acento en la importancia del examen médico de los inhábiles, tanto de los ya declarados como de los que aspiraban a esta exención, pues había advertido un elevado fraude (dolencias fingidas, certificaciones falsas de facultativos, etc.) para evadir el Real Servicio⁹². Este mismo Intendente, con ocasión de la prevista segunda revista en su departamento, comunicó a Arriaga, el Secretario de Marina lo siguiente: “Para abreviar esta comisión sin que se omitan todas las imbestigaciones anexas a ella, haré anticipadamente a los Ministros y Subdelegados varias prevenciones sobre la revista, y modo de evacuar su progreso en lo respectivo a cuenta y razón, y evitar por este medio en lo posible mucha demora en los puertos”⁹³. D. Juan Domingo de Medina al año siguiente adoptaría medidas con el mismo propósito que su homólogo Perea. En efecto, Medina, en su intento de “reducir las listas a un método regular”, dictó a los ministros bajo su autoridad una serie de reglas para facilitar los cotejos y comprobaciones con motivo de la revista de inspección de Cartagena⁹⁴.

De la documentación consultada se infiere que estas disposiciones de los Intendentes a

⁹² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 4 de abril de 1758.

⁹³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 20 de marzo de 1764.

⁹⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 2-XI-1765.

los inspectores a la hora de estos controles extraordinarios eran más advertencias puntuales que otra cosa. Más allá fue D. Pedro de Ordeñana, el Intendente de Ferrol, autor de una detallada *Instrucción* en la que se contenían todos los aspectos que a su parecer habría de tener presentes el comisario de guerra Rábago durante el desarrollo de la inspección para la que había sido nombrado por real despacho de primero de septiembre de 1771⁹⁵. Ordeñana hizo llegar este texto al inspector y de inmediato remitió copia del mismo a la Secretaría el 21 de dicho mes; no existía precedente de envío de un documento con esta finalidad precisa a la vía reservada de Marina. El Intendente pretendía la aprobación formal de la Instrucción. Mientras duró su examen en el ministerio del ramo, Arriaga dispuso que no tuviese curso nada de su contenido que se apartase de la Ordenanza y de la práctica habitual en estos controles. No nos consta la resolución final de este expediente, pero es posible que se admitiese íntegra o con alguna que otra matización. Deducimos esto de la coincidencia de ciertos puntos de esta Instrucción con futuros mandatos para ejecutar la revista general de Muñoz de Guzmán.

Ordeñana, que llevaba apenas un lustro al frente de la intendencia ferrolana en sustitución del Marqués de Monteverde, condensaba los objetivos de la inspección confiada de Rábago en:

“purificar si los Ministros [...] hacen efectivas las leyes de la Ordenanza y Reales resoluciones, y se esmeran como corresponde en la administración de justicia, oír y satisfacer las quejas de los matriculados; revisitarlos extraordinariamente; cercionarse de su existencia y paradero, y del mérito o demérito para su jubilación o inválidos, o para el correspondiente castigo; reconocer los Puertos, montes, Fábricas y las proporciones de tener cáñamos u otros géneros usuales en la Marina; actuar de cerca las ocurrencias de la pesca, tráfico y comercio; examinar sus defectos y medios de precaverlos; y últimamente promover todo lo que coincida con el fomento de la gente de mar, ya sea providenciando desde luego en lo urgente, o no de mucha consecuencia, o proponiendo a la Yntendencia general lo demás, para que elevándose a la soberana

⁹⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. San Ildefonso, 1 de septiembre de 1771.

inteligencia se impetren sus Reales resoluciones”⁹⁶.

La Instrucción, estructurada en 69 puntos, compendia artículos de la Ordenanza de 1751, reales resoluciones posteriores y prácticas de las revistas precedentes. De la mayoría de estas últimas cláusulas, dictadas por la experiencia, daremos cuenta al abordar el tema de las exenciones del Real Servicio, puesto que se trataba de disposiciones, previsoras y sancionadoras, con que combatir el fraude en las jubilaciones, en las adquisiciones de patronías, etc. Gracias a este documento se tiene constancia de que el inspector gozaba de plenas atribuciones durante el desempeño de su encargo quedando “suspensos” de sus funciones ministros provinciales y subdelegados, obligados unos y otros a ejecutar “quantas disposiciones diere [el inspector], aun quando no las conciban arregladas, debiendo exponerlo de palabra y por escrito, y recurrir sucesivamente a la Yntendencia General”. Los ministros debían estar presentes a la inspección de sus provincias para “evacuar las dudas” y ser advertidos en persona por el inspector de todo lo que éste considerase necesario. Por último, ante todo para noticia de los matriculados, con arreglo a la ordenanza del Ejército Ordeñana postuló entonces que en cada capital se fijase un edicto, precediendo aviso a la autoridad militar si la hubiera, en el que se señalase el paraje y día de la revista.

La revista de Zalvide resultó excepcional por los frutos de que ella derivaron, - materializados en reglamentos de pesca y navegación para varias provincias- y controvertida por el procedimiento irregular que siguió en el desarrollo de la misma, y que le valió más de una amonestación de Madrid. El inspector no mantuvo la comunicación debida con el Intendente de Cartagena, D. Juan Domingo de Medina, pese a que había sido propuesto por éste para el control según el normal método electivo. Puede decirse que Zalvide actuó un poco por libre, con una independencia desconocida hasta entonces en los inspectores. Tras la primera llamada de atención de que fue objeto por no entenderse con su superior, alegó que el Intendente no le había facilitado copia de todos los documentados que había pedido. La Secretaría de Marina

⁹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Esteiro, 19 y 21 de septiembre de 1771.

desconsideró la objeción de Zalvide dada la cantidad de papeles que había pedido, alguno de los cuales eran “inconexos a la revista e incapaces de darse”⁹⁷. Si hasta el momento, lo normal había sido la fluida correspondencia entre inspector e Intendente en razón de toda incidencia digna de comentario surgida en el transcurso de la revista, Zalvide apenas se comunicó con Medina al contrario que con la Secretaría de Marina. Mientras el comisario Samaniego por entonces no envió ni un sólo papel a esta vía reservada, aquél dirigiera “una resma” de ellos⁹⁸.

El singular Zalvide, al término de su revista, dejó escritas en 1774 varias recomendaciones en las que subrayaba la creciente resistencia a la Matrícula, un problema que también abordó en su Reglamento para la provincia de Mataró. Por otra parte, fruto de su recientísima experiencia fueron unos *Apuntes* acerca del procedimiento a seguir en la inspección que remitió a la Secretaría de Marina en 1774. Las propuestas de Zalvide no suponían cambios sustanciales en el método aplicado hasta entonces, conforme a la Ordenanza y a la propia práctica de anteriores revistas, disposiciones que fueron recogidas poco antes por Ordeñana en su Instrucción de 1771⁹⁹.

3.2.2.2.- La duración y el orden seguido en las inspecciones.

La Ordenanza no fijaba plazos de ejecución, difíciles de prever a todas luces. Como bien decía el Marqués de Monteverde en un oficio 20 de marzo de 1764, respondiendo sobre ciertos asuntos de la inspección extraordinaria, cuya realización había planteado hacía menos de un mes y todavía Carlos III no había aprobado, el tiempo de este control todavía hipotético

⁹⁷ Entre ellos, normativas de cofradías y ordenanzas de pesca, privilegios de pesqueras, etc. Con base a este material, Zalvide elaboró sus conocidos reglamentos.

⁹⁸ Pese a ser ya amonestado en octubre de 1772 por utilizar este cauce inhabitual, en marzo del año siguiente continuaba remitiendo al negociado central del ministerio del ramo cartas “mui difusas” en casi todos los correos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Valencia, 5 de marzo de 1773.

⁹⁹ *Apuntes para la Instrucción del Inspector de Matrículas según propuesta de Don Manuel Zalvide*. Vid. Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<Las revistas..., pp. 258-259.

“no puede prefixarse por constar de la intelixencia y viveza de cada uno, extensión y calidad de caminos que deben andar; pues efectivamente, aun con presencia de estas reflexiones fue excedente el [tiempo] que se concedió a don Fernando Bustillos quando en el año de 1755 hizo la revista del departamento de Cádiz”¹⁰⁰.

Hemos podida calcular con bastante fiabilidad la duración de estos controles, en particular para el departamento de Ferrol, gracias a la información que a este respecto figura en el encabezamiento del estado general de los resultados numéricos de estos controles. La ejecutada en el departamento del Levante por el comisario Ambulodi principió en Palma el 5 de noviembre de 1764 y se concluyó en la capital departamental el 15 de septiembre de 1765¹⁰¹. Tiempo mucho menor a la primera efectuada a lo largo del litoral andaluz por Núñez Ibañez. Como mínimo duró desde julio de 1754 hasta abril de 1756, a juzgar por la fechas de los distintas relaciones provincia a provincia. Por estas datas se infiere que debió comenzar en dirección Oeste-Este, por Ayamonte, pero no podemos asegurar que finalizara por Almería, ya que el estado de la provincia de Málaga está fechado seis meses más tarde. Sin embargo, este último dato no es concluyente, pues el documento en cuestión está firmado en Cádiz; por lo tanto, no descartamos la existencia de un borrador de la relación numérica de las matrículas de la provincia de Málaga que se pasó a limpio días antes de terminar la revista. De hecho, el estado resumen de todo el departamento al completo lleva fecha de 19 de abril de 1756 y el referido de Málaga de trece días antes¹⁰².

Encuanto a las de Ferrol, la primera, confiada a Núñez Ibañez, se prolongó desde el 9 de

¹⁰⁰Es decir, Bustillo terminó la suya antes de lo previsto. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 20 de marzo de 1764.

¹⁰¹Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

¹⁰²Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Algeciras, 20 de julio de 1754; Sanlúcar de Barrameda, 31 de enero de 1755; Jerez, 7 de febrero de 1755, Cádiz, 1 de junio de 1755; Almería, 15 de octubre de 1755; Málaga, 6 de abril de 1756; y Cádiz, 19 de abril de 1756.

mayo de 1758 al 7 de enero de 1759¹⁰³. Debió comenzar por Santander, y de allí pasar a Asturias, para a continuación inspeccionar la provincia de Viveiro¹⁰⁴. El mes de septiembre de 1758 le tocaría el turno a Ferrol, provincia que debió revistar en unos veinte días. Luego recalaría en la provincia de A Coruña, cuyo estado-resumen de matrículas lleva fecha de 18 de noviembre de dicho año. Para entonces Núñez Ibáñez ya debía encontrarse inspeccionando la provincia de Pontevedra, si atendemos a la data tópica, Cangas, del último documento referido¹⁰⁵.

Aproximadamente un mes menos duró la siguiente revista, la dirigida por Colosía. Se prolongó desde el 10 de septiembre de 1764 al 29 de mayo de 1765¹⁰⁶. La de Rábago, por su parte, duró unos siete meses (del 24 de octubre de 1771 al 29 de mayo de 1772), en torno a sesenta días menos que la primera. La experiencia acumulada en los anteriores controles y el seguimiento de las instrucciones de Ordeñana tal vez expliquen esta mayor rapidez en la comisión. Por la cronología de los estados particulares de cada provincia, se deduce que comenzó por Santander, al igual que en las dos anteriores ocasiones según todos los indicios. Esta primera demarcación debió revistarla en apenas dos semanas¹⁰⁷; en un tiempo similar inspeccionó la de Ribadesella, y el doble debió llevarle la de Avilés, distrito de un volumen de matrícula mucho más considerable que los dos precedentes¹⁰⁸. En los primeros días del año terminó la inspección de la provincia de Viveiro, donde no debió permanecer más allá de una semana, contando que en medio se celebraron los festivos navideños. De Santa Marta de Ortigueira, donde se

¹⁰³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 20 de febrero de 1759.

¹⁰⁴ Cuya revista estaba concluida a finales de agosto de 1758. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 29 de agosto de 1758.

¹⁰⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Ferrol, 29 de agosto y 18 de septiembre de 1758; Cangas, 18 de noviembre de 1758. Esteiro, 18 y 20 de febrero de 1759.

¹⁰⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765.

¹⁰⁷ Su estado data en San Vicente de la Barquera a 7 de noviembre de 1771.

¹⁰⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. San Vicente de la Barquera, 7 de noviembre de 1771; Villaviciosa, 26 de noviembre de 1771; Figueras, 30 de diciembre de 1771.

encontraba el 8 de enero de 1758, pasó a visitar la provincia de Ferrol durante aproximadamente un mes. Algo más parece que le duró la actualización de las listas y demás empeños en la provincia de A Coruña, la segunda en importancia del departamento en volumen de matrículas después de la de Pontevedra. En torno a sesenta días empleó Rábago en inspeccionar esta última, salpicada de gran cantidad de puertos, concluyendo allí su comisión hacia el 25 de mayo de 1772¹⁰⁹.

Es interesante reparar en que los lugares donde están fechados los estados provinciales remitidos a la Intendencia de Ferrol por Rábago son bien capitales bien puertos de subdelegaciones situadas en los límites provinciales¹¹⁰. Esto revela cuál debió ser el procedimiento seguido para poner en negro sobre blanco los resultados numéricos de la misma. El comisario y sus ayudantes recogerían los datos facilitados por los subdelegados y una vez comprobados, e inmediatamente antes de pasar de una provincia a otra, remitirían a Ordeñana los estados de la demarcación ya inspeccionada. Distinto parece haber sido el método en la revista de 1758-59, a tenor de dónde y cuándo firmó Núñez Ibáñez los estados provinciales. Este inspector primero efectuaría el acopio de información, la revisión de las asientos de la matrícula y demás cometidos de su encargo, y al final, de regreso en la capital del departamento, con base en estas anotaciones presentaría a un tiempo todos los estados, aunque separados por provincias.

3.2.2.3.- Los auxiliares de los inspectores.

Además de por el componente del Cuerpo General (capitán de navío o de fragata) y el facultativo, los comisarios a cargo de estas revistas estuvieron asistidos por tres o cuatro oficiales del Ministerio. Tres fueron los que acompañaron a Colosía en su revista del departamento de Ferrol (1764-65), y también a Samaniego y Zalvide en sus respectivas comisiones en Cádiz y Cartagena entre 1772-1774. A Rábago, por su parte, le asignaron a cuatro: un oficial primero,

¹⁰⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Santa Marta, 8 de enero de 1772; Pontedeume, 7 de febrero de 1772; Muros, 20 de marzo de 1772; Pontevedra, 25 de mayo de 1772.

¹¹⁰ Consúltense las notas precedentes.

un segundo, un supernumerario y un escribiente¹¹¹.

Las cantidades en concepto de dietas de miembros del Cuerpo del Ministerio se libraron al margen de las del capitán de fragata y el cirujano. En cada una de las seis, tres por departamento, efectuadas antes de la general de Muñoz de Guzmán, al oficial del Cuerpo General le correspondieron 45 reales por veinte del facultativo durante el tiempo de la inspección.

En cuanto al personal de la *pluma*, la práctica fue abonar el total de sus gratificaciones al comisario. Para la primera revista extraordinaria del departamento de Ferrol, al inspector D. Francisco Núñez Ibáñez, le fueron asignados noventa reales de vellón al día para su mesa y la de los tres dependientes que le acompañaron, y también para los bagajes. Esta fue la misma cantidad fijada para las terceras inspecciones de Cádiz y Cartagena, confiadas en la década de los setenta a Samaniego y Zalvide, respectivamente. Mayores, como veremos, fueron las dietas disfrutadas por D. Fernando de Bustillo y Arce en la anterior de la costa andaluza. Para la efectuada por Colosía en Ferrol entre 1764-65 la gratificación se rebajó a ochenta reales, para él y sus tres dependientes. Por real orden de 17 de julio de 1764, antes de iniciarse ésta, fueron asignados veinte reales diarios a cada uno de los dependientes del ministerio. Esta disposición no aclaraba si el monto total de la asignación debía entregarse al inspector Colosía. Se prestaba a interpretaciones diversas pues sobre el papel podía entenderse que inspector y auxiliares de la pluma estaban equiparados en gratificaciones. De ahí que para la iniciada por el referido Bustillo en el departamento de Cádiz por aquellos años se hizo necesaria una aclaración: el inspector recibiría tres pesos duros, es decir, sesenta reales, mientras que igual cantidad se repartiría entre sus tres dependientes a razón de veinte reales por cabeza.

Estas asignaciones no siempre se cobraron con la puntualidad debida, y hubo inspectores, caso de Rábago, que tuvieron que pagar los gastos de su bolsillo. Concluida la revista, dicho comisario cántabro solicitó que se le abonasen los gastos de alimentación (la *mesa*) de sus dependientes con los que había corrido. Atendiendo esta reclamación, Carlos III ordenó por despacho de 28 de septiembre de 1772 descontar a cada uno de los tres auxiliares que le habían asistido diez reales de vellón al día para ser ingresados a Rábago. Éste, no su dio por satisfecho

¹¹¹Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. 3 de octubre de 1772 y 26 de mayo de 1773.

con los cincuenta reales de vellón al día que de este modo pasaría a cobrar. Se quejó al Intendente Maguna que vino a darle la razón¹¹², pero su petición fue desestimada en Madrid y por real resolución de 23 de mayo de 1773, se ordenó observar lo practicado en la anterior revista de Colosia¹¹³.

En 1795 con ocasión de las revistas extraordinarias ordenadas entonces para las tres departamentos, se dispuso para el inspector (que habría de ser un brigadier o un capitán de navío) una gratificación de sesenta reales de vellón al día para sufragar desplazamientos y demás gastos en el desempeño de su comisión y mientras estuviera fuera de la capital departamental. Sus ayudantes, oficiales del Ministerio de Marina, eran acreedores a veinte reales al día¹¹⁴. En conclusión las dietas por estas comisiones se mantuvieron prácticamente inalterables lo que unido a la congelación de sus salarios supuso un deterioro de su poder adquisitivo en un último tercio del siglo XVIII de claro signo inflacionista.

3.2.3.- La inspección general de Muñoz de Guzmán.

Esta revista excepcional por su alcance territorial y por las plenas atribuciones conferidas al encargado de llevarla a efecto, tuvo lugar en un momento bastante significativo. Los cuatro años de guerra de España contra Inglaterra habían dejado, hasta la firma del armisticio en

¹¹²Maguna expuso que era injusto que el inspector percibiese sólo cinco reales más que el capitán de fragata “sin cargo de conducir listas y otros agregados de gasto”. Además, continuando con su argumentación, al cirujano no se le había descontado nada en favor de Rábago cuando éste también había corrido con su mesa. Por todo ello, Maguna solicitó para el inspector una gratificación de 60 reales al día “para su persona”, sin descuento alguno en las asignaciones de los subalternos. Rábago, en una nueva instancia, a mayores alegó ser legítimo acreedor a dicho incremento toda vez que su revista había sido más rápida que la ejecutada en los otros departamentos, y por consiguiente la Corona había ahorrado en dietas y otros gastos.

¹¹³Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. 3 de octubre de 1772; 26 de mayo de 1773.

¹¹⁴Además, a mayores, la Corona “premiará también su mérito, según el zelo y buenos efectos que produzca su desempeño, en objeto de tanta importancia para el Real Servicio”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.883. Doc. Aranjuez, 11-IV-1795.

Versalles (3 de septiembre de 1783), un balance de muchos muertos e inválidos, y de no menos desertores. Al mismo se había producido una importante alteración en las clases de la llamada marinería de servicio (artilleros de mar de preferencia, artilleros, marineros y grumetes) habida cuenta la sucesión de campañas y los méritos contraídos en ellas. Se hacía necesario, pues, otra revista extraordinaria en los tres departamentos. Por real orden de 16 de agosto de 1785 Carlos III resolvió que se ejecutase una inspección general que, a diferencia de las anteriores, no se confió a tres comisarios distintos, uno por departamento, en aras de una mayor homogeneidad en la presentación de resultados: “por la variedad y diferente método con que hasta ahora se han manejado de que resulta la diversidad de reglas que han establecido, y que no debe haber en este ramo tan esencial del Estado”. El monarca encargó este control al brigadier D. Luis Muñoz de Guzmán. Este sevillano pertenecía a una familia de magistrados, y algo inhabitual entre los oficiales del Cuerpo General, no contaba con ascendientes en la carrera naval. Al momento de ser nombrado Inspector General de Matrículas, presentaba una notable hoja de servicios. Ascendió regularmente dentro del escalafón militar de la Armada, y tras varias campañas a corso y viajes de reconocimiento y exploración de litorales españoles y americanos, en noviembre de 1784 recibió su nombramiento como subinspector del Arsenal de Cartagena. Seguramente fue este su último empleo antes de serle confiada la comisión que aquí interesa. Premiando su labor en el desempeño de la misma, recibió los honores de Jefe de Escuadra por real despacho de 15 de noviembre de 1789¹¹⁵.

Para auxiliarle durante la revista fueron comisionados el primer cirujano de la Armada D. Pedro Belhomo, el capitán de fragata D. Juan Ruiz de Apodaca¹¹⁶ y el alférez de la misma

¹¹⁵ Más datos sobre la familia y currículum profesional completo de Muñoz de Guzmán en su correspondiente ficha en el Apéndice I de esta tesis.

¹¹⁶ Miembro de un linaje cuna de otros mandos de la Armada, fue de ellos el que más altas distinciones alcanzó. También llamado D. Juan José Ruiz de Apodaca y Eliza, nacido en Cádiz en 1754. Hijo de D. Tomás Ruiz de Apodaca, hidalgo de la localidad alavesa de Manurga, y de la donostiarra Dña. Eusebia de Eliza. I Conde de Venadito, caballero de la orden de Carlos III (1830) y del Toisón de Oro, disfrutó del máximo grado de capitán general de la Armada (1830-1835). Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, vol. II, pp. 149-150, y 238 y Pando Villarroya, J.L. de, *La Intendencia...*, pp. 100-102.

clase D. Ignacio Uriortua, el comisario de provincia D. Miguel Sanz y el oidor honorario de la Chancillería de Valladolid D. José Arias Paternina¹¹⁷ en calidad de Asesor¹¹⁸. Se trataba del primer letrado comisionado para una revista; pero no fue ésta la única novedad en la composición del cuadro de auxiliares respecto a anteriores revistas extraordinarias. A la comisión encabezada por Muñoz de Guzmán se sumó como técnico en pesquerías D. Antonio Sáñez Reguart¹¹⁹ que aprovechó la visita a gran parte del litoral español para recopilar gran cantidad de datos que luego plasmaría en su conocido *Diccionario de las artes de la pesca nacional*, editado en cinco volúmenes en Madrid entre los años 1791 y 1795. Esta obra -muy influenciada en lo

¹¹⁷D. José Arias Paternina (Briones, 4 de junio de 1718- ?). Caballero de Santiago, hijo de Antonio Ramón de Arias y de María Josefa de Paternina. Este último, terminada esta trascendental revista, con el respaldo del bailío Valdés, titular de la Cartera de Marina, solicitó plaza togada en el consejo de Guerra sin éxito. Asesor general de Marina en dicho tribunal en ausencia del titular de esta plaza D. Julián de San Cristóbal, por comisión auxilió a D. José de Mazarredo para la elaboración de las Ordenanzas de la Armada de 1792. El 25 de febrero del año siguiente, tras varias promociones fallidas, obtuvo por real despacho su nombramiento de consejero togado del Consejo de Guerra. En la ficha biográfico-profesional que de este ministro hace F. Andújar Castillo se lee que el 12 de agosto de 1785 le había sido concedida dicha magistratura con carácter honorífico en atención al mérito que tenía contraído como asesor general de la revista de inspección de matrículas. Se infiere, por tanto, que este letrado fuera elegido días antes de que se despachase la real orden de ejecución de dicho control extraordinario. Vid. Andújar Castillo, F. *Consejo y consejeros...*, pp. 172-173.

¹¹⁸ Vid. Salas, F.J. de, *Historia de la matrícula...*, pp. 209-211.

¹¹⁹ Este barcelonés se inició en la administración como funcionario de la renta de correos, en la que fue ascendiendo. Pero su carrera como burócrata fue excepcional y reflejó de sus inquietudes intelectuales. Acabó por convertirse en un ictiólogo de renombre. Parte de sus trabajos en este campo se encuentran recogidos en *Colección de producciones de los mares de España*. Madrid, 1796 (título reeditado en 1993). Más datos sobre este ilustrado, miembro de varias Sociedades Económicas, y traductor de obras científicas del toscano y del francés, en Torres Amat, F., *Memorias para ayudar a formar un Diccionario Crítico de los Escritores Catalanes*. Barcelona, Imp. de J. Verdaguer, 1836, pp. 591-593. Y Fernández de Navarrete, M., *Biblioteca Marítima Española*. Tomo II. Madrid, 1836. Sobre sus ideas conservacionistas, Urteaga, L., *Latierraesquilmada...*, pp. 89-104. En contra de lo que afirma este último autor, según nuestros datos Sáñez Reguart no fue nombrado inspector general de Marina.

metodológico por el *Traité Général des Pesches, et histoire des poissons...* (París, 1769) del francés M. Duhamel du Monceau- es sin ningún género de dudas el más importante estudio sobre aparejos y modalidades de pesca empleados en el siglo XVIII. Esto, unido a la notable recopilación de textos normativos¹²⁰, hacen del Diccionario una obra de consulta obligada para emprender estudios sobre el sector económico en cuestión en la Edad Moderna. Su difusión entre las asociaciones gremiales de matriculados fue obligada por el rey¹²¹.

Por vez primera una inspección de esta naturaleza se confiaba a un oficial del Cuerpo General, al que también pertenecieron los encargados de las revistas extraordinarias llevadas a cabo en la última década del siglo. Este hecho refleja la progresiva ampliación de competencias de los miembros del Cuerpo General de la Armada en detrimento de las concedidas al Cuerpo del Ministerio¹²². El propio Muñoz de Guzmán, en su *Prospecto para una nueva Ordenanza de Matrículas*¹²³, presentado al Secretario Valdés en 1788, abogó por una jurisdicción compartida entre los militares y los civiles.

¹²⁰ Aparte de recopilar, Sáñez Reguart elaboró nuevos reglamentos en su intento de regular lo más posible la actividad pesquera. Redactó una Ordenanza provisional para la conservación y fomento de la pesca y salazón de salmones, que remitió a Floridablanca en 1780. Por entonces comenzó a preparar unas Ordenanzas Generales de Pesca que según el propio autor en 1796 estaban aprobadas por el rey, pero su entrada en vigor es dudosa. Vid. Estudio preliminar a *Colección de producciones...*, pp. 26-27.

¹²¹ Siendo el principal propósito de esta obra “la ynstrucción de la matrícula y delantamiento en la pesca”, en cumplimiento de una real resolución de 3 de octubre de 1798, se ordenó a Nograro, ministro de la provincia marítima de Pontevedra, que enviase una razón individual del número de gremios de mar que había en su distrito a la Intendencia de Ferrol para desde ésta remitir el suficiente número de ejemplares “o un juego a cada uno de los gremios”. La entrega no sería gratuita sino a cuenta de estas asociaciones.

¹²² R. Fernández Díaz y C. Martínez Shaw (<<Las revistas..., p. 259) se contradicen, pues tras apuntar acertadamente la tendencia al control militar de la Matrícula, a continuación afirman que a partir de la década de los ochenta las revistas generales y extraordinarias se suelen encargar a comisarios ordenadores o de guerra.

¹²³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001.

Mientras durase la inspección, la autoridad de ministros y subdelegados quedaba suspendida; a estos dependientes del Ministerio de Marina se les obligaba a acompañar a los comisionados en la visita a sus respectivos distritos, “para quedar impuestos de sus providencias y presentar la revista contestando las dudas que le ocurran”. Esto, como sabemos por la Instrucción de Ordeñana de 1771, ya era práctica en anteriores revistas extraordinarias, con la diferencia de que ahora se dictaminó por ley. Al tiempo, Carlos III ordenó a todos los dependientes de Marina que acatasen las disposiciones del inspector, “aun quando no las concibian arregladas debiendo exponérselo de palabra o por escrito, y representar subcesivamente a S.M.”¹²⁴.

La revista general comenzó en octubre de 1785 en el departamento de Cartagena. Primero se examinaron las listas de las Baleares, a continuación las de Cataluña y las restantes provincias valencianas y murcianas, suponemos que de Norte a Sur. De allí pasó al departamento de Cádiz, y por último al de Ferrol¹²⁵. En este último, a juzgar por las fechas de los distintos resúmenes provinciales, debió seguir el orden inverso al de las anteriores ocasiones. Comenzaría por la provincia de Pontevedra, cuya revista estaba concluida con anterioridad al 8 de diciembre de 1787, pues de esa data es la real orden aprobando las providencias de Muñoz de Guzmán relativas a las matrículas de esta demarcación; de allí se trasladaría a la de A Coruña y justo el último día del año Carlos III aprobó las resoluciones adoptadas por el inspector en el transcurso de la inspección en la provincia de Ferrol. Lo dictado para la de Santander recibido el visto bueno el 3 de febrero de 1788¹²⁶. Estos tres meses, no fue el tiempo empleado en la revista, sino el que llevó la recopilación de datos para luego, por el orden en que fueron visitadas las provincias, elaborar los resúmenes de matrículas e informes anexos de cada una de ellas que sucesivamente remitió a la Secretaría de Marina para su aprobación. Podemos afirmar esto ya que se constata la presencia de Muñoz de Guzmán en la capital departamental a finales de julio

¹²⁴ Vid. Salas, F.J. de, *Historia de la matrícula...*, pp. 209-211.

¹²⁵ Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganization...*, p. 244.

¹²⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Docs. 8, 23 y 31 de diciembre de 1787; 22 de enero y 3 de febrero de 1788.

de 1787¹²⁷, y a tenor de lo dicho, es posible que con anterioridad hubiese inspeccionado las provincias de A Coruña y Pontevedra¹²⁸.

Muñoz de Guzmán tiene un lugar relevante en la historia de la matrícula por la labor de regulación en este ramo, en particular por lo que concierne al control de los gremios de matriculados. Armado de poderes muy amplios, mayores de los hasta entonces concedidos a los ministros encargados de las revistas extraordinarias, durante su comisión elaboró varias normativas, de las cuales la más conocida es el mencionado *Reglamento y orden para el gobierno de las matrículas*, que salió en 1786 de las prensas del inspector de la ciudad, mitra y cabildo catedralicio de Málaga¹²⁹.

Este texto se dividía en varios apartados referidos a dos grandes bloques de contenidos. Por una parte, las competencias de los ministros principales de las provincias (los primeros 21 artículos) y de los subdelegados, asesores y escribanos de Marina con las que concluía el Reglamento (los últimos 16 artículos). Por otra parte, entre las disposiciones referidas la actividad de gobierno de dichas autoridades principales y de sus auxiliares, tenían cabida los artículos, 54 en total, centrados en los tres grandes segmentos profesionales de la matrícula: los Mareantes “o parte de tráfico”, los Pescadores y la Maestranza. Muñoz de Guzmán no incluyó en este texto el vademécum que compuso para los *cabos celadores*. Bajo la forma de una Instrucción fue impreso aparte. De ésta y de las disposiciones reguladores del régimen de gobierno de las referidas asociaciones daremos cuenta en el Capítulo IV.

Debe aclararse que el Reglamento de 1786 era una refundación de otro que al parecer con

¹²⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Docs. Ferrol, 30 de julio y 4 de agosto de 1787.

¹²⁸ Sáñez Reguart, cumpliendo órdenes de Muñoz de Guzmán reconoció en mayo o junio de 1787 los parajes elegidos para calar dos redes para la pesca de *peces corsarios*, (delfines, marsopas y otras cetáceos pequeños) una en la ría de Pontevedra y otra en la de Arousa, frente a la desembocadura del Ulla. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.876. Doc. 3 de marzo de 1790; Leg. 1.960. Docs. Pontevedra, 7 de octubre de 1790.

¹²⁹ Un ejemplar en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872.

carácter también “general” había sido impreso el año anterior en Mallorca¹³⁰ tras concluir la revista de dicha provincia, la primera inspeccionada. A este reglamento -cuyo contenido estructurado en 57 artículos conocemos por un amplio resumen incluido en el estado informativo de la inspección del partido mallorquín- se le agregó de inmediato un pequeño suplemento para Ibiza, y a continuación un apéndice distinto para cada provincia. Estos apéndices tenían por objeto adecuar en lo posible la norma a la diversidad de situaciones en los sectores económicos de la matrícula que se iban advirtiendo de unos a otros litorales¹³¹. Se formaron para todas las provincias del departamento de Cartagena y para las dos primeras (Almería y Motril) inspeccionadas en el de Cádiz. A partir de Málaga ya no se harían más. En el seno de la Secretaría de Marina, que aprobó todos ellos, tal vez se determinó que la proliferación de anexos confundirían más que aclararían, pues por entonces la maraña legislativa era ya muy considerable. En todo caso, cuando aún quedaba mucha costa por inspeccionar, este giro de timón se justificó porque los gremios del departamento de Cádiz - al contrario que los del Levante -regulados por Zalvide con ocasión de la revista de los años setenta- no habían tenido “instrucción alguna para su gobierno”. Por lo tanto, estas asociaciones “puede decirse que aora nacen sujetos a la forma prescrita” en el reglamento de 1786 impreso en Málaga. Contra lo que cabría suponer dado este argumento, los apéndices de Almería y Motril no se derogaron, quizás paranoear por tierra la labor de Muñoz de Guzmán, sino que a partir de lo observado en ellas y en Málaga el inspector y su equipo de asesores conformaron las reglas generales impresas en la capital de esta última. El resultado final fue un texto compuesto por 91 artículos, que se dijo no variaban en lo sustancial de los 57 de la normativa de Mallorca, “sino en la extensión precisa por generalizar las ideas o principios a fin de que sirva para qualquier provincia”¹³².

En cuanto a los resultados de la revista en términos contables de matrícula, a juicio de

¹³⁰A el se alude en Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<Las revistas..., p.259. No hemos localizado ningún ejemplar impreso del mismo en los fondos de la Secretaría de Marina.

¹³¹ En otras palabras, la finalidad de estos apéndices era “enmendar los defectos” de la norma de 1785 redactaba a partir del estado de las matrículas observado en las Baleares.

¹³² A.G.M. Matrículas. Inspección. Revistas de las provincias de Mallorca y Málaga.

Francisco Javier de Salas fueron “lisonjeros”, ya que al divulgarse “los propósitos que el poder abrigaba” (terminar con todos los ataques a los privilegios de los matriculados y cumplir mejor con las obligaciones de pago de sueldos ganados en el Real Servicio), había acudido a alistarse “un número considerable”. No creemos que estos buenos deseos de la Corona incentivasen la matriculación, sino más bien el oxígeno que para las economías marítimas supuso el fin de los armamentos masivos, la desaceleración de las demandas de tripulantes para la Armada tras la distensión en el concierto internacional. Una tregua en los mares que contribuyó en buena medida a la reactivación del tráfico con América a través de Cádiz y demás puertos habilitados en virtud del llamado Reglamento de Libre Comercio de 1778.

3.2.4.- Las últimas revistas extraordinarias del siglo XVIII.

En los años noventa se celebraron dos revistas extraordinarias, las primeras llevadas a cabo en coyunturas bélicas. Con seguridad se efectuaron en los tres departamentos, aunque de los estados resúmenes correspondientes a Ferrol, prácticamente no se conserve nada en el legajo del Archivo General de Marina donde sí aparecen casi íntegros los resultados obtenidos de la inspección en los otros departamentos. Las primeras se ejecutaron en virtud de real orden de 11 de abril de 1795, cuyo primordial objetivo era combatir los fraudes en la matrícula, y en particular reducir las altas tasas de prófugos, como tendremos ocasión de analizar con detalle en el capítulo centrado en las deserciones¹³³. En Cartagena corrió por cuenta del brigadier de la Armada D. José Pascual de Bonanza¹³⁴; dio principio el 8 de mayo de 1795 y finalizó exactamente un año después. Para inspeccionar el departamento de Cádiz fue elegido D. Alonso

¹³³ De inmediato fueron nombrados los comisionados al efecto en los departamentos de Ferrol y Cádiz; suponemos que no tardó en hacerse lo propio en Cartagena. Nada más ser elegidos solicitaron infictuosamente una mejora sustancial en las dietas que les habían sido señaladas. La precariedad de fondos de las tesorerías de Marina hizo imposible que demandas de esta naturaleza pudieran ser satisfechas. Vid. A.G.M. Matrículas. Inspección. Leg. 1.883. Doc. Aranjuez, 9 de mayo de 1795.

¹³⁴ D. José Pascual de Bonanza Fernández de Mesa. Alicantino, ingresó de guardiamarina en noviembre de 1759. Caballero de Montesa (1781). Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. II., p. 148.

de Torres y Guerra que tal vez concluyó su tarea antes que Bonanza¹³⁵. También con la guerra como telón de fondo se efectuó la última del siglo, en cumplimiento de la real orden de 7 de diciembre de 1798. En Cartagena volvió a confiarse a Bonanza, que la inició el 12 de febrero de 1799 y la concluyó el 14 de agosto de ese año. Vino a durar, por lo tanto, la mitad que la anterior. Algo más tarde, posiblemente en marzo, debió comenzar la de Cádiz, confiada al inspector D. Vicente Imperial Digueri, y que en diciembre estaba rematada. De la de Ferrol poco más sabemos que corrió por cuenta de D. José de Astigarraga¹³⁶.

En razón de la práctica de las revistas, es de interés el título IV del Proyecto de Ordenanzas de matrículas redactado en 1796 por Bonanza. Según confesión de este inspector, el texto en cuestión le había sido encargado verbalmente por el ministro Valdés, tal vez, como apuntan Fernández Díaz y Martínez Shaw para completar las nuevas Ordenanzas de la Armada de 1793. El proyecto de Bonanza, que se guiaba por las directrices de Muñoz de Guzmán, no entró en vigor por las circunstancias bélicas. El citado apartado IV, el que aquí interesa, versaba de la *Inspección y funciones de los que la sirven* y recogía la práctica anterior pero introduciendo novedades muy notables. Así, se volvía a disponer la asistencia en todo momento de los ministros provinciales que debían tener de mano todas las listas de matrículas durante la inspección. Se retomaba la idea de Ordeñana de convocar mediante edicto a todos los matriculados, con el añadido de la obligatoriedad de la presencia de los prohombres de los gremios. Se enfatizaba la importancia de examinar los casos de ausentes para discernir si se trataba de desertores y los casos de inhábiles, para abortar los fraudes en los sorteos.

El cambio de mayor alcance que contemplaba este proyecto de ley era el establecimiento de la figura del Inspector General de Matrículas, título que había sido concedido a Muñoz de Guzmán. Esta plaza podría ocuparla indistintamente un general o un oficial civil del ministerio, conforme al criterio del Secretario de Marina y a la idoneidad del candidato. La instauración de esta figura implicaba una pérdida de competencias para los Intendentes de Marina. Estos

¹³⁵No disponemos de todos los resúmenes por provincias pero es seguro que a finales de agosto ya había pasado revista a cuatro (Cádiz, Málaga, Algeciras y Motril) de las ocho.

¹³⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Inspección. Leg. 1.883. Doc. Ferrol, 16 de marzo de 1799.

conservarían la jurisdicción plena sobre los matriculados en cuanto a la “conservación y defensa desu fuero y privilegios y su gobierno político”. El Inspector, por su parte, pasaría a encargarse de “todo lo concerniente al desempeño de la obligación de los mismos de servir en la Real Armada”. Residiría en Madrid y formaría parte del Consejo de Guerra en igualdad de condiciones que los inspectores generales del ejército. Habilitado para hacer uso de la vía reservada de Marina, su principal cometido sería la pronta y completa congregación de la gente de mar para los reales armamentos y en consecuencia la necesaria “conservación e incremento de todas clases que abrace la matrícula”. Esto pasaba por fiscalizar la conducta de los ministros de provincia, como ya se dijo al analizar las medidas de control de estos dependientes del Cuerpo del Ministerio de Marina.

En cada cabecera de departamento habría un subinspector, plaza en la que se relevarían comisarios ordenadores o de guerra sin que ninguno de ellos pudiese actuar como tal más de cinco años seguidos. Este límite temporal también se aplicaría al oficial nombrado para auxiliarle, aunque la rotación en este puesto subalterno tendría lugar en el ecuador del mandato desu superior inmediato con el fin de garantizar la continuidad informativa entre un subinspector y otro. Se mantenía el deber del personal de la administración provincial de Marina de asistir a los encargados de las inspecciones en todo lo relativo a la cuenta y razón del estado de las matrículas, aunque para los restantes asuntos continuaban dependiendo orgánicamente del Intendente.

En su proyecto, que ni tan siquiera llegó a imprimirse, Bonanza planteaba una especie de revista instantánea y permanente. Con este fin se contemplaban relaciones mensuales de todas las novedades en las listas en cuestión, unos informes que el contador principal de cada departamento debía remitir al subinspector. En el plan también se proponía la ejecución de una revista general cada cinco años, que a diferencia del carácter obligatorio de la anual en cada departamento, sería al arbitrio del inspector. La mecánica a seguir en una y otras revista era establecida con detalle en el referido proyecto de ley. En este texto se hacía hincapié en la escrupulosidad debida a la hora de eximir del servicio por inhábil y en determinar qué ausencias, por injustificadas, debían tener la consideración de deserciones.

El plan de Bonanza, en fin, no era ajeno a un proceso de reestructuración administrativa

que había llevado a la militarización de las matrículas. En virtud de un real decreto de 25 de abril de 1800, confirmado en la Ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas de primero de enero de 1802, éstas pasaron a la jurisdicción directa de la Real Armada. Este proceso de traslación de competencias del cuerpo del ministerio al cuerpo general se justificó por la proliferación de los fraudes para eximirse del servicio naval y por el irresoluble problema de los prófugos. Una y otra causa, sobre todo la segunda, conllevaron una reducción notable del número de matriculados hábiles y en consecuencia serios problemas para equipar la flota de guerra cuanto todas sus unidades estaban movilizadas¹³⁷.

3.3.- Los territorios exceptuados de la matrícula.

Al igual que en Francia, desde el punto de vista territorial la matrícula tuvo un carácter general, aunque con ciertas salvedades. Como ya se dijo, habida cuenta la importancia estratégica y comercial de Dunkerque, y a la fortísima resistencia al llamado *systeme des classes*, facilitada por la cercanía de los Países Bajos, cómodo refugio de todos aquellos que optaban por desertar, los dunkerqueses fueron exentos de la inscripción marítima hasta la Revolución¹³⁸. En cuanto a España, varios fueron los territorios donde el régimen de la Matrícula de Mar no se implantó. Por el amplio espacio litoral abarcado, sin duda especial trascendencia tuvo la excepción de Canarias y sobre todo de las provincias marítimas vascas, en el archipiélago por razones geográficas y en el segundo espacio por su foralidad. Un estatuto privilegiado que también logró Castro Urdiales. La excepción de la Albufera, que obedeció ante todo a su condición de zona lacustre de patrimonio real, fue limitada. Por último, por su valor estratégico en los presidios africanos tampoco se estableció la matriculación.

¹³⁷ Vid. Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<Las revistas...>>., pp. 258 y ss.

¹³⁸ Vid. Cabantous, A., *La mer...*, pp. 72 y ss. Y del mismo autor, *La Vergue et les Fers...*, p. 89.

3.3.1.- País Vasco.

En atención a su régimen foral, a sus peculiaridades de orden jurisdiccional e institucional, la Ordenanza de 1751 reconocía la excepción de Vizcaya y Guipúzcoa en cuanto a la matriculación. Esta particularidad ha merecido la atención de A. Zabala Uriarte¹³⁹, y de E. López Losa¹⁴⁰, en sus respectivas tesis doctorales sobre actividades marítimas y pesqueras del País Vasco. También Erkoreka Gervasio ha reparado en la especificidad vasca en cuanto a levas de marinería¹⁴¹, por citar a los autores modernos que se han detenido algo en esta cuestión. No obstante, en los trabajos de estos tres investigadores, parece confundirse el sistema vigente en el Señorío con el establecido para Guipúzcoa en razón del cual se ejecutaron en uno y otro territorio los repartos de marinería para atender las demandas de la Armada en la centuria que nos ocupa. Para aclarar este importante punto, es imprescindible analizar en detalle la legislación a este respecto.

En los artículos 188 a 193 de la Ordenanza de 1751 se delimitaba a grandes rasgos el estatuto extraordinario de ambas provincias por lo que al ramo de Marina se refiere. En el País Vasco no se estableció la matrícula de marinería ni de maestranza, colectivos que por consiguiente continuaron bajo la jurisdicción ordinaria. No obstante, los ministros de Marina de Bilbao y San Sebastián llevarían lista de todos los profesionales del mar, conforme a las relaciones que al final de cada año les remitirían las justicias vascas. En estos listados habría de

¹³⁹Vid. Zabala Uriarte, A., *El comercio y el tráfico...*, Tomo I, pp. 297 y ss.

¹⁴⁰ Su tesis doctoral inédito lleva por título *El sector pesquero y la industria transformadora de pescado en el País Vasco. Una Historia económica*. Universidad del País Vasco. Bilbao, 2000. Sobre la cuestión que aquí interesa, especialmente, pp. 110-122. Este autor también ha tocado el tema en <<La propiedad en el mar: acceso a los recursos y territorios de pesca. Las cofradías de mareantes de la costa vasca>>, en *Zainak*, 15 (1997), pp. 199-217

¹⁴¹ Vid. Erkoreka Gervasio, J.I., *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, 1991, pp. 347-359. Este autor se ha apoyado en la gran base documental de estas corporaciones, además de recurrir a los clásicos estudios P. Gorosabel (*Noticias de las cosas memorables de Guipúzcoa*) y ante todo de F. Sagarminaga (*El gobierno y el régimen foral del Señorío de Vizcaya*, 8 vols.) publicados a finales del siglo XIX.

distinguirse los ausentes en destino conocido y de retorno probable, de los fallecidos o de aquellos cuyo paradero se ignorase, al objeto de que en todo momento las autoridades de Marina tuviesen razón del número de hombres de mar y maestranza vascos para las urgencias del Real Servicio (art.188).

Si haber transcurrido un trimestre desde la promulgación de la Ordenanza, surgieron las primeras controversias de jurisdicción. Por resolución de 22 de marzo de 1751, se declaró que el ministro de la provincia marítima de Bilbao actuaría en calidad de delegado del corregidor de la capital vizcaína¹⁴². Para hacer efectivas sus competencias el primero solicitó el auxilio de un auditor, un escribano y alguaciles. La Secretaría de Marina no accedió a esta reclamación de personal, escudándose en que la tran traída y llevada cooperación exigida entre las autoridades de todo signo los haría innecesarios¹⁴³.

33.1.1.- Los listados numéricos de Vizcaya y los listados nominativos de Guipúzcoa.

En la Ordenanza de matrículas de 1751 no se contemplaba distinción alguna entre los regímenes de Guipúzcoa y Vizcaya, pero no tardó en producirse un cambio legislativo a instancias del Señorío. A raíz de una representación suya, por real orden de 5 de julio de 1751 se admitían las relaciones certificadas de número y edades de la gente de mar vizcaína a entregar al ministro de Bilbao en lugar del modelo de los registros oficiales de matriculados que incluían nombre y apellidos y vecindad de los asentados que siguieron vigentes para Guipúzcoa. En esto estribó la diferencia.

El reajuste más importante en la legislación sobre levas de marinería en el País Vasco en la segunda mitad del siglo XVIII fue dispuesto por la múltiple resolución de 17 de abril de 1752 a un voluminoso expediente motivado por una cuestión en apariencia menor: la resistencia de la gente de mar de las Encartaciones a navegar aduciendo que en los roles de equipaje se les

¹⁴² Vid. Prontuario de reales órdenes en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001.

¹⁴³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Docs. Bilbao, 9 de agosto de 1751. Madrid, 1 de septiembre de 1751.

habían anotado como matriculados. A partir de entonces, en Vizcaya quedaba prohibido el uso de este término en las patentes de navegación que habrían de ser despachadas por el ministro de Marina pero a petición del Consulado de Bilbao. Este organismo, que se armaba de otras atribuciones como pronto veremos, debía comunicar el porte y destino de las embarcaciones bajo pena de confiscación¹⁴⁴.

La contribución de los puertos del País Vasco a las levas de los buques de la Corona sería proporcional a la gente disponible y a las necesidades del armamento. Las reclutas correrían por cuenta de las Diputaciones vizcaína y guipuzcoana, mediante el sistema que juzgasen más conveniente. Los llamados a servir tendrían que presentarse en el plazo prescrito por el ministro de Marina, al objeto de que los examinase y excluyese a los que no estuviesen en condiciones de prestar servicio. Los admitidos gozarían de los mismos derechos (pagas de anticipación, consignaciones para socorro de sus familias) y sufrirían las mismas penas (por deserción o abandono injustificado de su plaza) que los matriculados (art. 189), como poco después se volvió a ordenar por real despacho de 17 de abril de 1752. Conviene tener presente que esta importante resolución¹⁴⁵, a instancias del corregidor de Bilbao, fue impresa al objeto de hacerse pública en todos los pueblos de Vizcaya. Éstos fueron convocados días después al objeto de concertar el sistema con base al cual se establecería la contribución de hombres para la Armada. El acuerdo se concretó el 11 de junio de 1752 en los siguientes términos: los mayordomos de las cofradías de mareantes¹⁴⁶ en nombre de sus corporaciones entregarían a las autoridades de Marina listas certificadas de artilleros, marineros, grumetes y pajes que por compartó se correspondiesen, con juramento expreso de que todos ellos eran profesionales del mar. Como la palabra no se consideraba suficiente, el ministro reconocería a todos los reclutados, de los cuales recibiría noticia precisa de sus nombres y apellidos, edades y naturaleza con el objetivo confeso de

¹⁴⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario...

¹⁴⁵ Inicialmente comunicada a la Diputación de Vizcaya, al Teniente General de las Encartaciones, al Consulado y al ministro de Marina de Bilbao.

¹⁴⁶ Allí donde no hubiese gremio, estas certificaciones correrían por cuenta de un escribano de ayuntamiento del lugar.

facilitar su arresto en caso de desertar. Este procedimiento, al parecer consensuado por las localidades costeras del litoral vizcaino, fue aprobado por real orden de 26 de junio de 1752 dirigida al corregidor de Bilbao, haciéndose responsable a las justicias locales de toda irregularidad en las relaciones de marinería.

Por lo que concierne a Guipúzcoa, en la real orden de 6 de mayo de 1752 se disponía que en esta provincia se observasen las reglas sobre marinería prescritas al Señorío en la declaración de 17 de abril,

“a reserva de que no habiendo havido, ni pudiendo haver reparo en Guipúzcoa para que su Diputación o Justicias den relaciones por nombres y apellidos de la gente de profesión marinera de los pueblos de la costa, ha de continuar en la misma conformidad, sin que esto sirva de que se embaraze la pesca y navegación en embarcaciones de la propia provincia a ninguno de sus naturales, aunque no comprendido en las listas. Pero sí se les embarazará en el resto de los dominios de S.M. sin certificación del ministro de Marina quien no la deberá dar sino a los comprendidos en las listas que le conste estarán prontos a servir siempre que se ofrezca en los baxeles de la Armada”¹⁴⁷.

Los vascos podrían seguir pescando en las costas de Vizcaya y Guipúzcoa de acuerdo a sus antiguos usos y costumbres; los ministros de Marina controlarían el ejercicio del tráfico marítimo por la vía de la expedición de patentes y pasaportes, celando particularmente que en los roles de equipaje no figurasen matriculados sin la pertinente licencia del titular del gobierno de la provincia marítima donde estuviese asentado (art. 191). La declaración de 17 de abril de 1752, en principio para Vizcaya pero ya ampliada a Guipúzcoa por real orden de 6 de mayo de ese año, establecía una importante novedad a este respecto. Las relaciones de equipaje las formarían y certificarían los Consulados de Bilbao¹⁴⁸ y San Sebastián con la obligación de remitir

¹⁴⁷Se mandó que el ministro de San Sebastián pasase copia de ambas disposiciones a la Diputación de Guipúzcoa y al Regimiento y Consulado donostiarras.

¹⁴⁸ Esta facultad fue confirmado por real orden de 27 de octubre de 1791:

“Que toda embarcación vizcayna que hubiese de navegar fuera de las costas del Señorío lleve precisamente lista o relación de todo su equipaje, cuyo documento se formará y

copiaba los ministros de Marina de ambas capitales. En cuanto a las patentes de navegación, por reales órdenes de 8 de marzo y 5 de abril de 1757 se resolvió que al tiempo de concederlas, los ministros de Bilbao y San Sebastián comprobasen que las tripulaciones estuviesen compuestas por marinería española, “numerada o hávil”, es decir vasca o matriculada de la clase de útiles para el servicio, pues los jubilados tenían prohibido emplearse en esta actividad, salvo los habilitados en coyunturas de extrema falta de mano de obra en el sector¹⁴⁹. Irregularidades cometidas en la contratación de marinería para la flota mercante vasca conllevaría la confirmación legal de los requisitos apuntados. Más de un indicio apunta a que no faltaron matriculados con cuentas pendientes con la justicia o con deudas sin liquidar que aprovecharon la arribada de navíos vizcainos y guipuzcoanos a sus puertos para ofrecerse como tripulación. Algunos capitanes, aún a riesgo de ser descubierta la ilegalidad, en caso de necesidad echaron mano de condenados, encausados y deudores, seguramente empleados en peores condiciones salariales puesto que por su situación no podrían exigir gran cosa. Conocemos un caso de notorio fraude; en 1760 el ministro principal de la provincia marítima de Cartagena alertado por su homólogo de Alicante detuvo a un matriculado de este último partido que iba embarcado sin licencia en un paquebote de Vizcaya y contra quien corría apremio por deuda. Su capitán se negó a presentar el pertinente rol de equipaje, y se limitó a decir que estaba compuesto en exclusiva por vizcainos. Interrogada la tripulación se comprobó que de sus trece miembros, la mayoría carecía de los obligatorios permisos de sus respectivos ministros de Marina¹⁵⁰. La mentira del capitán conllevó su encarcelamiento en el presidio del Arsenal cartagenero. El arrestado apeló a la justicia ordinaria, y al intervenir el alcalde mayor de Cartagena se entabló una controversia

certificará por el Consulado remitiendo éste copias iguales al ministro de Marina de Bilbao para su noticia y satisfacción de no comprenderse en ellas otra gente que la del mismo país o habilitada con su licencia”.

Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc., 27 de octubre de 1791.

¹⁴⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes...

¹⁵⁰ Cuatro eran gallegos, dos matriculados por la provincia de Alicante, uno de Denia, y otros extranjeros.

jurisdiccional que zanjó el Consejo de Guerra a favor del ministerio de Marina. Conforme a este dictamen, Carlos III resolvió por real orden de 31 de marzo de 1761. Con todo, la inmensa mayoría de la tripulación de la flota vasca eran vascos. De hecho, de los 309 hombres enrolados en 1779 en 36 embarcaciones registradas en el puerto de San Sebastián, 107 eran guipuzcoanos, 134 vizcainos, 2 montañeses, otros tantos holandeses y un marsellés, estos tres últimos pilotos, un indicio de la limitada oferta de españoles para cubrir puestos de oficialidad de mar¹⁵¹.

Por el artículo 192 de la Ordenanza de 1751, a la gente de mar del País Vasco le era prohibido sentar plaza en navíos extranjeros, mercantes o de guerra, veto también impuesto a los matriculados; no obstante, se hacía la excepción con aquellos individuos que por su conducta precedente se tuviese la seguridad de que se restituirían a España en tiempo regular. Por otra parte, en virtud del artículo 190 de la ley marco, los ministros de Marina de Bilbao y San Sebastián otorgarían licencias formales para practicar la pesca y la navegación (comercial y de corso contra enemigos) en cualquier parte de los dominios de la monarquía a la marinería y maestranza vascas que acreditasen una campaña en los navíos reales o trabajos en astilleros o arsenales de la Corona (“y estuviese dispuesta a concurrir al mismo servicio siempre que sea llamado”)¹⁵²; de este modo los equiparaba a los matriculados. No obstante, todo aquel que se ausentase del País Vasco por tiempo superior a un cuatrienio, quedaba imposibilitado por ley para practicar los oficios marítimo-pesqueros y en especial la navegación a Indias, salvo que se matriculase o bien, una vez de regreso, cumpliera campaña que le hiciese merecedor de un nuevo permiso. Los vascos empleados en la navegación fuera de sus provincias, desde los capitanes hasta los pajes, mientras no volviesen a ellas estaban sometidos a la jurisdicción de Marina, con la obligación de estar disponibles para el Real Servicio y concurrir a él siempre que fuesen llamados, tal como se disponía en la R.O. de 8 de marzo de 1757¹⁵³.

¹⁵¹ Vid. Zabala Uriarte, A., *opus cit.*, Tomo I, pp. 304-305.

¹⁵² Requisito confirmado en la real orden de 17 de abril de 1752.

¹⁵³ Esta resolución, dirigida a los tres Intendentes de Marina, al Intendente General de Cataluña y a los ministros de Bilbao y San Sebastián, era consecuencia de un enfrentamiento de orden competencial entre el Intendente de Cádiz y el Alcalde Mayor de dicha ciudad, provocado

Por lo que concierne a la preferencia de la marinería con campaña cumplida a la hora de emplearse en la navegación más allá del País Vasco y en particular en la travesía transatlántica, la Corona modificó mediante varias disposiciones los requisitos iniciales para los navíos de la privilegiada Compañía Guipuzcoana de Caracas. De hecho, por real orden de 8 de agosto de 1760 se decretó la prelación de los guipuzcoanos que acreditasen servicio en la Armada. No obstante, días después, con la finalidad de evitar que al amparo de esta última disposición se excluyese de la dotación de estos buques a los que no presentasen la doble condición, Carlos III previno que la Provincia de Guipúzcoa facilitase al cuerpo directivo de dicha empresa de comercio con América una relación nominativa de gente de mar, en la que constase su lugar de nacimiento y calidad profesional. La Compañía, sin pasar por alto el principio de preferencia, era árbitro para contratar “ a los que tenga mejores experiencias, siendo de los que entren y hayan entrado en los sorteos” para el Real Servicio. Conviene tener presente que esta semifranquicia, coincide en el tiempo con una moderación de los condicionantes del tráfico practicado por la Compañía Guipuzcoana de Caracas y con su época de mayor actividad mercantil¹⁵⁴. Sucesivas disposiciones de Carlos III limitarían las restricciones a la contratación de gente de mar para sus navíos. Así, por real orden de 18 de junio de 1763 sólo la mitad de las plazas de tripulación se reservaban para guipuzcoanos con una o más campañas en el Real Servicio a sus espaldas. Esta providencia fue confirmada por reales órdenes de 25 de febrero de 1772 y de 4 de noviembre de 1776; en ésta última, a raíz de una protesta formal de la Provincia de Guipúzcoa, se insistía en

por la prisión y apertura de proceso judicial por un delito leve contra el capitán de una embarcación de comercio que recalara en la bahía gaditana; el detenido era socio de la cofradía de San Telmo y San Nicolás de la villa de Portugalete. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario...

¹⁵⁴ Para A. Gárate Ojanguren (*La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián, 1992, pp. 586-590), el período de mayor volumen de negocio de esta sociedad mercantil, cuya área de actuación se había ampliado a Maracaibo desde 1752, se sitúa en las décadas de los sesenta y los setenta, tanto en número de navíos, en géneros enviados a Indias y adquiridos allí, como en otras operaciones (para particulares o la Corona, particularmente el transporte de armas y maderas) al margen de la que en origen fue su principal actividad, la conducción de cacao a la metrópoli y la exportación a América de textiles castellanos.

la obligación que tenía la marinería de acreditar documentalmente los servicios en la Armada ante la dirección de la sociedad comercial en cuestión.

La reducción del citado cupo del 50% a un tercio de la tripulación (R.O. de 18-V-1783, previo informe del titular de la cartera de Indias) debe interpretarse en el contexto de eliminación de barreras de distinto tipo al tráfico americano, apertura cimentada en el trascendental Reglamento de Libre Comercio de 1778, que al liquidar el monopolio del mercado de Caracas hasta entonces disfrutado por la Guipuzcoana, firmaba su sentencia de muerte. Una condena que la guerra contra Inglaterra no hizo sino ejecutar¹⁵⁵.

Es importante dejar claro que al margen de lo concerniente a la matrícula, la jurisdicción de los asuntos de Marina competiría a los ministros del ramo, con sede en Bilbao y San Sebastián, en los justos términos que se practicaba en el resto del litoral español. De forma particular, dada la capital importancia de los recursos madereros para el ambicioso plan de construcción naval del Marqués de La Ensenada, en la normativa se aludía a sus atribuciones en materia de plantío y conservación de montes (art. 193). La susodicha r.o. de 17 de abril de 1752 introdujo unas cuantas matizaciones en la esfera competencial. Los consulados bilbaino o donostiarra, según dónde se hubiese producido el suceso, entenderían en las varadas de embarcaciones españolas y extranjeras en la costa vasca, “quando por haverse salvado la gente y papeles es averiguado a quien perteneciese la embarcación y carga” sin intervención de los respectivos ministros de Marina. Aquellas instituciones mercantiles también serían competentes en materia de arribadas de navíos europeos, aunque dado puntual cuenta a las señaladas autoridades de Marina. Por otra parte, se autorizaba la actuación de los Consulados en casos de naufragios con resultado de pérdida de vidas y papeles de la embarcación. Habrían de coordinar esfuerzos de cara al salvamento y custodia de efectos y posterior entrega de los mismos a sus legítimos dueños, una vez hecho público el naufragio.

El sistema vizcaíno de listas numéricas, no nominativas, favoreció la ocultación y el

¹⁵⁵Un análisis de los porqués y consecuencias de la liberalización en A.A. V.V., *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid, 1987. En particular sobre sus efectos concretos para la sociedad mercantil de la que venimos ocupándonos, Gárate Ojanguren, A., *opus cit.*, pp. 587-591.

fraude¹⁵⁶, y dio rienda suelta al concurso de sustitutos prohibido expresamente tanto en la Ordenanza del Infante Almirante como en la de 1751. Prueba de lo arraigado de esta práctica es el acuerdo adoptado en 1753 por el gremio de Fuenterrabía; en su junta se consensuó obligar a los forasteros que desean sentar plaza en una de sus lanchas a dar una fianza -a satisfacción del Abad Mayor de esta hermandad- de su compromiso de prestar servicio en la Armada en caso de ser movilizado, o en su defecto, un depósito de 800 reales para costear el enganche de un sustituto¹⁵⁷.

Por otra parte, desde antiguo está documentado el recurso habitual a gentes del rural más próximo al litoral que simultaneaban el trabajo del campo con prácticas marítimas bien durante las costeras bien con carácter más ocasional. La entrada en suertes para el Real Servicio de estos *terrestres*, que se generalizó en los siglos XVIII y XIX, motivó más de un pleito, como el suscitado en Guetaria en 1753. Por su riqueza informativa acerca de este tipo de prácticas, tomamos la declaración del mayordomo de Deva, uno de los diferentes documentos de este litigio extractados por Erkoreka Gervasio: "... se incluyen en suertes en la dicha villa de Deva todos los mareantes que ubiesen tomada soldada poca o mucha de la pesquería de la costa de dicha villa aun siendo de oficios distintos, como labradores, canteros y otros, y que aun se incluyó a un ombre que de chico andubo algunas vezes en chalupas en Deva con su oficio de labrador..."¹⁵⁸.

Además de estas irregularidades, A. Zabala Uriarte ha demostrado cómo bastantes numeraciones de localidades del Señorío son, por sus bajas cifras, muy poco representativas de su censo de marinería. Según cálculos de este autor, aplicando un coeficiente de 8,5 de media de tripulación a los buques de comercio matriculados en Vizcaya en 1770-71 a tenor de un

¹⁵⁶ Vid. López Losa, E., <<La propiedad en el mar: acceso...>>, pp. 203-205.

¹⁵⁷ A su vez se prohibió a los maestros que empleasen a gente no inscrita en su compañía, ya que en base a estas listas se efectuaban las suertes para la Armada. El objetivo era la identificación y registro por parte de estos cabildos de todo individuo que practicase actividades marítimas en términos de su jurisdicción. Vid. Erkoreka Gervasio, J.L., *Análisis histórico institucional...*, p. 357-358.

¹⁵⁸ *Ibidem*.

registro oficial, resultarían 1.147 marineros, sin contar los pescadores propiamente dichos, cuando el total de numerados entonces no pasaba de 1.088¹⁵⁹.

Por otra parte, cada gremio jugó la baza de ocultar su censo real de matriculados: al reducir de este modo su numeración se incrementaba porcentualmente el cupo a repartir entre las restantes hermandades. De ahí que las acusaciones recíprocas de fraude fueran constantes durante los siglos XVIII y XIX. Otra de las estrategias de estas asociaciones en torno al Real Servicio consistió en incluir en su lista a mareantes de puertos vecinos con el consentimiento de éstos. Para poner fin a estas prácticas, el gremio de Bermeo acordó en 1760 prohibir a los dueños de embarcaciones que empleasen a cofrades que se habían alistado en otro puerto; por su parte, en 1795 el de Portugalete vetó el ingreso en su seno a los que no fueron vecinos de esta localidad, sin admitirse, bajo pretexto alguno, ni tan siquiera la condición de residente allí o la vecindad más próxima¹⁶⁰.

En suma, en las dos provincias marítimas vascas durante la centuria estudiada se mantuvo vigente en cada una de ellas un sistema particular de listas, nominativas en Guipúzcoa y numéricas en Vizcaya. A falta de registros de matrículas, las autoridades de Marina se basaron en ellas a la hora de los *compartos* de gente de mar para la Armada. Este régimen privilegiado daba gran margen de maniobra a los gremios que como bien quisieron o mejor pudieron completaron las plazas solicitadas con distintas estrategias que iban desde la captación de marineros de otros puertos hasta el enganche de sustitutos. A juzgar por las referencias bibliográficas, parece ser que el fraude en las listas fue especialmente fuerte en el Señorío, puesto que los cupos cifrados impidieron a la Corona cualquier identificación de los reales efectivos de mareantes y pescadores.

¹⁵⁹ Como razona el autor, podría alegarse que en dichas embarcaciones navegasen hombres no vizainos, “pero esto no eliminaría la evidencia del defecto”. Vid. Zabala Uriarte, A., *opus cit.* Tomo I, p. 306.

¹⁶⁰ Vid. Erkoreka Gervasio, J.I., *Análisis histórico-institucional...*, p. 356

3.3.1.2.- La prolongación del estatuto vizcaíno. Castro Urdiales.

Desde el medievo, Castro Urdiales formó parte, con Santander, Laredo y San Vicente de la Barquera, del corregimiento las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, demarcación que perduró durante todo el Antiguo Régimen. Castro, la primera en recibir el fuero de villazgo en 1163, encabezaba en 1591 el ranking urbano con 2.175 vecinos, cabecera que acabó cediendo; según el censo de Floridablanca contaba en 1787 con 2.243 habitantes, siendo por entonces el tercer vecindario tras Santander y Laredo. Desde el punto de visto institucional, la historia de Castro Urdiales en la época moderna es una historia de tensiones y controversias jurisdiccionales¹⁶¹. R. Maruri Villanueva, dejando a un lado las “sesgadas posiciones” adoptadas en el debate sobre la *vizcainidad* o el *montañismo* de Castro Urdiales, data el arranque de sus lazos institucionales con el Señorío en 1394, año en el que se hermanó (no incorporó ni anexionó, matiza este investigador), con otras villas costeras vizcaínas para hacer frente común contra los corsarios. Se desvincularía de esta confederación en 1471 por los costes económicos que implicaba. Tras su fallida segregación del Corregimiento y de la Junta de las Cuatro Villas en 1676 para integrarse en el Señorío¹⁶², sería en 1738 cuando Castro vería reconocido este anhelado derecho a incorporarse a Vizcaya que consumó a cambio de un *donativo* a la Corona de 140.000 escudos. No obstante, esta incorporación fue efímera al conjugarse la férrea oposición de Bilbao con las objeciones del Consejo de Hacienda¹⁶³. Estos contras motivaron que en 1741 la villa fuese

¹⁶¹Con la villa de Laredo por el nombramiento de los límites concejiles comunes. Con el corregidor de las Cuatro Villas por el nombramiento de los jefes de las milicias locales, Con los lugares de Cerdigo, Santullán e Islares por discriminaciones a la hora de la votación del alcalde mayor de Castro. Vid. Maruri Villanueva, R., <<Gobierno y administración de la Cantabria del Antiguo Régimen. El ejemplo de Castro Urdiales>>, en *Transiciones: Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la historia*. Fortea Pérez, J.I. (Ed.), Santander, 2002, pp. 151-175.

¹⁶²El fin, acogerse al fuero vasco, “garantía de exenciones tributarias y el más sólido valladar ante cualquier ofensiva modernizadora del Estado no sólo en materias fiscales sino también constitucionales”. Vid. Maruri Villanueva, R., *opus cit.*, p. 171

¹⁶³Bilbao defendió los intereses de su puerto y consulado amenazados de concedérsele a Castro los fueros, franquezas y privilegios vascos. Amparado en este estatuto, la villa cántabra podría desviar buena

reincorporada a la jurisdicción de Castilla. El último intento, también frustrado, de anexión a Vizcaya tuvo lugar en 1745, reactivando Bilbao su oposición hasta el punto de que en las Juntas del Señorío celebradas en Guernica no se llegó a admitir al diputado castreño. En una situación de ambigüedad jurisdiccional, sin tributar en Castilla ni contribuir a las cargas del Señorío, permaneció Castro Urdiales hasta 1763. Ese año tuvo lugar una revisión de las posibles reincorporaciones de bienes enajenados del real patrimonio. Con base en el dictamen del fiscal del Consejo de Castilla, el Marqués de la Corona, fundamentado en razones jurídico-institucionales y en otras de índole fiscal¹⁶⁴, por real provisión de 23 de julio de 1763 se ordenó la definitiva reincorporación de Castro Urdiales a la Corona de Castilla, volviendo a formar parte del corregimiento de las Cuatro Villas. Al tiempo, Carlos III dispuso el reintegro de los 140.000 escudos (más 14.000 de gastos), que en 1738 había abonado en teoría graciosamente cuando su incorporación.

Precisamente con ocasión de esta reintegración al seno de la Corona de Castilla, la Secretaría de Marina pretendió establecer allí el régimen de la Matrícula. Desde antiguo, el carácter voluntario del servicio a la Armada de esta gente y en general de la marinería de Montañas quiso legitimarse en la hidalguía universal de sus habitantes, es decir, a los privilegios inherentes a la condición de noble. A favor de los vascos también jugó su régimen jurídico propio. Pese a ello, en época de los Austrias, los oficiales encargados de las reclutas recurrieron a la fuerza para lograr reunir el número de plazas pedidas tanto en los puertos vascos¹⁶⁵ como en los puertos cántabros. A este respecto, D. Goodman aporta varios ejemplos de levadas en el

parte de los beneficios del tráfico marítimo en beneficio del Consulado de Burgos, al que pertenecía. Por su parte, el Consejo de Hacienda cimentó su postura en la caída de los ingresos del erario del rey que conllevaría esta exención. Vid. Maruri Villanueva, R., *opus. cit.*, pp. 172-174.

¹⁶⁴ Su franqueza en materia contributiva había hecho de ella un “manantial” de contrabandistas y defraudadores. *Ibidem*.

¹⁶⁵ Abundante información sobre vulneraciones de esta teórica voluntariedad del servicio en la Armada de los guipuzcoanos y vizcainos ya desde el siglo XVI en Erkoreka Gervasio, J.I., *Análisis histórico-institucional...*, pp. 345 y ss. Se aborda esta materia de conflicto, particularmente, para el siglo XVII, en Goodman, D. *El poder naval...*, pp. 285 y ss.

litoral de las Cuatro Villas, ejecutadas bajo extorsión, amenazas y embargo de bienes. Esta política de mano dura por parte de los veedores reales y sus auxiliares para cumplir con las exigencias de tripulación de los navíos de la Corona, fue muy contestada por los regimientos afectados, documentándose incluso episodios de resistencia armada, caso del que tuvo por escenario a Santoña en la década de 1640¹⁶⁶. En suma, la voluntariedad apuntada, cimentada en la condición de hidalgos de los montañeses fue más virtual que otra cosa.

Blandiendo su “orixen de vizcaínos”, la gente de mar de Castro Urdiales logró mantenerse al margen de la Matrícula. A través de los oficios del ministro principal de la provincia marítima de Santander y del subdelegado de Castro que forman un expediente fechado en 1793-94 y abierto a raíz de una orden de primero de agosto de 1793 comunicada por D. Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, Intendente General de Cádiz, a aquel ministro provincial, D. Ambrosio de Torres, ha sido posible conocer la regulación precisa del estatuto privilegiado de esta villa y su jurisdicción.

Con el propósito de matricular a estas personas, fue enviado a Castro el comisario Navarrete destinado en Santander, ministro que se encontró con una resistencia total del gremio de mareantes¹⁶⁷. Éstos encallaron sus barcos en el arenal por espacio de seis meses, causando un serio perjuicio al comercio marítimo del Cantábrico dado que los navíos tenían en allí un puerto refugio con ocasión de temporales y su cabildo de mar contaba con reputados prácticos. Tras los graves incidentes de 1763, a instancia de la Justicia y Regimiento de Castro Urdiales, por real orden de 14 de febrero de 1764 Carlos III eximió de la Matrícula a la marinería de esta villa y a la de los pueblos agregados de Ontón, Islares y Cerdigo en los siguientes términos. Como era su voluntad, el cabildo de mareantes de Castro continuaría sometido a la jurisdicción ordinaria en las causas civiles y criminales, pero vigilado por un subdelegado de Marina que tendría allí su

¹⁶⁶ Vid. Goodman, D., *El poder naval...*, pp. 282-285.

¹⁶⁷ Las insubordinaciones a la autoridad de Marina venían de atrás. Ya en 1743, la marinería de esta villase había embarcado sin licencia del juez de matrículas, sin que éste nada pudiese hacer para impedirlo, pormiedo a ser agredido como informó a Campillo, a la sazón Secretaria de Guerra y Marina. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255.

residencia, funcionario que habría que cuidar ante todo de que no se agregasen forasteros a este gremio, y al que cada año le serían presentadas listas con nombre y apellidos de la gente de mar, procedimiento vigente en Guipúzcoa¹⁶⁸. El cabildo de mareantes no se avino a ello y, buscando una pronta solución, por real orden de 13 de febrero de 1764, al igual que la anterior comunicada por el Secretario de Marina Arriaga a Ordeñana, futuro Intendente de Ferrol¹⁶⁹, en lugar de las relaciones nominativas se admitió un testimonio numérico de los gremiales, pero “con advertencia de que en qualquiera caso de repartimiento de marinería en que se verificase que la entrega del número y clases que se le reparta no es arreglada en calidad y que se incluye algún forastero se hará que en su lugar baia al servicio de los navíos el Alcalde de la Mar y el Procurador General del Gremio de Mareantes”¹⁷⁰.

En una nueva concesión, por real orden de 16 de abril de ese año, formalmente era atendida otra reclamación menor de este colectivo; su órgano representativo no recibiría las órdenes de Marina directamente del subdelegado o del ministro de Santander sino por medio del alcalde ordinario de la villa. Como contrapartida, este munícipe era obligado a dar cuenta de la marinería ausente sin justificación¹⁷¹ o se opusiese a las disposiciones de Marina. Cumpliendo con lo mandado, año a año el procurador del gremio presentaba testimonio numérico, separados los hábiles de los inhábiles para el Real Servicio, y con “distinción de sus edades”. Con arreglo a esta certificación, proporcionadamente a su censo de mareantes se pedían a Castro las plazas de tripulación para la Real Armada. Los sorteos de las mismas corrían a cargo de la justicia ordinario y de la jefatura del cabildo de mareantes, que no eran objeto de las visitas ordinarias que en virtud de la Ordenanza de matrículas de 1751 cada año debían llevar a cabo los ministros

¹⁶⁸Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.962. Doc. Castro Urdiales, 9 de agosto de 1793.

¹⁶⁹ Véanse las copias de estas órdenes enviadas en 1794 por el subdelegado de Castro Urdiales a Rubalcaba.

¹⁷⁰ *Ibidem*.

¹⁷¹ Se supone que con ocasión de reclutas para la Armada, aunque el texto no lo aclara.

principales de las provincias marítimas¹⁷².

Castro Urdiales contribuía al cupo general de marinería de la provincia marítima de Santander, demarcación en la que estaba incluida, si bien dado su particular régimen fue necesaria una expresa declaración a este respecto. Surgieron dudas a este respecto. Por real orden de 11 de febrero de 1767, contestando a una duda planteada por el ministro de Marina de Bilbao, se prohibió expresamente que la marinería de Castro entrase en los compartos acostumbrados en el Señorío con ocasión de levas para la Armada¹⁷³.

Además, como informaba en 1793 el subdelegado de Castro Urdiales Mateo de Peñarredonda, en este puerto, dado su régimen particular, no se formalizaban las patronías ante escribanos de Marina (“sólo gozan tal concepto los dueños de lanchas pescadoras o los que dirigen las agenas”). En cuanto a los inhábiles, era potestad del gremio declarar o no exentos del Real Servicio a sus miembros, si resultaban inútiles para trabajar en alta mar¹⁷⁴. Peñarredonda, de paso denunció las extralimitaciones competenciales de la justicia ordinaria, vulnerando la disposiciones de 1764, en detrimento de la autoridad de Marina. Concretamente dio cuenta de los desórdenes en materia de elección de los cargos directivos del gremio, cuyos congresos eran presididos por el procurador general, con la asistencia algunas veces de la justicia ordinaria, estando vetada la presencia del subdelegado. Esta falta de control por parte de Marina se traducían en opacidad en la contabilidad de la asociación y en la dilapidación de caudales, en gastos de pleitos, cuando en origen su destino eran fines piadosos y ayudas de costa a socios.

Informado de estas irregularidades, el ministro de Marina de Santander D. Ambrosio de Torres, se mostró partidario de la matriculación de esta marinería, registro que al parecer fuera planteado hacia 1792¹⁷⁵. Argumentó que la justicia ordinaria y la dirección del gremio en los

¹⁷²Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.962. Doc. Castro Urdiales, 9 de agosto de 1793.

¹⁷³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁷⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.962. Doc. Castro Urdiales, 9 de agosto de 1793.

¹⁷⁵ Sabemos por el subdelegado de Castro que hacía dos años (su escrito a Rubalcaba lleva fecha de 21 de septiembre de 1794), el cabildo de mar de Castro presentara una serie de alegaciones en el Consejo de Guerra “en donde por algunas emulaciones se le promovió la nobedad de matrícula”. Vid. A.G.M.

sorteaban a su antojo las plazas de artilleros y marineros sin tener en cuenta el número de campañas, además de recurrir al “alquiler” de individuos sin experiencia alguna en el mar¹⁷⁶. Es significativo que el testimonio de Peñarredonda -a quien el propio Torres reconocía en una de sus escritos a Rubalcaba su experiencia de gobierno y su celo-, pareciese contradecir al de su superior. Según reconocía, la gente de mar de Castro Urdiales satisfacía adecuadamente las demandas de tripulación para la Armada, siempre que era requerida. El subdelegado debió considerar males menores el descontrol en la gestión interna del cabildo y los desaires de que era víctima, comparándolos con los problemas de orden público que sin duda generaría la abolición de estatuto privilegiado. El expediente administrativo en cuestión sobre Castro Urdiales parece que quedó abierto, y es posible que la excepcionalidad fuese respetada.

Como ya quedó dicho, el desconocimiento de la existencia de una subdelegación de Marina en esta villa, ha llevado a varios autores a fechar entre 1799 y 1801 la primera entrada de Castro Urdiales en una demarcación cántabra a escala provincial¹⁷⁷. En verdad, la provincia marítima de Santander estaba por entonces a punto de cumplir el medio siglo de vida¹⁷⁸.

Para concluir con el tema de la excepción del Señorío en materia de matriculación, digamos que los pescadores de la villa de Colindres, amparándose en la foralidad vizcaína que este territorio cántabro del Señorío disfrutaba desde la Baja Edad Media en un marco institucional y jurídicamente híbrido¹⁷⁹, lograron a petición propia que el brigadier Muñoz de

Matrículas. Leg. 1.962. Doc. Castro Urdiales, 21 de septiembre de 1794.

¹⁷⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.962. Doc. Santander, 13 de agosto de 1793.

¹⁷⁷ Esta villa, junto con otras localidades, se había opuesto al proyecto de constitución de una *Provincia de Cantabria* “a manera de Vizcaya” que en 1778 promovieran las Juntas de Puente de San Miguel.

¹⁷⁸ Vid. Maruri Villanueva, R., *opus cit.*, p. 174. Y Estrada Sánchez, M., <<Delimitación territorial y poder político: la Diputación Provincial de Santander durante la configuración del Estado liberal>>, en I Encuentro de Historia de Cantabria, Vol. II, Santander, 1999, pp. 997 a 1009.

¹⁷⁹ Que al igual que el de Castro y el de otros espacios como Valmaseda y Limpias llamó la atención del Marqués de la Corona en 1763 con ocasión de la mencionado expediente sobre reincorporaciones de

Guzmán en el transcurso de la revista de inspección general les autorizase el 26 de septiembre de 1787 faenar en caladeros de los matriculados de Santoña y Laredo bajo dos condiciones; respetar las ordenanzas de pesca del cabildo de mareantes de esta última villa, y por otra parte, contribuir con hombres -en proporción al tamaño de su censo de gente de mar, cuyo número constaría en las anuales listas nominativas- al cupo asignado a Laredo con ocasión de levadas o reemplazos para la Armada. A este objeto, llegado el caso el subdelegado de Laredo pasaba aviso al alcalde de Colindres dando razón puntual de las plazas pedidas a aquella villa. La decisión del inspector general fue confirmada por real resolución de primero de octubre de 1787. El subdelegado de Laredo sólo podría actuar contra los pescadores de Colindres, en caso de descubrirlos in fraganti transgrediendo los reglamentos de pesca dentro del término y jurisdicción de dicha villa cántabra, “pero de otra manera sólo deben ser castigados por dicho juez del lugar o alcalde de la Mar [de Colindres] que nombraron dichos numerados para su gobierno económico, cediendo en este caso las penas y multas de ordenanza a favor del fondo de la numeración”, conforme a las condiciones de la concesión de 1787¹⁸⁰.

3.3.2.- Canarias.

La Matrícula tampoco se estableció en Canarias, ni siquiera cuando este régimen se extendió a América y Filipinas por R.O. de 13 de agosto de 1776. De la excepción del archipiélago nada se decía en la legislación de referencia de 1737 y 1751. Tampoco los estudiosos de las actividades marítimas en este territorio han reparado en esta particularidad¹⁸¹. La acusada insularidad de este archipiélago, su distancia a la Península y a cualquier otro

bienes reales enajenados. Vid. Maruri Villanueva, R., <<Gobierno y Administración..., *opus cit.* pp. 172-173.

¹⁸⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.762. Laredo, 9 de agosto de 1793.

¹⁸¹ Vid. Macías Hernández, A.M., <<Un artículo ‘vital’ para la economía canaria: producción y precios de la sal (c.1500-1836)>>, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 35 (1989), pp. 151-215. Martín Corrales, E., <<Atraso tecnológico de la pesca del salado en el siglo XVIII>>, en *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*. Madrid, 1989, vol. II, pp. 103-121. Suárez Grimón, V.J., <<La pesca en Canarias: Gran Canaria, 1750-1800>>, en *El Derecho y el Mar ...*, pp. 489-517.

dominio de la Monarquía resultó decisiva a este respecto. Este fortísimo condicionante de la marginalidad geográfica se revela en el informe de Campomanes al Consejo de Castilla (29 de mayo de 1768). A juicio del político ilustrado, la Corona siempre había mirado a estas islas como una escala “de poca consecuencia”, una mera prolongación de África, “de que son parte”. De esta consideración derivaría la falta de respaldo oficial a la economía marítima de este archipiélago, pese a contar con un volumen de población significativo y acreditar los canarios una larga tradición en la pesca¹⁸² y en la navegación¹⁸³. Los gastos de administración (sueldos del funcionariado, costes de correos, etc.) y los problemas logísticos (dificultad de coordinar el rápido traslado de tripulaciones para la Armada a una base naval muy alejada, Cádiz) que implicaría el establecimiento del sistema de la Matrícula pesó mucho más que los resultados del desarrollo de la pesca y tráfico de salazones experimentado en Canarias en la segunda mitad del siglo XVIII. Este sector de indudable importancia en la economía del archipiélago y en particular en Gran Canaria, presentó unas cifras de trabajadores y embarcaciones bastante considerables. Aunque las fuentes contemporáneas no coinciden a la hora de computar la flota canaria y su tripulación, *grosso modo* la pesca y el comercio de sus capturas hacia mediados de la década de 1760 emplearía a unos seiscientos marineros repartidos en unas treinta embarcaciones cuyo arqueo medio no superaría las cincuenta toneladas. Gran Canaria concentraría a la inmensa mayoría de estos efectivos, seguido de lejos por La Palma y Tenerife.

Estos guarismos -sin contar las pequeñas lanchas que faenan en la cercanía de la costa y asus tripulantes, y también al margen carpinteros y calafates- están por encima de los totales de matriculados (incluidos jubilados, inválidos y muchachos) de las dos clases (marinería y maestranza) que presentaban varias provincias marítimas, según los resultados de la revista de inspección llevada a cabo por entonces. Ese mínimo de seiscientos superaba a los que tenían asiento en Motril (383), Almería (386), Ribadesella (491), Vera (498), Tortosa (540) y Tarifa (553). En cuanto a la flota, las citadas islas contaban con las unidades que las matriculadas por

¹⁸² Vid. Suárez Grimón, V.J., <<La pesca en Canarias...>>, pp. 492-494.

¹⁸³ Vid. Lobo Cabrera, M., <<El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes>>, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 26, (1980), pp. 303-350.

Vera, 23, y un tonelaje total seguramente superior al de demarcaciones eminentemente pesqueras, caso de Motril y Ribadesella con 53 y 64 barcos de todo tipo, aunque en su mayoría constituido por lanchas o similares¹⁸⁴.

Pese a la indudable importancia relativa de este sector económico, Canarias permaneció en todo momento al margen del sistema de matrículas. Sus pesquerías del siglo XVIII siguieron regidas por prácticas consuetudinarias, al haber fracasado las tentativas institucionales y privadas de reglamentación y modernización. En Gran Canaria, no fructificaron las propuestas de la Real Sociedad Económica de Las Palmas por mejorar las técnicas de salazón, y fomentar las pesquerías de ballenas; tampoco los intentos de los armadores por regular el tráfico de la pesca salada y los de la fiscalía de la Audiencia por sujetar a un marco legal el gobierno de las compañías¹⁸⁵.

333.- Otros regímenes singulares: la Albufera de Valencia y los presidios africanos.

Como tendremos ocasión de analizar con detalle al abordar la controvertida exclusividad de los matriculados para las actividades marítimo-pesqueras, el intrusismo de trabajadores no autorizados fue especialmente fuerte en las desembocaduras de los ríos, allí donde confluían el agua dulce con la salada. El panorama se complicaba aún más si entraban en juego antiguos privilegios en materia de pesca, disfrutados por concejos o señores jurisdiccionales. Para delimitar el área de actuación de los ministros de Marina y en consecuencia los términos físicos de espacio vedado a los llamados terrestres, se acometieron *amojonamientos*. Adelantamos estos contenidos porque, a efectos del establecimiento de la Matrícula¹⁸⁶, La Albufera presentaba

¹⁸⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Cádiz, 1 de mayo de 1765; Esteiro, 25 de junio de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

¹⁸⁵ V.J. Suárez Grimón (<<La pesca...>>, p. 517) concluye su balance afirmando que la situación particular de los empleados en el sector no mejoró, pese a las desgravaciones fiscales y al debilitamiento del poder económico de la Confraternidad de San Telmo, que acusada de irregularidades en la gestión de los fondos comunes, vio reducidos sus ingresos en las últimas décadas del siglo XVIII a consecuencia de la resistencia creciente de marineros y vendedores de pescado a pagar las cuotas acostumbradas.

¹⁸⁶ Entendiendo por matrícula no sólo en registro de hombres y embarcaciones, sino todo el conjunto

evidentes similitudes a la de aquellos espacios fronterizos, marítimo-fluviales. Este lago y su dehesa, regalía de la Corona, fue cedido por Felipe V, junto con la villa y marquesado de Cullera, a D. Cristóbal de Moscoso, Conde de las Torres, en premio por los servicios prestados por este noble durante la Guerra de Sucesión. Finalmente, en 1761 fue reincorporada al Real Patrimonio, previa indemnización al titular del Condado de las Torres. En la Albufera fue especialmente difícil conciliar los antiguos privilegios e inmunidades disfrutadas desde el bajo medievo¹⁸⁷ con las disposiciones contenidas en la normativa de matrículas de 1751.

Esta ley fundamental no reconocía excepción alguna a La Albufera, y en consecuencia se deducía que sus pescadores habrían de matricularse. A cambio, quedaban facultados para pescar en cualquier zona del litoral español, beneficiados de los privilegios inherentes a la condición de matriculado y obligados a los deberes que ésta conllevaba. El reparto de competencias establecido en la Ordenanza de 1761 reguladora de los aprovechamientos de este espacio dio origen a una serie de controversias de jurisdicción que se prolongarían muchos años¹⁸⁸. En virtud de este reglamento se sancionaba la autoridad del Intendente del Ejército y Reino de Valencia, con apelación al Consejo de Guerra, en materia de cobranza de derechos, entre otros el quinto del pescado de la Albufera y el tercio diezmo del capturado en el mar por los pescadores del lago. Éstos, se repetía, debían tener asiento en las listas de la Matrícula. En 1767 y 1768 surgieron roces competenciales entre el citado Intendente y el ministro principal de la provincia marítima de Valencia. Uno y otro disputaron la presidencia de la acostumbrada junta anual al objeto de fijar las puestos de pesca en la Albufera. Después de mediar varios oficios y consiguientes reales órdenes, al fin Carlos III por despacho de 4 de septiembre de 1768, comunicado por Múzquiz, sustituto de Esquilache al frente de la Secretaría de Hacienda, resolvió que al inicio de cada año se formasen dos listas, una de pescadores de la Albufera que no podrían

de derechos y deberes que traía parejo, todo ello bajo una jurisdicción específica, la de Marina.

¹⁸⁷ Una recopilación de ellos, desde el siglo XIII hasta el XVII, en *El libro registro de los privilegios de la Albufera de Valencia*. Edición e índices por M^a. José Freire Moliner. Zaragoza, 1995.

¹⁸⁸ Sobre las relaciones campesinos-Corona en este marco territorial García Monerris, C., *Rey y señor. Estudio de un realengo del País Valenciano (La Albufera, 1761-1836)*. Valencia, 1985.

faenar fuera de los límites del lago y otro de los miembros de este colectivo que voluntariamente quisiesen matricularse. Días después se determinó (R.O. de 27 de septiembre de 1768), que los primeros, alistados por el Intendente General de Valencia, formasen gremio separado, dado que eran quintables y no disfrutaban de los privilegios de los segundos¹⁸⁹.

Para liquidar los conflictos jurisdiccionales entre ambas instancias administrativas, por realorden de 27 de abril de 1769 -al igual que las anteriores despachadas por Múzquiz y dirigidas al Intendente General de Valencia D. Andrés Gómez de la Vega- se volvieron a delimitar el campo de actuación de uno y otro ministro, al tiempo que se confirmaba la libertad de pesca en la Albufera tanto para los matriculados como para los que no lo eran. En las causas civiles y criminales de los primeros, conforme a la Ordenanza de 1751, entendería privativamente el ministro de Marina de Valencia, mientras que el Intendente General haría lo propio en lo concerniente a los segundos. Esta autoridad presidiría personalmente o en delegación la junta para el señalamiento de parajes de pesca, un acto anual que desde antiguo se celebraba un domingo de agosto¹⁹⁰. Sin embargo, el Intendente de Valencia de ningún modo podría encabezar las Juntas del gremio de pescadores ni tendría la facultad de nombrar a los jurados de esta corporación, plazas directivas que obligatoriamente recaerían en matriculados. De paso, se reconocía el derecho de los jurados a asistir a la Pescadería de Valencia como desde antiguo venían haciendo, sin ser molestados por ninguna autoridad; el Intendente sólo podría intervenir contra ellos en caso de que defraudasen a la Real Hacienda.

Parece que entonces se produjo el traslado del ministro principal de la provincia marítima de Valencia¹⁹¹ enzarzado en controversias de jurisdicción con el Intendente Gómez y de la Vega,

¹⁸⁹ Esta nueva resolución se comunicó por Hacienda al Intendente General de Valencia, y tres días más tarde, el 30 de dicho mes, al Intendente de Cartagena por la vía reservada de Marina.

¹⁹⁰ En otro documento del expediente sobre La Albufera cuyo contenido estamos explotando, se precisa que en dicha asamblea los puestos de pesca se echaban a suertes, llamadas *redoliñas*.

¹⁹¹ Deducimos esto del siguiente párrafo del real despacho de 27 de abril comunicado D. Miguel de Múzquiz a D. Andrés Gómez y de la Vega: “A efecto de que la residencia de Don Francisco Carbajo en esa capital [Valencia] no sirva de embarazo a la ejecución de las providencias prevenidas, para cortar diferencias se ha dado por la vía reservada de Marina la orden correspondiente para que salga luego de esa

que al año siguiente también vacaría de la intendencia para pasar a servir como consejero de capa y espada del Consejo de Guerra (I-IV-1770)¹⁹². Es posible que los recambios en ambos puestos ayudasen a suavizar la tensión entre las partes en conflicto, aunque pronto se vería que el enfrentamiento era de orden institucional, trascendiendo a las personas.

La separación apuntada entre matriculados y pescadores explotadores de un mismo espacio lacustre debió crear más confusión administrativa que otra cosa, a la hora del gobierno de una comunidad de trabajadores de La Albufera, territorio caracterizado por la complementariedad laboral¹⁹³. Una nueva redefinición de las competencias se sancionaría en la real cédula de 6 de marzo de 1779. Se dispuso que todos los pescadores del real lago se integrasen en una sola comunidad “sin distinción de clase ni denominación”. En su totalidad, los presentes y futuros debían matricularse quedando sujetos a la jurisdicción de Marina y a las obligaciones prescritas en las Ordenanzas de la Armada. Por ahora, se exceptuaban del Real Servicio los casados con cuarenta años cumplidos y aquéllos que por dolencias o lesiones (“inaptitud”) estuviesen incapacitados para esta prestación militar. Se reservaba al Intendente General de Valencia el conocimiento privativo de todos los asuntos relativos a la custodia y conservación de La Albufera, así como los concernientes a la recaudación y cobranza de los derechos llamados del quinto y tercio diezmo que se exigían a los pescadores allí y en el mar contiguo, respectivamente. También en virtud de este regio mandato, los privilegios y gracias concedidos a este espacio y a sus moradores se respetarían siempre y cuando no contrariasen las disposiciones de la ordenanza de matrículas de 1751. Al tiempo, por enésima vez se insistía en

ciudad y no éste destinado a ella por el Ministerio de Marina, según me avisa el Sr. Don Julián de Arriaga con fecha de 22 de este mes...”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Apuntala nuestra hipótesis del relevo este otro dato: en un Estado Militar de la Real Armada del año 1769, citado por R. Mühlmann (*Die Reorganisation...*, p. 237), figura como ministro de la demarcación valenciana D. Diego Osorio.

¹⁹² La ficha biográfico-profesional de este individuo en Abbad, F., y Ozanam, D., *Les Intendants...*, pp. 100-101.

¹⁹³ Vid. Castelló, J.V., *Pescadors, caçadors i ramaders: un estudi de les economies complementàries a L'Horta-Albufera (1761-1846)*. Valencia, 1991.

la indispensable armonía entre jurisdicciones. El Intendente y el ministro de Marina debían asesorarse por el auditor de guerra del ejército de Valencia, y demorar lo menos posible las causas, quedando abierta la consulta por la vía reservada de Marina¹⁹⁴. Por último se encargaba a estas tres autoridades la formación de un nuevo reglamento¹⁹⁵ completo para el gobierno de la comunidad de pescadores de La Albufera y para el aprovechamiento de sus recursos¹⁹⁶.

Finalizamos el recorrido por los espacios exentos de la matrícula, dando cuenta del estatuto particular a que estuvo sujeta de la marinería de los presidios españoles de África. En la real orden de 18 de marzo de 1765 que determinó la jurisdicción a la que estaban sometidos, se lee que nunca se contara con ella para los armamentos habida cuenta la importancia del servicio que prestaban en esas plazas. Era algo que se podía permitir, pues hablamos de dotaciones reducidas de gente de mar. Conforme al reglamento de 10 de noviembre de 1745, el contingente de gente de mar destinado en Melilla no superaría la veintena de marineros “competentes”, además de dos patrones y un calafate. En El Peñón se reduciría a 18 marineros y un patrón. En Orán, de acuerdo de dicha normativa, debían servir un docena de marineros voluntarios; uno de sus cometidos prioritarios era garantizar la comunicación con Mazarquivir, ruta que desde antiguo era blanco de los ataques de los corsarios berberiscos¹⁹⁷.

¹⁹⁴ Cuando “lo exija la real determinación”.

¹⁹⁵ Suponemos que por entonces estaba en vigor la Ordenanza de 18 de julio de 1761 para “conservación, régimen y buen uso” del real lago y para la cobranza de derechos en él.

¹⁹⁶ Debía comprender todos los puntos necesarios “para el régimen y gobierno de la comunidad de pescadores, sus intereses, elección de oficiales y facultades de éstos; método para la pesca y su venta, custodia y conservación del real lago; asignación de puntos a cada una de los dos jurisdicciones; y todo lo demás que tenga por conveniente para evitar dudas y disensiones y reglar de una vez esta materia”. Esta cédula se acompañó en la real orden de 16 de marzo de 1799, despachada por la secretaría de Marina, y fue comunicada al ministro de Hacienda, al secretario del Consejo de Guerra, al Intendente General de Valencia, al Intendente de Marina de Cartagena, al ministro de la provincia marítima de Valencia y al auditor de guerra del Reino de Valencia. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes...

¹⁹⁷ Vid. Portugués, J.A., J.A., *Colección general de las ordenanzas militares, sin innovaciones y*

Particular fue el caso de Ceuta. Según el reglamento de 1758, la Compañía de Marina¹⁹⁸ allí destinada habría de componerse de 120 hombres con plaza fija; no estarían exentos del Real Servicio y gozarían de los mismos privilegios concedidos a la marinería por la Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. Además de este cuerpo militar, cuyos sueldos corrían por cuenta de la Corona, para cubrir las vacantes en aquella matrícula ingresaban hasta diez mozos, adiestrados en los oficios marinos. Los matriculados propietarios de embarcaciones con asiento en Ceuta se empleaban en el tráfico en dirección a Algeciras, Tarifa y Estepona, como principales destinos; el resto de los matriculados estaban autorizados a tripular barcos españoles, previa presentación a las autoridades de Marina de los puertos donde recalaban de sus preceptivas licencias del ministro de Hacienda del presidio ceutí, normalmente otorgadas por un cuatrimestre¹⁹⁹. Por la citada real orden de 18 de marzo de 1765, en respuesta a una duda planteada por el Gobernador de Ceuta, se resolvió que los asuntos relativos a la gente de mar destinada en éste y en los demás presidios africanos entrasen en el ámbito de competencias de la vía reservada de Guerra, correspondiendo a los ministros de Marina tan sólo el conocimiento en materia de naufragios, presas y arribadas²⁰⁰.

aditamentos. 10 vols., Madrid, 1764-68. Tomo VIII, pp. 353, 382, 387 y 391. De estos contingentes volveremos a tratar en el capítulo destinado a los sueldos.

¹⁹⁸ Vid. Contreras Gómez, J., *Ceuta y su Compañía de Mar: historia de una simbiosis, 1415-1997*. Ceuta, 1997.

¹⁹⁹ En caso de presentación fuera de plazo o sin la debida regla de esta documentación, se les tomaría por desertores. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 284. Doc. Cádiz, 7 de noviembre de 1757; [Madrid], 11 de abril de 1758.

²⁰⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

CAPÍTULO IV

EL RÉGIMEN DE GOBIERNO Y LAS COMPETENCIAS DE LOS GREMIOS DE MAR DEL SIGLO XVIII. PERSISTENCIAS Y CAMBIOS FRUTO DEL INTERVENCIONISMO ESTATAL

El estudio del asociacionismo de la gente de mar en la Galicia del Antiguo Régimen se puede decir que al día de hoy está en pañales, si se nos permite esta expresión coloquial. Los gremios de mar gallegos, de indudable origen bajomedieval¹, tuvieron su formalización más primitiva en las juntas de pescadores o mareantes. Carentes todavía de la estructura de gobierno propia de estas corporaciones en los siglos XVII y XVIII, no obstante su principal razón de ser ya entonces fue el control de los recursos marinos en un espacio que normalmente coincidió con el de la jurisdicción territorial de la localidad donde se asentaban estas corporaciones². De entre todas estas asociaciones la que más estudios ha merecido es la del *Corpo Santo* de Pontevedra. Y ello debido a la conservación de buena parte de sus estatutos³, junto con gran cantidad de información de expedientes

¹ Se ha contextualizado con la expansión del gremialismo en el occidente europeo desde el siglo XIV. Este fenómeno penetraría a través del Camino de Santiago con fuerte impronta francesa. Vid. López Losa, E., *El sector pesquero y la industria de pescado en el País Vasco (1800-1936). Una historia económica*. Vitoria-Gasteiz, 2000 (Tesis inédita), p. 105. Y del mismo autor <<La propiedad en el mar: acceso a los recursos y territorios de pesca. Las cofradías de mareantes de la costa vasca >>, en *Zainak*, 15 (1997), pp. 199-217....

² Vid. Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 425 y ss.

³ Es de destacar la gran labor de recopilación documental llevada a cabo por Casto Sampedro. La catalogación de estos papeles en Filgueira Valverde, J., *Archivo de mareantes*. Pontevedra, 1946. Para

judiciales, reflejo de los abundantes litigios en que se vieron envueltos sus miembros con pescadores de otras localidades próximas, caso de Combarro, Marín, etc. La falta -o en cualquier caso la imposibilidad para el investigador de acceder si es que no se ha perdido y está oculta en manos particulares- a la documentación estatutaria y contable de la mayoría de estas asociaciones nos privan de dos fuentes fundamentales. Este serio handicap hemos intentado subsanarlo con el trabajoso recurso de los protocolos notariales. Nuestra búsqueda se orientó hacia escrituras otorgadas mancomunadamente por el gremio que aportasen datos sobre su régimen interno (nombramientos de cargos, poderes a su cuerpo directivo, obligaciones y contratos de compañías de pesca, etc). Los resultados de estas pesquisas han sido inferiores a lo esperado; parece ser que estas asociaciones acudieron poco ante escribanos y dejaron de hacerlo incluso para ciertas operaciones, cuya formalización requería de fe pública, según se dispuso en la normativa de matrículas en vigor. Mucho mayor rendimiento que los protocolos han reportado los expedientes de Marina relativos a gremios, en su mayoría originados a raíz de actuaciones de los ministros del ramo en respuesta a irregularidades internas de estas asociaciones. En este recuento de instrumentos de trabajo, no podemos pasar por alto las respuestas al cuestionario con motivo del establecimiento del llamado *Montepío de pesca*. A la luz de las contestaciones a este interrogatorio efectuado en 1777, se pudo obtener una imagen panorámica de la realidad de la administración interna de un buen número de gremios de mar. ¿Cómo repercutieron las disposiciones reguladoras de la Secretaría de Marina en lo concerniente al funcionamiento interno de las asociaciones de matriculados?. ¿En qué medida socabaron el autogobierno de éstas?. En los páginas que siguen a continuación hemos intentado responder lo más razonadamente posible a estos interrogantes. En otras palabras, nuestra atención en buena parte se ha centrado en el análisis de los resultados de la política estatal encaminada a la supervisión y control de estas asociaciones en tanto en cuanto eran los órganos representativos de los matriculados. Estos temas, de por sí interesantes a nuestro entender, se hacen si cabe más atractivos para el lector gallego de hoy dada la actualidad

Asturias, ocurre tres cuartas partes de lo mismo, siendo excepcional el caso gijonés. Al respecto, consúltese: *Ordenanzas del gremio de mareantes de Gijón*. Estudio preliminar de J. Ramón García López. Gijón, 2000.

tanto de los enfrentamientos internos en el seno de las cofradías y pósitos de profesionales del mar, como de los conflictos entre estos colectivos y la Consellería de Pesca por asuntos de vedas, licencias, delimitación de zonas de marisqueo, etc.

Tras esta presentación de objetivos y fuentes, pasamos a ocuparnos de las primeras actuaciones de la Secretaría de Marina en el ámbito gubernamental de estas asociaciones.

4.1.- 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.

La instrucción de 4 de noviembre de 1737⁴ para la formación de las matrículas y ejercicio de la jurisdicción del Almirantazgo definió por vez primera el ámbito competencial de los subdelegados, pero en su articulado no encontramos disposiciones reguladores del gremialismo. En virtud del artículo 20 de dicha normativa, estos satélites de la Secretaría de Marina habrían de intervenir “para evitar los desórdenes que han ocasionado la discordia y emulación” entre las gentes de mar, pero en realidad, yendo más allá de una función de arbitraje acabaron interviniendo no sólo en caso de incidentes, sino en los nombramientos del cuerpo directivo de las asociaciones de pescadores y mareantes.

De hecho, por una real orden de agosto de 1742 el Infante Almirante, al tiempo que aprobaba las nuevas ordenanzas de gremio de mareantes de Gijón se reservaba la facultad de nombrar a sus alcaldes de la mar mientras concedía al Intendente de Ferrol la potestad de los nombramientos anuales de *atalayeros*, mayordomos y diputados. La queja de la corporación afectaba no se hizo esperar. De inmediato reclamó libertad a la hora de elegir a su cuerpo directivo, admitiendo que sólo la referida alcaldía estuviese sujeta a la confirmación oficial bien por el Intendente de Ferrol, bien por el titular de la cartera de Marina. Ensenada, por entonces secretario del Almirantazgo, tras requerir el dictamen del ministro del partido de Avilés, del que difirió dicho sea de paso⁵, reconoció el antiguo derecho del gremio gijonés a elegir libremente a su cuerpo directivo con la condición de dar cuenta de estos nombramientos al Infante Almirante, para su definitiva aprobación. Prueba de que este conflicto de competencias a la hora de la elección de los que habían de

⁴ La copia de esta normativa que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

⁵ Este funcionario, José de Colosía, había abogado porque los subdelegados eligiesen para esta plaza a uno de los dos o cuatro candidatos de la terna presentada por los cabildos de mar. El de Gijón, esgrimiendo su autonomía gubernativa y los gastos del trámite de la confirmación de cargos directivos, se había opuesto a ello, y sólo había accedido a comunicar a la autoridad de Marina el nombramiento de su alcalde de mar. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Doc. [Madrid], 17-XII-1742.

dirigir la vida económica y política de los gremios no fue un caso aislado, es que el mismo día en que se adoptó este dictamen, se cerró de modo casi idéntico otro expediente. Había sido desencadenado a raíz de la protesta del cabildo de mareantes de Laredo contra el ministro del partido de Santander, D. Juan de Rebollar⁶, por haber expedido un despacho en el que nombraba al alcalde de la mar. Días antes de la entrada en vigor de las ordenanzas e instrucción de 1737, este funcionario había denunciado los “excesos” en el gobierno de estas asociaciones: absentismo laboral de los mayordomos, nepotismo, perpetuación en las plazas directivas, irregularidades contables, gastos superfluos, etc⁷. Entonces se le contestó desde Madrid que éstos se corregirían una vez entrase en vigor dicha normativa. Un lustro más tarde, Rebollar pretendió de nuevo controlar la autonomía de los gremios. En esta ocasión, el cabildo de mar de Laredo y otros de la costa cántabra rechazaron de pleno el método electivo que defendía, en la medida en que vulneraba sus antiguas ordenanzas. El Almirantazgo desautorizó al ministro, confirmando la regalía del cabildo por lo que atañe al nombramiento de ese cargo, aunque con la novedad de requerirse, la confirmación definitiva del electo por parte del Infante Almirante; en verdad, un mero trámite salvo que mediasen denuncias al respecto.

Así las cosas, estas corporaciones de profesionales del mar siguieron funcionando de acuerdo a prácticas consuetudinarias, con algún que otro altercado por lo que consideraron ingerencias de las nuevas autoridades de la matrícula. Lentamente se asistió el proceso de consolidación de los nuevos jueces del ramo, satélites del poder del Estado, que los Borbones querían hacer patente en cada rada y ensenada por pequeña que fuese. En esta línea de creciente supervisión de la actividad de estas asociaciones por parte de la Secretaría de Marina, no es de extrañar que uno de los objetivos de la revista de matrículas de los puertos de la muy próxima a constituirse provincia marítima de Pontevedra,

⁶ En una interpretación excesiva de las facultades que le confería la referida instrucción del otoño de 1737, previamente había ordenado a los subdelegados bajo su autoridad que formasen una lista de los matriculados más idóneos para servir estas alcaldías; los elegidos habrían de ser confirmados por la autoridad de Marina, entretanto informaba al respecto al Infante Almirante. *Ibidem*.

⁷ El texto en cuestión aparece reproducido en el Apéndice Documental (documento 7).

efectuado en 1750, fuese la inspección de los caudales de los gremios⁸. La *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada*, en vigor desde el primero de enero de 1751⁹, supuso doblar una especie de Cabo de Hornos hacia el control del gobierno de estas corporaciones.

El nuevo estatuto de derechos y deberes para la gente empleada en actividades marítimas que conllevó esta refundación de la Matrícula, hacía necesario la formación en cada pueblo de una corporación “sin mezcla de otros oficios que no gozan los Privilegios de Marina”. Así lo disponía el artículo 148 de esta normativa, desde el respeto teórico a la facultad de estos gremios a la hora de elegir a su cuerpo directivo (“jurados, prohombres, clavarios y ministros”), según costumbre. No obstante, estos nombramientos y todos los acuerdos adoptados para su gobierno interno deberían ser confirmados por las autoridades de Marina, “atendiendo a que no se opongan a las Ordenanzas u Órdenes particulares, ni graven individualmente a unos más que a otros contra lo establecido y practicado ahora”. Armados de tales competencias, los ministros del ramo se pusieron manos a la obra con el objetivo de supervisar el gobierno de estas asociaciones. Con particular prontitud, de inmediato, actuó el titular del distrito de Marina de Avilés, quien según su propio testimonio, en 1751 pactó varios puntos en el orden gubernativo con los vicarios y mayordomos del gremio de mar de Gijón. Sin dejar de respetar la autonomía de este cabildo a la hora de fijar los métodos de contribución al fondo común y de decidir los fines de sus caudales, en el ejercicio de sus facultades, Colosía inspeccionó las cuentas concernientes al arbitrio de dos rs. en carga de pescado aprobado para financiar gastos de reparación del muelle gijonés, ya que desde que había sido establecido se desconocía el paradero de los ingresos percibidos por este concepto¹⁰.

La disconformidad de los capítulos de las antiguas constituciones de ciertos

⁸ Uno de los cargos que se imputó al comisario que la llevó a efecto, Francisco Bevián, fue el no haber examinado el estado de los fondos de dichas asociaciones. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. Pontevedra, 14 de diciembre de 1750.

⁹ Vid. *Ordenanza para el régimen....* Vid. Museo Naval (Madrid). Signatura R-98/208.

¹⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 282. Doc. A Graña, 25 de noviembre de 1751.

gremios de mar con la nueva legislación en materia de matrículas motivó la formación de nuevos estatutos que, respetando en la medida de lo posible las prácticas consuetudinarias se adecuasen a la normativa vigente. Precisamente, este fue el porqué del establecimiento, con fecha primero de enero de 1760, de los nuevos estatutos del gremio de mar de Tortosa, obra del entonces ministro principal de Marina y Montes de dicho partido¹¹ en el ejercicio de las atribuciones que el artículo 146 de la Ordenanza confería a ministros provinciales y subdelegados: a saber, se les encomendaba la “policía de los matriculados, *prescribiéndoles Reglas, que conspiren a su unión y buena armonía*”¹². No obstante, a pesar de ello, se dio el caso de puertos importantes, no simples villas de pescadores, que continuaron sin contar con una regulación corporativa de sus actividades. Para muestra Málaga, destacado enclave portuario de la costa andaluza, cuyos armadores, patrones y marineros, tanto del transporte como de la pesca, hasta 1774 no se constituyeron en gremio formal¹³.

En el artículo 149 de la ley a la que nos venimos refiriendo se reconocía la competencia privativa de estos funcionarios -“ con inhibición de audiencias o jueces que hasta ahora han intervenido en estas materias”- a la hora de dictaminar en casos de controversias (“diferencias”) en el seno de estas corporaciones con ocasión del nombramiento de cargos o de modificaciones en su régimen estatutario. Y no sólo eso, sino que cuando la gravedad de la situación lo requiriese, cuando hubiese riesgo de desgobierno¹⁴, los subdelegados estaban autorizados para presidir las juntas gremiales al objeto de cortar de raíz estas desavenencias, llamando a capítulo a los culpables de las

¹¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.877. Doc. Madrid, 27 de septiembre de 1760. Estos estatutos fueron confirmados posteriormente por Zalvide y por Muñoz de Guzmán, con ocasión de las revistas de inspección que dirigieron; el primero la del departamento de Cartagena en 1773 y el segundo la de toda España a mediados de la década de los ochenta.

¹² Vid. Museo Naval (Madrid). R-98/208.

¹³ Vid. Villas Tinoco, S.L., <<La fundación del gremio de patrones, armadores y marineros de Málaga>>, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 7, (1984), pp. 321-330.

¹⁴ “...quando tuvieren justo motivo de recelar que los empeños de las parcialidades puedan alterar la armonía de estos cuerpos” se lee. *Íbidem*.

mismas.

Otra novedad de indudable trascendencia a partir de 1751 fue la aparición “en cada pueblo” de una figura subalterna de los subdelegados: los cabos celadores de la matrícula, que también fueron establecidos en Indias a partir de la orden de registro de profesionales del mar en 1776¹⁵. Su nombramiento no había sido contemplado en la legislación de 1737. Sin embargo, como ya dijimos, en 1740 se constata la existencia de un cabo celador en cada una de las siguientes localidades: Bormujos, Tomares, Huévar y Umbrete, todas ellas de la subdelegación de La Algaba. Debido a que las autoridades de Marina no encontraron sujeto competente para ejercer como subdelegado y considerando su cercanía a Sevilla, cabecera de partido marítimo, este distrito de escasa matrícula fue gobernado por el ministro principal de la capital hispalense con el auxilio local de los referidos cabos¹⁶. Es la única noticia que tenemos sobre ellos previa a su establecimiento definitivo conforme a la ordenanza de 1751.

Habrían de ser elegidos por los subdelegados de entre los hombres de mar o entre los profesionales de la maestranza; en todo caso, se trataría de personas de “la mayor satisfacción” de los ministros del ramo¹⁷; éstos les entregarían las relaciones de gente y embarcaciones

“ a fin de que cada uno cuide, en la parte que se le señalare, de que entre los matriculados no haya discordias ni desensiones; sepa sus casas de habitación para quando se ofrezca convocarlos o llamar a alguno separadamente, vigile que no exercite en la pesca ni se introduzcan en embarcaciones del comercio los que no fueren del gremio, zele de que tengan puntual cumplimiento las órdenes y les dé oportuno aviso de las infracciones o novedades que observare”.

¹⁵ Vid. Sagarra Gamazo, A., <<Una institución...>>, p. 115.

¹⁶ De las 34 subdelegaciones en que se dividía el departamento de Cádiz en 1740, sólo La Algaba y Chipiona, gestionada por el de Sanlúcar de Barrameda, no contaban por entonces con subdelegado propio. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Docs. Cádiz, 31 de mayo y 5 de junio de 1740.

¹⁷ Hacia 1770 el Intendente de Cádiz declaraba que era costumbre elegirlos entre los matriculados de “ más crédito y juicio”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 30 de diciembre de ¿1770?.

En la legislación no queda claro si habrían de nombrarse cabos celadores de la marinería y cabos celadores de la maestranza. Nuestras dudas a este respecto tampoco las han despejado los expedientes de la Secretaría de Marina. En estas fuentes se alude genéricamente a cabos de matrícula o a cabos de mar o de marina, per nunca a cabos de maestranza. Cabe pensar que salvo tal vez en las capitales departamentales, sedes de los grandes arsenales de la Corona donde los operarios de la construcción naval fueron más numerosos que la gente de mar, en el resto de los puertos una o varias de estas figuras-puente vigilaron las actividades económicas y el comportamiento público de todos los miembros del cuerpo de la matrícula. Sustenta algo esta hipótesis e hecho de que en la propia ordenanza de 1751 se contemplase el nombramiento de maestros de carpintería y calafatería donde la maestranza tuviese peso considerable, con funciones específicas: la inspección de las embarcaciones fabricadas y el reconocimiento del estado de las que saliesen a navegar (art. 151).

No debe confundirse a los cabos celadores¹⁸ con otros auxiliares nombrados por los dependientes de Marina en algunos puertos. A diferencia de las primeras, las segundas fueron plazas retribuidas y sin asiento en las asambleas gremiales. Por el Catastro de Ensenada sabemos que el ministro de Marina de la provincia de Pontevedra nombraba “a su arvitrio” un guardián en el cercano puerto de Marín para la “execución de sus órdenes, manteniéndole en este empleo por el tiempo de su voluntad”¹⁹. Esta plaza, que

¹⁸ En esta categoría de delegados también cabe incluir a Ignacio de la Iglesia identificado en el Catastro de Ensenada como “ministro de Marina” en Muros, al que no se le regula utilidad alguna por esta dependencia, al margen su jornal como marinero. Vid. A.R.G. Interrogatorio de la villa de Muros. Leg. 1.936.

¹⁹ Por julio de 1752 ejercía como tal Marcos Martínez, marinero hábil de 45 años. En 1780, un individuo homónimo ocupaba esta plaza, por lo que es probable que se trate del mismo, ya anciano; de ser así, cabría interpretar esta prorrogación en el empleo como prueba del reconocimiento por los sucesivos ministros al frente de la provincia marítima pontevedresa de la labor de dicho matriculado. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Marín, Sta. María de la villa y puerto de. Libro Real de Legos. L-483, fól. 88v. Libro Personal de Legos. C-606/10, fól. 9r. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Gremio, 98. Doc. Pontevedra, 25 de marzo de 1780. Tal vez sus cometidos fuesen muy similares a los del llamado “guardia de la ribera mar”, documentado en el puerto de A Coruña en 1768.

se menciona para O Son²⁰, también existía en Vigo, donde actuaba como subordinado del capitán de puerto, siendo de su responsabilidad, entre otras competencias, el dar cuenta de toda embarcación y efectuar las pertinentes inspecciones de sanidad a la flota allí amarrada²¹.

Los cabos celadores se convirtieron en una pieza imprescindible en el gobierno de las matrículas confiado a los dependientes del llamado cuerpo del ministerio de Marina, ganando peso en el ámbito de decisión de sus colectivos profesionales. Así, en los protocolos notariales se constata su habitual presencia como testigos con ocasión del otorgamiento mancomunado de poderes del gremio²², y también declarando sobre asuntos privados de miembros de su corporación²³. A menudo, fueron los encargados de informar a los subdelegados de la muerte de matriculados que dejaban hijos menores, al efecto de

²⁰ En 1772 Felipe Fernández de Hervilla solicitó sin éxito ser promovido a subdelegado de Noia ni a guardián del puerto de O Son, de cuyo gremio de mar actuó de apoderado al año siguiente. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 389. Doc. Madrid, 18 de septiembre de 1773.

²¹ En virtud de convenio de 4 de enero de 1754 entre el capitán de puerto D. Juan de Villavicencio y el guardián del mismo Pedro de Nogueira, éste último tenía derecho a percibir cuatro y ocho reales de las embarcaciones de dos y tres palos, respectivamente, en las que efectuase inspecciones de sanidad. De los barcos “del Reino” (entendemos que gallegos) cargados con loza y otras mercancías, un real, y otro de cada yate portugués. Por último, de la flota pesquera ingresaría la mitad de los gravámenes impuestos por la capitanía de puerto, aunque nunca más arriba de los ocho reales. En junio de 1766 Pedro Nogueira fue destituido por no contar con su certificación de matriculado cuando le fue requerida. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 309. Doc. Vigo, 14 de mayo de 1769.

²² Un ejemplo de ello, entre los abundantísimos que se podrían citar es la actuación en 1781 de José Antonio de Baia en Sanxenxo y Pedro Rial y Francisco Antonio de Lois para el gremio de la Moureira de la villa de Pontevedra. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.220 (1). Fol. 94r.

²³ Juan do Val, cabo de matrícula y “teniente de puerto” de la villa de Pontevedra, en razón de la solicitud de asiento de patrón por parte del portugués José Gil, testificó en enero de 1789 que el solicitante siempre había pagado las exacciones de la capitanía portuaria y los derechos llamados de San Miguel. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1). Fols. 1r.-4v.

formalizar las tutorías y curadorías²⁴. Entre las reglas para el gobierno de las matrículas que dictó García Sarmiento para sus subordinados de la administración de las matrículas en la provincia marítima de Pontevedra, figuró la obligación del cabo celador de dar parte al subdelegado con prontitud de las embarcaciones “arrimadas”, es decir, en desuso²⁵; el incumplimiento de esta responsabilidad ejecutiva, se castigaba con la prisión. Por otra parte, también intervenían en el suministro de la sal a sus administrados; a este respecto, se reguló que cada individuo de la matrícula que necesitase abastecerse de este fundamental género, presentase en el alfolí papeletas de los cabos de mar visadas del ministro de Marina de la provincia o de un subdelegado de este ramo²⁶.

En las juntas de sus corporaciones estaban presentes en calidad de auxiliares del subdelegado que era quien debía convocarlas²⁷. Las tareas cotidianas de los cabos venían determinados por la actividad portuaria, pesquera o comercial de los localidades bajo su responsabilidad de gobierno. Lógicamente, se hacían más específicas en las capitales departamentales y en los localidades de su entorno. Por ejemplo, el cabo de Neda cimentaba su infructuosa petición de sueldo en 1790 por su ejemplar ejercicio de esta plaza desde hacía más de dos décadas, sin demora alguna dando todo “cumplimiento de barcos para transitar tropas, reclutas de las vanderas, conductos, cuerdas de prisioneros” y demás operaciones vinculadas al Real Servicio que tenían lugar allí por ser uno de los enclaves

²⁴ Así procedió José Pita, cabo celador del puerto coruñés de Santa Cruz con motivo de la muerte de Jacinto de Puga. Al inventario póstumo de sus bienes (Coruña, 24 de noviembre de 1767) también acudió en calidad de testigo. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fol. 36r-38r.

²⁵ El objetivo era combatir los fraudes cometidos con el fin de gozar de la libertad de campañas que la ordenanza de 1751 reconocía para los propietarios únicos de embarcaciones. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 245. Doc. Vigo, 21 de octubre de 1752.

²⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.964. Doc. 22 de mayo de 1784.

²⁷ Por ejemplo, en Muros simultaneaban sus funciones los cuatro vicarios gremiales, que a su vez eran mayordomos de la cofradía del Santo Espíritu, con el cabo de mar. Vid. A.H.U.S. Protocolos notariales de Corcubión. Notario Bartolomé López Vaamonde. Protocolo n° 1.629. Fol. 82, 93 y ss.

más “verederos” a Ferrol²⁸.

En este orden de cosas, por su carácter de normativa a una escala territorial intermedia, cabe hacer mención del conjunto de deberes que para los cabos de la matrícula se establecían en la *Ordenanza de Puertos* de la provincia de Viveiro formada en 1771. Debido a los problemas de atraque de buques en una costa muy accidentada, el ámbito competencial definido para estos auxiliares de las autoridades de Marina en dicha normativa estaba centrado en el servicio de practica²⁹. A los cabos se les hacía responsables del estado material y de los roles de tripulación de la flota, debiendo informar asus superiores en caso de anomalías. También debían celar que los patrones y capitanes se presentasen en puerto a las autoridades de Marina, dando noticia del porte, carga, bandera y procedencia de sus embarcaciones, cuidando al mismo tiempo de que abonasen los derechos de anclaje y tonelaje al administrador o fiel de rentas reales. Asimismo, debían correr en la puesta en marcha del operativo de asistencia, con los medios materiales (lanchas, cables, etc.) y humanos (prácticos y bogadores) que fuesen necesarios, para socorrer a los barcos que por temporal u otro motivo se desamarrasen de los muelles o sufriesen cualquier percance de consideración en puerto o “en la ría”. Y era su deber impedir que los barcos soltasen lastre donde pudiesen obstruir los canales o fondeaderos portuarios, y asistir a la entrada y salida de los navíos del rey en las conchas de Viveiro y Bares, únicos enclaves de la provincia con calado suficiente para cobijar a buques mayores³⁰.

Sus tareas más propiamente políticas, perfiladas muy por encima en la ordenanza

²⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. Neda, 22-XII-1790.

²⁹ Hay indicios de que era habitual que los marineros del litoral mindoniense se ofreciesen para ayudar a los barcos a ganar puerto. Así lo hicieron diez matriculados de Rinlo el 27 de julio de 1762 al avistar un bergantín con bandera española que resultó ser un corsario inglés. Fueron obligados a subir a bordo bajo amenaza de arma de fuego y encerrados en la bodega, y su barca utilizada para dar caza a diferentes presas por la zona. Al día siguiente fueron liberados. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 540. Doc. Ribadeo, 29 de julio de 1762.

³⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.871. Doc. Viveiro, 22 de mayo de 1771.

de 1751, fueron precisadas en una *instrucción*³¹ elaborada en 1786 por Muñoz de Guzmán en calidad de inspector general de la revista de matrículas entonces en curso. En resumen, conforme a este vademécum, a los cabos de mar se les confiaban labores de policía (rondas), debiendo celar por la armónica convivencia de sus administrados puertas afuera y prevenir y denunciar malas costumbres, en particular la práctica de los juegos prohibidos y el abuso en el consumo de bebidas alcohólicas incluso en el ámbito privado. En relación con esto, son mas abundantes las impresiones de época sobre el gusto de la marinería, a veces desmedido, por los vinos y aguardientes. De este asunto nos ocuparemos con algo de detalle al tratar de la polémica presencia de catalanes en Galicia, pues la oferta de alcohol por estos foráneos fue un lugar común del discurso anticatalán.

A los cabos también se les encomendó a partir de entonces la prevención y persecución del contrabando, en particular de tabaco³², artículo de fuerte demanda entre la gente de mar tanto en Francia³³ como en España. Serrano, comandante de la escuadra anclada en el puerto de Málaga en septiembre de 1733, al informar a Patiño de sus medidas para atajar con rigor los desórdenes de la marinería a su mando, hablaba de las apuestas en

³¹ Véase el texto 8 reproducido en el Apéndice Documental.

³² Son abundantes los estudios dedicados a este estanco, aunque hasta el día de hoy en el análisis se han primado los aspectos fiscales, el régimen administrativo y los mecanismos de distribución del producto, más que su consumo. Un monográfico de obligada cita es Comín Comín, F., y Martín Aceña, P., *Tabacalera y estanco del tabaco en España, 1636-1998*. Madrid, 1999. Sobre esta renta a lo largo de la cronología de nuestro estudio, González Enciso, A., y Torres Sánchez, R., (eds.), *Tabaco y Economía en el siglo XVIII*. Pamplona, 1999. Son de interés el conjunto de estudios reunidos en Luxán Meléndez, S., Solbes Feni, S., y Laforet, J.J. (Eds.), *El Mercado del tabaco en España durante el siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria, 2000. Sobre el fraude en materia de tabacos, González Enciso, A., <<En torno al contrabando de tabaco en el siglo XVIII>>, en *Estudios de historia moderna y contemporánea. Homenaje a Federico Sánchez Verdguer*. Madrid, 1991, pp. 199-209; Alonso Álvarez, L., <<Notas sobre el contrabando de tabaco en España, 1800-1935>>, en *Hacienda Pública Española, Monografías*, nº 1, 1994, pp. 231-251. Y en el mismo número especial de esta revista el artículo de J.M. Rodríguez Gordillo que lleva por título <<El fraude en el estanco del tabaco>>, idem, pp. 61-77.

³³ D. Robin reproduce el siguiente extracto de un manuscrito del siglo XVII titulado *Us et coutumes de la mer* en el que se lee lo siguiente: “qu’ils sont plus disposés à vider la bouteille, à humer l’eau de vie et fumer le péton qu’à manier l’astrolabe, le quadran et la balestrille” Vid. Robin, D., *Pêcheurs bretons sous l’Ancien Régime. L’exploitation de la sardine sur la côte atlantique*. Rennes, 2000, p. 265.

el juego y venta o trueque de ropas y raciones a cambio de tabaco³⁴. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII la administración de esta renta adoptó medidas encaminadas a extender el consumo del tabaco al por menor, ofreciendo condiciones ventajosas a los estanquilleros rurales. Se perseguía la fragmentación del mercado, vendiendo el tabaco por onzas, al tiempo que incentivar las ventas teniendo a comisión, del 10%, a los expendedores.

Y siguiendo con el gusto de la gente de mar por el tabaco, entre las actuaciones propuestas en 1751 por García Sarmiento, recién nombrado ministro principal de la provincia de Pontevedra, para la reflotar la pesca, como “manantial” que era de la matrícula, figuró la exención impositiva de los pescados curados y salados entre otras razones, por cuanto al exportarse al extranjero las aduanas de la Corona sacaban provecho al cobrar tasas por las mercaderías que los barcos cargaban a la vuelta; y “aunque sea la Rentade Tabaco también aumenta sus valores, porque el Marinero quando tiene dinero es el que gasta con más franqueza en este género, principalmente en el de fumar”³⁵. Un género que también tenía amplia demanda entre la maestranza, que lo consumía durante sus jornadas de trabajo en los astilleros, hábito que fue severamente castigado por el riesgo de incendio que entrañaba³⁶. Estamos a referirnos a tabaco en hoja y rama. En torno a 1740, esta variedad representaba el 32,6% frente al 67,4% del tabaco en polvo, más demandado

³⁴ Admitía que no disciplinar a la marinería no era fácil ya que “no está arreglada como la tropa”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Docs. Alicante, 30-IX-1733; 10-X-1733.

³⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Mariña. Leg. 378. Doc. Pontevedra, 8-XI-1751.

³⁶ El artículo XIII de las Leyes Penales para “arreglo” de la maestranza de Arsenales rezaba así: “Estando muy introducido en las Mestranzas el fumar tabaco en los obradores o sobre las piezas de madera, astillas y otras materias combustibles, que abundan en los Arsenales, de lo cual puede resultar incendios en gravísimo daño de mi Real Servicio, dará parte el Capataz o Cabo siempre que lo observare en alguno, para que se le castigue con prisión de ocho días en el calabozo y descuento de ocho jornales por la primera vez”.

Reproducido en *Santalla López, M., Las Reales Fábricas de Ferrol. Gremios y barcos en el siglo XVIII*. A Coruña, 2003, p. 125.

por los más pudientes, sin que le hiciesen ascos miembros de la realeza³⁷. El cambio en los hábitos de consumo se había modificado sustancialmente en 1790. Por entonces, la proporción era de 37,8% de polvo frente a 62,2% de hoja³⁸. Se ha interpretado que a consecuencia de la elevación de los precios, los grupos sociales de ingresos más bajos, entre los que cabe situar a los matriculados, se habían visto empujados a adquirir tabaco de inferior calidad o de procedencia ilegal, más barato³⁹.

Por lo dicho, y sobre todo por la importancia de la vía marítima en la penetración de mercancías ilegales se entiende la tarea encomendada a los cabos celadores. En consecuencia, la implicación de los matriculados en este fraude fue doble, exponiéndose al desafuero por delitos de esta naturaleza como se verá al tratar del escudo jurisdiccional que la Corona concedió a estos súbditos. Para concluir con las disposiciones de 1786, como novedad se dotaba a estos auxiliares de les dotaba de un bastón como insignia o símbolo de autoridad, y se estipulaba su área de actuación por barrios. En este conjunto de preceptos, en consonancia con la una y mil veces proclamada cooperación institucional, se hacía hincapié en la imprescindible colaboración de estos celadores con los *alcaldes de barrio*, una de las creaciones del reformismo municipal de época de Carlos III, instrumento de control del orden social y de censura de los comportamientos desviados de la moral oficial.

Al margen de estos empeños habituales, los ministros de Marina le encomendaron cometidos más específicos, en función de las circunstancias concretas. Así, Alonso Fernández, cabo celador de Noia fue uno de los dos matriculados elegidos en 1784 por el

³⁷ Isabel de Farnesio coleccionaba tabaqueras de lujo “porque le agradaba mucho el tabaco”, en palabras de su reciente biógrafa M^a. A. Pérez Samper (*Isabel de Farnesio*. Barcelona, 2003, p. 361.).

³⁸ La excepción sería Canarias, donde el tabaco llevaba al consumidor a menor precio que en la Península, gracias a su privilegiada situación en la ruta comercial de este producto procedente de América. De ahí que la variedad en polvo representó a lo largo del siglo XVIII más del 95% del total del tabaco vendida en este archipiélago.

³⁹ Vid. Alonso Álvarez, L., <<Transformación de las pautas de consumo y crecimiento de la demanda en los orígenes de la industrialización: el tabaco en España, 1735-1886>>, en *Ler História*, 1995, n° 27-28, pp. 21-41.

subdelegado de Marina de dicha villa para custodiar un barco portugués cargado de sal y embargado por fraude de su patrón contra la Hacienda⁴⁰. Por su parte, a los de Puerto Real se les confió además de atender al “sosiego” de la gente de matrícula, labores de vigilancia para evitar vertidos al mar de cenizas de las *almonas* (fábricas de jabón negro) y otros escombros incontrolados de calizas y demás materiales de obras particulares que colmataban las bahías en detrimento de la pesca y de la navegación; y que prohibiesen que los barcos de pasaje a Cádiz, la Carraca, Puntales y otros parajes no volviesen a arribar luego de haber salido, pues continuamente regresaban varias veces por gente en perjuicio de la embarcada desde el inicio obligada a permanecer a bordo por espacio de una o dos horas impidiendo que otras personas se ganasen la vida en el mismo ejercicio⁴¹. Con el argumento de la necesidad de fortalecer su autoridad y de paso reducir el peligro para su integridad física que podía entrañar alguna de sus funciones, en particular el apresamientos de matriculados delincuentes y la persecución de desertores, Gerbaut, el Intendente de Cádiz, uno de los ministros que más destacó por incentivar estos empleos, abogó sin éxito por permitir a los cabos celadores el manejo de armas prohibidas⁴².

Sin dejar de llevar a cabo sus gestiones diarias o cuando menos regulares (funciones de policía para evitar altercados, inspecciones en los tráficos, difusión de las convocatorias de marinería, etc.), estos cabos, especie de bisagra entre la burocracia estatal y los gremios de mar, también estuvieron presentes al tiempo de actuaciones extraordinarias que implicaban directamente a su colectivo; pongamos por caso, los

⁴⁰ Ambos vigilantes protestaron que los dependientes de salinas no les habían abonado lo devengado durante los 114 días que guardaron la nave. Finalmente, mediando arbitraje del ministro principal de la provincia de Pontevedra, se pactó un ajuste de sueldos. Los matriculados habían pedido seis reales por día, lo estipulado para los artilleros de mar, plaza que servían en la Armada. Pero tuvieron que conformarse con algo menos de cuatro reales diarios: 800 reales a repartir por mitad entre los dos. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.950. Docs. Noia, 7-XII-1784; 26-I-1785.

⁴¹ Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

⁴² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 30 de diciembre de 1770. No tenemos certeza que antes del cierre del siglo se legislase en sentido contrario.

amojonamientos para demarcar los términos físicos de la jurisdicción de Matrícula⁴³, o la entrega de relaciones individuales, con nombre y apellidos y vecindarios de los *terrestres* acogidos a las habilitaciones posibilitadas en virtud de r.o.de 10 de agosto de 1790⁴⁴. Por norma fueron los primeros a los que acudían sus superiores a la hora de informarse sobre cualquier asunto relacionado con el gobierno de las matrículas. De ahí que no extrañe que el titular de la subdelegación con capital en Cee interrogase a Agustín Ribeiro, cabo celador de dicha villa que hacía las veces del de Fisterra, Marcos Domínguez, ausente, sobre la efímera invasión inglesa de este último puerto ocurrida el 19 de junio de 1762⁴⁵. Por esto mismo, lógicamente su testimonio fue requerido a la hora de las justificaciones que debían presentar los interesados en separarse de la matrícula⁴⁶.

La actuación de los cabos celadores como apoderados de sus corporaciones denota su jerarquía en las mismas. Por ejemplo, el gremio de de mar del puerto pontevedrés de San Cibrao de Aldán, otorgó poder a Juan Antonio Gago y a su cabo celador Juan Antonio Bermúdez en junio de 1785 ante el escribano de Marina de la subdelegación de Cangas, para acudir a Santiago o a donde conviniese a pedir del *Montepío* 6.000 reales de vellón para las urgencias de dicha asociación con vistas al fomento de la pesca⁴⁷. Por otra parte, a falta de efectivos policiales en sus distritos, en alguna ocasión fueron quienes arrestaron a supuestos delincuentes⁴⁸.

⁴³ El cabo de mar de Pontevedra formó parte en 1789 de la comisión que acordó la colocación de dichas marcas en la desembocadura del río Lérez. Vid. A.H.P.P. Archivo Municipal de Pontevedra. Leg. 48 (11).

⁴⁴ Sabemos que así lo hizo el de Muxía. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Camariñas, 17 de julio de 1791.

⁴⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 540. Docs. Cee, 19 y 30 de junio de 1762.

⁴⁶ Dos ejemplos, uno para Combarro y otro para Campelo en A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fols. 69r-70v, 90r.-91v.

⁴⁷ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446 (5). Fols. 175r. y v.

⁴⁸ Así, en 1789 los cabos de matrícula de Santa María de Ardán y Santomé do Mar, detuvieron y condujeron a la cárcel pública de Marín a Domingo Troncoso, matriculado del puerto de Lourizán, acusado de haber robado 4 *raeirás*. Además, con participación de los propietarios de este instrumental de marisqueo,

Los muchos casos conocidos de cabos celadores que con ocasión del otorgamiento de escrituras públicas ante notario dicen no saber firmar, denotan el analfabetismo reinante o cuando menos muy extendido entre ellos⁴⁹, y en general en la cúpula directiva de los gremios de mar de las pequeñas villas costeras de Galicia⁵⁰. Excepcionalmente efectuaron los inventarios postmortem de matriculados⁵¹, sin limitarse a una presencia testimonial a la que casi siempre les condenaba su falta de formación letrada⁵².

Por lo que a esto concierne, algunos miembros del cuerpo del ministerio de Marina alzaron su voz en pro de la educación básica de los gremiales de mar. En un caso, estas reclamaciones fructificaron en la fundación de un centro de enseñanza. Nos referimos al establecimiento en Palma en 1774 de una “escuela en lengua castellana para instrucción puramente de los hijos de la marinería” que tuvo en el ministro interino al frente de la

le embargaron la dorna (pequeña embarcación de pesca) y el aparejo con el que redaba. De la cárcel de Marín fue trasladado a la de Pontevedra de la que salió tras depositar fianza “de estar a derecho y justicia, pagar juzgado y sentenciado”. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosmæ del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1). Fols.150 r-151r.

⁴⁹ José Pita, que lo era del puerto de Cariño en 1767. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fol. 36r-38r. Dos años más tarde, los cabos de mar (“mayordomos y cabezas” de los de su gremio) de los puertos barbanzanos de Postmarcos, Lourido y Cabo de Cruz (éstos dos compartían cabo) no firman, mientras que sí lo hacen sus homólogos de los vecinos enclaves de Pobra do Deán y el Caramiñal. Véase Archivo Histórico de la Diputación Provincial de Pontevedra (en adelante A.H.D.P.). Archivo Caamaño. Leg. 1.229/21.

⁵⁰ Pedro do Campo, procurador síndico general del gremio de mar de Redondela, confesaba por escrito ante el escribano de marina de la villa de Pontevedra en julio de 1782 no tener nada que ver en el memorial contra el subdelegado de dicha villa enviado al Intendente de Ferrol. No habría podido firmarlo por no saber escribir, y alegó que tampoco sabía leer. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosmæ del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.220 (2). Fol. 41 rv.

⁵¹ Por ejemplo, en 1795, Tomás Casal, que lo era del puerto de Cariño, efectuó el recuento de los bienes de Vicente Ferreiro, fallecido en el puerto de La Habana estando embarcado en la Real Armada con vistas a su depósito y a discernir la curadoría de sus hijos. Vid. A.H. C.N.C. Protocolos del distrito de Ortigueira. Notario: Antonio Nicolás Fernández. Prot. N° 1.755. Fol. 46 r v.

⁵² Al del matriculado por A Coruña Francisco Nogueira efectuado en junio de 1767 estuvieron presentes el alguacil del juzgado de Marina de dicha capital de provincia y el cabo celador del puerto Francisco Varela, que no firmó el inventario por no saber. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario: Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fols. 15r-17v.

provincia marítima de Mallorca a su principal promotor. La iniciativa fue secundada por los gremios de mar convocados al efecto y aprobada por las autoridades civiles y eclesiásticas de la isla⁵³ que coincidieron en que la escolarización y el adoctrinamiento en fidecatólica podrían actuar de antídoto contra uno de los caballos de batalla de la política socioeconómica del reformismo borbónico: la ociosidad, en particular de los jóvenes, tema al que volveremos cuanto toque analizar las medidas de fomento de la matriculación de los llamados muchachos.

Por lo que concierne a la apuntada falta de instrucción, en el memorial presentado a la Secretaría de Marina en 1793 por Gregorio Davila y Estrada, subdelegado que había sido de los distritos de Puerto Real, Huelva y Ayamonte, abogó por dotar de una escuela de primeras letras a todos los pueblos marineros, puesto que la mayoría de los matriculados no sabían leer ni escribir. Y lo que resultaba más grave e inadmisibles en su opinión, la educación de los cabos celadores eran tan precaria hasta el punto que “aunque se les encargue alguna diligencia lo troba en tales términos que vuelven lo que es derecho rebés”⁵⁴.

Por el artículo 150 de la ordenanza se disponía que su número había de ser proporcional al de la gente matriculada de su vecindad, donde ejerciesen como tales. Pero, ¿se guardó esta proporción?. No, a juzgar por los datos suministrados por las revistas de inspección del departamento de Cádiz para las décadas de 1750 a 1770. Los resúmenes cuantitativos de estos controles para los departamentos de Ferrol y Cartagena no aportan cómputos a este respecto. Como se muestra en la Tabla 18, los cabos celadores supusieron entomo al 1% de la marinería matriculada (A), incluidos presentes, y ausentes con licencia

⁵³ De inmediato se la dotó de unas constituciones en las que se regulaban horarios, materias a impartir (“primeros rudimentos de oraciones, doctrina cristiana, leer, escribir y contar”) y el salario del maestro, un sacerdote, fijado en 53 pesos al año, sueldo que corrió por cuenta de los matriculados. Este plan fue aplaudido en Madrid, dado que en la capital balear “sólo en dos o tres conventos se ha dedicado un religioso a esta obra de misericordia, aun que en ydioma del País, sin método, regla y en horas limitadas, de que resulta verse a muchachos mal entretenidos por las calles”. Recabada su opinión, el Director General de la Armada también informó favorablemente a Carlos III en enero de 1775. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 290. Doc. Palma, 29 de septiembre de 1774.

⁵⁴ Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

y sin ella. Entre provincias se advierten diferencias notables: por ejemplo, en 1773 el porcentaje de cabos respecto al total de gente de mar matriculada en Sevilla fue del 0,63% (6 de 958) mientras que en Motril ascendió hasta el 2,92% (16 de 548). Los contrastes todavía fueron más fuertes entre subdelegaciones. En 1765 Chiclana contaba con siete para 332 matriculados mientras que la fuente en cuestión no registra ninguno para Puerto Real pese a que allí tenían asiento 389 matriculados. Y la desproporción no era menor en la provincia de Ayamonte. En San Juan del Puerto, la proporción entre marinería y cabos eran de cuarenta a uno, mientras que en la capital era de 270 a uno. Este desequilibrio es difícil de entender desde el punto de vista administrativo. Aunque el juzgado de Marina de Ayamonte, como cabeza de provincia que era, tendría que contar con un par de alguaciles, sus cometidos eran las diligencias regulares de justicia). Y la proximidad a Portugal demandaba un control de las matrículas más intenso al objeto de evitar el refugio de desertores en el país vecino, lo que fue práctica habitual.

El comisario ordenador Manuel de Samaniego, a la luz de los datos de la revista de inspección extraordinaria que había dirigido en 1773, juzgó excesivo el número de cabos en algunos puertos. Sin embargo, en su informe no contempló una determinada proporción ajustada. Lo que sí hizo fue proponer que cada año se nombrasen nuevos cabos en junta gremial autorizada por el ministro de provincia. Por su parte el Intendente de Cádiz, Juan Gerbaut dictaminó que la elección se efectuase por barrios, y que se prohibiese la prórroga en este cargo sin mediar cuando menos doce meses. Esta última idea recibió la aprobación de Madrid⁵⁵. Se perseguía evitar la patrimonialización práctica de estos empleos, con el riesgo de que los intereses públicos fuesen sacrificados por los privados o en todo caso se confundiesen unos con otros.

Por su condición de cabos no fueron dispensados de prestar servicio en los navíos del rey⁵⁶. Ya que buena parte del éxito militar de la matrícula, de sus resultados por lo que

⁵⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 12-I-1773.

⁵⁶ Tal vez más adelante se produjo un cambio en la legislación a este respecto; al menos esto se deduce del siguiente resumen del oficio enviado a la Secretaría de Marina hacia 1770 por Gerbaut, el intendente gaditano. Hablando de los cabos celadores afirmaba que “no tienen goce diario ni obención declarada; por comisión tan odiosa no gozan más fuero militar que el que tendrían por simples matriculados,

oferta de hombres para la Armada se refiere, pasaba por evitar los agravios comparativos en materia de sorteos de marinería, adelantamos aquí que en la segunda mitad del siglo XVIII se negaron prácticamente todas y cada una de las solicitudes, a título individual o colectivo, de exenciones no contempladas expresamente en los artículos 42 y 65 de la Ordenanza de 1751: a saber, por jubilación (sexagenarios, veteranos con treinta años de servicio sin nota de deserción e inválidos) o por patronía. De ahí que la Secretaría de Marina rechazase las peticiones cursadas por estos auxiliares que en algún caso llegaron a dramatizar su situación económica y familiar para hacerse acreedores a esta gracia fundamental⁵⁷.

Por otra parte, por su condición de cabos, no fueron dispensados de prestar servicio en la Armada⁵⁸. Tampoco estaban exentos del Real Servicio los referidos maestros de maestranza, cargo a su vez instituido por la Ordenanza de 1751, ni los mayordomos y demás electos por las asociaciones de matriculados “a menos que haya razones gravísimas de conveniencia, representadas por el mismo gremio, para determinar lo contrario” (art. 151 de la Ordenanza de 1751). Y, a diferencia de los subdelegados y demás ministros, no

ni más excepción que el *no estar sugetos a hacer campaña*, no siendo éste justa compensación si se atiende a que igualmente se concede al dueño de un barca con que gana dinero”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 30 de diciembre de 1770.

⁵⁷ De este ardid hecho manó José Redondo, cabo celador de su villa natal de Corcubión. Se justificó diciendo que tenía a su cargo a su suegra, puesto que el hijo de ésta, Agustín Canosa, se encontraba enrolado en los navíos de Su Majestad anclados en Cádiz. Al Intendente de este departamento se le ordenó que lo verificase y, mientras, Redondo fue reservado de entrar en sorteos para campaña. No se tuvo que esperar a esta comprobación, puesto que poco después el subdelegado de Corcubión informó que el cabo de mar en cuestión no cohabitaba con su suegra y que Canosa ni tan siquiera era matriculado (tras dedicarse toda su vida al comercio de lienzos gallegos hacia Castilla, desde hacía dos años se encontraba empleado en La Carraca). Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Docs., San Ildefonso, 27 de agosto de 1762; A Coruña, 19 de septiembre de 1762.

⁵⁸ Tal vez más adelante se produjo un cambio en la legislación a este respecto; al menos esto deduce del siguiente resumen del oficio enviado a la Secretaría de Marina hacia 1770 por Gerbaut, el intendente gaditano: hablando de los cabos celadores afirmaba que “no tienen goce diario ni obención declarada; por comisión tan odiosa no gozan más fuero militar que el que tendrían por simples matriculados, ni más excepción que el *no estar sugetos a hacer campaña*, no siendo éste justa compensación si se atiende a que igualmente se concede al dueño de un barca con que gana dinero”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 30 de diciembre de 1770.

les estaba consignado ningún sueldo. Incluso se denegaron reclamaciones salariales a título particular fundadas en supuestos méritos acumulados tras desempeñar esta plaza durante muchos años⁵⁹. No obstante, sí hubo cabos que fueron gratificados por servicios extraordinarios. De hecho, al término de la revista extraordinaria y a propuesta del inspector Samaniego, en junio de 1765 Carlos III concedió cinco escudos mensuales de sueldo al cabo de matrícula de Albuñol por sus funciones de subdelegado de dicho puerto⁶⁰. Y a tenor de las conclusiones del control de matrículas de ese año llevado a cabo en el departamento de Cartagena por el comisario ordenador José de Ambulodí, el Intendente abogó por liberar de la contribución del catastro establecido en Cataluña tanto a los subdelegados como a los cabos celadores que desempeñaban los cometidos de los primeros, en una prueba más de la importancia concedida por la cúpula del cuerpo del ministerio de Marina a la labor de estos matriculados⁶¹.

⁵⁹ En diciembre de 1790 cursó Francisco Sequeiro esgrimió infructuosamente su ejercicio continuado del oficio de cabo de mar del puerto de Neda desde 1767. Tampoco le valió haber cumplido 65 años y, en consecuencia, estar jubilado del Real Servicio. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. Neda, 22 de diciembre de 1790.

⁶⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300 Doc., Cádiz, 4 de junio de 1765.

⁶¹ Este ministro razonó que ambos cargos merecían una descarga impositiva que desde el establecimiento en el Principado de esta tributo de carácter personal disfrutaban los médicos, los cirujanos e incluso “los criados de muchas casas. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 2 de noviembre de 1765. A tenor del Reglamento de Zalvide para Mataró, era costumbre que los gremios respondiesen del pago de este gravamen. El artículo 150 de esta normativa rezaba así: “Conservará la buena costumbre de que el gremio responda del pago del Catastro por los ausentes, siendo responsables los patrones de suspender la distribución de partes hasta reintegrar el descubierto a cada uno con la caja común conforme a los recibos de los mismos colectores”. Vid. *Reglamento de pesca...*, p. 132.

Los privilegios fiscales y jurisdiccionales fueron explotados por los matriculados de Mataró que mantuvieron una posición de fuerza contra las autoridades concejiles, sobre todo en lo referente a la satisfacción de los impuestos municipales y de la cuota del Catastro. Justificaron su demora en el pago de este último por sus largas ausencias dictadas por los rumbos del comercio marítimo, y finalmente, se concertó que abonasen una cantidad fija. Las franquicias de los matriculados, autoproclamados “agraciada casta privilegiada” en 1809, les permitieron “desafiar amb certa impunitat l’ autoritat dels regidors, i de fet trobem la gente de mar com un element d’ oposició gairebé constant a l’ Ajuntament”. Vid. Molas Ribalta, P., *Societat i poder polític a Mataró, 1718-1808*. Mataró, 1973, pp. 22-23. Sobre el creciente resistencia de los matriculados al pago de impuestos y gabelas al socaire del artículo 124 de la Ordenanza de 1751 que exigía a los perceptores de las rentas la acreditación documental de sus derechos de cobro, véase Vázquez Lijó, J.M., <<El fomento de las pesquerías españolas en el siglo XVIII por la vía de las exenciones y rebajas fiscales>>. Comunicación presentada al *VII Congreso da Asociación de Historia Económica*, celebrado del

Conocemos el estatus de pocos de estos auxiliares de los subdelegados, de ahí nuestra prudencia en las conclusiones sobre su extracción socio-económica. Algunos pertenecieron al segmento medio de la matrícula, como revela el catastro de Ensenada para las localidades de Vilagarcía de Arousa donde el cabo José Guisande figura entre los diez propietarios de otras tantas embarcaciones de pesca de porte 25 quintales (1,25 toneladas de arqueo) registradas allí en 1752⁶². Hubo armadores y mandadores de cercos⁶³, pero los cabos que solicitaron exención de campañas evidentemente no eran patrones ni propietarios de barcos de diez o más toneladas exonerados de servir en la Armada por tal condición. Si a esto unimos las pruebas de analfabetismo se infiere que la elección de estas plazas entre las elites de la matrícula tal vez fue más excepción que norma⁶⁴.

Su actuación motivó alguna denuncia⁶⁵ y, dada la responsabilidad que se les había sido conferida, su falta de celo fue penada. Valga el caso de las irregularidades en el gobierno de la subdelegación de Rianxo durante la etapa de Eugenio Fernández. Como ya se apuntó al hablar de las prácticas corruptas y abusos en la gestión de las matrículas, pese

19 al 21 de septiembre de 2001 en Zaragoza].

⁶² Declaró dos casas, una de un alto, en la que vive, y otra “terreña”, además de pequeñas parcelas cultivadas. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Lista de Oficios del interrogatorio de Vilargarcía de Arousa, Sig. C-650 (1), fol. 13 r. y v.

⁶³ El cabo de Laxe, Roque Lema, armaba uno de estas artes en 1778. Y su homólogo de Cee, Domingo García Otero, figura en febrero de 1787 como uno de los mandadores del cerco nombrado *El Espíritu Santo y San Antonio*. Vid. A.H.U.S. Protocolos del judicial de Corcubión. Notario: José Antonio Pose. Prot. N° 2.236, fol. 36r.; Notario: Alberto Ramón González de Lema. Prot. N° 1.754. Fols 17 r-v.

⁶⁴ Los dos cabos celadores del puerto de Illa de Arousa en 1755, poco años antes figuraban en la lista de oficios de la Única como “marineros labradores”: los que se ejercitan en la pesca tres meses al año, y el resto en la labranza de sus tierras. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Sig. C-653/1. Fol. 133r; Protocolos. Notario Juan García Villamarín. Prot. N° 518 (6). Fols. 7r.-8r.

⁶⁵ Tomás de Romay, siendo cabo de mar del puerto de O Grobe en julio de 1791 apoderó a dos procuradores del juzgado de Marina de Pontevedra para la causa abierta contra él por los matriculados. Vid. A.H.P.P.. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3), fol. 61 r. y v.

aque los cargos eran muy graves y diversos⁶⁶, éste fue multado con doscientos ducados y apercibido de suspensión de empleo en caso de reincidencia. Y a los cabos, indudablemente cómplices, se les impuso la pena de ocho días de cárcel.

Aunque no remuneradas, estas plazas abrían puertas en el mundo de la matrícula, y garantizaban la presencia allí donde se cocía la política económica de las asociaciones; y no hay que descartar que sus servidores mereciesen un trato preferente por parte de los subdelegados, a modo de recompensa extraoficial. Estas ventajas no escritas debieron seducir a más de uno, como Bernardo Blanco, que en 1771, inhábil por enfermedad después de más de una década de servicio en la Armada, solicitó ocupar la vacante de segundo cabo de mar de su villa natal, Cee, sin ocupar desde hacía años⁶⁷.

Con el fin de “no distraer de la marinería efectiva individuo alguno” se resolvió -al menos para Galicia, Asturias y Cantabria- que estas plazas se cubriesen con jubilados⁶⁸. No parece que estemos ante una medida coyuntural para dar respuesta a un armamento urgente, y más bien cabe pensar en una disposición para los tres departamentos. Sea como fuere, en 1771 el Intendente de Ferrol ordenó al ministro encargado de ejecutar la revista de matrículas que cesase a aquellos marineros “hábiles”, aptos para la prestación militar, si descubriese que estaban sirviendo como cabos de mar; en su lugar nombraría a otros, y

⁶⁶ Las mujeres del gremio de mar, alzándose en portavoces de un colectivo extenuado por el sobreprecio militar de la matrícula en la última década del siglo, le denunciaron por liberar del servicio a inhábiles, no tener actualizados ni ordenados los libros de registro, tolerar que terrestres faenasen para los catalanes, apropiarse de parte de los caudales del fondo común, con el pretexto de agasajar a los funcionarios enviados en 1795 con motivo de un control de matrículas, además de autorizar el uso de las jábegas, entonces prohibidos por ley en este litoral. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.975. Docs. Del 4 de mayo al 27 de octubre de 1798.

⁶⁷ Esta instancia, presentada directamente en Madrid por un apoderado en las oficinas centrales del ministerio del ramo, se resolvió con un escueto: “no se nombra aquí para estos destinos”. Véase el documento 9 del Apéndice Documental.

⁶⁸ Sólo tres -todos de Ayamonte- de los 89 cabos computados en el departamento de Cádiz con motivo de la revista extraordinaria de 1756 se anotan como jubilados. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Cádiz, 19 de abril de 1756.

a los infractores los condenaría a servir en la Armada “en primera ocasión, sin sorteo”⁶⁹. Entonces no se oyó crítica alguna a los subdelegados pese a que el nombramiento de estos auxiliares era de su competencia, no siendo éste el único caso de mano blanda de estas autoridades locales.

Hay pruebas de que no cesó el desempeño de las plazas de cabos por marineros que por su clase estaban expuestos a ser destinados a campaña. En unas circunstancias como las de 1804, cuando las deserciones estaban a la orden del día y los matriculados disponibles eran insuficientes en cantidad y aún más en calidad para dotar adecuadamente a la flota contra Inglaterra, se entiende que el Generalísimo Godoy criticase, por excesiva, la nómina de cabos celadores. Grandallada, Secretario de Marina, fue de la misma opinión, y vio aprobada su propuesta de nombramiento de jubilados “con goce” como cabos celadores⁷⁰.

⁶⁹ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 19-IX-1771.

⁷⁰ El documento no aclara si se hace referencia al llamado goce de inválidos, pensión concedida por ordenanza a los matriculados que acreditaban una imposibilidad física consecuencia de su servicio en la Armada. O si se trata de una asignación nueva a modo de compensación por el ejercicio de este empleo. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.887. Docs. 124 de abril y 8 de mayo de 1804.

4.2.- La regulación de la actividad gremial en la Ordenanza de Pesca de A Coruña y en el reglamento de Zalvide para Mataró.

Las disposiciones de la Secretaría de Marina en materia de regulación del gremialismo no tuvieron cabida exclusivamente en la normativa básica en materia de matrículas. De hecho, las ordenanzas de pesca para las provincias de Pontevedra (1768)⁷¹ y Ribadesella⁷² contenían algunos mandatos a este respecto, aunque pocos comparados con las disposiciones que se incluyeron en las de A Coruña y Avilés. Ambas, y la de Ribadesella fueron aprobadas a un tiempo por R.O de 5 de julio de 1769. No analizaremos los 24 artículos sobre “recaudación y distribución de los caudales, propios y arbitrios” de los gremios de Avilés⁷³, centrándonos en las trece *reglas universales de buen gobierno* “entre la marinería y sus embarcaciones para la pesquera” establecidas para A Coruña⁷⁴.

Esta normativa, vigente hasta mediados de la centuria siguiente, fue la única de las cuatro referidas que formó el Intendente Ordeñana y que contenía unas reglas para el ejercicio de la pesca generales para la marinería de los tres departamentos; las otras tres, al igual que de Viveiro formada en 1771 según el modelo de la de A Coruña y que muy posiblemente también recibió la aprobación real⁷⁵, fueron obra de los correspondientes

⁷¹ Aprobada el 9 de abril de 1768, fue la primera ordenanza de pesca a nivel provincial. Puede consultarse una edición en facsímil de la copia conservada en el Museo de Pontevedra, publicada en 1995, con introducción histórica de F. López Capont. Otra copia impresa, además de la conservada en Museo Naval de Madrid. Sig. BMN-10.594/11.

⁷² Un extracto de ésta aparece reproducido en Pérez Valle, J.J., <<El noble gremio de mar de la villa y puerto de Ribadesella>>, en *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, nº 148. Año L (1996), pp. 99-163. Una copia impresa en Museo Naval de Madrid. Sig. BMN- 3741/02.

⁷³ Vid. Museo Naval de Madrid. Sig. BMN-3741/01.

⁷⁴ Hemos utilizado aquí la copia impresa conservada en el Museo Naval de Madrid (BMN-3741/03). Una manuscrita en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Doc. Esteiro, 23 de junio de 1769. Esta ordenanza y las de Ribadesella y Avilés fueron impresas el mismo año de su aprobación en la taller tipográfico compostelano de Santiago Montero y Frayz.

⁷⁵ Redactada por el ministro principal de la misma distrito D. José Maceda (o Maseda). Ordeñana la remitió a Madrid en oficio de 30 de octubre de 1771 para su aprobación. Dividida en 94 artículos, del 60 al 75, se establecían las conocidas “reglas universales de buen gobierno” para la marinería y sus

ministros principales de provincia en el ejercicio de sus atribuciones reconocidas en el artículo 122 de la Ordenanza de 1751, que rezaba así:

“ Cuydarán de que en el modo de pescar se guarden aquellas reglas y medidas proporcionadas a que no venga a menos la cría de peces. Prohibiendo la pesca en los tiempos en que deshovan y determinando el grandor de las mallas de las redes proporcionado a la calidad de las pescas y parages en que hubieren de emplearse. Y como en esta ordenanza general no puede particularmente prevenirse todo lo perteneciente a este asunto, por ser tantos y tan diversos los modos de pescar: es mi voluntad que luego que los ministros lleguen a sus respectivas provincias se informen exactamente y por menor de todo lo que se practica en la extensión de ellas; y averiguen por sí, y por informes de inteligentes, los abusos que convengan suprimirse, a fin de que con presencia de todas las circunstancias se forme para cada una la ordenanza particular que haya de observarse invariablemente en lo venidero”⁷⁶.

Por su parte, en el artículo 129 de dicho cuerpo legal se ordenaba que en estas previstas ordenanzas se explicasen “con extensión” las reglas que habrían de observarse

embarcaciones, a fin de “evitar quimeras y conseguir una alternativa justa”. Para ello debía asegurarse el reparto equitativo de las ganancias, que cada individuo recibiese lo correspondiente a su trabajo personal y a barcos y aparejos según tuviese parte o fuese propietario pleno de estos medios de producción. A su vez, en solidaridad hacia los llamados al Real Servicio, una labor de asistencia social de la que trataremos en extenso al analizar en particular las finalidades de los fondos comunes de los gremios de mar, se disponía que “proporcionalmente” fuesen atendidos los jubilados y las familias de las que salían a campaña. Por último, del artículo 76 hasta el final se expresaban las multas y sanciones a los que contraviniesen estas disposiciones y se prescribían otras reglas para la mejor administración de los fondos y rendimiento de cuentas de las corporaciones de matriculados.

Al igual que se hizo con las ordenanzas de A Coruña, Avilés y Ribadesella, antes de su aprobación se pidió informe al Intendente de Cádiz. Su dictamen, en base al “parecer de ynteligentes” fue del todo favorable y también debió serlo el del Auditor General de la Armada, consultado al efecto. Por último al Secretario de Marina Arriaga puso como único pero a la normativa la autorización del uso de las jábegas, que fueron prohibidas. Por todo ello, lo más probable es que fuese aprobada por Carlos III. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Doc. Esteiro, 30 de octubre de 1771; [Madrid], 3 de abril de 1772. No hemos encontrado ninguna copia impresa de esta normativa.

⁷⁶ Ordenanza para el régimen de las matrículas... Museo Naval de Madrid. Signatura. R-89/208.

durante las pesqueras “para evitar las competencias o pretensiones que puedan suscitarse sobre preferencia o sobre asuntos de otra naturaleza”. A continuación se disponía que el ministro o subdelegado decidiese las dudas que al respecto se planteasen, recabando la opinión de los ancianos y los más experimentados del gremio de mar si fuese necesario, con el fin de que sus decisiones fuesen justas “y regladas a la costumbre quando el caso no esté expreso en la Ordenanza”⁷⁷.

Cumpliendo con este mandato, antes de elaborar la ordenanza de Pontevedra García Sarmiento encuestó por escrito a matriculados ancianos y prácticos en pesquerías⁷⁸, y en la introducción a las de A Coruña y Viveiro se decía que sus reglas se habrían concretado “por lo que dictan la experiencia y la razón; y oídos los respectivos subdelegados de Marina y pescadores experimentados y más inteligentes de los Puertos”. Al recabar la opinión de estos agentes económicos y tener en consideración las antiguas ordenanzas en materia de pesquerías, el Estado pretendía legitimar “moralmente”, consensuar unos estatutos de carácter supragremial, lo que en sí mismos suponían un socabón en las competencias de las corporaciones aquí estudiadas.

Sin entrar a analizar las disposiciones reguladoras de la actividad económica en cuestión, cimentadas en los principios de libertad de pesca para todos los matriculados, y en el respeto al medio marino y a las vedas, y ciñéndonos a las políticas, en materia de gremios, en consonancia con el espíritu de las leyes de matrículas de 1737 y 1751, a las autoridades de Marina se les encomendaba la tarea de velar por la armonía entre sus administrados⁷⁹, incidiendo en la vigilancia en pro de la correcta aplicación de los caudales

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ Conocemos la encuesta remitida al subdelegado de Vigo, y algunas de las respuestas a la misma. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 239. Docs. Pontevedra, 9 de marzo de 1767; Vigo, 29 de abril de 1767.

⁷⁹ En este sentido, otro de sus cometidos expresos era arbitrar en las disputas entre matriculados en razón de los derechos que asistían a unos y otros a la hora de largar sus aparejos en determinadas aguas. Si bien la pesca era libre “sin excepción de parage en la vasta extensión del mar”, estas autoridades debían sancionar a aquéllos que por “codicia o algún poco justo motivo” cambiasen de sitio sólo por perjudicar a terceros.

comunes. Ello, sin detrimento del derecho del gremio a la hora de señalar, “en pluralidad de votos”, los quiñones “que tengan por conveniente y sea costumbre para ayudarle mantener algún médico o cirujano que los asista en sus enfermedades, como también para las cofradías y obras pías de sus obligaciones o devociones”. Es decir habrían de cubrirse financieramente las necesidades sanitarias y las demandas devocionales. A su vez se contemplaba la fijación de un número de quiñones para la “renovación y subsistencia útil” de los lanchones y galeones de los cercos reales y aparejos de este tipo (trañías y sacadas)⁸⁰; las partidas de gasto por este concepto debían ser firmadas por los *aviadores* y *carteleros*, con certificación de los fieles del gremio⁸¹. En teoría, tampoco quedarían desasistidos de fondos los matriculados que faenasen por su cuenta y riesgo, al margen de compañías, pues unos quiñones se destinarían a la reparación y fabricación de redes y demás pertrechos de pescadores económicamente en precario que se acogiesen a dichas ayudas; estos aparejos habrían de estar en poder de los mayordomos del gremio y llegada la costera los entregarían a los patrones que los demandasen; a cambio, los beneficiados habrían de contribuir al fondo con la tercera parte “de lo que utilicen”⁸²; concluida la temporada de pesca, los aparejos se restituirían al gremio para su habilitación y conservación en depósito.

A su vez, en la Ordenanza se permitía a los gremios destinar parte de sus caudales a sufragar la ayuda de costa de sus miembros con motivo de su traslado a la capital

⁸⁰ Sobre las características morfológicas de estas artes, y sobre el reparto de quiñones y la forma de remuneración del trabajo en ellas, es imprescindible la visión de Xoan Carmona. Vid. Carmona Badía, X., *Producción textil...*, pp. 341 a 349. Y para el siglo XVII Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 281 a 322.

⁸¹ Fijaba la existencia de dos aviadores y otros tantos “medidores o carteleiros” por cada cerco real o trañía durante “la cosecha común”. Era competencia de los primeros el mandar largar el aparejo siempre que en los sitios señalados hubiese “demostración de sardina”, distribuir el producto entre todos “los interesados del cerco”, y embargar la parte o partes que en virtud de acuerdo de la Junta del Cerco se considerase conveniente a los que “por delito u omisión den motivo a ello”. Por su parte, los segundos, como su nombre indica serían responsables de “medir la porción de sardina” que tocase a cada socio según determinasen al respecto los aviadores. Ambos cargos, elegidos por el gremio, serían anuales “sin que alguno pueda escusarse a admitir la nominación que se le haga, pena de diez ducados”. En cuanto a los dos fieles o vedores, sería de su competencia firmar las relaciones individuales de los miembros de cada embarcación del cerco que trabajase bien sola bien en régimen de compañía con otras lanchas.

⁸² Entendemos, de sus utilidades, es decir, del beneficio de sus capturas.

departamental para servir al Rey. La Secretaría de Marina calificó a este tipo de asistencia como extraordinaria; de no hacerlo así, vendría a reconocer los graves retrasos de la Hacienda en el pago de las dietas que en las ordenanzas generales de la Armada se estipulaban para los destinados al Real Servicio “desde el día que salen de sus casas, y según las respectivas distancias que haya desde sus puertos”⁸³. En consideración del desamparo económico que embargaba a muchas familias de matriculados en campaña, habida cuenta la habitual demora en las libranzas de la tesorerías de Marina en concepto de sueldos, el estatuto de pesca de 1768 reconocía el derecho de todo marinero empleado en el Real Servicio a seguir percibiendo por entero su quiñón, “concurriendo su muger, padre o madre con la respectiva porción de red” del cerco real o de la traña⁸⁴.

Por otra parte, en esta ordenanza se confirmaba la prohibición de trabajar en domingos y festivos⁸⁵ impuesta por la Iglesia⁸⁶. Pero a diferencia de la de Pontevedra, su

⁸³ El artículo 71 de la Ordenanza de matrículas de 1751, precisaba que estas pagas se entregarían a cada matriculado en mano “bajo la firma suya o señal, en caso de no saber escribir, y en presencia de escribano que dará testimonio de haverse legalmente executado la distribución, sin cujos requisitos no será admitido por legítimo el descargo”. Vid. Museo Naval (Madrid). Signatura R-98/208.

⁸⁴ Los mismos derechos se le reconocían a aquel que no acudiese a las faenas por “justo impedimento en su casa de muerte de padres, hermanos y hijos”.

⁸⁵ En la villa Baiona, la señalización del término de las faenas semanales en la pesca corría a cargo del procurador general del gremio de mar de dicha villa que desde una pinza enarbolaba una bandera o pendón, indicativo del fin de las labores hasta el lunes venidero. Vid. Ramos González, H., *Crónicas...*, p. 21.

⁸⁶ En cuanto a la observancia de las fiestas, entre los mandamientos e instrucciones aprobadas por el arzobispo Blanco para el buen gobierno del arzobispado compostelano en 1576, leemos: “Las fiestas ordenó nuestra madre la Yglesia que se guardasen y no se hiziese en ellas obra servil, para que en aquellos días los christianos principalmente nos ocupásemos en honrar a Dios Nuestro Señor y a sus santos. Por ende mandamos a todos nuestros súbditos que las guarden y no hagan en ellas obra servil, y el que lo contrario hiziere, pague dos reales de pena para la fábrica de su parroquia. Y ansimismo les mandamos que los dichos días cumplan con el precepto de la Yglesia, oyendo misa entera, y el que no la oyere, no teniendo legítima causa, pague ocho maravedís de pena para la dicha fábrica, y paguen los padres por los hijos y los amos por sus criados quando se entendiere que por su culpa o negligencia dexa de oyrla...”. Vid. *Constituciones synodales del arzobispado de Sanctiago hechas... Año de 1576... Y mandadas imprimir de nuevo... en 16 de mayo de 1601*. Las fiestas de guardar de precepto “y de obligación de pecado mortal” -más de 30 días, según breve de Urbano VIII de 22 de diciembre de 1642 aparecen señaladas en las Constituciones de 1648 formadas durante el episcopado de Andrade y Sotomayor. En las nuevas constituciones formadas por el arzobispo Gil Taboada en 1747, el título XXX que trata de las fiestas y su observancia se estipula para todo

referente más próximo⁸⁷, se concretaba el severo castigo contemplado para los infractores en la pérdida de la totalidad de su pesca y de un mes de prisión si se había faenado en domingo; de reincidir, todos los contraventores “en qualquier número que sean” serían condenados a una campaña en los navíos de Su Majestad sin sueldo. Considerando que era práctica común en muchos puertos la contribución en metálico, solapada bajo el carácter de limosna, de los pescadores a cambio de licencias para faenar en dichos días vedados, se encomendaba a los ministros y subdelegados que verificasen que aquéllos que saliesen a la mar en tales días, contasen con la oportuna dispensa eclesiástica. No obstante, se reconocía el derecho a pescar en festivos, siempre que antes o después de faenar se hubiese oído misa. Al que incumpliese este precepto se le castigaría con la pérdida del producto obtenido de su irregular actividad y con quince días de prisión. La aplicación del importe de dichas multas sería consensuada entre las referidas autoridades de Marina y los párrocos, “sin perder de vista la causa motiva que las llama a destino de piedad y culto”⁸⁸. Es decir, se aludía al acostumbrado destino de las llamadas *penas de mar* o *peñoras*, el equivalente al *quart* impuesto en Cataluña⁸⁹, motivo frecuente de conflictos⁹⁰: los gastos

aquel que hiciese “obra servil” en esos días la pena de dos reales, aplicados a la fábrica parroquial. “Y si alguno fuere tan rebelde que siendo penado no quisiere guardar las Fiestas o no oyere en ellas Misa entera, el rector lo haga saber a nuestro Provisor para que haga Justicia”. Vid. *Constituciones synodales del arzobispado de Santiago hechas por el Illmo. Señor D. Cayetano Gil Taboada...* Santiago, 1747, pp. 261-262.

⁸⁷ Vid. 1767. *Ordenanza de pesca que se debe observar...* Pontevedra, 1995, pp. 15-16. Otra copia impresa en Museo Naval. BMN-10594/11.

⁸⁸ La Ordenanza de Pontevedra informa que por entonces era común la aplicación del importe de estas multas para gastos de la fábrica de la iglesia del “Puerto capital de cada ría”, según habían dispuesto los prelados; en orden a ello, se regulaba que “por ahora se observará esta misma costumbre hasta que otra cosa sea mandada”.

⁸⁹ Allí, la interdicción eclesiástica por lo que concierne a la pesca en domingos y festivos se levantó a cambio del pago del llamado *quart* (una séptima parte de las capturas cobradas esos días), autorizado por breve de Gregorio XIV en 1590. Como en Galicia, el cobro de este gravamen era competencia de los directivos de los gremios (prohombres); se abonaba en metálico al arrendatario del mismo o directamente a los curas luego de vendido el pescado y su destino eran los gastos de culto parroquial o el sustento de la cofradía del gremio. Entre 1760 y 1774 los pescadores de San Feliu de Guíxols no pagaron el *quart*, negándose por esta causa la eucaristía. Finalmente acabaron abonándolo pero se le condomaron sus deudas por este concepto. Vid. Mateo Oviedo, J.A., *Con arte y parte...*, pp. 130-133. En el artículo 155 del

de tipo devocional⁹¹. Un vaciado de los libros de fábrica y de cofradías de parroquias costeras permite constatar lo extendido de las faenas marítimas en domingos y días festivos⁹². Las efectuadas sin la pertinente dispensa eclesiástica y conocimiento de la autoridad de Marina, también fueron sancionadas en el Reglamento que formó Zalvide para Mataró en 1773, aunque con penas algo menores a las impuestas en la de A Coruña⁹³.

En relación con esto, sabemos por un oficio de la Secretaría de Marina que en 1755 los matriculados de Orán se habían resistido a tributar a la Iglesia el quinto de la pesca obtenida en esos días⁹⁴, y en consecuencia el vicario eclesiástico de dicha plaza

Reglamento de Zalvide, se dispuso el ingreso en el fondo gremial del puerto de Mataró de los dos reales a percibir de cada embarcación que pescase en domingos y festivos.

⁹⁰ En 1726 estaba abierta una querrela criminal movida contra marineros de la Puebla del Deán y otros por los vicarios del Corpo Santo por faenar en festivos en la ría de Pontevedra. Los supuestos infractores se resistieron a *peñorar*. Vid. A.H.P.P. Archivo Municipal de Pontevedra. Leg. 48 (12).

⁹¹ Sobre esta potestad sancionadora de los gremios, vid. Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 454 a 460. Para este autor, en último término las peñoras o pignoras (prendas o multas) contribuyeron a la consolidación económica de estas asociaciones.

⁹² Vázquez Lijó, J. M., <<Aproximación a la fiscalidad sobre la pesca en el Barbanza del Antiguo Régimen. El diezmo de mar y otras cargas>>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, Tomo XLVI, fascículo 111, (1999), pp. 70-72. Varias partidas en concepto de peñoras anotadas en el capítulo de cargo de dinero del libro de fábrica de la Colegiata de Baiona para la segunda mitad del siglo XVII aparecen recogidas en Iglesias Almeida, E., <<El tráfico y pesca en los puertos de la ría de Vigo. Contribución al conocimiento de su historia>>, en *Museo de Pontevedra*, Tomo XLIV, (1990), pp. 666-667.

⁹³ Su artículo 73 rezaba así:

“La pesca en Domingo y días no laborales, desde que en la víspera se pone el Sol hasta que en el día siguiente al feriado sale, no podrá egecutarse sin breve apostólico, disposición diocesana, permiso del ordinario o consentimiento del párroco; y noticia precisa del ministro o subdelegado; y si alguno lo hiciere, será multado en diez libras que se aplicarán para la fiesta del Patrono y otros fines piadosos, y además perderá el importe de la pesca, a beneficio del hospital en que se curen los matriculados, con tres días de cárcel para los causantes”.

Vid. Reglamento de pesca...

⁹⁴ Al parecer este cánón en especie era inferior al exigido en otros litorales. Con ocasión de la consabida revista general de matrículas efectuado en toda España y Baleares a mediados de la década de 1780, la gente de mar de San Feliu de Guixols protestó por el séptimo del pescado que pagaban a los benedictinos por estos permisos. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. 23 de mayo

militar les había negado la pertinente venia. En una muestra de lo que se podría llamar funambulismo político, la Secretaría de Marina, actuando de mediador a través del Auditor General de la Armada, dictaminó recurrir al Nuncio y pedirle que concediese licencia a estos matriculados para pescar bajo el requisito de oír misa antes de salir a faenar y dando éstos “la limosna que les dispense su devoción”⁹⁵. Digamos por último que los incidentes entre gremios por cuestiones de pignoración, aunque posiblemente menos numerosos que en los siglos anteriores, no desaparecieron por completo⁹⁶.

También para otros litorales se aprobaron oficialmente disposiciones reguladoras del gremialismo formadas por las autoridades de Marina. En este campo descolló Zalvide, sobretudo durante su comisión como inspector general de las matrículas del departamento de Cartagena en 1773. Fruto de su labor fueron dos reglamentos generales para las provincias de Mallorca y Mataró⁹⁷ que fueron impresos de inmediato. Ese mismo año, Zalvide también formó un estatuto para el gremio de San Telmo de la ciudad condal. El cabildo barcelonés de mareantes se había regido por sus antiguas “ordenaciones”, retocadas y recogidas en 1751 por el Intendente general de Cataluña José de Contamina⁹⁸. Su sustituto, Castaños y Uriarte, representó a la secretaría de Marina en oficio de 14 de septiembre de 1773 la conveniencia de legislar a favor de un mayor control de los caudales

de 1786.

⁹⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 283. Doc. Madrid, 13 de agosto de 1755.

⁹⁶ Los matriculados de la villa de Vigo, a instancia de su procurador Gregorio Iglesias, denunciaron ante el ministerio principal de Marina de la provincia de Pontevedra, a los de Cangas por no peñar a la colegiata viguesa. Los imputados apoderaron en agosto de 1782 a su diputado para que los defendiese. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446 (2). Fol. 128.

⁹⁷ *Reglamento de navegación, pesca, carga y descarga, y gobierno político y económico de los gremios de Matrícula de gente de mar y maestranza de Mallorca...* Mallorca, Imprenta de Ignacio Sarrá y Frau, 1773. Ese mismo año y en esa misma imprenta se publicó el correspondiente a Mataró, editado en forma de facsímil por cuenta de la Cofradía de Pescadores de Arenys de Mar en 1984.

⁹⁸ Este ministro contaba con un buen conocimiento de la realidad catalana, y más en particular de la capital, donde residía. Había servido esta intendencia general desde 1744 a 1749 en calidad de interino, y a continuación, ya en propiedad hasta su muerte en enero de 1763. Vid. Abbad, F. y Ozanam, D., *Les Intendants espagnols du XVIII siècle*. Madrid, 1992, p. 197.

de esta corporación, gastados arbitrariamente (“sin la anuencia de sus superiores”). Teniendo en cuenta este informe, Zalvide, uno de los más destacados funcionarios del ramo de las matrículas en el siglo XVIII, dotó de una nueva normativa a esta asociación, aprobada el primero de octubre de 1773.

Los reglamentos de Zalvide guiaron a Muñoz de Guzmán para elaborar el suyo de ámbito general⁹⁹. Nos limitaremos al texto para Mataró, que al parecer sirvió de modelo a los restantes del departamento de Cartagena. Zalvide puso el acento en la imprescindible integración de toda la gente de mar en un sólo gremio o en dos, allí donde el colectivo de pescadores y el de mareantes estuviesen organizados separadamente o el tamaño de la matrícula así lo aconsejase. Además de condenar los desórdenes en la dirección de los asuntos de estas corporaciones¹⁰⁰, ampliando las competencias reconocidas a las autoridades de Marina en la Ordenanza de 1751, además de confirmarse su potestad para convocar, y de ahora en adelante, además de fechar¹⁰¹ las juntas gremiales, se dispuso su deber de presidirlas personalmente siempre que pudiesen o en su defecto nombrar sustitutos que las encabezasen por ellas. Además, el ministro principal de provincia y los subdelegados habrían de tomar las medidas que juzgasen pertinentes antes de autorizar los asambleas generales sobre fijación de contribuciones pias y al fondo común y sobre nombramiento de los puestos de dirección del gremio (art. 77-80).

En las capitales de partido, generalmente éste habría de estar integrado por un número de *prohombres* que variaría en función del tamaño de la matrícula (4 en Mataró, dos en Blanes o Malgrat), un clavario y ocho consejeros, que se reducirían a la mitad en

⁹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Doc. [Madrid], 2 de febrero de 1789.

¹⁰⁰ Irregularidades en el manejo de caudales y en la elección de cargos en Lloret llevaron a Zalvide a ordenar la recogida en el arca de la asociación del dinero que se encontrara “esparcido en distintas partes”. En Cataluña, existían precedentes en esta línea, pues sabemos Benito Marco y Espejo, en calidad de ministro principal de Marina de Mataró, había ordenado la afiliación de todos los matriculados al gremio de mar en 1769 y simultáneamente se había dispuesto lo propio en la ciudad de Barcelona Vid. Llovet, J., *La Matrícula...*, p. 153.

¹⁰¹ La General de elecciones, se celebraría el primero de año o el día que “por especial motivo acordase el ministro de Marina, y la asamblea específica sobre examen del estado del gremio, sus caudales y necesidades de sus miembros, el viernes de Dolores (art. 98).

los otras localidades. A su vez, Zalvide, que previó el nombramiento de la figura del secretario del gremio, estableció el método electivo de los cargos, mediante ternas, sus competencias¹⁰² y su carácter anual¹⁰³ e irrenunciable, multándose al que *motu proprio* vacase “sin gravísimo motivo”. Con ocasión de reuniones formales de la corporación, la ausencia de miembros de su gobierno sería cubierta de modo provisional por patronos o sujetos acreditados nombrados por la autoridad de Marina. Como ya se dijo, estas plazas directivas, al igual que las de cabos celadores, no exoneraban de las campañas en el Real Servicio; de ahí que se declarase la conveniencia de que fuesen desempeñadas por jubilados, que libres de esta carga militar, eran “más permanentes en sus domicilios”. Esta normativa, en la línea de las ordenanzas para Tortosa de 1760¹⁰⁴, como las ordenanzas de también contenía cláusulas contra el nepotismo y la patrimonialización de estos cargos - prácticas criticadas poco después tanto por Capmany como por Jovellanos, pese a sus puntos de vista discrepantes sobre la regulación del trabajo¹⁰⁵ - y establecía requisitos a los elegibles, claramente discriminatorios para el común de los matriculados; pues la condición de patrón habría las puertas al ámbito de decisión del gremio, mientras que los que no la

¹⁰² A los pronombres se les encomendaba todo lo relativo al régimen interno de las asociaciones, estando obligado a informar de cualquier incidente a la autoridad de Marina (art. 87). El clavario sería el responsable de recibir los ingresos del gremio y guardarlos en el arca de tres llaves, una de las cuales estaría en sus manos, otra en las del prohombre primero y la tercera en manos del ministro principal, del subdelegado o del alcalde de mar, auxiliar de estos últimos (art. 88). Por su parte, los consejeros “servirán para concurrir con sus votos en las elecciones, discurrir y decir lo que alcancen en las materias que se ventilen y proponer en común o particular lo que comprendan útil al gremio”. (art. 90).

¹⁰³ Con la salvedad del tesorero: “...podrá prorrogarse el clavario si desempeñare bien, respeto de no ser fácil hallar sugetos abonados y de cuenta y razón” (art. 86).

¹⁰⁴ El artículo 15 de los estatutos del gremio de mar de Tortosa, formados en mayo de 1760, prohibía el nombramiento para mayordomo del pariente en tercer grado “tanto de afinidad como de sanguinidad” del que acababa de vacar en dicho oficio. Se había dado el caso de que estos cargos elegían para sustituirles a sus padres y parientes “tal vez con el fin de que en las cuentas que han de dar no les hagan reparo alguno”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.877. Docs. Madrid. 27 de septiembre de 1792; [Madrid], 9 de noviembre de 1792.

¹⁰⁵ Vid. Rumeu de Armas, A., *Historia...*, pp. 325 y ss. Y Díez, F., *Viles y mecánicos. Trabajo y sociedad en la Valencia preindustrial*. Valencia, 1990. pp. 174-184

tenían, la inmensa mayoría, debían acreditar servicios en la Armada (artículos 82 a 91)¹⁰⁶.

Zalvide también hizo hincapié en el control del manejo de caudales¹⁰⁷, que pasaba por evitar los gastos superfluos y por el rendimiento anual de cuentas, anotadas partida a partida en un libro de carga y data que debían tener todos los gremios. En esta sintonía, además ordenó el inventario de su patrimonio, en particular de barcos y pertrechos de pesca y navegación, y de sus papeles (con especial atención a los censos y créditos), fijó con precisión las obligaciones de asistencia a socios enfermos y las devocionales, e incluso la cantidad de achas y blandones según qué procesiones y actos litúrgicos (art. 94 y siguientes). En suma, un considerable esfuerzo legislador, cuyo éxito fue limitado, ya que estas corporaciones continuaron administrando sus fondos y celebrando fiestas sin atenerse a los disposiciones oficiales.

¹⁰⁶ El artículo 85 rezaba así:

“ No pueden ser prohombres a un tiempo ni subcesivamente padre y hijo, tío y sobrino o cuñado, ni los de notario parcialidad. Tampoco repatirá (sic) uno mismo sin el intermedio de tres o más años, ni tendrán encargo del gremio el que no acreditare por certificación del ministro principal haver desempeñado quando lo ejerció anteriormente; el que deba o no hasta evacuado las cuentas, el que no hubiere hecho campaña o sido patrón, y el que no pase por clavario o consejero”.

¹⁰⁷ Sin la pertinente autorización del ministro de Marina, sólo se podía sacar del fondo hasta un máximo de veinte reales y para el socorro diario de enfermos, cuya dolencia certificase un facultativo (art. 97).

4.3.-Los gremios de mar de Galicia en la Galicia del siglo XVIII.

Llegados a este punto, cabe preguntarse cuál fue el balance de las medidas legislativas que llevamos visto por lo que atañe al sistema de gobierno y el ámbito competencial de los gremios de mar. Nuestra visión se centrará en Galicia y estará conformada ante todo por las respuestas al cuestionario con motivo del establecimiento del llamado *Montepío de pesca*¹⁰⁸. Formado según el modelo del de viñateros de Málaga, se estableció en 1777 con la finalidad de reflotar la pesca mediante la concesión a los gremios de créditos blandos (amortizaciones a cuatro años sin intereses). Su fondo inicial, proveniente de los expolios y vacantes de las mitras de Santiago, Tui y Mondoñedo -los tres obispados gallegos con litoral- fue de seiscientos mil reales, aunque en sus estatutos se previó un millón. Para conocer el estado de estas asociaciones se les formuló una serie de preguntas sobre su estado financiero, sus prácticas pesqueras y los métodos de salazón que utilizaban. Sin entrar a analizar los resultados del Montepío, investigación todavía pendiente en buena medida, explotaremos la información de su cuestionario por lo que a la organización de gobierno de los gremios.

4.3.1.- El organigrama de gobierno y la esfera de competencias.

Por norma general, los gremios gallegos del siglo XVIII tenían como “cabezas principales” a un número variable de apoderados y procuradores generales¹⁰⁹, cargos renovados anualmente en la mayoría de los casos¹¹⁰. En Cangas, su equivalente era la figura

¹⁰⁸ La documentación más homogénea que se conserva sobre esta institución, y a la cual hemos acudido es el Legajo 411 del Archivo Catedralicio de Santiago (A.C.S.). De ella han bebido los estudiosos del tema, aunque no mucho menos la han secado. Vid. Mejjide Pardo, A., <<Hombres de negocios de la Coruña dieciochesca. Jerónimo de Hijosa>>, en *Revista* (Instituto José Cornide), año III, n° 3 (1969), pp. 85-148. Y Martínez Barbeito, C., *El montepío de pesca en Galicia en el siglo XVIII*. A Coruña, 1970.

¹⁰⁹ Por ejemplo, los portavoces de Cee, Corcubión y Finisterre declaran que en cada uno de estos puertos se nombra un procurador general y un apoderado del gremio. Se puntualiza además que sus matriculados “se gobiernan por unos mismos principios quanto a la economía”. Vid. A.C.S. Leg. 411. s/f.

¹¹⁰ Como excepción a esta regla, los apoderados del gremio de mar de Viveiro se elegían cada trienio, en agosto (al igual que los de Laxe), mientras que el procurador era anual, “y lo prorrogan quando le consideran útil”. *Ibidem*.

del llamado diputado del gremio de mar, cuyo nombramiento se registraba por escrito en el llamado *Libro del Quiñón*¹¹¹. Las diferencias terminológicas se acrecientan si la comparación se efectúa entre litorales más alejados. Por ejemplo, ya hemos hablado de los prohombres y clavario para la provincia de Mataró, cargos que en general se documentan al frente de estas corporaciones en la orla mediterránea, incluido Cerdeña, reflejo institucional de la soberanía española sobre la isla¹¹². Por el contrario, ambos vocablos jamás se utilizan en las fuentes de época para referirse a los miembros del gobierno de los gremios de matriculados del litoral gallego y cantábrico. Los alcaldes de la mar mencionados para Cataluña, también figuran como presidentes de cabildos de mareantes del Cantábrico, como los de Gijón, Laredo¹¹³ y Castro Urdiales¹¹⁴. Por su parte, el de La

¹¹¹ En 1759-60 lo fue Baltasar da Graña y al año siguiente Jerónimo do Val. En 1772, era diputado Miguel de Lemos, que repetiría en 1785, y cabos Juan Ignacio Solino y José Mariño. Encabezaron el poder otorgado al procurador general del Reino, el Marqués de Bosqueflorado, para oponerse a la introducción por los catalanes de las polémicas jábegas. En este poder ya está presente una de las denuncias más comunes contra los catalanes: sus supuestos fraudes al fisco regio, siendo su actividad pesquera una tapadera: “valiéndose del pretexto de hacer sardina para aver de construir casas y almacenes a las orillas del mar en sitios remotos de poblaciones y viviendas de gentes para el despacho y entrada en ellas de géneros prohibidos que les conducen a las oras que mejor se les acomodan de día y de noche las embarcaciones de su nación y aún otros sospechosos y con fraude contra la real hacienda”. Tres años más tarde esta diputación corría a cargo de Lorenzo Rodal, siendo “fiscal” Félix Rodal. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4). Fols. 8 r.v. Protocolos. Notario Antonio Rubiños de Castro y Loureiro. Sig. 1.326(8). Fols. 39r-42v. ; Sig. 1.326 (11). Fols. 7r. y v. Y Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446 (5). Fols. 181r. y v. Información sobre los ocupantes de estas plazas en 1783 en A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446(2). Fols. 88r. y 128r.

¹¹² El clavario custodiaba el fondo común y era “prima voce” del gremio de San Pedro de la laguna de Santa Gilla en Cagliari. Tenía la misma función en el caso de la confraternidad de San Telmo de dicha capital sarda. Vid. Piras, M.P., <<I laboratori del mar e la confraternita di Sant’Elmo a Cagliari nel XVI secolo>>, en Mattone, A., (ed.) *Corporazioni, gremi e artigianato tra Sardegna, Spagna e Italia nel Medioevo e nell’età moderna (XIV-XIc secolo)*. Sassari, 2000, pp. 337 a 351. Y en la misma obra colectiva Ferrante, C., <<La Laguna di Santa Gilla e i piscatori del gremio di San Pietro>>, pp. 352 a 371.

¹¹³ Hay noticia de que el alcalde de mar de esta última villa cántabra, ponía precio a los pescados, celaba de que sus administrados no saliesen a faenar en días de temporal, y en general velaba por el cumplimiento de las ordenanzas de este gremio. Nuestra fuente apunta que no contaba con “jurisdicción para prender”, al contrario de los vicarios del Corpo Santo de Portovedra. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Doc. [Madrid], 17-XII-1742.

¹¹⁴ Esta plaza, y la de procurador se acostumbraban elegir cada 6 de enero, como sabe hasta el más ateo festividad de la Epifanía, y no el de su patrón San Andrés, honrado el 30 de noviembre. Vid. A.G.M.

Albufera estaba encabezado por jurados.

Debido a que lo más común fue que el escribano de Marina correspondiente no diese fe de los nombramientos de estas plazas, y a que, repetimos, apenas hemos encontrado papeles generados por los gremios en el desempeño de sus funciones como institución, no hemos logrado formar una pequeña nómina de ocupantes de estas plazas directivas. Sí puede afirmarse, no obstante, que la presencia de cabos celadores en el puente de mando de algunas de estas asociaciones, caso de Viveiro y de Cangas, prueba la implantación firme de esta figura. En ciertos pueblos gozaba de una posición en la cúspide de la administración gremial; así, en las juntas particulares del gremio de Porto do Son -a diferencia de las generales en las que concurrían con voto todos los matriculados- era este cargo uno de los dos diputados que representaban a su gente.

Por otra parte, la denominación de determinados puestos directivos denota el mantenimiento de la fuerte vinculación de muchos de los gremios de mar con cofradías, vehículos de sus manifestaciones religiosas¹¹⁵; ahí están los vicarios del Corpo Santo¹¹⁶, el escribano de la cofradía del Santísimo Sacramento por lo que concierne a Vigo¹¹⁷, y los mayordomos de las cofradías de la Santísima Trinidad y San Roque que custodiaban las

Matrículas. Pesca. Leg. 1.961. Doc. Castro Urdiales, 13 de enero de 1792.

¹¹⁵ Andrés Canoura aporta varios ejemplos para el siglo XVII. Caso de la vicarios de la mar del gremio de Redondela que eran a su vez mayordomos o luminarios de la cofradía de San Juan, sita en la iglesia parroquial de dicha villa. Vid. Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 434 a 442.

¹¹⁶ Cuatro, elegidos anualmente el lunes de pascuilla, encargados del cuidado “de las cosas de su Yglesia y multar a los que se meten a pescar en días de fiesta”. Vid. A.C.S. Leg. 411. Fol. 20r. Un resumen de sus amplias atribuciones recogidas en las sucesivas ordenanzas del gremio del Arrabal en Filgueira Valverde, X., <<Os mareantes de Pontevedra: peculiaridades da súa sociedade gremial>>, en De Abel Vilela, A. (Ed.), *Historia e antropoloxía da cultura pesqueira en Galicia*. Santiago, 1996, pp. 97-101. Otras noticias sobre su ámbito competencial en Fortes Bouzán, X., *Historia de la ciudad de Pontevedra*. Pontevedra, 1983, pp. 270 y ss; y en Pereira Fernández, X.M.: <<De cofradía “Do Corpo Santo” a gremio de mareantes>>, en *Museo de Pontevedra*, LVI, (2002), pp. 157-168.

¹¹⁷ Este secretario tenía en su poder una de las tres llaves del arca común. Vid. documento 10 del Apéndice Documental. Un estado de los libros de cuentas de esta obra pía y otras noticias de interés sobre ella en Iglesias Almeida, E., , <<El tráfico y la pesca en los puertos de la Ría de Vigo. Contribución al conocimiento de su historia>>. En *Museo de Pontevedra*, T. XLIV (1990), pp. 673-680. También Canoura Quintana, A., *La pesca...*, p. 441.

llaves del arca común del gremio de Pontedeume¹¹⁸.

Completaban el organigrama de gobierno de los gremios de mar gallegos encuestados en 1777 uno o dos *cogedores* y depositarios, según el tamaño del gremio, encargados los primeros de recaudar el dinero del fondo y los segundos de correr con la tesorería y de custodiar las llaves del arca común, que no siempre se dejó en manos de miembros del gremio¹¹⁹. Para esta última función, recordaba García Sarmiento en 1763, debía elegirse a alguien “bien abonado”, un requisito que no era nuevo¹²⁰. En ciertas localidades, caso de Porto do Son o Cangas¹²¹, existían llaveros, figura que Canoura no menciona para el siglo XVII. En su poder estaba una de las tres llaves de la caja del gremio, existiendo desde antiguo la corresponsabilidad en caso de falta de caudales¹²². En puertos cabeza de distrito, el Caramiñal, Vigo o Cangas, el subdelegado, tal como había dispuesto Zalvide en 1773 para Mataró, llevaba una de las llaves del arca común y ejercía

¹¹⁸ Vid. Pérez Constanti, P., *Notas viejas galicianas*, Tomo I, Vigo, 1925, pp. 134-139. De la dirección del cabildo de mareantes de la ciudad de Santander formaba parte el mayordomo de la cofradía de San Martín, junto con el procurador general y varios diputados. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 272. Doc. Santander, 6 de marzo de 1780.

¹¹⁹ En virtud del convenio suscrito en 1750 por el gremio de mar de Vilagarcía el arca se localizaría en casa de Tomás Pérez, medidor de pala espelida en los alfólies de dicha villa, “que aunque no es del gremio les conviene allí su depósito”. Vid. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan García Villamarín. Sig. 518 (1), fol.33 r y v.

¹²⁰ En 1618, a la hora de elegir a los mayordomos del gremio de San Andrés de A Coruña se decía que habrían de ser “personas ricas y abonadas y celosas de serbicio de Dios Nuestro señor y aumento del Hospital y cofradía [de San Andrés]”. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 254. Doc. Sampedro, 254. Doc. Pontevedra, 20 de enero de 1763. Y Canoura Quintana, A., *La pesca...*, p. 438.

¹²¹ Los del gremio de la capital del Morrazo eran Miguel de Rodal y Silvestre Pérez en 1775. Vid. A.H.P.P. Protocolos. Notario Antonio Rubiños de Castro y Loureiro. Sig. 1.326 (11). Fols. 7r. y v.

¹²² Dos de las llaves del arca de la Confraternita de San Telmo de Cagliari estaban en manos de dos *maggioreali* y la tercera en poder del *probouomo* más anciano. Para el caso cabildo de mar de Laredo, por costumbre también una de éstas la tenía el diputado de mayor antigüedad, y las otras el procurador y el alcalde de la mar. Vid. Piras, M.P., <<I lavoratori...>>, p. 342. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. 17 de enero de 1785.

un mayor control sobre el gobierno de los matriculados¹²³. Hubo gremios que se resistieron al intervencionismo del Estado en este terreno; uno de ellos fue el cabildo de mar de San Martín de Santander, donde, según ciertas noticias, a pesar de ser capital provincial el ministro de Marina no contó con una de las llaves hasta la entrada en vigor del Reglamento de matrículas de 1786¹²⁴.

Por otra parte, al menos en el caso del gremio de Pontevedra, sus directivos estuvieron facultados para actuar por sí solo en nombre de sus representados. No convenía retrasar la formalización de los poderes y la presentación de recursos en ausencia del resto del cuerpo directivo, por cuestiones profesionales, por enfermedad o por otra causa¹²⁵. Estos cargos directivos actuaron formalmente como delegados de su colectivo en diversos asuntos, por ejemplo, para el aprovisionamiento de sal¹²⁶.

La presencia de maestros al mando de compañías de pesca o de patronos entre los cargos directivos de la gente de mar (caso de Laxe), testimonia el aludido peso de estas elites dentro del cuerpo de matriculados. Se mantenía la jerarquización en el gobierno de estas corporaciones, una concentración de poder institucional en manos de los *talaieros*, *aviadores* y principales socios inversores en las grandes artes de cerco que ya era nítida dos décadas atrás¹²⁷. Todo apunta a que por regla general, el organigrama administrativo de los

¹²³ Para el caso de Sanxenxo nada se dice acerca de la supuesta participación del subdelegado en la dirección de los asuntos gremiales. En Viveiro, los tres cerrojos se los repartían el ministro de la provincia, el escribano de Marina, y una tercera estaba en manos de uno de los apoderados. Vid. A.C.S. Leg. 411. Fol. 30v., 51v.

¹²⁴ Sólo el procurador, el alcalde de mar electo y el saliente tenían acceso a este depósito. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Madrid, 1 y 8 de junio de 1791.

¹²⁵ Entre los muchos ejemplos extraídos de los protocolos notariales y de los expedientes de la Secretaría de Marina, valga la enésima protesta del gremio de mar del Arrabal en su larga pugna con el monasterio de San Salvador de Lérez por la pesca en el homónimo río, cursada el 29 de abril de 1789 por sólo dos de sus cuatro vicarios. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956.

¹²⁶ Caso de “don” Juan de Canosa y Lemus y Ramón de Antelo, diputados del gremio de mar de Camariñas, apoderados por esta corporación el 27 de septiembre de 1796. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Corcubión. Notario: Claudio Estévez Pose Vermúdez. Prot. N° 2.787, fols. 39r-v.

¹²⁷ Vid. Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 434 y ss.

gremios de mar de la Galicia del siglo XVIII era bastante simple; e incluso en casos no se puede hablar ni tan siquiera de gremio, entendido como tal un colectivo con un régimen estatutario y con una mínima estructura de gobierno. La voz cantante la llevaron los patrones, que lógicamente hicieron valer su superior posición económica respecto al común de los matriculados a la hora de la toma de decisiones tocantes al desarrollo de las actividades pesqueras en las que su responsabilidad era mayor, y mayor por tanto las penas que se les impondrían en casos de infracción de los reglamentos de pesca¹²⁸. Dado que habitualmente también eran propietarios de las embarcaciones que gobernaban, su contribución al depósito de caudales para los gastos comunes y urgencias del gremio debía ser superior por llevar además del quiñón personal el de su barco. Por ello no es de extrañar que protagonizasen los acuerdos adoptados de cara al reparto de las ganancias de la pesca para dichos fines. Ilumina sobre la precariedad organizativa y el peso de la élite de patrones el siguiente concierto, en el que la constitución de un fondo común se presenta como la forzada y tardía respuesta solidaria al serio problema de la falta de capacidad financiera del común de los gremiales. Así, en la escritura otorgada el 23 de agosto de 1750 por los nueve maestros de las embarcaciones y lanchas del puerto de Vilagarcía de Arousa y veinte matriculados que andaban con ellos a faenar, se declara que ya que no tenían depósito “ni con facilidad hallan persona que les empreste dinero” para sus apuros, sus “superiores” habían dispuesto la formación de quiñón de todo el pescado “maior y menor” que capturasen¹²⁹.

Por el mero hecho de ser directivos de sus asociaciones profesionales, estos

¹²⁸ El artículo 44 de la Ordenanza de la provincia de A Coruña del año 1769, disponía que a aquéllos que largasen red prohibida en la ría de Betanzos se les impondría la pena de pérdida de las capturas además de una multa según el importe de la pesca; al maestro o patrón, además de ambas sanciones se le castigaba con un mes de cárcel. En caso de reincidencia se doblaría la sanción monetaria y el maestro sería condenado a una campaña en la Real Armada sin sueldo. También se distinguen penas, según sea el infractor patrón o simple marinero, en el artículo 54 de dicha normativa. Vid. *Ordenanza...* Museo Naval de Madrid. Sig. BMN-3741/03.

¹²⁹ Como llaveros son nombrados Juan Andrés González, José Guisande y Bartolomé Pérez, los tres propietarios de embarcaciones. No es de extrañar que al año siguiente el primero figure como diputado general de su gremio, y el segundo como cabo celador. Sólo firman seis, por no saber los demás. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan García Villamarín. Sig. 518 (1), fol.33 r y v.

matriculados no estaban libres de entrar en turnos de cuadrillas para el Real Servicio mientras desempeñaban dichos empleos (art. 151 de la Ordenanza de 1751). Sí lo estaban en caso de que perteneciesen a las clases de patrón de excepción, jubilado o inhábil. De ahí que oficialmente se negase la exención militar solicitada por algún gremio para su equipo de gobierno¹³⁰, como el de Luarda en 1766. A propósito, el Intendente de Ferrol, luego de recordar que en la Ordenanza de 1751 estaba dispuesto que los cabos de la matrícula se reclutasen entre los jubilados, subrayaba que con más razón debía seguirse este sistema a la hora de elegir del resto de la dirección de estas corporaciones, ya que a menudo eran individuos poderosos los que con “soborno o haciendo partido entre los vocales” de las juntas del gremio obtenían estos encargos¹³¹. En cuanto al lugar de celebración de las juntas de estas corporaciones¹³², la documentación del Montepío no aporta datos ya que no se interroga a este respecto, pero lo más probable es, como era costumbre antigua, se celebrasen en lugares públicos, cercanos a la ribera o a algún edificio religioso vinculado al gremio de mar y el día de la festividad de su patrón¹³³. En el siglo XVIII, los matriculados de Muros, cuando eran convocados se reunían en el “corredor” de la capilla de la Santísima Trinidad¹³⁴, y las asambleas del noble cabildo de mareantes de Laredo

¹³⁰ El cabildo de mareantes de la ciudad de Santander incidió en las nefastas repercusiones para su gobierno económico y político causadas por la demandas de marinería para los armamentos extraordinarios que se efectuaron en 1780, y de los cuales ni tan siquiera estaban exentos los “oficiales” de dicho gremio. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 272. Doc. Santander, 6 de marzo de 1780.

¹³¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. San Lorenzo, 21 de julio de 1766.

¹³² Sobre los lugares de emplazamiento para la celebración de las juntas y otros actos por lo que a Euskadi se refiere, se da amplia información en Erkoreka Gerbasio, J.L., *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria, 1991, pp. 111-119.

¹³³ Los mayordomos y vicarios del Hospital de San Andrés de A Coruña se elegían en la iglesia de dicha hospital, mientras que sus homólogos de Ribadeo y Pontevedra en la parroquial de dicha villa lucense y en la iglesia de Santa María La Mayor de Pontevedra ante el altar del Corpo Santo, respectivamente. Vid. Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 437 y ss.

¹³⁴ Vid. A.H.U.S. Protocolos del partido judicial de Corcubión. Notario Bartolomé López Vaamonde. Protocolo nº 1.629. Fol. 82, 93 y ss.

tenían lugar en la ermita de San Martín¹³⁵.

En cuanto a la representación de los gremios de mar en los concejos, la importancia de las actividades marítimo-pesqueras en muchas villas del litoral tenía su traducción en el seno de las corporaciones municipales. En efecto, los matriculados de Marín o de O Grobe¹³⁶, contaban con portavoces propios en los ayuntamientos de sus respectivas villas. Formaba parte del ayuntamiento de cada una de ellas un “*regidor de la mar*” que debía velar por los intereses gremiales. Este oficio era de carácter “añal”, es decir anual, no disfrutado a perpetuidad ni mucho menos con carácter hereditario.

Por otra parte, jugaba su papel el *procurador general*. Principal autoridad del gremio de mar de Baiona, en esta villa era elegido el día de Reyes en la plaza de Armas de Monterreal. A continuación debía presentarse ante la corporación municipal y prestar juramento de guardar el secreto del ayuntamiento¹³⁷. Según García Sarmiento, ministro de la provincia marítima de Pontevedra, era norma que cada gremio de mar nombrase un procurador general que los representase en el cabildo de su localidad “para tener noticia del importe de Propios y Arbitrios y su legítima aplicación”. Para este cargo, llegaron a ser designados gremiales de tierra, cuando la mayoría del cuerpo de matriculados así lo decidió. El citado ministro amonestó verbalmente en enero de 1763 al capitán del puerto de Pontevedra, D. Juan de Villavicencio, por oponerse, sin ser competente en la materia, al ejercicio de este plaza por D. Andrés Bazete, nombrado al efecto por el gremio de mar

¹³⁵ De ahí que la elección de su alcalde de la mar se acostumbra celebrar cada 11 de noviembre, festividad de San Martín de Tours. Vid. A.G.M. Matrículas.Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Laredo, 21 de noviembre de 1783; A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Doc. [Madrid], 17 de diciembre de 1742.

¹³⁶ Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Marín, Sta. María de la villa y puerto de. Libro Real de Legos. L-483, fol. 88v.

Por cierta información sobre *cobrados* de la segunda localidad, sabemos que cada año, por diciembre o enero, (habitualmente el día primero de este mes), a voz de campana tañida se reunían en el hospital de la villa de San Martiño de O Grobe, el alcalde añal, el regidor de “la mar” y su homónimo de tierra, más el procurador general para elegir a sus sustitutos. En las décadas de 1730 y 1760 era el lugar donde se celebró esta función y “más negocios que se ofrecen para el público y bien común”. Vid. A.H.P.P. Protocolos. Notario Francisco Antonio Domínguez y Saavedra. Sig. G-477 (7), G-480 (2).

¹³⁷ Vid. Ramos González, H., *Crónicas...*, p. 20.

de dicha villa¹³⁸. Por costumbre antigua, la elección del procurador general del gremio de Pontevedra, se efectuaba anualmente en acto solemne celebrado en la Iglesia de Santa María la Mayor. Esta plaza solía recaer en un letrado, en algún miembro de la burocracia judicial. A renglón seguido el concejo confirmaba este nombramiento sin mayores problemas. No obstante, al menos de una ocasión el elegido, por el pretexto de su poca edad, no pudo ejercer esta procuradoría por la firme oposición del concejo¹³⁹.

El gremio de mar de Laredo reivindicó a comienzas de la década de los setenta su potestad-conferida en virtud de antiguas ordenanzas- de nombrar como procurador de su cabildo a un no matriculado. Se había visto privado de esta prerrogativa por orden del subdelegado de Marina en 1763. Argumentaba la corporación que el matriculado común “por su ejercicio de la mar no es dable asista al Ayuntamiento [donde el referido cargo ejercía el derecho a voto y respondía de los caudales puestos a su ciudadano], ni tenga la instrucción correspondiente”. El ministro de Marina de Santander, razonó su dictamen con base en los artículos 19 y 148, éste ya citado, que recordemos, concedía a los gremios la capacidad de elección de sus cargos directivos, literalmente, según costumbre: el otro rezaba así:

“A cada subdelegado se señalarán los términos de su jurisdicción, incluyendo además del Pueblo de su residencia, aquellos Lugares que, por su poca entidad, no

¹³⁸ Se daba la circunstancia, de que Villavicencio, que ejercía a su vez una regiduría, en un principio había consentido que dicho individuo tomase formalmente posesión de esta procuradoría general en el ayuntamiento de la villa. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 254. Doc. Pontevedra, 20 de enero de 1763.

¹³⁹ Nos referimos a D. José Sucado para el año 1769. El gremio criticó la endeblez del razonamiento contrario, dado que la propia villa había apoderado a este individuo cuando estaba en A Coruña cursando su pasantía para que asistiese “al reconocimiento y recaudación” del nuevo armamento de milicias. Además, si bien era cierto que Sucado vivía bajo la *patria potestas*, su padre se había comprometido con el gremio no sólo a emanciparlo sino a afianzarlo para el desempeño de dicha procuración. El gremio se vio obligado a elegir a otro para esta plaza, el licenciado D. Juan de Portas, que ejercía la abogacía en la villa de Pontevedra de la que era vecino. Sin embargo éste tampoco fue confirmado en su procuradoría por la Justicia y Regimiento, tal vez por incompatibilidad de cargos (“por empleos que ha obtenido pertenecientes a ella [la villa] no se le tuvo por tal”); sí lo fue, a petición de los vicarios del Arrabal, su sustituto D. Juan Antonio de Pazos y Abarca dos meses más tarde. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Gremio, 14. Doc. Pontevedra, 13 de enero de 1769; Gremio, 15. Doc. Pontevedra, 25 de febrero de 1769.

necesitaren de particular subdelegado; sirviendo en ellos de tales, a las órdenes de aquél, los Diputados, Prohombres, Hermanos Mayores o Mayordomos del Gremio de los Mareantes matriculados, que siempre han de formar cuerpo separado para su gobierno, y conservación de sus Privilegios”¹⁴⁰.

El gremio apeló al Intendente de Ferrol y éste respaldó el dictamen de Rábago, inspector de matrículas de aquella costa, favorable a la concesión de libertad, no sólo a aquel colectivo, sino a otros, a la hora de la elección de su personal de gobierno, siempre que estas plazas recayesen en sujeto apropiado (“de conocida conducta”), ya que entre los matriculados “no los suele haver de circunstancias, ni aun que sepan leer ni escribir”¹⁴¹. Un contencioso muy similar tuvo lugar en Vigo en 1780¹⁴².

Las reformas emprendidas en época de Carlos III en el régimen de gobierno de los concejos, conllevaron la pérdida de la representación autónoma del gremio de mar de Vigo en el ayuntamiento de esta villa a partir de 1783; hasta el año anterior ocho comisarios del gremio de mar venían eligiendo anualmente a su procurador general¹⁴³, haciendo lo propio 24 vocales para el de tierra. De ahora en adelante, los matriculados de mala gana tuvieron

¹⁴⁰ Vid. *Ordenanza para el régimen....* Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

¹⁴¹ Además, el Intendente no juzgó “determinantes” al respecto sendos artículos de la ordenanza, parecer que compartió con el Auditor de su departamento, partidario de devolver al cabildo de mar de Laredo la facultades de elección que reclamaba. En Madrid se resolvió de acuerdo con esto. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. [Madrid], 15 de febrero de 1772.

¹⁴² Las autoridades de Marina de la provincia rechazaron entonces la elección de un *terrestre* para el cargo en cuestión, a pesar de haber contado con el voto afirmativo de “algunos hombres de mar”; además, el desorden no terminaba aquí, ya que tal votación había intervenido la justicia ordinaria (encargada de dar la posesión de esta procuradoría general, y sin haber informado a los ministros de la matrícula). Vid. Museo de Pontevedra. *Archivo de mareantes*. Sampedro, 262. Doc. Vigo, 27 de marzo de 1780.

¹⁴³ Plaza ocupada por norma general por patrones de lanchas de pesca, que a menudo repitieron representación. Por poner sólo un ejemplo, Juan de Cores *el mozo*, sirvió de procurador el trienio 1752-54 y de nuevo en 1756. Vid. González Fernández, J.M., <<Oligarquía urbana y gobierno municipal en el Vigo del siglo XVIII>>, en *Castrelos*, III-IV (1990-91), pp. 304, 315-316. Según A.Meijide Pardo (<<Aspectos de la vida económica...>>, p. 306), esta elección se efectuaba cada primero de año por mayoría de votos “en el sitio de la Piedra”, (la antigua y popular barriada pesquera de A Pedra).

que votar conjuntamente con el resto del vecindario a la hora del nombramiento del síndico general¹⁴⁴. Diluida la voz de los matriculados en el concejo, los fomentadores catalanes ya con asiento en él, pudieron mejor orientar la política municipal para hacer prevalecer sus intereses económicos¹⁴⁵.

Con la salvedad de los reglamentos de Zalvide, hasta 1786 la Secretaría de Marino alteró las costumbres particulares de estas asociaciones por lo que respecta a la composición de sus cuadros de mando y a los métodos electivos de sus componentes. Y respaldó los derechos de los matriculados por lo que atañe a la provisión de algunos cargos ajenos a su estructura de gobierno. Así, en septiembre de 1742 el gremio de mar de Gijón obtuvo de este ministerio la confirmación de su antigua facultad de nombrar al sacristán de la parroquia de dicho puerto, de la que habían sido despojados por provisión del Consejo de Castilla¹⁴⁶. Sin embargo, en general puede afirmarse que en el nuevo marco institucional de la Matrícula, los gremios perdieron competencias.

Para empezar, el establecimiento del sistema de cuadrillas que a partir de 1751 reguló el sistema de reclutamiento, supuso la pérdida del papel de estos cabildos en materia de *compartos* de marinería para la Armada. A este respecto, la conocida corporación de mareantes de la villa de Pontevedra, llegó a incluir en el repartimiento de gastos ocasionados por estas levadas a todo vecino del llamado Arrabal, sin tener en cuenta alegaciones de cambio de profesión¹⁴⁷. El incumplimiento de estas obligaciones llegó a

¹⁴⁴ Los gremios de tierra y mar también elegían de forma conjunta desde su establecimiento en 1768 al Diputado de Abastos, votando a un tiempo por uno y otro colectivo 16 y 8 electores, respectivamente. *Íbidem*.

¹⁴⁵ Vid. González Fernández, J.M., <<El dominio social de los concejos urbanos de la Galicia atlántica en las postrimerías del antiguo régimen (1775-1809)>>, en *Universitas. Homenaje a Antonio Eiras Roel*. Universidad de Santiago de Compostela, 2002, pp. 392-393.

¹⁴⁶ Ésta había sido ganada por la Justicia y Regimiento de Gijón. Según se desprende del resumen del expediente, resultó decisivo tuvo la acreditación documental del ejercicio de esta regalía ya en 1612, ratificada por el tribunal eclesiástico del obispado de Oviedo en 1685. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279.

¹⁴⁷ A instancia de esta asociación, en 1733 el Intendente de Ferrol don Bernardino Freire apremió a Sebastián Varela da Barca, natural y vecino del barrio de La Moureira, a contribuir a estos repartos,

saldarse con la expulsión del gremio bajo el cargo de patente insolidaridad¹⁴⁸.

Por otra parte, es indudable que la consolidación de la jurisdicción de Marina y en particular el principio de libertad de todos los matriculados chocó frontalmente con una de las atribuciones básicas de los gremios en el terreno económico: el control y explotación regulada de los recursos del mar mediante la estructura profesional de los agentes, por delegación señorial y sin competencia de foráneos. Como ya dijimos, en las Ordenanzas de pesca de Pontevedra y A Coruña se reconoció la potestad sancionadora de los vicarios y sus homólogos a la cabeza de estas corporaciones, pero fue a todas luces una concesión menor, ya que lo verdaderamente importante es que por vez primera fueron ministros de la Corona quienes dictaron directrices provinciales sobre vedas y aparejos, unas normas que todos los matriculados de estas demarcaciones habrían de cumplir¹⁴⁹. Esto no fue óbice para que la autoridad de Marina aprobase nuevas disposiciones sobre la actividad profesional de estos hombres a instancia de sus cabildos. Prueba de ello es la fundación en

obligación a la que quedaba sujeto todo aquel que se hubiese beneficiado de las “utilidades” del mar, según este ministro ordenó de paso. Sebastián Varela alegó haber llegado de Indias hacía bien poco y estar casado con una gremial de tierra. El gremio por su parte, consideró que condescender a esta solicitud particular de exención sentaría un precedente muy perjudicial, que sin duda esgrimirían muchos de los emigrados de regreso de Nueva España (es bien conocida la relevancia de México como receptor de emigrantes gallegos en la primera mitad del siglo XVIII) y de otros destinos, al objeto de lograr este alivio fiscal. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Gremio, 150. Doc. A Graña, 29 de abril de 1733.

¹⁴⁸ Ésta se decretó en 1735 contra Micael García por acuerdo suscrito por los cuatro vicarios del Corpo Santo y veinte maestros de embarcaciones. El expulsado había sido incluido en la leva de marinería que dicho año; para eximirse se enroló en la lancha de “escolta” de la renta del tabaco, y ganó despacho comunicado al gremio por el escribano de rentas reales de dicha villa, por el cual reclamó al gremio lo que le había sido compartido para gastos de la recluta en virtud de escritura pública de obligación. La corporación alegó que con anterioridad otros de sus miembros habían servido en esta embarcación de resguardo y en la de la renta de salinas, sin que ello conllevara su exención de contribuir a tales compartos. En vista de ello, se obligaron a exigirle la cuota que le había tocado, y una vez cobrada romper toda vinculación profesional con él, a quien se prohibió terminantemente faenar con barco y aparejos propios, sólo y acompañado, o embarcarse en la flota de otros. Se le negaban pues todos los derechos como gremial, al tiempo que tanto él como sus hijos quedaban expuestos a ser enviados a campaña si los socios del gremio no fuesen suficientes para cubrir las plazas para el Real Servicio. Asimismo se acordó multar al que admitiese en su embarcación a este apartado con cien ducados a beneficio de la asociación. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 164. Doc. Pontevedra, 8-X-1735.

¹⁴⁹ No obstante se permitieron regulaciones siempre

1772 de la llamada compañía salmonera por el gremio de Ribadesella. En sus estatutos se establecieron los turnos de pesca del salmón, fuente de ingresos capital para las gentes del mar de esta costa, habida cuenta la práctica desaparición de las ballenas y la fuerte regresión que desde mediados del siglo XVIII experimentaron las capturas de besugo y congrio en el antaño riquísimo caladero de *El Canto* ¹⁵⁰.

Tampoco se apreciaron injerencias de Marina en cuanto al establecimiento de los quiñones, el sistema conforme al cual desde antiguo en Galicia, el norte de Portugal¹⁵¹ y la costa cantábrica, donde también se denominaron “soldadas”, se compartió el producto de la pesca entre los dedicados a ella¹⁵². En el caso de la tradicional pesca de merluza con volantes, la distribución de utilidades fue bastante equilibrada y parte de las capturas estuvo exenta del pago del diezmo¹⁵³. Y en cuanto a los quiñones de las artes mayores (cercos y trañas, entre los más características de Galicia), siguieron repartiéndose en función del trabajo personal, y de la participación en la propiedad de las piezas de aparejo y de las embarcaciones empleadas. Pero como demostró Xan Carmona, la penetración catalana si bien no supuso una alteración significativa de las relaciones de producción, sí

¹⁵⁰ Vid. Pérez Valle, J.J., <<El noble gremio de mar de la Villa y Puerto de Ribadesella>>, en *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, nº 148, Año L (1996), pp. 99-163. De cara a su adecuación a las cambiantes condiciones del sector, se contemplaba la modificación de las cláusulas originales de esta compañía con ocasión de la Junta General del Gremio a celebrar cada año. Otro objetivo de este acuerdo mancomunado de explotación de un recurso que daba empleo a 21 botes tripulados por hábiles, jubilados y muchachos, fue solventar las habituales disputas entre pescadores que hasta entonces trabajaban de forma individual.

¹⁵¹ Los *quinhoes* de las compañías de pesca de la costa de Aveiro se repartían conforme a lo acordado ante notario en virtud de las llamadas escrituras de “sociedade e obrigacao”. Se podían heredar, eran divisibles y podían cederse a terceros mediante arriendo o ajuste. Vid. Amorim, I., <<Relações de trabalho e gestao pesqueira...>>, pp. 96, 105.

¹⁵² Sobre los distintos regímenes laborales, según que artes, y en consecuencia los distintos repartos del producto de la pesca en la Galicia del siglo XVII, véase Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 250, 285 a 288, 305 a 307, 329.

¹⁵³ Entre los pescadores de A Guarda que usaban esta técnica, una porción de las capturas se reservaba “por razón de caldeirada y para beber, lo que llaman de montemaior”, y no se diezma por ella. Vid. Iglesias Almeida, E., <<El tráfico y la pesca en el puerto de A Guarda. Contribución al conocimiento de su historia>>, en *Actas del I Congreso Internacional Gallaecia*. Vigo, 1989, p. 94.

reactivó un proceso de privatización de estas últimas artes a partir de la década de 1760. De entonces en adelante se produjo un traspaso a manos particulares de *galeones* o *trincados*, hasta entonces propiedad de las compañías de pescadores o del gremio en su conjunto. Esto acrecentó el desequilibrio en el reparto de las capturas en beneficio de los armadores¹⁵⁴ y sin duda, aunque tal vez en menor medida que la carga militar de la matrícula, repercutió negativamente en el fondo común de las corporaciones aquí estudiadas y en último término contribuyó a su decadencia como institución.

4.3.2.- El fondo común: ingresos y fines.

Notodas las corporaciones de profesionales del mar gallegas contaban en el siglo XVIII con un depósito de caudales de esta naturaleza. De hecho en 1750 formalmente carecían de él los gremios de Redondela ni Vigo, como resultó de la inspección general de matrículas efectuada entonces y corroboró García Sarmiento por aquellos días subdelegado de Marina del distrito de Pontevedra y capitán de puerto de todos las enclaves portuarios de la homónima ría, a punto de estrenarse como ministro provincial¹⁵⁵. Ese mismo año, repetimos, los matriculados de Vilagarcía, acordaron ante notario constituir un fondo, del que por entonces no disponían. Para ello, se obligaron a formar un quiñón entero de la pesca en los tiempos de la *sacada* y *rapeta*, y en la temporada del *xeito*, 1/4 de quiñón. Los quiñones producidos por unas y otras artes se pondrían en depósito, en un arca de 3 llaves y se aplicarían a levas de marineros, pleitos¹⁵⁶ “y más urgencias” gremiales, nunca para gastos particulares de los otorgantes¹⁵⁷. Y en 1777, a la pregunta 3ª de la encuesta del Montepío, por Carril se contestó que su gremio se dividía en varios barcos, gobernado cada

¹⁵⁴ Vid. Carmona Badía, X., *Producción textil...*, pp. 343 y ss.

¹⁵⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. Pontevedra, 14 de diciembre de 1750.

¹⁵⁶ Los pleitos, con un 15,1%, eran el segundo capítulo en importancia de los gastos de los gremios madrileños de la segunda mitad del siglo XVIII, pero a gran distancia del primero: el pago de impuestos (47,2%). . Vid. Moral Roncal, A.M., *Gremios e Ilustración en Madrid (1775-1836)*. Madrid, 1998, pp. 60 a 74.

¹⁵⁷ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan García Villamarín. Sig. 518 (1), fól.33 r y v.

uno por su patrón, lo mismo que ocurría en Vilanova de Arousa y en el puerto de Vilamaior donde antiguamente habían tenido su fondo común, siendo conscientes de la conveniencia de volver a unirse en compañías de pesca. También faltaba la caja colectiva en los puertos de Sanxenxo y O Grobe¹⁵⁸.

Por regla general, los caudales de los gremios de Galicia procedían del producto de la pesca, principal actividad marítima de sus miembros. Pero también se gravaron los fletes para este fin. A este respecto, reunidos a voz de campana tañida junto a la capilla de San Roque, los “maestros y compañeros” del barrio pontevedrés de La Moureira acordaron el 27 de mayo de 1756 -en virtud de papel simple -sin fe de escribano- que todos los barcos pesqueros que faenasen en la ría de Pontevedra habían de pagar el medio quiñón de todo lo que ganasen al gremio del Arrabal, así como todos los que hiciesen algún flete desde el cabo Cillero hasta el de Finisterre y que entrasen en la mencionada ría. Los barcos que tomasen rumbo de dichos cabos hacia fuera un 5% de sus ganancias; los prácticos de cualquier barco otro 5%; cada tripulante de la lancha del resguardo de rentas 1,5 rs.cada mes; igual cantidad se exigía a aquéllos que “fueren a buscar su vida voluntariamente a donde quiera que sea”¹⁵⁹.

Este mismo gremio de la capital pontevedresa, de cuyo antiguo florecimiento tenemos la mejor muestra en el magnífico templo de Santa María La Mayor construido a sus expensas en el siglo XVI¹⁶⁰ - que sin duda vio menguado sus recursos financieros por las razones apuntadas, pactó con particulares¹⁶¹ la contribución al fondo colectivo. En algún

¹⁵⁸ Vid. A.C.S. Leg. 411, fols. 23r., 24v., 30v. y 32r.

¹⁵⁹ Al tiempo nombraron tesorero y cobradores. El primero debía rendir cuentas al gremio cada año, mientras los dos recaudadores estaban obligados a andar de ocho en ocho días por las puertas de todos los maestros de embarcaciones. Lo que cobrasen lo habían de entregar al citado arquero con recibo para presentar con ocasión del ajuste de cuentas. Los que incumpliesen esta “contrata”, quedaban a disposición del juez de Marina para que les sancionase según decidiese. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 31.

¹⁶⁰ Vid. Fernández Rodríguez, B., *El patronato artístico de las cofradías de mareantes en Galicia (siglos XV-XVI)*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Santiago, 1998.

¹⁶¹ En 1799 firmó un acuerdo con Manuel Ribadulla en razón del reparto de las ganancias que obtuviese como dueño y patrón de un barco que había comprado al gremio. Convinieron ambas partes, tras

caso, éste se estipuló en metálico. Por ejemplo, en 1792 los compromisarios del cabildo de San Andrés de navegantes y mareantes de la villa de Castro Urdiales acordaron destinar a este fin tres reales en quintal de bonito, congrio y merluza, y un real en millar de sardina “ y a proporción en los demás pescados”¹⁶².

Hasta el establecimiento de la jurisdicción de Marina con los Borbones, el incumplimiento de las resoluciones consensuadas relativas al depósito común de estas asociaciones, de no tener solución extrajudicial terminarían en causas ante la Real Audiencia. A partir de 1737, el cauce ordinario a seguir fue poner el caso en conocimiento de la autoridad de Marina competente. Así procedió Lorenzo Arbín, en calidad de procurador general del gremio de mar de Vigo. Denunció ante el ministro provincial de Pontevedra que los más de los patrones “de poco tiempo a esta parte” retenían en su poder la mitad de las “utilidades” de un marinero en la pesca y navegación, que por costumbre se ingresaba en el fondo común para hacer frente a las urgencias del colectivo, en particular los auxilios a los llamados al Real Servicio. En junio de 1774 dicho ministro resolvió que los denunciados reintegrasen las cantidades de que se habían apropiado indebidamente y para evitarlo en un futuro, que una de las tres llaves del arca quedase en poder del subdelegado “para que con la intervención de éste sean las entradas y salidas de caudales y pueda precisar a los que retengan en su poder la porción que les corresponda”¹⁶³.

Esta costumbre, entonces respaldada por la autoridad de Marina competente, al menos en teoría se mantenía en Vigo tres años más tarde¹⁶⁴, pero no era el modo de

dictamen de peritos, que Ribadulla llevase dos partes y media andando al flete de sal en la ría de Pontevedra, y 3 partes andando fuera de ella a igual flete o en viaje particular. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Gremio, 48. Doc. Pontevedra, 21 de octubre de 1799.

¹⁶² Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Leg. 1.961. Doc. Castro Urdiales, 13 de enero de 1792.

¹⁶³ Arbín declaró que antes de acudir a este instancia había denunciado el caso ante el subdelegado sin éxito alguno. En relación con esto ya hemos aludido a la falta de autoridad efectiva de estos cargos vinculada a su precariedad salarial. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 291. Doc. Pontevedra, 27 de junio de 1774.

¹⁶⁴ A.C.S. Leg. 411. Fol. 29v.

contribución consensuada pocas décadas atrás¹⁶⁵. Las respuestas al cuestionario del Montepío constatan las diferencias a este respecto de unos puertos a otros. Por ejemplo, el portavoz del gremio de O Son, declaró que cada lancha de pesca y embarcación de cruz aportaba un quiñón. El fondo común del gremio de Viveiro ingresaba de cada compañía¹⁶⁶ de pesca un quiñón “igual al de un hombre empleado en ella”, que solía arrendarse en 3.000 rs. aproximadamente. También el gremio de Luarca acudió a este régimen para administrar sendos quiñones que en 1766, con facultad real, se exigían de la pesca para gastos de leva y otras urgencias de la asociación, y para pagar los intereses de un préstamo de 33.000 rs de principal¹⁶⁷. Y lo propio hizo el también asturiano de Llanes, sobre el que en 1791 corrían censos por valor de 66.000 reales¹⁶⁸. Son ejemplos del endeudamiento al que se vieron abocadas la mayoría de estas corporaciones; una falta de financiación que también lastró la actividad de las *companhas* de pesca de la costa de Aveiro, habituales suscriptoras de juros¹⁶⁹.

¹⁶⁵ Por acuerdo adoptado por escrito por su cúpula directiva y los patrones matriculados de dicho puerto, el 7 de febrero de 1751, es decir al mes siguiente de la entrada en vigor de la Ordenanza del ramo, se estipuló que desde aquel día en adelante todas las embarcaciones “maiores y menores de trato y pesca” habrían de contribuir al fondo común con “un quartón de las ganancias que Dios les diese”. Véase el documento 10 del Apéndice Documental.

¹⁶⁶ El gremio se dividía en cinco compañías; tres “de a 4 lanchas fixas llamadas cuerpo de gremio”, y dos “eventuales”, y compuesta cada una de tres o cuatro lanchas. Vid. A.C.S. Leg. 411. s/f.

¹⁶⁷ Dichos administradores o arrendatarios de los citados quiñones formaban parte del equipo de gobierno del gremio, junto con tres diputados existentes desde antiguo. Completaba el cuadro directivo dos cabos celadores para los fines que estipulaba la Ordenanza de 1751. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. San Lorenzo, 21 de julio de 1766.

¹⁶⁸ Las reformas en el gobierno de esta corporación practicadas en 1790 estuvieron encaminadas no sólo a atajar irregularidades contables sino a mejorar la gestión administrativa y económica, lo que parece se logró de inmediato: ese mismo año, el precio del arriendo de los dos quiñones pasó de 400 a 700 ducados anuales. En este puerto, para el caso concreto de las *soldadas* de la merluza y el congrio, el arriendo se hacía de “ceniza a ceniza”, es decir, al inicio de cada costera. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Llanes, 20 de marzo de 1791.

¹⁶⁹ Algunas deudas llegaron a ser ejecutadas por vía judicial, y en un caso concreto el consiguiente embargo provocó la disolución de una de estas compañías, como ocurrió en 1798. Vid. Amorim, I., <<Relações de trabalho e gestao pesqueira...>>, pp. 98 y ss.

Los referidos papeles del Montepío son pocos en noticias sobre la contabilidad de estas asociaciones: Vigo disponía con dos libros de cuentas, al margen aquél en el que se llevaba cuenta de sus “asuntos” de gobierno; para Viveiro se habla de un libro de constituciones y sendos para entradas y salidas de caudales. Por su parte, los de Santa Uxía de Ribeira y el limítrofe Couto Deán contaban con un “libro de entrada y salida”, donde se registraban las partidas de dinero correspondientes: los cogedores estaban obligados a recaudar en las casas de los patrones semanal¹⁷⁰ o quinquenalmente, cuando se repartían las ganancias de la pesquera y a expedir las pertinentes cartas de pago; los depositarios debían despachar en favor de los cogedores los recibos correspondientes. Al final de cada año los maestros tomaban las cuentas, cotejándose los recibos con las partidas anotadas, y comprobando la correcta distribución y aplicación de los caudales.

Encuanto a los gastos costeados por el fondo común, entre los corrientes (“fixos y precisos”) cabe diferenciar una serie de capítulos:

1º.- las demandas espirituales, las obligaciones de tipo religioso. De hecho, era común que estos gremios cubriesen con sus fondos los gastos concernientes al culto al patrón¹⁷¹ y el aniversario de las almas de los hermanos fallecidos, el llamado acto general de difuntos. En muchos casos, el gremio también corría con los costes de celebración de una función de Ánimas¹⁷². Una costumbre que hizo obligación Zalvide para Mataró en 1773. Es probable que estas corporaciones costeasen las rogativas que, al igual que en

¹⁷⁰ También el producto del “cuartón” que por acuerdo gremial de 1751 debía ingresarse en el arca viguesa de semana en semana (Doc. 5 del Apéndice Documental). Era la misma parte “del total de las ganancias de la navegación, bajados gastos comunes y comida”, que en el reglamento de Zalvide (art. 147) se exigió a los matriculados de la villa de Mataró. En esta capital y en todos los demás puertos de la provincia, los patrones eran los responsables de abonar semanalmente, cada domingo, las cuotas fijadas para el fondo común y en caso contrario serían multados con cuatro ducados y más cuanto más se demorasen (art. 89).

¹⁷¹ Entre los muchísimos ejemplos que se podrían citar, tomemos el del gremio de Llanes que destinaba parte de los quiñones de la pesca para la manutención de la capilla de San Nicolás, su santo titular. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Llanes, 20 de marzo de 1790.

¹⁷² Véase para Vigo el texto 10 del Apéndice Documental.

Portugal¹⁷³, era costumbre realizar cuando la caída en la fertilidad de los mares se traducían en malas cosechas de pescado, y de las que hay rastro en las partidas de gasto de ciertas obras pías financiadas por la gente de mar¹⁷⁴.

2º.- la asistencia sanitaria a sus miembros, que al menos desde 1788 sufragaba el gremio de Palmeira¹⁷⁵. Al efecto, fue corriente el otorgamiento de escrituras notariales entre el gremio y personal facultativo donde se estipulaba las condiciones del servicio médico a prestar, la duración del contrato y los asignaciones a pagar. Nuestra búsqueda en los protocolos notariales no nos ha deparado noticias a este respecto, salvo una contratación mancomunada de los gremios de mar y tierra¹⁷⁶. Sí contamos con ejemplos de estas contrataciones para Ribadesella¹⁷⁷ y para Cambrils¹⁷⁸.

¹⁷³ E.L. Laranjeira (*O Foradouro, o Povoador, o Homem e o Mar*. Ovar, 1984, pp. 515-516) informa de procesiones celebradas en la costa de Aveiro en 1776 y 1796 suplicando la intercesión divina ante la sombra del hambre a consecuencia de pésimas cosechas de pescado. Citado en Amorim, I., <<Relações de trabalho e gestão pesqueira...>>, p. 103.

¹⁷⁴ Por ejemplo, en las cuentas de la anualidad de 1677/78 correspondiente al cargo de la cofradía de San Roque de Pontedeume se anotan cuatro libras y media de cera consumida en dos novenas de rogativa oficiadas dicho año, una “por el tiempo y otra con una función para la cosecha de sardina y además tres porciones de rogación”. En 1788 se hizo otra rogativa. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. Pontedeume. Cofradías e Instituciones Parroquiales. Libro nº 18. Cofradía de San Roque Fols. 162r. y 33r.

¹⁷⁵ Según informó entonces el auditor de Marina de la provincia de Pontevedra, los matriculados de este puerto coruñés, además de hacer frente a los referidos socorros a los llamados al Real Servicio, “pagan cirujano, redifican Muelles y Caminos, pagan Alcavalas, Cientos, Millones, Utensilios y más derechos, componen fuertes y, en fin, todo lo costean ynsolidum dichos marineros sin contribuir terrestre alguno, sin que para este fondo cobren ni Perciban derechos algunos de embarcaciones, ni por otro fin...” Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.957. Doc., 2 de diciembre de 1789 [Pontevedra, 11 de octubre de 1788].

¹⁷⁶ El 6 de julio de 1760, en la plaza pública de Corcubión se otorgo ajuste y convenio entre los vecinos de ambos gremios de esta localidad con dos cirujanos, uno vecino de Oia y otro de extramuros de la villa de Cee, en virtud del cual cada “cavo de casa” se obligaba a pagar a dichos facultativos cuatro rs. vellón. Vid. A.H.U.S. Protocolos notariales del partido de Corcubión. Notario Bartolomé López Vaamonde. Protocolo nº 1.627. Fols. 62r-63v.

¹⁷⁷ Vid. Pérez Valle, J.J., <<El noble gremio de mar...>>, pp. 140-141.

¹⁷⁸ En 1756, los prohombres de dicho puerto tarraconense acordaron con un médico y cirujano la prestación de asistencia sanitaria por espacio de un trienio; a cambio de 30 libras (330 rs. de vellón) anuales

3º.- los auxilios a matriculados enfermos¹⁷⁹, pobres y viudas. Ésta era una función fundamental de las cofradías gremiales del Antiguo Régimen¹⁸⁰. Es lo que se ha llamado caridad fraternal, cuyo carácter gratuito se ha contrapuesto a la prestación social, proporcional a la cotización de sus miembros, que llevaron a cabo las Hermandades de Socorro¹⁸¹. En cuanto a los huérfanos, en Galicia que sepamos no operaron instituciones de caridad dedicadas a la educación espiritual y profesional de los huérfanos de marineros. Sí existieron en Francia, caso de las escuelas cristianas de Calais o Marsella, o la comunidad religiosa de la Propagation de Luçon que en 1699 corría con la enseñanza de diversos oficios manuales a huérfanos del *quartier* de Sables-d'Olonne¹⁸².

4º.- las ayudas a los llamados a campaña. Nos detendremos en el amparo económico que estas corporaciones, gallegas y no gallegas¹⁸³, prestaron a los destinados

el primero se comprometía a visitar dos veces al día, mañana y tarde a los enfermos; por su parte, el cirujano, con un salario anual de 24 libras (260 rs.), estaba obligado semanalmente a afeitar y cortar el pelo a todos los matriculados del gremio. Vid. Rovira i Gómez, S.-J., *La gent de mar de Cambrils (segle XVIII)*. Tarragona, 1992, p. 105.

¹⁷⁹ Zalvide ordenó que el gremio de Mataró socorriese a sus miembros que enfermasen en su domicilio “no siendo por incontinente o quimerista” con un sueldo diario, desde el día que el ministro de Marina visase la certificación de su dolencia hasta que dejase de recibir asistencia médica. Los que por su gravedad recibiesen el viático, tendrían derecho a dos reales de vellón al día hasta su fallecimiento o su curación, siempre que no estuviesen en campaña (art. 144-146).

¹⁸⁰ Vid. Rumeu de Armas, A., *Historia de la previsión...*

¹⁸¹ . Vid. Sánchez de Madariaga, E., <<De la “caridad fraternal” al socorro mutuo: las Hermandades de Socorro en Madrid en e siglo XVIII>>, en Castillo, S., (ed.), *Solidaridad desde abajo. Socorros Mutuos en la España Contemporánea*. Madrid, 1994, pp. 31-50.

¹⁸² Vid. Cabantous, A., *La Vergue et les Fers...*, p. 83.

¹⁸³ Véase el texto 7 del Apéndice Documental. En concreto, el cabildo de mareantes de San Martín de la ciudad de Santander, con anterioridad al establecimiento de la Matrícula, por costumbre socorría con una ayuda de costa a los que salían a servir en la Armada, además de contribuir “a la casa o representación del ausente, con la mitad del quiñón o soldada que ganaba antes de su marcha en el ejercicio de la pesca; con cuyo arbitrio van gustosos, se fomenta la Marinería y las familias no están expuestas a los efectos de la indigencia”. Es lo que afirmaban los portavoces de este cabildo de mar en 1761, cuando las levadas masivas a raíz de los armamentos extraordinarios en el contexto de la guerra con Inglaterra, había acarreado una notable disminución de los ingresos de la caja común, insuficientes para poder hacer frente a estas obligaciones. En esta situación, el gremio reclamó que el resto de la ciudad corriese con los auxilios a que

al Real Servicio. Es revelador que Zalvide no aludiese ni tan siquiera de pasada a estos socorros en su prolija legislación (326 artículos) para Mataró, pues de lo contrario vendría a reconocer implícitamente el incumplimiento por parte de la Corona de las contraprestaciones salariales de la marinería que la servía. En la normativa de 1773 no sólo no hubo un reconocimiento de esta supuesta práctica en la provincia de Mataró, sino que, repetimos, al disponerse a propósito de los socorros de los socios gravemente indispuestos, se obligó al gremio a atenderlos cuando enfermasen en embarcación particular o en tierra en cualquier parte, salvo “en los Baxeles del Rey donde hay toda asistencia y nada cuesta” (art. 145).

Para el País Vasco, este tema ha sido abordado por A. Zabala Uriarte¹⁸⁴, siendo objeto de un estudio más en detalle para Bermeo por J. Gracia Carcamo¹⁸⁵. Respecto a Castro Urdiales, donde como ya dijimos no se estableció la Matrícula, estando vigente el régimen vizcaíno de listas numéricas anuales, sabemos por una información de 1793 que el cabildo de mareantes tenía la potestad de declarar a sus miembros exentos del Real Servicio en atención a su imposibilidad para trabajar en alta mar. Estos jubilados a efectos militares eran socorridos con “alguna parte del lucro que granjean los demás” y mantenían su derecho a participar activamente en la pesquería de sardina¹⁸⁶.

La contribución de los gremios por este concepto varió de unos puertos a otros y

eran acreedores los matriculados llamados al Real Servicio. La Secretaría de Marina optó por no inmiscuirse en lo que consideró “negocios propios” entre mareantes y el concejo santanderino. En 1780 cada uno de estos auxilios se cifraba en 150 rs, cantidad que al parecer se mantenía en 1791. Por entonces, el gremio de Llanes socorrió a 50 de sus hombres llamados al Real Servicio con 3.000 rs., lo que da una media de sesenta reales por persona. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Legs. 286. Doc. s/f, y 272. Doc. Santander, 6 de marzo de 1780. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Madrid, 11 de mayo de 1791; Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Llanes, 20 de marzo de 1791.

¹⁸⁴ Vid. Zabala Uriarte, A., *El comercio y el tráfico...*, Tomo II, pp. 312 a 314.

¹⁸⁵ Vid. Gracia Carcamo, J., <<Las levas de marinería y la cofradía de pescadores de Bermeo en el siglo XVIII>>, en *Historia de la economía marítima del País Vasco*. San Sebastián, 1983, pp. 97 a 134. Se trata de un resumen de su memoria de licenciatura *La pesca en Bermeo en el siglo XVIII* leída en 1980 en la Universidad de Deusto.

¹⁸⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.962. Doc. Castro Urdiales, 9 de agosto de 1793.

estuvo en función de sus disponibilidades financieras. El de Pontedeume, por acuerdo de 1727- ratificado en 1773- dispuso que a cada uno de sus socios destinado al Real Servicio se le pagase 300 rs. del depósito común de la asociación¹⁸⁷. Por su parte, el del Arrabal de la villa de Pontevedra, se obligó en 1731 a compensar a cada agremiado llamada a campaña con 360 reales¹⁸⁸, compromiso que muy posiblemente no se cumplió en el último tercio del siglo cuando las sucesivas guerras demandaron hombres y más hombres para una Armada cada vez más nutrida de unidades de flota. Por otra parte, es conocida la contribución a estos gastos de cabildos municipales de Asturias y el País Vasco¹⁸⁹.

Sabemos de “conciertos” entre matriculados gallegos con el fin de amparar en cierta medida a los suyos en tales circunstancias. En 1750, los patrones de Vilagarcía de Arousa, a la hora de acordar la contribución al fondo por medio de quiñones, se obligaron de paso a entregar a cada uno de los llamados al Real Servicio 275 rs., y 2 ducados más “para gastar de camino”¹⁹⁰. Tres años más tarde, representantes de la gente de matrícula y del concejo de Corcubión, en presencia del procurador general de dicha villa, por carecer éstos de propios “con que poder darles socorro y alivio”, acordaron otorgar cincuenta reales al que fuese llamado a servir en la Real Armada, mientras que los de maestranza destinados al Arsenal de A Graña y su distrito “a cada uno veinte reales para la vez y ocasión que hicieren el viaje”. En 1756 el cabo de marina y 8 matriculados del Puerto de O Pindo (feligresía de San Mamede de Carnota), por sí y los demás de su gremio, toda vez que cuando eran llamados al real servicio “sucede el caso de que no se allan con los medios necesarios para sus aliños y gobierno de sus casas”, se obligaban a abonar 30 rs. de vellón

¹⁸⁷ Vid. Pérez Costanti, P., *Notas viejas galicianas*. Tomo I, Vigo, 1925, pp. 134-139.

¹⁸⁸ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Gremio, 163.

¹⁸⁹ Según testimonio del ministro del partido de Avilés D. Juan de Rebollar, hacia 1737 las municipalidades de los puertos de este partido habían dejado de sufragar con los bienes de propios la ayuda de costa que acostumbraban conceder a los hombres del vecindario reclutados para la Armada. Vid. A.G.S. Secretaría de marina. Leg. 276. Avilés, 31 de agosto de 1737. Respecto al País Vasco, Zabala, A., *La función comercial...*, pp. 313-314.

¹⁹⁰ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan García Villamarín. Sig. 518 (1), fól.33 r y v

a cada uno de sus compañeros destinado a trabajar en el Arsenal de A Graña , y el doble al que le cayese en suerte ir a servir en los navíos de la Armada¹⁹¹. Por aquel tiempo, los de Cangas eran asistidos con 150 reales cada uno¹⁹².

También en varios de los puertos de la comarca del Barbanza era costumbre estas muestras de solidaridad. El gremio de Palmeira sacaba del depósito que tenía para sus “urgencias” y entregaba a cada uno de los llamados al Real Servicio “para ayuda de equipaje y socorrerse [...], según el dinero que haya en dicho fondo y hubo tiempo que se les dio a 200 y 300 rs.”¹⁹³. Por lo que toca a Rianxo, en el citado recurso presentado en 1797 por un colectivo de mujeres del gremio de mar contra la actuación del subdelegado de Marina, se señalaba que en este litoral se venía auxiliando a todo gremial que pasa al servicio, “qual por suerte o leba general”, para su equipo; con arreglo a lo mismo, en Cabo de la Cruz y Postmarcos, puertos de la subdelegación rianxeira se les entregaba a cada uno 80 rs. “para habilitarse..” hasta que el citado cargo comenzó a apropiarse indebidamente de parte de los caudales del fondo común¹⁹⁴. Y es que la penuria de fondos no siempre se debió a causas exógenas al funcionamiento del gremio (reclutas masivas o sucesión de malas cosechas de pescado); en ocasiones, la merma de estos caudales fue atribuida a la corrupta o cuanto menos nefasta administración de los mismos.

En efecto, la falta de brazos ocasionó la mengua de caudales en las arcas gremiales, viéndose abocados los mareantes al recurso al crédito¹⁹⁵. Por lo que a esto

¹⁹¹ A.H.U.S. Protocolos notariales de Corcubión. Notario Bartolomé López Vaamonde. Protocolo nº 1.623. Fol 63 r y v.

¹⁹² Véase, Rodríguez Ferreiro, H., *op. cit.*, Tomo II, p. 522

¹⁹³ Vid. A.C.S. Montepío...Leg. 411.

¹⁹⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Cart. 1.975. Doc. Rianxo, 17-VI-1797.

¹⁹⁵ En 1742, los dos diputados del gremio de Cudillero a la hora de solicitar en nombre de éste la habilitación de terrestres como remeros dado el déficit de mano de obra autorizada consecuencia de los armamentos extraordinarios en el marco de la Guerra de la Oreja de Jenkins, declaraba que su corporación estaba empeñada en 7.000 rs. en concepto de censos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Doc. 29 de octubre de 1742.

concierno, nos ha llegado constancia documental de que matriculados de la villa del Caramiñal otorgaron escritura de obligación (12-V-1765) a favor de don José Seranes, de la misma vecindad, quien en 1760 les había prestado 2.625 reales para socorrer las plazas de marinería que por compartó le habían correspondido. El gremio determinó “contribuir a un quiñón que fomentaron para cubrir la deuda [...] pero habiendo experimentado los de dicho gremio duplicadas levadas, por lo mismo todas las ganancias que tubieron, que fueron cortas, sirvieron para los mismos socorros...” por lo que tan sólo pudieron entregar a su acreedor 151 rs en el plazo fijado de un año¹⁹⁶. El recurso al préstamo *a daño* venía siendo era una de las medidas más corrientes de financiación de estas urgencias¹⁹⁷. A menudo su finalidad fue auxiliar a los llamados al Real Servicio, y más excepcionalmente el pago de costas judiciales¹⁹⁸. En un caso concreto que conocemos cabe interpretar el nombramiento del prestamista para la cúpula directiva del gremio como “garantía” del cobro y recompensa por la concesión de un crédito sin interés. Nos referimos a la elección de Jerónimo do Val como diputado general del gremio de Cangas de que dio fe el escribano de Marina de dicha subdelegación el 29 de junio de 1760¹⁹⁹. Ese mismo día, los patrones de lanchas del puerto de Cangas, que tenían “la voz del gremio de mar”, se obligaban a devolver a este cargo electo los 9.000 rs. que sin cargo alguno y *motu*

¹⁹⁶ Como pasaba ya de un lustro y la deuda seguía pendiente en su casi totalidad insatisfecha, Seranes amenazó con reclamar judicialmente. No obstante suspendió de momento el apremio judicial tras recibir 600 rs. además de haberse obligado sus deudores a satisfacer la cantidad restante en el tiempo más breve posible. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Rollo de microfilm 454. Prot. n.º 2.401, fol. 93.

¹⁹⁷ Por ejemplo, en 1645 dos socios de la cofradía asturiana de San Pedro de Barres, tomaron 300 rs. a censo para cubrir las necesidades de los marineros que por entonces habían sido repartidos para servir a Su Majestad. Vid. Platero Fernández-Candaosa, R., <<La cofradía de San Pedro fundada por los marineros de Figueras en Barres (Castropol)>>, en *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, Año XLIV, n.º 134 (1990), p. 312.

¹⁹⁸ En 1775 el gremio de Cangas para “una urgencia” otorgó poder a su cúpula directiva (diputado, fiscal y dos lleveros) y a otros de sus socios para que tomasen a crédito 6.000 u 8.000 reales. Mas de un indicio apunta a que dicha urgencia no era otra que la defensa de la causa que mantenían con los promotores e inversores en la pesca con jábegas. Vid. A.H.P.P. Protocolos. Notario Antonio Rubiños de castro y Loureiro. Sig. 1.326 (11). Fols. 7r-8r.

¹⁹⁹ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4). Fols. 8r. y v.

propio había aprontado el año pasado, a falta de caudales en el “depósito del quiñón” para socorrer a los muchos de sus socios que habían sido llamados a servir en la Armada con ocasión del gran armamento que entonces hubo²⁰⁰.

Préstamos “desinteresados”, como éste, fueron excepcionales. Por contra, bastantes de estas asociaciones se encontraron con un creciente volumen de deuda sobre sus espaldas, pues sin liquidar unos créditos se suscribían otros. Para intentar salir de esta espiral de endeudamiento, en 1781 los gremios de mar de Cudillero, San Esteban de la Arena, Sabugo, Luanco, Candás y Gijón, todos de la provincia marítima con capital en Avilés, cerraron filas con el objeto de solicitar licencia para emplear a terrestres mientras no regresaban sus socios del real servicio, ya que por la sustancial mengua de ingresos derivada de esta falta de brazos²⁰¹, se declaraban incapaces de hacer frente a las cargas “por razón de créditos de censos y otros más empeños contrahidos que han tomado para socorros y urgencias indispensables de los mismos puertos”²⁰².

En relación también con la vulnerabilidad financiera de estas corporaciones, en algún caso tras irregularidades en su gobierno se solapa la compra de voluntades a cambio de créditos. Esto se desprende de un informe del subdelegado de Laredo de enero de 1785, en el cual daba cuenta del nombramiento de terrestres, padre e hijo, con cien ducados anuales de asignación, para ocuparse del “pregón, venta, cobranza, depósito y distribución de la pesca, quiñones y caudales” del cabildo de mareantes de dicha villa²⁰³. Este ministro

²⁰⁰ Según se deja entrever en dicha escritura de obligación, no fue Jerónimo do Val el único que prestó dinero al gremio para dicha urgencia. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4). Fols. 9r.-10r.

²⁰¹ Era época de una extraordinaria demanda de tripulaciones en el contexto de la Guerra contra Inglaterra desencadenada a raíz del reconocimiento por España de la independencia de los Estados Unidos el 3 de septiembre de 1779, y cuyo armisticio se selló en la llamada paz de Versalles de 3 de septiembre de 1783.

²⁰² Decían los gremios que auxiliaban a las familias de sus miembros llamados al servicio “con los quiñones como si personalmente trabajasen. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. dos. s/f

²⁰³ Ello iba en contra de las reales órdenes de 13 de noviembre y 17 de diciembre de 1784 que prohibían que ningún oficial del gobierno del cabildo de mar de Laredo, y en particular la plaza de procurador, fuese ocupada por individuos ajenos a la matrícula. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos

descubrió que los elegidos eran familiares directos de D. Pelayo Gutiérrez y Carriazo²⁰⁴, y obraban como una especie de factores o paniaguados suyos. Parece que el subdelegado actuó de oficio y no a petición de los matriculados, teóricos afectados, que habían consentido esta irregularidad en su gobierno “movidos [...] de influxos y respetos de algunos de el fuero ordinario a quienes consideran mercenarios, obligados o deudores de préstamos particulares”. Por ello, no hay que descartar que en el supuesto de créditos suscritos de mancomún por el gremio para sus urgencias, los prestamistas no impusiesen condiciones de tesorería para garantizar en lo posible la recuperación de su dinero²⁰⁵.

Debido a la demora *sine die* las pagas de los sueldos y de las pensiones adeudadas a marineros o a sus familias por su servicio a la Armada, estos socorros se hicieron imprescindibles. Pero habida cuenta la escasa liquidez de las tesorerías gremiales por la ausencia prolongada de muchos de sus contribuyentes en campaña y tal vez por una creciente resistencia de los socios a estas libranzas improductivas desde posiciones

Particulares. Leg. 1.951. Doc. Laredo, 20 de noviembre de 1785.

²⁰⁴ Hasta finales de 1783 había venido actuando en funciones de subdelegado ya que el titular de esta plaza residía en Santoña y casi nunca se desplazaba a Laredo. Entonces, su condición de capitán reformado de milicias, y por lo tanto individuo del fuero militar, fue declarada incompatible con el ejercicio de la jurisdicción de Marina. Además se había prohibido su reelección como procurador del gremio de mar, cargo desde el que había promovido “a su antojo expedientes por conductos indevidos”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. San Lorenzo, 10-XI-1783.

²⁰⁵ El subdelegado no se amilanó pese a fallarle su mano derecha, el escribano de Marina, que se resistió a dar testimonio de las irregularidades ocurridas en la junta gremial. Anuló el nombramiento de dichos terrestres y puso en su lugar a dos matriculados, uno como “vendedor mayor” y otro como “vendedor menor” de las pescas del cabildo. Su cúpula directiva, interrogada al respecto para delimitar responsabilidades, amenazó a este ministro como respuesta a lo que consideró una injerencia en sus asuntos internos. El procurador del gremio, sobrino del alcalde del cabildo (indicio de una probable acaparación de cargos por ciertos círculos familiares), con insolencia llegó a contestar que elegiría “a quien quisiere, aunque fuese un negro”. Por su parte el referido alcalde recordó al subdelegado, el capitán de navío D. Joaquín Taboada de Silva, que con anterioridad, algunos administrados habían intentado arrojar al mar a su predecesor en la dependencia de Marina de Laredo. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Legs. 1.950. Docs., Laredo, 26 de enero de 1785 y 14 de febrero de 1785; Leg. 1951. Doc. Laredo, 20 de noviembre de 1785.

insolidarias²⁰⁶, con frecuencia fue difícil reunir las cantidades necesarias. De ahí las modestas ayudas que en las décadas finales de siglo se destinaban a estas asistencias en puertos importantes de Galicia: así, entre las contribuciones fijas del gremio de mar de Muros se anotaban en 1792 el monto anual del auxilio de cincuenta reales de ayuda de costa (“para el camino”) a cada uno de sus socios llamados al Real Servicio²⁰⁷, mientras que por esos años, los de Vigo, en aplicación del reglamento de matrículas de 1786, normativa a la que en breve dedicaremos la atención que merece, percibían 60 reales *per capita*²⁰⁸.

Incluso, con carácter extraordinario, los fondos del Montepío de pesca, destinados, según sus estatutos, a la adquisición y reparación de barcos y aparejos²⁰⁹, se aplicaron a estos fines solidarios, de prestación social. En efecto, en 1793 el gremio de mar de Marín pidió 12.000 rs. a cuenta de la colectoría de expolios correspondiente para socorrer a la marinería “últimamente destinada al servicio de los Reales Bajajes”. El canónigo encargado de la subcolectoría de expolios y vacantes del arzobispado de Santiago se negó a darestecrédito “por no tener órdenes superiores al efecto”. Informado por el ministro de Marina de la provincia de Pontevedra, Carlos IV ordenó este préstamo “con calidad de

²⁰⁶ En 1806 varios matriculados del único cerco, conocido como *El Bolero*, que por entonces se armaba en el puerto de Corcubión protestaron por estas ayudas. Aunque el documento en cuestión no ofrece pistas sobre sus razones, cabe pensar en la optimización de beneficios, objetivo reñido con el mantenimiento de estas libranzas a manos muertas. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Leg. 1.994. Doc. Corcubión, 23 de marzo de 1806. Cabe pensar que estos críticos eran los mayores inversores del cerco, un arte defendido tanto o más que por sus ventajas técnicas por el pactado reparto de su producto en proporción a la contribución a la compañía de pesca, reservándose parte de sus quiñones para dichos socorros.

²⁰⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.877. Doc. Muros, 16 de mayo de 1792.

²⁰⁸ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 241.

²⁰⁹ Los dos cercos existentes en 1788 en la villa de Pontevedra habían sido fabricados gracias a un préstamo de esta institución. Vid. Carmona, X. *Producción textil...*, Nota 97 al capítulo VII.

reintegro y con la formalidad practicada en otras ocasiones²¹⁰.

Tras los capítulos de gasto más comunes, toca el turno de las partidas extraordinarias. Se constatan dos medios de financiación: recargos sobre las capturas²¹¹, e imposición de arbitrios²¹². En este apartado figuran los gastos de la revista de inspección de matrículas de la provincia de Pontevedra efectuada en 1750 por el comisario Francisco de Bebián, que, al menos en parte, se sufragaron con caudales de estos depósitos gremiales²¹³. También cabe hablar aquí de los costes de actos protocolarios. En julio de 1785 corría un censo de 500 libras catalanas de principal contra el gremio de mar de Tarragona que éste había tomado a un eclesiástico hacía más de trece años para costear los gastos de esta corporación en el recibimiento público al Arzobispo. Por lo que a esto concierne, Zalvide, a la sazón contador principal del departamento de Cartagena, se lamentó del incumplimiento por parte de muchos gremios de las disposiciones en materia de destino y control de caudales contenidas en el reglamento que había formado durante la revista de inspección de 1773²¹⁴. Crítico de los dispendios, denunció los excesivos reales

²¹⁰ Esta resolución no agradó al colector general de expolios; en su opinión esta limosna sentaría un caro precedente, pues cabría esperar que los matriculados de otros puertos solicitasen en derecho lo mismo, reclamaciones que no se podrían satisfacer en su totalidad “para no aniquilar el Montepío”. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Leg. 1963. Docs. Santiago, 20 de abril de 1793; Aranjuez, 1 de mayo de 1793.

²¹¹ Por ejemplo, para costear los gastos del viaje a Santander de “todos los cofrades con sus lanchas” a sacar a “franquío” a los navíos de Su Majestad en 1735, la cofradía de San Martín de Laredo se acordó la cobranza por 9 años de 8 mrvs. en libra de merluza, 4 en libra de congrio, 2 en mero y 1 en bonito, y en cada millar de sardinas un cuartillo. Vid. Sanfeliu, L., *La cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo*. Madrid, 1944, p. 36.

²¹² Para la edificación del nuevo muelle de Ribadesella en 1722 la Corona concedió al concejo y gremio de mar de dicha villa el arbitrio de dos mrvs. en libra de carne de vaca y carnero, otros tantos en cuartillo de vino, 4 mrvs. en cuartillo de aguardiente, dos reales en carga de pescado y dos mrvs. por libra de este último género. Dado que su producto era muy inferior a los costes de la construcción, en 1789 S.M. ordenó que los dos reales en fanega de sal consumido en todo el Principado de Asturias, hasta entonces destinados a gastos de obras del puerto de Gijón, se aplicasen a tal efecto. Vid. Pérez Valle, J.J., „<<El noble gremio...>>”, pp. 131-139.

²¹³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183. Doc. Pontevedra, 14 de diciembre de 1750.

²¹⁴ El artículo 104 del formado para Mataró, condenaba los excesos en las celebraciones de fiestas y actos religiosos en los siguientes términos:

consumidos por las corporaciones de matriculados de la provincia de Tarragona en tener “curiales” en la capital y apoderados en Barcelona para el seguimiento de pleitos originados por la celebración de fiestas (Santa Tecla y otras), causa también de conflictos judiciales en Galicia²¹⁵.

Las palabras del ministro principal de dicho partido, D. José Miguel de Sava revelan la popularidad de las manifestaciones lúdico-festivas en la España del siglo XVIII, al tiempo que se enmarcan en una corriente de opinión crítica hacia los excesos en ellas que desde los círculos ilustrados irradió hacia la Administración: “El individuo más serio y aun virtuoso de este Principado (por lo que se observa aquí) quando toca a diversiones públicas se transmigra en un saltibankui”²¹⁶. Al respecto, es bien conocida la toma de posición de los gobiernos carolinos ante las denuncias del peso de lo profano en las ceremonias religiosas que hicieron públicas intelectuales, moralistas, políticos, y miembros del clero. La política de regulación de las manifestaciones de piedad conforme al pensamiento ilustrado se plasmó en la prohibición, con carácter general, de autos sacramentales y comedias de santos en 1765, y de las danzas de gigantones y otras

“...los matriculados tendrán entendido que no solo se prohíbe y condena comida, refresco, regalo o obsequio a costa del fondo común del gremio, sino que si algún particular lo hiciere a sus expensas será inmediatamente depuesto por el ministro principal de qualquier encargo, y declarado incapaz de bolverle a obtener, y aun podrá extender a más su castigo, respeto de convenir mucho desarraigar el vicio de que prohombres y mayordomos, vanamente preocupados de que niteresa (*sic*) su lucimiento, sostengan gastos que acaso no pueden y se arruinen. Por estos motivos, siempre que el ministro principal reconociere exceso aun en el monto de funciones, y que se agregan circunstancias de causarle mayor , o advierta parcialidades, obrará por sí; y señalará siempre el predicador, que no podrá comer aquel día en casa de ningún matriculado, a fin de que éste pretexto no sea principio o fundamento de resucitar lo mismo que se intenta suprimir”.

²¹⁵ Vid. Pazos, M.R., (OFM), << Un pleito entre las cofradías de marineros y labradores del Puerto del Son (1727-1753) >>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, tomo XXIV (1969), pp. 589-596.

²¹⁶ La *Memoria* de Jovellanos para el arreglo de los espectáculos públicos es de 1786. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.952. Docs. Tarragona, 6 de julio de 1785., Cartagena, 12 de julio de 1785.

similares en procesiones y funciones religiosas en 1780²¹⁷.

Zalvide volvió a arremeter contra los derroches y la aplicación indebida de caudales, si cabe más inadmisibles cuando estaban sin cubrir los socorros a los más necesitados del cuerpo. Ilustrando la situación, daba cuenta de cómo estando en la ciudad condal se le había presentado un matriculado pidiendo limosna; él lo envió a Tarragona, de donde precedía, con orden al ministro principal de la provincia para que juntase a los gremios

“ y dixera de mi parte si era justo pereciera un compañero suyo de miseria al paso que ellos en músicas, bayles, regalos de pescado y dinero, y otras voluntariedades sacrificaban el dinero que tanto les costaba”²¹⁸.

Mención especial merecen las obras de acondicionamiento de muelles llevadas a cabo en algunos enclaves del litoral gallego, actuaciones más modestas que las emprendidas por entonces en varios de los principales puertos españoles, reformados con base en proyectos de ingenieros de Marina, cuerpo creado en 1770²¹⁹. Por ejemplo, a éste pertenecía Eustaquio Giannini que diseñó la ampliación del muelle de Vigo en 1791. Estas obras, demandadas conjuntamente por el concejo y el ramo del comercio, no pudieron ni tan siquiera iniciarse por falta de financiación²²⁰. No fue el vigués el único municipio que

²¹⁷ Vid. Franco Rubio, G., *La vida cotidiana en tiempos de Carlos III*. Madrid, 2001, pp. 211, y 253-257.

²¹⁸ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.952. Doc. Cartagena, 12 de julio de 1785.

²¹⁹ En general, sobre la actividad de los miembros de este cuerpo, Capel, H., Sánchez, J.E. y Moncada, E., *De Palas a Minerva*. Madrid, 1983. Un resumen de la plasmación de estos proyectos en Burdalo, S., <<La alternativa marinera>>, en *Las obras públicas en el siglo XVII*, en *Revista MOPU*, nº 356 (1988), pp. 110-130. También Guimerá, A., y Romero, D., *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid, 1996. Sobre el puerto donostierra Astiazarain Achabal, M^a. I., *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*. San Sebastián, 1998.

²²⁰ La mejora portuaria se planteó formalmente por vez primera en 1788 sin éxito alguno por la élite mercantil de Vigo. En 1791 hizo causa común el regimiento, y de resultas de ello se comisionó al citado ingeniero. Este levantó planos y presupuestó la infraestructura en cien mil reales. Se llamó repetidas veces a las puertas del Consulado de A Coruña para que costease las obras, sin lograr nada. Vid. Meijide Pardo,

no asumió el coste de estas actuaciones, y en determinadas circunstancias hubo concejos que ni tan siquiera colaboraron en reparaciones menores. De ahí que los más interesados tuvieron que apañarse por su cuenta²²¹, o pedir algún auxilio a la Corona. Enterados tal vez del significativo precedente de Gijón²²², aunque no se menciona en su escrito, el gremio de mar de Porto do Son, por boca de su apoderado Felipe Fernandez de Hervilla, al efecto desplazado a Madrid, solicitó en septiembre de 1773 la concesión de “la cantidad que a tasación de peritos se reputase necesaria” para reparar la parte del muelle que había sido destruida por la fuerza del oleaje, “pues no necesitando ésta ser construida con pulidez y hemosura, sino con firmeza”, se estimaba que el coste de la obra rondaría los cuarenta mil reales. Confiaba esta corporación que esta partida fuese consignada sobre la renta del tabaco o en todo caso sobre otros efectos, del modo menos lesivo para la real hacienda²²³.

Para el caso de Camariñas sabemos de un contrato suscrito entre Francisco Antonio Vázquez, matriculado y vecino de dicha villa, y otros de su misma condición para

A., <<Aspectos económicos...>>, pp. 294-295.

²²¹ En 1678, el procurador general de la villa de Pontevedra, tras visita ocular a los “ muelles de la puente” los encontró en franco deterioro, “ mucha parte de ellos desechos y las piedras echadas en el río. De esta ruina hacía responsable a las embarcaciones que, en lugar de amarrarse a los “ pilares y ataduras que para dicho efecto ay”. Por ello, solicitaba a la Justicia y Regimiento que ordenase su reparación por cuenta de los culpables de su mal estado, o sea, por los dueños de los barcos que al momento estaban surtas y amarradas allí. Vid. A.H.P.P. Archivo Municipal de Pontevedra. Leg. 3 (4).

²²² Para la ejecución de obras públicas de gran envergadura, dado los limitados recursos financieros de los gremios se optó por la vía de impuestos. La ruina de la dársena gijonesa tuvo lugar el 22 de enero de 1749. Su reconstrucción y ampliación se financió mediante un arbitrio sobre la sal. De la magnitud y trascendencia de la obra, que suponía una reordenación del espacio portuario, dieron buena cuenta ilustres testigos, el más destacado, Jovellanos, y también su contemporáneo Gregorio Menéndez Valdés-Cornellana, en su *Gixa moderna*. Vid. Jovellanos, M.G. de, *Gijón. Apuntamientos para el Diccionario Geográfico-Histórico de Asturias*. Gijón, 2001, pp. 65-70, 123; y Pérez de Castro, J.L., <<Deseo y esfuerzo de Jovellanos por Gijón. I (Epistolario sobre las obras portuarias)>>, en *Boletín del IDEA*, 61, Oviedo, 1967, pp. 93-126. La Sección *Muelles y Puertos* del fondo documental de la Secretaría de Marina conservado en el Archivo General de Simancas contiene mucha información sobre obras en numerosas localidades asturianas (Gijón, Cudillero, Luanco, Luarca, Candás, etc.), no así para Galicia, donde parece ser que las actuaciones en materia de infraestructura portuaria fueron menores en el siglo XVIII.

²²³ No consta resolución de este expediente. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 389. Doc. Madrid, 18 de septiembre de 1773.

construir un muelle. Aunque la escritura notarial en cuestión no aclara los términos del acuerdo, todo apunta a que el primero adelantó dinero para acometer dichas obras²²⁴. Para este fin también se recurrió al Montepío de pesca. De hecho, el portavoz del gremio de Fisterres respondió en 1777 al referido interrogatorio afirmando que esta corporación estaría más floreciente “si no tubiesen todos los días que sacar los Barcos a tierra en hombros para labrabeza de su costa”. Para paliar esta deficiencia, se hacía indispensable un *peirao*, cuyo coste fue estimado por el gremio en cuarenta mil reales, cantidad que se comprometió a liquidar mediante un quión de cada barco. En vista de dicha declaración, de las cartas del subdelegado y de lo que expuso Jerónimo Hijosa, uno de los directores de dicha institución, en enero de 1777 el proyecto del muelle se confió al maestro arquitecto de la Universidad, Juan López Freire²²⁵, quien también habría de presupuestar la obra. En la Junta del Montepío celebrada en Santiago el 8 de abril se reconoció el plano “de la costa, puerto y muelle” de Finisterre hecho por aquél y se acordó remitir todos los papeles concernientes a esta construcción a Ventura Figueroa, Colector de Expolios y Gobernador del Consejo de Castilla²²⁶. No sabemos cómo se resolvió este expediente, que en cualquier caso es revelador del poco margen de maniobra financiera de los gremios a la hora de

²²⁴ En 1767, Francisco Antonio Vázquez -que es tratado de “don” por el escribano, probable prueba de una posición relevante entre los gremiales de mar - reclamó lo que había adelantado. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. Nº 1.251. Fol.26 r.

²²⁵ Nacido en Camariñas en 1731, su actividad se centró sobre todo en Santiago. En su primera actuación conocida dirigió las obras del convento de la Enseñanza (1765-1778). Junto con Alberto Ricoy tuvo una participación destacada en la construcción del palacio de Raxoi. Muy influenciado por Miguel Caaveiro, director del urbanismo de Compostela por aquellos años, levantó varios planos como el de la Universidad y el de la Iglesia de San Benito. En el terreno de la arquitectura civil, contribuyó decisivamente a fijar alguna de las tipologías de inmuebles más sobresalientes de la Compostela del último tercio del siglo XVIII. Fuera de esta capital provincial, no hay constancia de que dirigiera obra alguna; sí trazo los plazos de la puente nueva de Ponte Maceira (Negreira), de los dos colaterales de la iglesia de Chaián (Trazo) y de la Ons, anejo de Santa María de Viceso (Brion). A ello hay que sumar su diseño del muelle de Camariñas, dato éste que no recoge la bibliografía consultada. Véase la voz que se le dedicó en *Gran Enciclopedia Gallega*. Tomo XIX, 1976, pp. 153-154.

²²⁶ Sabemos que la representación de los matriculados de Finisterre en pos de la edificación de este muelle le fue enviada separadamente con anterioridad a mayo de 1777. Vid. A.C.S. Leg. 411. Fols. 27 r. y v.

afrontar gastos extraordinarios. Por lo que llevamos dicho, no es de extrañar que el gremio de Pontevedra manifestase en octubre de 1770 su imposibilidad de contribuir “con cosa alguna” a sufragar la cátedra de náutica que Carlos III había resuelto establecer entonces en el colegio de la Compañía de Jesús de esa villa²²⁷. Y en este orden de cosas, también es revelador que los portavoces del gremio de Cangas, principal puerto gallego en número de matriculados de mar (con 518 hombres de un total de 11.607 registrados en 1772), afirmasen en 1777 que la crisis por la que estaba pasando se debía ante todo a “los crecidos gastos” que tuvo que afrontar en el “pleito contra las xábegas”²²⁸, un tipo de *quimeras* sancionadas en la Ordenanza de pesca de A Coruña de 1769²²⁹.

Para concluir el análisis del fondo común de estas asociaciones, analizamos el caso del gremio de Muros, uno de los puertos principales de Galicia en número de matriculados y de embarcaciones, gracias a la oportunidad que nos brinda una relación de gastos remitida por esta corporación a la Secretaría de Marina en 1792 y firmada de sus diputados y contadores, de cuya veracidad dio fe por escrito el cabildo de la Colegiata de dicha villa, en su condición de perceptora de ciertas partidas²³⁰. Sus nueve cargos de dirección (cuatro contadores, otros tantos vicarios colectores y un depositario “de notorio

²²⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 13 de octubre de 1770. Este frustrado establecimiento es estudiado en Meijide Pardo, A., <<Apuntes sobre la tentativa de crear en Pontevedra una escuela de náutica: 1769-1772>>, en *Museo de Pontevedra*, nº 37, 1983, pp. 135-156.

²²⁸ Vid. A.C.S. Leg. 411..., fól. 28v. Sobre este pleito, y en general sobre los conflictos generados por la introducción y expansión de estas redes de arrastre, además de la tesis de Carmona Badía y los trabajos de L. Alonso Álvarez (*Industrialización...*), véase Meijide Pardo, M^ª. L., *La “guerra por la sardina”. (Pleito gallego-catalán sobre artes de pesca en las costas de Galicia desde 1750 a 1890)*. A Coruña, 2002.

²²⁹ En su artículo XXI se concedía a las autoridades de Marina una labor de arbitraje en caso de conflictos por uso de aparejos y en particular de las polémicas redes *barrederas* (bous y jábegas). Textualmente se disponía lo siguiente: “...no deberá la Marinería fundar quimeras con los catalanes o otros, y sólo sí el que creyese que en la práctica se perjudica, lo avisará al Ministro o subdelegado para que tome providencia, pues si alguno rebovase los disturbios pasados, será correspondientemente castigado”. Vid. *Ordenanza...* Museo Naval de Madrid. Sig. BMN-3.741/03.

²³⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.877. Doc. Muros, 16 de mayo de 1792.

arraigo y abono”) revelan el tamaño del colectivo. Desde antiguo al arca común de los matriculados muradanos iba a parar el producto del medio quiñón de la pesca, navegación y fletes efectuados por ellos.

**Principales gastos anuales que cargaban sobre el fondo
del gremio de mar de Muros en 1792**

Concepto	Cantidad (rs. vellón)	%
Contribuciones eclesiásticas	2.602 rs. y 32 mrvs.	16,44
Impuestos reales	3.500 rs.	22,12
Sanidad	4.460 rs.	28,19
Educación	1.600 rs.	10,11
Socorros a los enviados al R.S.	2.000 rs.	12,64
Culto y piedad	1.600 rs.	10,11
TOTAL	15.822 rs.	100

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.877. Doc. Muros, 16 de mayo de 1792.

En el capítulo de contribuciones anuales “fijas y presisas”, se anotan las siguientes: 1.323 rs. y 14 mrvs. en concepto de diezmos percibidos por el cabildo de dicha Colegiata; 1.279 rs. y 18 mrvs. por razón de sincura pagada a la mesa capitular de la catedral de Santiago; por utensilios²³¹ y otras contribuciones a la Corona (“y más devidos a S.M...”), se regula una partida de gasto anual de 3.500 rs.; en salarios del médico “por asistir, sin otra paga” a los gremiales, y del sangrador (que hacía las veces de cirujano) se abonaban 3.000 y 1.460 reales, respectivamente; al maestro de primeras letras, “por enseñar éstas y la doctrina christiana a los niños de los matriculados”, incluido el alquiler de la casa de la escuela, 1.660 rs.; en razón de ayudas de costa a los llamados al Real

²³¹ Del pago por los matriculados de este impuesto militar nos ocupamos en el capítulo dedicado a las exenciones fiscales concedidas a esta gente.

Servicio 2.000 rs²³²; y por último, en concepto del acto general de difuntos y otros particulares: “bendiciones de Mar, función del Espíritu Santo, Patrono y alguna rogación”²³³, si falta la Pesca o los temporales están adversos y peligrosos a la Navegación” 1.600 rs. En total 15.822 rs. y 32 mrvs.

En cuanto al “sobrante” del fondo común, se encauzaba hacia fines piadosos. Con estos residuos se socorrían a pobres matriculados enfermos o impedidos y se cubrían los gastos de entierro de ahogados en la bahía de Muros “quando la necesidad lo pide”. Además por ser la fábrica de la colegiata y parroquial “sumamente pobre” y representar el gremio de mar “quasi el todo de la población”, éste ayudaba de forma voluntaria y religiosa a la decencia del templo y a los gastos de culto. Al margen alhajas de plata y otras²³⁴, desde 1760 hasta 1792, había destinado sesenta mil reales a la fábrica de la torre y sus campanas. Además, había costado dos ternos enteros, con sus “guarniciones y hechuras”: uno de terciopelo encarnado y otro de tapicería, por valor de 3.000 y 2.000 rs. Y últimamente, “ahora de próximo” había corrido con la compra de otro terno de tisú de oro y la reedificación de dos capillas “a cimentis”, alcanzando una y otra partida los 28.000 rs. En resumen, Muros ejemplifica la modalidad de contribución al fondo gremial más generalizada (los quñones sobre los beneficios de la pesca y el tráfico marítimo) y los fines comunes de estos depósitos.

El presentar cada gremio un régimen administrativo con más o menos notas propias, con particularidades, no dejaba de constituir un inconveniente para las autoridades de Marina a la hora de dictaminar sobre estas materias de gobierno. A este handicap se unía

²³² A 50 rs. por persona, da una media de 40 matriculados de reemplazo al año, cifra excesiva en un año corriente pero del todo creíble en un contexto de guerra contra la Convención francesa. Ya se advierte en la propia relación que esta partida de gasto es “regular”, aproximada.

²³³ Como ejemplo de recurso a la providencia divina, las plegarias de los párrocos del litoral arousano para contener la plaga de delfines, devoradores de sardina y destructores de aparejos, de los años 1878-79. Vid. Archivo Histórico Diocesano de Santiago (A.H.D.S.) Fondo General. Leg. 1.152. Docs. Postmarcos, 30 de octubre de 1878; Santiago, 14 de noviembre de 1879.

²³⁴ En palabras de los directores de dicha corporación, no se incluyeron partidas menores y frecuentes para no dilatar la relación. *Ibidem*.

la precariedad organizativa de muchas asociaciones a la que ya se ha aludido, y el desorden reinante en algunas localidades costeras, caso de A Coruña, donde ni tan siquiera los diputados del gremio hicieron acto de presencia para responder al interrogatorio con motivo del establecimiento del *Montepío* en 1777. Allí la marinería se encontraba dividida raíz del intento de cuatro patrones y 34 matriculados de rescindir el contrato que regulaba la actividad de las dos *trañas* que entonces se armaban en el puerto herculino²³⁵.

Ante este panorama de desorganización, irregularidades²³⁶ y luchas internas²³⁷ en el seno de los gremios -que conocemos bien para el caso gallego y que no habría de variar

²³⁵ Vid. A.C.S. Leg. 411. Fol. 59r. En las escrituras de establecimiento de estas compañías se fijaban todo un marco organizativo para el desarrollo de la actividad pesquera, se precisaban el reparto de los quñones proporcionalmente a la contribución de cada matriculado a la empresa de pesca, y la obligación de cada uno de los miembros a la hora del “furnimiento” del aparejo, barcos y galeón. Vid. Carmona Badía, X., *Producción textil...*, pp. 343 y ss. Un extracto de una contrata de *compañía* para el caso de Sada en Meijide Pardo, A., <<La economía marítima de Sada y Fontán en la época precapitalista: los salzoneros catalanes>>, en *Anuario Brigantino*, nº 18 (1995), p.103

²³⁶ Pongamos un ejemplo de apropiación indebida. El gremio de mar de la villa arosana del Caramiñal a la hora de distribuir entre sus miembros el caudal tomado del Montepío no contó con los muchos matriculados por dicho puerto que entonces se encontraban en el Real Servicio. Lógicamente éstos a su regreso reclamaron lo que se les debía; el 6 de febrero de 1785 tuvo lugar la “repartija”, resultando Agustín García uno de los depositarios del préstamo de aquel fondo, deudor de 3.164 rs. y 14 mrvs. que había tomado de más y empleado en fines particulares. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Doc. Caramiñal, 7 de marzo de 1786.

²³⁷ En 1786 veinte matriculados del cabildo de mar de Castro Urdiales reclamaron la anulación del nombramiento de D. Ramón de la Helguera como alcalde de la mar de esta corporación por ser cuñado del electo procurador general y haber sido multado por la Real Chancillería de Valladolid con 100 ducados por inveraz al declarar en un pleito. Esta petición se cursó al alcalde mayor y presidente del concejo de dicha villa, que recordemos gozaba de un estatuto excepcional en materia de matrículas, estando este ramo sometido a la justicia ordinaria. Dada la amplitud de sus competencias, a ésta se le hacía muy difícil controlar el gobierno de los matriculados. De ahí que en 1786 planteó el nombramiento de un procurador del gremio que saliese al mar al tiempo para controlar las labores de la pesquera *in situ*. El alcalde mayor justificaba la necesidad de esta plaza para evitar las trágicas consecuencias de haber desobedecido su orden de retirarse a puerto las embarcaciones que salieran a la captura del bonito por razones meteorológicas. El temporal del 14 de agosto de dicho año se cobró 32 vidas y la destrucción de 5 lanchas. En Madrid se consideró que era mejor analizar los hechos sobre el terreno, de ahí que no se decidiese sobre esta propuesta hasta conocer el dictamen del inspector general de matrículas que tenía previsto visitar personalmente este puerto cántabro. De inmediato daremos cuenta de la importancia para el futuro de este control dirigido por Luis Muñoz de Guzmán. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.952. Docs. Castro Urdiales, 12 de septiembre de 1786; [Madrid], 20 de noviembre de 1786

en lo sustancial en los demás litorales-, la Secretaría de Marina consideró necesario el establecimiento de una normativa de referencia a nivel nacional. Ésta fue el citado Reglamento de Muñoz de Guzmán elaborado e impreso en 1786²³⁸.

²³⁸ Una copia impresa del mismo en A.G.M. Matrículas. Leg. 1.872.

4.4.-El reglamento de matrículas de 1786: un intento de control financiero y de homogeneidad estatutaria.

Su promulgación se enmarca en el contexto de la política de reforma del ámbito laboral²³⁹, y la uniformidad en la estructura de gobierno y en el régimen interno de las corporaciones de matriculados que se pretendió entonces guarda similitudes con el plan propuesto una década antes por Campomanes para los gremios de artesanos²⁴⁰. Esta normativa de matrículas, muy inspirada en las directrices de Zalvide, como ya dijimos fue la ampliación del reglamento formado para Mallorca por el propio inspector general. De aplicación en todas las provincias marítimas de España y remitida a las subdelegaciones²⁴¹, se estructuró en 91 artículos, 55 de los cuales trataban del asociacionismo de los matriculados que a partir de entonces habrían de afiliarse en tres gremios: uno de mareantes “o parte de tráfico” (integrado por los pilotos, contra maestres y demás tripulación de la flota comercial), otro de pescadores y un tercero de maestranza.. Habida cuenta el carácter marcadamente pesquero de la práctica totalidad de los puertos gallegos, y al escaso peso de carpinteros, calafates y otros profesionales de la construcción naval en su estructura profesional, en todo este litoral, salvo tal vez en Ferrol donde se asentaba un amplio sector de maestranza, todos los matriculados se agruparían en un sólo órgano representativa. Al

²³⁹ Un resumen sobre las líneas maestras de este programa reformista durante el reinado de Carlos III, difundido en gran medida por los Sociedades Económicas de Amigos del País, en Moral Roncal, A.M., *Gremios...*, pp. 45 a 55.

²⁴⁰ Según la idea del fiscal del Consejo de Castilla, los nuevos reglamentos gremiales habrían de pasar por el filtro de dicha institución. Campomanes fue partidario de mantener la jerarquía profesional en el seno de los gremios, pero bajo un rígido control de la formación técnica de los artesanos por parte del Estado. Vid. Llombart, V., *Campomanes, economista y político de Carlos III*. Madrid, 1992, pp. 235-277.

²⁴¹ Felipe Mateos, máxima autoridad de Marina de la provincia de Pontevedra, le hizo llegar tres ejemplares al titular de la subdelegación de Vigo con su carta de 14 de julio de 1787; uno se quedaría en su poder “para su puntual observancia” y las dos restantes para entregarlos a los gremios. Se acusó recibo seis días más tarde. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 265.

menos fue lo que ocurrió la subdelegación de Vigo²⁴², y eso que en su puerto capital, tenía asiento en 1787 la principal flota de comercio de Galicia en tonelaje total²⁴³, y en consecuencia más que en cualquier otro enclave costero -con la excepción de A Coruña, puerto base de los *correos* marítimos- cabría pensar aquí en un grupo de trabajadores especializado como tripulación de mercantes, pero que al parecer no existió por la alternancia de unos mismos matriculados en la pesca y la navegación.

Por lo dicho, nos centraremos en las disposiciones que regulaban al gremio de pescadores que en general coincidieron con las de los mareantes, cuyas respectivos patronos habrían de ser San Telmo y San Pedro respectivamente. Como cargos representativos ejercerían dos directores, un tesorero, un secretario, un guarda almacén y doce consejeros o consultores²⁴⁴. Un elevado número tal vez responda al intento de legitimar la actuación del gremio ampliando la base de consenso interno de sus decisiones. Esta docena de plazas consultivas se repartirían por mitad entre patronos y simples matriculados. Junto con el arquero integrarían las llamadas Juntas Particulares del gremio con licencia del ministro de Marina correspondiente. Los directores encabezarían el organigrama administrativo de la asociación, gobernando todos los asuntos, actuando de árbitros en caso de desavenencias y poniendo en conocimiento de las instancias competentes las representaciones de sus administrados. Permanentemente habrían de estar en la playa, en particular para vigilar que no se cometiesen fraudes en la venta de

²⁴² Justificando previamente su proceder ante la autoridad de Marina a nivel provincial, argumentó la inexistente frontera laboral entre mareantes y pescadores. Y en cuanto a la maestranza, sólo contaba con once miembros registrados en las listas oficiales. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 265. Doc. Vigo, 20 de julio de 1787.

²⁴³ Compuesta por 14 barcos que sumaban 1.251 toneladas de arqueo (89,4 tn. de media por unidad de flota). Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 7 de marzo de 1787.

²⁴⁴ Vid. Capítulos XXVIII a XXXI del Reglamento...

pescado²⁴⁵, alternándose uno y otro en este cometido por días o semanas, como acordasen. Por su parte, el tesorero custodiaría los caudales del gremio mientras que el secretario, plazaprevista pero no generalizada para Mataró por Zalvide en 1773²⁴⁶, sería el encargado de tomar testimonio, dar fe y conservar las ordenanzas, providencias y demás disposiciones, así como las noticias y papeles concernientes a la corporación. El guarda almacén sería responsable de las cuerdas y demás pertrechos utilizados en la pesca, así como de los útiles empleados para varar las embarcaciones que estuviesen en el almacén del gremio, “si lo hubiese”.

Pontedeume contaba con varios de estos establecimientos, cuya construcción fue costeada por el arzobispo de Santiago (1751-1772) y natural de esta villa, Bartolomé de Raxoi y Losada²⁴⁷. Con la construcción de estos edificios se intentaba dotar a los pescadores de unas instalaciones adecuadas para finalidades específicas, propias del hombre de mar, evitando el uso de terrenos incultos, de propiedad privada, comunal y en ocasiones patrimonio de los iglesarios parroquiales, ubicados cerca de las playas o muelles, para el secado de redes y para su reparación y la de los barcos²⁴⁸. El uso de estos espacios, motivo de conflictos en siglos anteriores²⁴⁹ siguió siéndolo. Si antes se evidenciaron

²⁴⁵ Estas irregularidades y las descargas impositivas en las primeras operaciones de venta de este género han sido objeto de estudio en Vázquez Lijó, J.M., <<El fomento de las pesquerías españolas en el siglo XVIII por la vía de las exenciones y rebajas fiscales>. Comunicación presentada en el *VII Congreso da Asociación de Historia Económica*, celebrado del 19 al 21 de septiembre de 2001 en Zaragoza.

²⁴⁶ Vid. *Reglamento de pesca...* (art. 91).

²⁴⁷ Aquí se edificaron unas lonjas que, según el contrato de obra firmado en 1763, debían medir entre 10 y 18 varas de “hueco” y 8 de ancho, “para en ellas fabricar sardina salada y otras cosas en la ribera mar” Vid. Couceiro Freijomil, A.: *Historia de Puentedeume y su comarca*. (3ª ed.). Pontedeume, 1981, pp. 395-396.

²⁴⁸ Sobre las funciones y regímenes de propiedad de los llamados campos de redes y tendales, véase Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 87 a 91.

²⁴⁹ El Deán de Santiago, atendiendo una solicitud del señor de Xunqueiras, ordenó en 1495 que los vasallos del primero “no puedan poner redes ni horcas en los agros junto a esta villa y quiten las puestas dentro de un año”. Vid. Archivo del Reino de Galicia (A.R.G.). Familias. Xunqueiras. Carpeta nº 6. Doc. nº 161. En 1673, el gremio de Rianxo movió pleito contra la Justicia y Regimiento de su villa ante la Real Audiencia, acusando a la autoridad municipal de permitir la edificación de dos viviendas en el campo

intentos de conversión de estos espacios incultos en bienes de propios que rentuasen a las arcas municipales, en el siglo XVIII el peligro fue la parcelación de que fueron objeto por particulares²⁵⁰ y las reclamaciones de propiedad por razón de señorío²⁵¹.

Retomando el análisis de las disposiciones de la normativa de Muñoz de Guzmán, en ésta se fijaba el método de elección de los representantes gremiales, teniendo de nuevo como referencia lo regulado por Zalvide, aunque precisando algo más: anualmente, por

nombrado de Nuestra Señora de la Cruz donde los pescadores disfrutaban de la “quieta y pazífica posesión” de “açer [...] las secadas, chinchorros y convenientes...” a su oficio. Vid. Vázquez Lijó, J.M., << Aproximación a la fiscalidad sobre la pesca en el Barbanza del Antiguo Régimen. El diezmo de mar y otras cargas >>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, nº 110, (1997), pp. 59-91. El derecho de los pescadores o tales usos en el lugar en cuestión, descansaba en virtud de escritura de concordia y obligación firmada en enero de 1580 entre el entonces cura de Sta. Columba de Rianxo y el concejo de esta villa. Este documento aparece transcrito en Comoxo, X. y Santos, X., *A heráldica nas terras de Rianxo: brasóns e linaxes*. A Coruña, 1997, pp. 349-352.

²⁵⁰En 1768 el gremio de mar de Palmeira reclamó la demolición de “qualesquiera anovados hechos desde entonzes, y más que cause perjuizio e ympedimento a las entradas y salidas del Lugar y puerto de Palmeira, por nezesitar su franqueza como antes para la composición de sus redes y más aparejos de pesca y comercio, y más quando se ha aumentado asimismo los terrenos que se han cerrado para guertas crezidas...”. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Protocolos de Simón Díaz Morales. Nº 2.404. Fols. 12-13.

²⁵¹ En 1804, se desató abiertamente un conflicto -ventilado ante diversas instancias judiciales- que enfrentó a las gentes del gremio de mar y terrestres del Coto de Deán, enclavado en la feligresía de Santa Uxía de Ribeira, contra el prior del Castelo, dependiente del monasterio de Sobrado. Este regular contaba con el respaldo de una buena porción del vecindario con dedicación agrícola, comenzando por el juez del referido coto, elegido por el citado cenobio cisterciense. Los primeros, representados por el escribano de Marina y por el cabo celador, postularon el “ser constante y notorio el libre uso y quieta posesión que el común de vecinos de este Pueblo tiene en inmemorial tiempo a esta parte del valdío llamado Campo das Redes, y por otro nombre del Río de avajo, situado en este mismo Pueblo que forma su Arrabal, del que siempre se aprovecharon indistintamente los vecinos como propio del común, conservándose en este concepto libre de dominio, señorío, ni otro dueño particular y no sólo por útil, sino también por indispensable necesario para el servicio del público, en abierto, ya para andar como de tránsito y servidumbre a los Agros labradíos... y para la parroquia de San Paio de Carreira y otras, por quatro cañadas o veredas...; y además por ser el único desago de los avitantes, pasto de sus Ganados, Lavadero y Curadero de las Ropas, Hilados de Redes y otros Aparejos de pesca con que se ejercitan la mayor parte de los vecinos de cuyo útil pende su subsistencia y conservación y la de sus familias...” Su queja iba dirigida contra el prior por “perturbarles” en la explotación comunal y diversa de este territorio, impidiendo la “estensión y cura” de los aparejos, arando en los caminos públicos y “atollando las canteras [de barro], cerrándolo con Muro de piedra...” Se ordenó la inhibición de las autoridades de Marina, y finalmente la Real Audiencia falló a favor de los matriculados y de los terrestres, que en este caso compartían intereses. Vid. A.R.G. Real Audiencia. Vecinos.Leg. 11.306. nº 15.

suertes, entrando en el cántaro todos los patrones e igual número de jubilados o de recién licenciados de la Armada, evitando de este modo que concurriesen al sorteo los integrantes de la cuadrilla de servicio. Se prohibía la reelección sin haber mediado dos años de vacante²⁵². También se regulaba pormenorizadamente el sistema de contribución al fondo común, que no podría exceder de 60.000 reales²⁵³: 12 maravedís de cada peso fuerte (veinte reales) que se obtuviese de ganancia por la venta de pescado se destinaría a la caja del colectivo, siendo su recaudación de cuenta de uno de los directores.

Por lo que respecta a la contabilidad²⁵⁴ de estas asociaciones, cada gremio de pescadores, al igual que los matriculados del tráfico, habría de disponer de tres libros: los llamados *Diario de cuenta y razón* y *Libro Maestro*, a donde se trasladarían por parte del secretario las partidas en limpio anotadas una a una por orden en el primero. Al año se haría resumen de todo el caudal: ingresos y gastos. En un tercer libro, con el membrete de *Libro de entrada y salida de caudales*, se llevaría cuenta de las partidas de cargo, anotando a continuación las cantidades sacadas, exigiéndose recibo firmado por los recibiesen en mano las libranzas “pues la experiencia ha enseñado lo expuesto que es tener recibos sueltos”. Al final de cada año se rendirían cuentas ante la junta general del gremio. En caso de aprobación, debían ser confirmadas por el escribano y por el ministro de Marina. Los libros quedarían archivados y se formarían otros nuevos, excepto el maestro que continuaría en manos del secretario. Por falta de noticias sobre su existencia, se deduce que debieron ser pocos los gremios que antes de esta fecha contaban con un archivo

²⁵² Capítulos XXXI a XXXIV del *Reglamento...* Todavía más estricto en este sentido era el artículo 16 de los mencionados estatutos del gremio de matriculados de Tortosa formado el primero de mayo de 1760 por el entonces ministro principal de Marina y Montes de dicho partido. En él se ordenaba que “ninguno pueda ser elegido y nombrado en Maiordomo que no haian passado tres años después que sirvió dicho empleo”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.877. Doc. Madrid, 27 de septiembre de 1792.

²⁵³ En caso contrario, la cantidad de más se repartiría entre los pobres del gremio. Capítulo XXXXVII del *Reglamento...*

²⁵⁴ Capítulos XXXVIII a XXXXI del *Reglamento...*

propiamente dicho²⁵⁵.

A diferencia del reglamento de Zalvide para Mataró²⁵⁶, el general de 1786 no contemplada retribución alguna a ningún miembro del equipo directivo, y no se admitieron excepciones a este respecto aunque fuesen promovidas por las propias autoridades de Marina. De hecho, en 1789 se recriminó al ministro de Palamós, D. Vicente Sesse, por haber intentado imponer al gremio de San Feliu de Guíxols dos años antes unas reglas que no se ajustaban a la normativa general que venimos analizando; lo que más criticó la corporación de esta villa gerundense fue la prevista asignación de doce libras catalanas (128 rs. de vellón) a cada uno de los tres directores, tesorero y secretario y diez libras al alguacil, plazas del nuevo gobierno. En este orden de cosas, desconocemos si tuvo éxito la propuesta por Sáñez Reguart en 1791; a saber, retribuir por regla general a los cajeros con el dos por ciento del fondo que custodiaban²⁵⁷; un sueldo oficial que en el mejor de los casos (de alcanzarse el tope máximo de caudales impuesto en el reglamento de 1786) alcanzaría los 1.200 reales, lo que cuatuplicaba de la asignación dispuesta para el clavario del gremio de Mataró en 1773.

El mencionado Sesse fue amonestado por extralimitarse en sus competencias, pues su labor debía ser la de supervisión: celar de que los prohombres del gremio cumpliesen con sus cometidos²⁵⁸, bajo la amenaza de cese en caso contrario, “dexando en

²⁵⁵ Una de los contados era el cabildo de mar de Laredo que disponía de uno “ para custodia de sus papeles y reales privilegios”. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. 17 de enero de 1785.

²⁵⁶ El clavario del gremio de mareantes de la homónima capital de provincia tendría derecho a percibir 16 libras anuales (art. 139). Y el escribano del gremio, de existir esta plaza, merecería “regular recompensa” (art. 91).

²⁵⁷ Tales cargos serían elegidos entre personas “de algún arraigo, conducta y crédito”, para mayor seguridad del arca común. Este dictamen se incluía en un informe emitido por este experto a consulta que se le había hecho sobre la frontal oposición a las disposiciones del reglamento de Muñoz de Guzmán por parte del cabildo de mar de Santander. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Madrid, 8 de junio de 1791.

²⁵⁸ En particular el conocimiento del paradero de sus administrados, en implícita alusión a los muchos ausentes sin licencia, que en la mayoría de los casos, fueron considerados desertores.

los demás ilesas las cofradías de los gremios siempre que sus fines sean benéficos al común”y conformes al Reglamento de 1786, preñado, se decía, de un “espíritu de bondad” hacia los matriculados²⁵⁹. Dentro también del marco de lo que podríamos llamar política de conciliación, antes ya de la aplicación efectiva de esta norma, al tiempo del nombramiento de los primeros cargos directivos, algún ministro de Marina recomendó a sus satélites de la administración de matrículas la necesidad de tener mano izquierda para amoldar la nueva regulación a las costumbres imperantes en determinados puertos, particularmente por lo que concernía a la contribución al depósito común. Al respecto, es muy esclarecedor el consejo dado por D. Felipe Mateos, ministro de Marina de la provincia de Pontevedra al subdelegado de Vigo en julio de 1787:

“ Como las disposiciones locales de los Puertos no pueden sin que causen disputas y dificultades, en la formación de fondos, en algunos será preciso no sujetarlos a lo que prescribe el Reglamento (*sic.*), haciendo los que componen la junta su acuerdo al modo que más les adacten, y así se proceda a su verificación”²⁶⁰.

Nuevas juntas formadas de acuerdo con la normativa en cuestión pasaron a constituir el cuerpo representativo de varios puertos inmediatos, que hasta entonces habían formado gremios separados. Parece ser que se procuró, o esa fue al menos la intención de algún funcionario de Marina, un reparto equitativo de las plazas en proporción al tamaño de la matrícula de las distintas localidades ahora hermanadas. Se constituyó un órgano común para los puertos de Canto da Area y Lourizán, ya en funciones en agosto de 1788²⁶¹. Conocemos el resultado de las primeras elecciones celebradas en la subdelegación de Vigo, donde se compusieron dos Juntas gremiales; una por la villa de Vigo, Santiago de Vigo y

²⁵⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Madrid, 17 de julio de 1789.

²⁶⁰ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 265. Doc. Pontevedra, 14 de julio de 1787.

²⁶¹ Entonces eran parte de su cuerpo directivo Julián de Area en calidad de tesorero, Jacinto de Pazos como guarda-almacén, y José de Santiago y Simón Díaz, entre los consejeros. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Doc. Oia, 4 de agosto de 1788.

San Fausto de Chapela; y otra que integraba a Bouzas, Coruxo y San Miguel de Oia²⁶². La lista de propuestos difirió muy poco de la de electos²⁶³, entre los que figuran miembros de la élite de matriculados, con peso económico y representativo en el cuerpo de la marinería de la capital viguesa desde tiempo atrás: caso de los ahora consejeros Lorenzo de Arbín, ya citado, y Juan Fernández Villar que antes habían sido procuradores del gremio²⁶⁴.

Entre las medidas puestas en práctica durante la inspección general dirigida por Muñoz de Guzmán y que afectaron directa o indirectamente al gobierno de los gremios, además de la referida instrucción a los cabos celadores, cabe señalar la eliminación, con carácter general, de la figura del *alcalde de la mar*, que estaba al frente de muchas de estas corporaciones en el litoral levantino y catalán²⁶⁵. También por entonces fue suprimido su equivalente en Sevilla, el llamado *alcalde de la rivera o teniente de puerto* por considerarlo

²⁶² En 1798, según noticias del veterano subdelegado D. Alonso Canido, persistía esta reagrupación. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 318. Doc. Vigo, 22 de noviembre de 1798.

²⁶³ La Junta de Vigo y agregados se formó con las siguientes personas: Gaspar Martínez 1º director; Agustín da Vila 2º director; Gregorio Iglesias secretario; Gerónimo Franco tesorero y Antonio Martí guarda-almacén. Los doce plazas de consejeros fueron ocupadas por Julián Fortes, Pedro Franco, Baltasar González, Francisco Fernández del Villar, Manuel Podeven, Juan Fernández del Villar, Pedro Fernández, Lorenzo Arbín, Pedro Carambot, Agustín de Chanes, Juan Mateo Correa y Lorenzo Brun. Por Bouzas y agregados: 1º director, Francisco Antonio de Prado; 2º Raimundo da Veiga; para secretario y guarda-almacén fueron elegidos Pedro Valverde y Domingo Míguez, respectivamente, repartiéndose la docena de consejerías del siguiente modo: 8 para Coruxo (Jacinto Lorenzo, Alejandro Comesaña, Juan Fernández, Benito Valverde, Domingo Fernández, Juan Alonso Fernández, Benito Fernández), 3 para Bouzas (Pedro de Barros, Pedro da Veiga, José Fandiño) y una para Oia que asumió Miguel de San Román. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 265. Docs. Vigo, 20 de julio y 6 de agosto de 1787.

²⁶⁴ Este último, posiblemente hijo del homónimo matriculado de Vigo que figura como armador y capitán de un corsario activo durante la Guerra de la Oreja de Jenkins, gobernaba en 1780 un barco del pudiente catalán Marcó del Pont. Vid. Carmona Badía, X., *Producción textil...*, pp. 376, 379 y 396.

²⁶⁵ Esta plaza encabezaba y representaba desde antiguo a los gremios de mar de Mataró, como se deduce de la normativa de 1773. Y también a colectivo de pescadores del Grao de Valencia. Su último ocupante había sido Francisco Illueca, a quien se le imputaron graves cargos (irregularidades en el cobro de contribuciones, incumplimiento de sus obligaciones, mala conducta, etc.) al tiempo de pasarse la tan mencionada revista. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. La alcaldía de mar en el caso del gremio barcelonés de San Telmo estaba anexa a la capitanía de puerto. Se decía en 1789, que “los pocos [alcaldes de mar] que habían quedado de lo antiguo” fueron eliminados en la referida revista general. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Doc. 2 de febrero de 1789.

innecesario el inspector, “quando aun en Cádiz no se ha tenido por preciso siendo tantos los quehaceres”. Esta medida fue aprobada por real despacho de 19 de noviembre de 1787²⁶⁶.

Mientras duró este control de matrículas y en los meses siguientes a su finalización, a los oficios de Marina llegaron abundantes representaciones a propósito del funcionamiento de los gremios. Por ejemplo, atendiendo la petición formulada por los directores del gremio de mareantes de Mahón, el citado brigadier y el bailio Valdés, a la sazón Secretario de Marina, acordaron obligar a los patrones de correos de este puerto balear a contribuir al depósito gremial con un cuarto de sus ganancias por la conducción de la balija²⁶⁷. Como ocurrió con buena parte de la legislación emanada de la Secretaría de Marina, estas disposiciones encaminadas a regular el gremialismo no surtieron el efecto deseado. Varias asociaciones marineras siguieron funcionando según sus costumbres y no ajenas a irregularidades en su gestión, como lo demuestra un contencioso entre los gestores del gremio de Palmeira y el subdelegado del Caramiñal²⁶⁸ pocos años después de promulgadas las disposiciones de Muñoz de Guzmán. En octubre de 1789 los primeros denunciaron ante el ministro de Marina de Pontevedra el embargo de los caudales del gremio por parte del segundo, que había llevado a su domicilio el arca donde éstos se custodiaban, lo que suponía un atentado contra la inmemorial costumbre, ya que siempre esta agrupación había disfrutado de libertad para disponer del dinero que aportaban sus miembros o más recientemente el tomado a crédito del Montepío. El subdelegado y su asesor alegaron que con tan drástica medida, pretendían enmendar malversaciones e irregularidades en la contabilidad del fondo común; y es que a los responsables del mismo se les acusó de falta de transparencia en el registro de los gastos ocasionados por la función del patrón y de Animas, ya que este capítulo no aparecía firmado por el párroco. Y lo que

²⁶⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia marítima de Sevilla. Doc. 19 de noviembre de 1787.

²⁶⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.874. Docs. San Lucar de Barrameda, 16-II-1787; [Madrid], 23-II-1787.

²⁶⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1957. Doc. 2-XII-1789.

era aún más grave, el dinero del colectivo se empleaba a capricho de “cuatro magnates del Pueblo y quien lo sufre es la pobre marinería”. El resultado de todo ello había sido la dilapidación en menos de un año de más de cinco mil reales la pésima y nada ética administración había conducido a que en menos de un año el equipo directivo dilapidase más de 5.000 reales del fondo “en representación y asuntos individuos”.

Sin duda en más de un caso, las elites de la matrícula, es decir los patrones y principales inversores en barcos y redes, se resistieron frontalmente a perder cuotas de poder en el ámbito de decisiones de las juntas gremiales, formadas ahora por más compromisarios. Esto fue lo que denunció Benito José de Posada, abogado de los reales consejos, que en 1790 había sido el elegido por el ministro de Marina de la provincia de Ribadesella para llevar a cabo la reforma en el gobierno del gremio de Llanes. Este letrado denunció entonces el boicot de los maestros a su plan de reactivación económica y democrática en el seno de esta corporación, al tiempo que les acusaba de despotismo en la dirección de las pesqueras y de su “total manejo” de los caudales del gremio, que gastaban asu libre albedrío en cuchipandas y otros fines particulares, ni productivos ni piadosos²⁶⁹. Los desórdenes en el gobierno del cabildo de mar de Llanes, incluido el desacato a la autoridad de Marina personificada en el subdelegado²⁷⁰, denotan el fracaso, al menos parcial, de los fines del reglamento de Guzmán al poco de su implantación forzosa.

En algunos puertos, caso del de Muros o Santander, la sólida oposición a ciertas directrices de esta normativa las hizo inaplicables. Por el peso de la matrícula del puerto muradano, conviene que nos detengamos en analizar los argumentos de su gremio al respecto. En 1792, sus diputados señalaban que si bien las disposiciones tocantes a la contribución, distribución y finalidades del fondo común recogidas en los artículos 22 al

²⁶⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Llanes, 20 de marzo de 1791.

²⁷⁰ Los maestros pretendieron adelantar la costera del congrio y la merluza en tres días, y lo que era más grave, conchavados con el escribano de Marina, al que apoderaron, celebraron junta sin la asistencia del subdelegado. Posada tiró la toalla, pidiendo ser relevado de su comisión “mediante a que en las presentes circunstancias no sirbe más que de afligirme viendo al subdelegado escarnecido y burlado públicamente y nuestras deliberaciones sin apoyo”. *Ibidem*.

45 del citado reglamento, serían aplicables en los puertos con un gremio de mar poco numeroso, no lo eran para el caso de Muros “donde el gremio compone la Población toda y paga todos los pechos y obligaciones reales hasta las cargas de su Yglesia y fábrica que es absolutamente pobre”. Por ello solicitaban que “no se altere su práctica antigua, y que los patrones de buques maiores den inmediatamente al regreso de sus viajes la competente cuenta de la ganancia de sus fletes y tráficós; y los barcos menores de 15 en 15 días la del producto de la pesca a fin de que, sean o no matriculados los dueños de los Barcos, se pueda exigir mejor el importe del medio quiñón [de todo producto da pesca, navegación y tráfico] sin malversaciones”. Atendiendo a estas particulares circunstancias, corroboradas por el prior y canónigos de la Colegiata, y para evitar que el enfrentamiento entre el subdelegado y el gremio, por la escrupulosidad del primero en la aplicación de la ley, rematase en pleito formal, el monarca -en consonancia con el dictamen del Intendente de Ferrol- daba el visto bueno a la petición del colectivo. Una demanda similar del cabildo de mar de Santander presentada el año anterior también había merecido una resolución favorable por parte de la Secretaría de Marina, lo que habla de la permeabilidad de la esfera oficial ante las reclamaciones de los gremios de mar en ciertos puntos tocantes a su gobierno interno²⁷¹.

Estas cesiones estarían justificadas si conllevasen la mejora en la contribución a la caja del colectivo y en la administración de estos fondos en beneficio del mayor número de socios. Pero esto no fue lo que ocurrió a tenor del testimonio de D. Clemente de Godoy, en calidad de ministro de la provincia de A Coruña, después de servir durante

²⁷¹ Muñoz de Guzmán, con ocasión de su revista de inspección, había mandado formar dos arcas, ambas custodiadas en el domicilio del ministro de dicha provincia que tendría una de las llaves, otro el primer director y la tercera el tesorero; el arca del colectivo de mareantes (matriculados dedicados a la vida mercantil), todo barco de tráfico debía abonar el octavo “de una de las partes en que según estilo de mar se dividen las ganancias”, mientras que al depósito de los pescadores irían a parar los referidos doce mrvs. en cada peso fuerte procedentes de la venta de pescado, “siendo su recaudación de cuenta de uno de los directores [del gremio]”. El rechazo general de los matriculados santanderinos a la puesta en práctica de este nuevo sistema contributivo y a la intromisión en su gobierno de una “autoridad extraña”, acarreó la bajada de los ingresos del fondo común. La gravedad del caso requirió la consulta de Sáñez Reguart, partidario de la vuelta al antiguo método de la soldada o quiñón (al parecer 1/12 parte de las ganancias de cada barco). Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Docs. Madrid, 1 y 8 de junio de 1791.

varios años como subdelegado de Muros, principal puerto de este distrito. Sin medias tintas en 1793 denunciaba la gestión que las oligarquías gremiales hacían de unos depósitos

“...que se forman cercenando a cada individuo e pan a sus hijos, y lo que dicen es para el fondo queda en manos del que gobierna, o del armador en especie de pesca o dinero; de modo que no hay exemplar de haberse facilitado de dicho fondo ni una red, ni un vestido al necesitado”²⁷².

En suma, la reforma gremial diseñada por la Corona había fracasado en varios de sus objetivos. Por otra parte, no conviene olvidar que las autoridades locales y provinciales de la matrícula hubieron de dar prioridad absoluta a las levas y a la persecución de prófugos tras el estallido de la guerra contra la Convención en 1793. Esta coyuntura bélica, pues, llevó a aparcar momentáneamente la política activa de control del gobierno y finanzas de dichas asociaciones. Habrá que esperar hasta la década de 1820 para asistir a la puesta en marcha de otro plan similar concretado en la elaboración de nuevos estatutos²⁷³.

²⁷² Citado en Carmona Badía, X., *Producción textil...*, nota 210 al capítulo VII.

²⁷³ Los interesados en esta última reorganización de los gremios deben consultar el legajo 1.908 de la sección Matrículas del A.G.M.

CAPÍTULO V

LAS CLASES DE MATRICULADOS

Conocidas las directrices para la formación de las listas, en este capítulo analizaremos las clases en que fueron divididos los matriculados. En primer lugar nos ocuparemos de la marinería y seguidamente de la maestranza. La primera fue muchísimo más cuantiosa que la segunda en todas las provincias marítimas a excepción de dos de las tres capitales departamentales por su condición de sede de los grandes astilleros de la Corona: Ferrol y Cartagena. Este gran desequilibrio en el peso de la matrícula de unos y otros profesionales, explica que la legislación en materia de clases fuese mucho más copiosa por lo que concierne a la gente de mar que para los carpinteros de ribera y demás operarios de la construcción naval. Es cierto que matriculados de uno y otro ramo profesional tenían indudable interés en alcanzar la consideración oficial de inválido de ordenanza, pues ésta les daba derecho al cobro de una pensión. Pero para la marinería, la jubilación, con o sin derecho al *goce de inválidos*, en otras palabras, la declaración de inhábil para la Armada, revestía mucha más trascendencia que para la maestranza, pues la inmensa mayoría de ésta servía a la Corona como mano de obra en sus arsenales, mientras que aquélla era carne de bajel, y el jubilarse suponía eximirse de campañas.

La marinería se clasificó desde un punto de vista militar, por lo que es obligado referirse a los cometidos, más o menos específicos, de unos y otros en la Armada. También analizaremos las medidas, al margen de las prerrogativas concedidas por ley a los matriculados, que puso en marcha la Corona para mejorar en cantidad y calidad las tripulaciones de la flota de guerra. Las disposiciones estatales concernientes a la cualificación (establecimiento en las capitales departamentales de buques-escuela) coexistieron con iniciativas promovidas desde el ámbito mercantil. Nos referimos a las

escuelas de náutica creadas en la mayoría de los casos a expensas de los consulados de comercio. En cuanto a los exentos, patronos e inhábiles, haremos hincapié en los fraudes para alcanzar esta ansiada condición y en cómo se combatieron desde el punto de vista legal y administrativo.

° A continuación nos detendremos en la evolución de cada una de estas clases y su reparto interprovincial en Galicia. Generalmente, el término de comparación será España y la fuente principal los estados de matrículas resultantes de las revistas de inspección extraordinarias. Este tipo documental constituye la mejor herramienta de trabajo que conocemos para emprender un estudio de esta naturaleza permitiendo comparaciones en el tiempo y en el espacio, pese a sus deficiencias. La calidad informativa de estos estados oficiales es variable, como variable es el criterio seguido para la presentación de los datos. De estos problemas que plantea la fuente iremos dando cuenta en los siguientes páginas.

5.1. Los criterios de clasificación. El fomento de los útiles y los límites de las exenciones.

5.1.1.- La marinería.

Como se muestra en la Tabla 19, en la segunda mitad del siglo XVIII, entre nueve (94,16%) y ocho (83,98%) de cada diez matriculados fueron individuos de marinería. Debe aclararse que, mientras no se indique lo contrario, computamos como marinería a los prófugos aun cuando nuestras fuentes no aclaran si alguno de éstos eran hombres de maestranza. En cualquier caso, como veremos en el capítulo dedicado a las deserciones, la práctica totalidad de los ausentes sin licencia eran gente de mar, y más en concreto, claro está, de la sorteada para el Real Servicio conforme al sistema de cuadrillas. Por otra parte, como los inhábiles figuran identificados como marinería en los estados de las revistas de inspección extraordinarias, así los hemos considerado, pese a que no descartamos por completo que alguno de ellos fuesen carpinteros o calafates. De cualquier modo, el peso de la maestranza en el conjunto de estos eximidos del Real Servicio fue muy reducido: se movió entre un 1,77 % (239 de 13.524) en 1791 y un 4,1 % (491 de 11.995) en 1800¹.

En primer lugar analizaremos a la marinería adulta no jubilada. Son los “hombres de mar” de los que habla la ordenanza de 1751. Esta denominación genérica comprendía a la llamada marinería de servicio² (artilleros, marineros y grumetes) y los oficiales de mar (pilotos, contramaestres y guardianes, básicamente). Ambas categorías compartieron su carácter de útiles desde el punto de vista militar, si bien la prestación de servicio en la Armada de unos y otros se reguló de distinto modo. Artilleros, marineros y grumetes estuvieron sometidos al sistema de cuadrillas, mientras que los oficiales de mar

¹ Vid. A.G.M. Leg. 1.876. Doc. Ferrol, 6 de julio de 1791; Isla de León, 12 de agosto de 1791; Cartagena, 24 de diciembre de 1791. *Estado General de la Armada.... Año de 1800.*

² Aunque en los estados de las tres primeras revistas de inspección extraordinarias del departamento de Ferrol los oficiales de mar se computaron como “gente de mar de servicio” hemos optado por limitar esta denominación al conjunto de las tres grandes clases de marinería: a saber, artilleros, marineros y grumetes.

permanecieron al margen de este régimen de rotación. En las tablas y gráficos hemos incluido entre la marinería de servicio a los desertores y a los prisioneros y cautivos, puesto que hemos comprobado que casi todos ellos pertenecieron a las clases de artilleros, marineros y grumetes. Los prisioneros de guerra serán analizados al tratar de la dureza del servicio en la Armada, mientras que la importancia del fenómeno de las deserciones ha merecido un capítulo particular.

La principal razón de ser de la matrícula era regularizar el servicio en la Armada de modo alternativo; puesto que militar fue el fin perseguido, militar fue el criterio adoptado para clasificar a la marinería. A este respecto, el punto primero de la Instrucción de 4 de noviembre de 1737 disponía como misión prioritaria de los comisarios destinados en los partidos, las futuras provincias marítimas, la formación de listas de gente de mar “...dividiéndola, según costumbre, en las clases a que sean acreedores por sus anteriores servicios y por su edad, robustez y disposición para resistir las fatigas del Mar, sobre que tendréis y haréis que se tenga el más especial cuidado, y que los méritos hechos no se gradúen ni estimen por sola relación de los interesados porque han de verificarse o con certificaciones de los oficios donde paren las listas de los baxeles en que ayan navegado, o de los capitanes y oficiales de ellos, estando advertidos los ministros de Marina que los recibieren de examinar sobre el mismo acto de escribirlos todo lo que pueda conducir a la justificación de sus papeles y relaciones...”³

Por lo que a esto concierne, el artículo 36 de la Ordenanza de 1751 disponía que:

“La lista o listas de la matrícula de Mar de cada pueblo han de formarse sin distinción de clases, comprendiéndose todos baxo la voz genérica de Hombres de Mar, y sus asientos estarán formados por orden de antigüedad en la matrícula, poniéndose por nota las Plazas que huviere servido cada uno en mis vageles de guerra, o en embarcaciones de particulares, bien sea de oficial de mar, piloto, conrarmestre, etc., o bien de artillero u otra de las clases de marinería, con la claridad conducente a formar un juicio cabal de su mayor habilidad”.

³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

Conforme a las notas de los asientos particulares de cada uno de estos individuos, el ministro principal de provincia, con ocasión de la revista anual que debía hacer a lo largo y ancho de la demarcación que gobernaba, pondría al final de la lista de cada pueblo una nota o resumen del número de gente efectiva, con distinción de los *hábiles*, *medianos* o *nuevos*⁴, según se disponía en el artículo 47 de la norma; los así considerados se corresponderían con artilleros, marineros y grumetes, respectivamente. Los oficiales de mar, que en un primer momento compartieron lista con éstos, debido a que por el artículo 64 de la citada ordenanza quedaron libres de los sorteos para campaña, figuran en columna aparte en los estadillos de las revistas de inspección extraordinarias. La presentación de los datos de la marinería en los estados de matriculados es bastante heterogénea; hasta la revista de Muñoz de Guzmán, los de Ferrol difieren de los de Cartagena y Cádiz, e incluso se advierten diferencias notables a este respecto entre las tres primeras inspecciones de un mismo departamento. Las autoridades de Marina tampoco coincidieron a la hora de acuñar una denominación precisa para todos los hombres de mar útiles para el Real Servicio. Llamados a veces hábiles⁵ y otras útiles, nosotros hemos optado en limitar la denominación marinería de servicio al conjunto de artilleros, marineros y grumetes (A+M+G).

La clasificación de los matriculados no era una cuestión baladí por sus evidentes implicaciones salariales; un artillero de preferencia cobraba mucho más que un simple marinero. Si importante era lo que se cobraba mucho más lo era lograr la exención del Real Servicio a que daba derecho determinada cualificación. Esto explica, por ejemplo, la reiterada petición por parte de 21 matriculados de A Graña, Mugaros, Ares y Ferrol de ser asentados como maestros de velas y no como hombres de mar. En su primera reclamación en 1768 consiguieron que cuando les tocase el turno de campaña la hiciesen como maestros de velas. No contentos con esto, en 1771 solicitaron ser eximidos del servicio

⁴ En virtud de este mismo artículo 47, también se computarían los ausentes en paradero conocido, por una parte, y los desertores por otra. Vid. *Ordenanza de para el régimen y gobierno...*

⁵ No debe confundirse el genérico “hábiles” con el mismo término con el que fueron conocidos los artilleros.

argumentando la importancia de su profesión, muy escasa de profesionales (“en el día no hai uno para cada Navío”), al tiempo que se ofrecían a adiestrar a los más jóvenes en este oficio⁶. Claro está que desde un principio el móvil de estos matriculados ferrolanos era eximirse de campañas , aunque se cuidaron de ocultar su verdadera intención, maquillándola con loables intenciones⁷.

Otros matriculados de mar hábiles que por ordenanza se registraron en lista particular fueron los forasteros nacionales y los extranjeros. Sólo sabemos de tres estados de matrículas para la segunda mitad del siglo XVIII que aportan datos sobre los “forasteros nacionales” y extranjeros, cuyo alistamiento bajo ciertas condiciones se reguló en el artículo 33 de la Ordenanza de 1751. En un principio su peso relativo fue bastante significativo en la provincia de Cádiz, debido, como es fácil deducir, a la demanda de tripulaciones en el sector del tráfico marítimo, sobre todo hacia América⁸. En nota al margen de los resultados numéricos de la revista de inspección concluida en abril de 1756 se habla de ochocientos forasteros españoles y 277 extranjeros empleados sobre todo en los navíos de la Corona y en buques de particulares de la Carrera de Indias. Son cifras

⁶ Un oficio cuya demanda creció en todas las armadas de guerra europeas a consecuencia del incremento de la superficie del velamen para el desplazamiento de navíos cada vez de mayores dimensiones. Cálculos para la Royale hablan de un duplicación: 1.500 m² a finales del siglo XVII y 3.000 m² una centuria después. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 190-191.

⁷ No consta resolución. Vid. A.G.S. Leg. 268. Doc. Ferrol, 2 de julio de 1768.

⁸ Al comisario Bustillo no le constó entonces que en las demás provincias se registrasen forasteros y extranjeros. Sin embargo, aunque seguro que en mucha menor medida que en la capital gaditana, algunos de ellos se ganaron la vida como marineros dentro o fuera del marco de la legalidad. El citado inspector, que volvió a encargarse de la siguiente revista en 1765, al término de la misma ordenó anotar lo siguiente: “no se han presentado (como en la anterior) ningún yndividuo de los que se hallavan alistados, particularmente en Cádiz, con el nombre de extrangeros y forasteros ignorándose su paradero desde que subcesivamente consta fueron embarcándose indistintamente para viages de Europa y América, a excepción de 2 de ellos que lo executaron en Algeciras y en la Provincia de Almería 16 muchachos”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765.

considerables si tenemos en cuenta que en dicho partido andaluz estaban alistados 3.238 hombres de marinería allí naturalizados⁹. Por otra parte, la citada cifra de extranjeros matriculados es esperable en una ciudad donde en 1773, según cifras del padrón municipal de ese año, estaban censados 6.780 extranjeros (1.695 vecinos cabezas de casa), lo suponían el 114,54% de su población¹⁰. Los otros dos estados con información son del departamento de Cartagena de los años 1765 y 1799. En la primera fecha se computaron tan sólo 91 forasteros (4 en Barcelona y 89 en Valencia cuyas respectivas matrículas de marinería hábil e inhábil ascendía a 1.374 y 2.149 individuos respectivamente)¹¹. En 1799 fueron 255 y todos por Valencia, provincia en la que tenían cédula de matrícula de marinería 3.237 personas¹². Concluyendo, a tenor de nuestras fuentes, sólo en la provincia de Cádiz y sólo en los primeros años de la refundación de la matrícula sobre las bases de la ordenanza de 1751 el alistamiento de extranjeros alcanzó cifras ciertamente elevadas. Sin duda, en los grandes puertos comerciales españoles, sobre todo en el de la capital gaditana, católicos de otros países se emplearon en la navegación, aunque serían pocos los matriculados, dado que para disfrutar de los privilegios que teóricamente conllevaba este registro oficial debían acreditar al menos dos campañas en la Armada. Por lo que respecta a los llamados forasteros nacionales, el legislador pensó en ellos como si se tratase de profesionales ajenos al mar, domiciliados fuera de su lugar de origen y presentados voluntariamente al registro; de ahí que además de exigírseles el par de campañas habrían de emplearse en el mar entre una y otra. Pero también se contempló legalmente la posibilidad de que fuesen marineros; en este caso, las autoridades competentes habrían de tener cuidado de que un mismo individuo tuviese asiento en diversas localidades¹³. Que en

⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 19 de abril de 1756.

¹⁰ Vid. García-Barquero González, A., *Cádiz y el Atlántico...*, pp. 489-491.

¹¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

¹² Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena. 14 de septiembre de 1765.

¹³ Vid. artículos 33 y 34 de la *Ordenanza para el régimen...*, Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

los expedientes de la Secretaría de Marina no hayamos encontrado dato alguno sobre la matrícula de extranjeros y forasteros, y que ni en la documentación de las revistas posteriores a la década de los sesenta se aluda a este fenómeno, induce a pensar en registros irrelevantes. La excepción sería Valencia, donde los forasteros suponían en 1799 el 7,88% del total de sus matriculados de mar¹⁴.

Por otra parte, el no disponer de las listas individuales de matriculados nos ha impedido calibrar la importancia del ingreso voluntario en la matrícula de mar de profesionales ajenos a los gremios de mar. Recordemos que esta entrada se autorizó aunque bajo fuertes condicionantes por el artículo 32 de la Ordenanza de 1751. La inmensa mayoría de los matriculados eran profesionales del mar, siendo excepcional encontrar entre ellos a individuos que antes habían sido soldados. Es el caso del gallego Juan Mallón, vecindado en Cádiz a donde había llegado a la edad de 21 años; sirvió siete años de soldado en una compañía del regimiento de caballería de Flandes y, a continuación, por igual espacio de tiempo en uno de los batallones de Marina; después se matriculó en la clase de marinería¹⁵.

Un listado elaborado por el ministerio de Marina de la provincia de Pontevedra y remitido a la Justicia y Regimiento de la villa capital de este distrito nombre en 1771 ha reportado interesantes noticias (Tablas 20 y 21). De un total de 186 matriculados de la clase de servicio, 21 (el 11,29%) habían desempeñado oficios no marítimos. Salta a la vista la diferencia entre los porcentajes de ausentes sin licencia, a la postre casi siempre declarados desertores, que presentan sendos conjuntos. Mientras en el segmento de los profesionales no marítimos se alcanza un 28,57%, entre los individuos de mar matriculados no pasa del 5,46%. La matrícula de la villa de Pontevedra parece apuntar al fracaso de la política de

¹⁴ Vid. A.G.M. Matrícula. Generalidad. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 14-IX-1799.

¹⁵ En abril de 1760 fue indultado del delito de deserción en el que había incurrido al desplazarse a la Corte sin licencia con el propósito de solicitar ser declarado inhábil y el pago de seis meses de sueldo que se le adeudaba. A favor del perdón que mereció muy posiblemente influyó el hecho de haber sido Mallón uno de los marineros que formaron parte de la tripulación de la escuadra que había traído a España a Carlos III. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc. Madrid, 29 de abril de 1760.

captación de marinería por la vía de extender los privilegios a empleados en otros oficios a cambio de servicios en la Armada. A este tema volveremos al tratar de las *separaciones* del seno de la matrícula.

En cuanto a los muchachos, que a bordo servían las plazas de pajes, debieron asentarse en lista específica por una razón fundamental: no gozaban del fuero ni los privilegios de los matriculados. Por lo que respecta a los exentos del Real Servicio, esta exoneración justificó su registro aparte. Los jubilados por edad, campañas o imposibilidad física debidamente probada constituyeron clase particular en virtud de la legislación de 1737 y 1751. Aunque los patrones de exención no fueron considerados un clase propiamente dicha, y de hecho formaron parte de la gran lista de los hombres de mar, su privilegiada posición se hizo constar en sus asientos mediante nota. A medida en que se delimitaron los requisitos exigidos para alcanzar este estatuto, comenzaron a ser computados separadamente en los estados de matrícula. Por ello, los estudiaremos en el epígrafe de los exentos.

5.1.1.1.- La marinería de servicio: artilleros, marineros y grumetes.

Los funciones de unos y otros son bien conocidas. Los artilleros de mar servían las piezas de a bordo, supervisados técnicamente por algunos miembros de las brigadas de artillería de Marina. Los cometidos de los marineros¹⁶ eran muy diversos; encargados de la maniobra y de la conservación del navío, asimismo recibían instrucción para portar armas ligeras e incluso para manipular cañones en caso de necesidad. Menor polivalencia encontramos en los grumetes, tripulación más joven y en consecuencia escasamente formada, sin las horas de mar necesarias para confiársele labores de importancia a bordo¹⁷.

¹⁶ Además de su genérico, el *Diccionario de Autoridades* recoge la siguiente acepción del término marinerio: “Se dice por ponderación del que es muy inteligente en la Marina”. Vid. *Diccionario de Autoridades*. Madrid, Editorial Gredos, 1963 (3ª reimpresión, 1976), Volumen III, pp. 500-501 del Tomo IV. En otras palabras, el que conoce las maniobras náuticas. Vid. O’ Scanlan, T., *Diccionario...* p. 361.

¹⁷ En el tomo IV del *Diccionario de Autoridades*, publicado en 1734, encontramos la siguiente definición de grumete: “mozo que sirve en el navío para subir a la gavia y otros usos” Vid. *Diccionario de*

El hecho de la que en la Armada del Mar del Sur la mayoría de los grumetes fuesen de raza negra y a menudo esclavos alquilados por sus propietarios¹⁸, evidencia su lugar en el escalafón más bajo de la marinería adulta.

Al igual que ocurrió con los muchachos, como luego veremos, con anterioridad a 1751 en diversas disposiciones en razón del registro de marinería se limitaron el alistamiento de estos individuos sin cualificación marinera. En concreto, el capítulo quinto del Reglamento de Gaztañeta para Guipúzcoa aprobado en 1717 ordenaba que:

“...por quanto es necesario que se crie gente para en adelante, y no pueden todos ser inteligentes, se previene que la tercera parte de el número de la recluta pueda admitirse de gente nueva, con calidad que sepan bogar un remo, y que sean de cuerpo y ánimo proporcionado para que se habiliten entre los prácticos inteligentes, siendo estos nuevos admitidos en plazas de grumetes y pajes, y algunos pocos entre marineros, dexando esta regulación a la prudente consideración de los ministros de Marina y comisarios de la misma Provincia”¹⁹.

Insistiendo en la importancia de la clasificación de la marinería, en el transcurso de la primera inspección general llevada a cabo en el departamento de Cádiz y Cartagena²⁰,

Autoridades..., Volumen III, p. 83. Y T. O’Scanlan habla de : “Nombre de la clase inferior de marinería en los buques de guerra”. Y continúa: “Algunos dicen y escriben gurumete, y en los barcos mercantes se llama mozo”. Vid. O’Scanlan, T., *Diccionario...*, p. 303.

¹⁸ Con frecuencia mujeres, que a cambio de su enrolamiento forzoso obtenían una renta. Vid. Pérez Turrado, G., *Las armadas españolas de Indias*. Madrid, 1992, p. 163.

¹⁹ La copia impresa de esta normativa que hemos consultado en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

²⁰ En Ferrol, todo apunta que no se efectuó este control extraordinario hasta 1758.

con un cierto retraso respecto a lo previsto en la ordenanza²¹, dicho sea de paso, por real orden de 19 de agosto de 1754²² se ordenó que en lugar de la genérica denominación “hombre de mar”, los comisarios encargados de estas inspecciones formasen los estados de marinería por clases de artilleros, marineros y grumetes. Una distinción que no sería óbice para que al presentarse en la capital cuando se les llamase a servir se les ascendiese o descendiese conforme a sus méritos examinados con escrupulosidad.

A estas tres clases básicas se unió otra establecida por real orden de 3 de agosto de 1779 dirigida a los Comandantes Generales e Intendentes de los tres departamentos: los llamados *artilleros de mar de preferencia* que, valga la redundancia, habrían de promocionar con preferencia a las clases de segundos guardianes y patrones de lancha y bote. Deberían existir en todos los departamentos y navíos de la Armada para servir de primeros timoneles, gabieros y cabos de guardia, con el sueldo de cien reales de vellón al mes²³, congelado hasta 1805. Esta asignación, inicialmente pensada para los embarcados de este clase, por resoluciones de 11 y 12 de enero de 1782 se extendió a los artilleros de preferencia empleados en las faenas de Arsenal. También se dispuso entonces el reparto de esta clase en los buques dependiendo de su capacidad de fuego: veinte en los navíos de noventa a cien cañones, quince en los de setenta a noventa, doce en los de cincuenta a setenta, diez en las fragatas de 26 a cuarenta, nueve en las de cuarenta a veinte, y seis en los restantes buques menores²⁴.

Los ascensos, regulados en los artículos 6 y 66 del Título V Tratado II de las Ordenanzas Generales de 1748, por real orden de 27 de mayo de 1761 debían otorgarse al

²¹ Por el artículo 198 de la Ordenanza de 1751 se mandaba su ejecución cada dos años por parte de un comisario ordenador.

²² Esta disposición, además, introducía notables reajustes en el sistema de los sorteos para campaña, como tendremos ocasión de ver. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

²³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

²⁴ *Ibidem*.

finalizar cada campaña. No obstante, esta última disposición fue derogada por una real providencia de Carlos III de 9 de diciembre de 1776. En virtud de la misma, se facultó a los comandantes de la Armada para que, ateniéndose a lo regulado al respecto en las ordenanzas, promoviesen a los individuos de marinería cuando lo hallasen justo y hubiese vacantes por cubrir; en cambio, para los descensos, “tengan siempre acción en el instante que les parezca preciso”²⁵.

Uno de los lastres constantes de la Armada española del siglo XVIII fue la deficiente preparación náutica de sus equipajes, lo que restó operatividad a una flota de guerra que en naves, capacidad de fuego y táctica pudo competir dignamente con potencias marítimas de la importancia de Francia, Rusia y Holanda²⁶. Este problema en diferente grado afectó a las otras grandes armadas europeas, caso de la inglesa²⁷ y la francesa²⁸.

²⁵ Con la obligación añadida para estos mandos de dar certificación “de los que por subcesivas campañas merezcan ascenso por no haber havido ocasión de verificarlo”. *Ibidem*.

²⁶ Según cálculos de R. Fulton (Meyer, J., y Acerra, M., *Marines et Révolution*. Ouest-France, 1988), la flota de guerra española ocupaba el tercer puesto en el ranking europeo en número de navíos de línea (72 de una flota de guerra compuesta por 222 buques), cañones (diez mil) y hombres 50.000. Francia no estaba lejos con 81 navíos de línea de un total de 291, flota que armaba 14.000 cañones y era tripulada por 78.000 hombres. En cabeza, de forma destacada, Inglaterra: 195 navíos de línea de un total de 661, 12.000 cañones y 100.000 hombres. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 177-181.

²⁷ Para paliarlo, en los buques de la Royal Navy los pressmen (obligados) se repartieron como los landmen (los hombres de tierra) según el tamaño de las dotaciones, para compensar. En 1759, en plena Guerra de los Siete Años, se llegó a pagar diez guineas por el enganche de un marinero cualificado, prueba de la alta cotización de esta mano de obra en coyunturas bélicas. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 151 y 184.

²⁸ El mismo problema lo padeció la armada de Francia, si tenemos en cuenta el importante peso de los pescadores en sus tripulaciones, por no hablar de los vagos y maleantes a los que en coyunturas de levadas masivas también se acudió. En textos franceses de la época se subraya el largo tiempo de aprendizaje a bordo de un navío de guerra que se necesitaba para formar adecuadamente a las tripulaciones, muy superior al que demandaba la instrucción castrense de un infante: “Il faut plusieurs campagnes pour former un matelot. Aussi des arithméticiens politiques ont ils calculé qu’un matelot étais aussi précieux à l’Etat que trois soldats”.

Este déficit saltó a la vista desde los primeros registros oficiales de matriculados. De los 3.882 individuos alistados en puertos catalanes en 1726, total que sería algo mayor puesto que los datos del puerto de Barcelona están incompletos, sólo algo más de un 5%, 231, tenían alguna experiencia en la navegación oceánica²⁹. La guerra de la Oreja de Jenkins puso al descubierto las carencias técnicas de las tripulaciones de la Armada, la falta de experiencia en la navegación de altura. Al respecto, es relevador el juicio emitido en septiembre de 1740 por D. Pedro Farrando, vecino de Sevilla. Este individuo, con experiencia en el mando tanto de navíos de guerra como de mercantes de la Carrera de Indias, calificaba al común de la gente de mar española como “marinería de agua dulce”, cuando lo que necesitaba la Armada eran hombre criados “en las maniobras y ejercicio de cañón”³⁰.

D. Ozanam estima que el porcentaje de marinería de la Armada de los primeros Borbones españoles verdaderamente avezada y capacitada para las maniobras que exigía un buque de guerra era inferior al 10 %. Si bien las ordenanzas habían previsto que los matriculados -en su inmensa mayoría procedentes del sector pesquero de bajura, término que usaron las autoridades de Marina del siglo XVIII-, recibiesen una sólida instrucción práctica y técnica³¹ para afrontar con eficacia los retos de la navegación de altura, lo cierto es que “la escasa frecuencia y la brevedad de los períodos a bordo en tiempo de paz”

Citado en Robin, D., *Pêcheurs bretons...*, p. 336.

²⁹ Como es lógico, en esta segunda categoría no tenían cabida los marineros catalanes que solían frecuentar Cádiz o Sanlúcar de Barrameda, “por considerarse estos puertos una mera prolongación del periplo mediterráneo de las embarcaciones de cabotaje”. Vid. Delgado Ribas, J.M^a, <<Auge y decadencia...>>, pp. 32-35.

³⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. Sevilla, 13 de septiembre de 1740.

³¹ Durante la estancia en de los buques en los arsenales sus equipajes recibían prácticas de fusilería y cañón.

apenas permitieron aplicar estas enseñanzas³². Por otra parte, a juicio del contemporáneo Salazar, las prácticas de fuego eran insuficientes para lograr el adecuado adiestramiento de la marinería en el uso de las piezas de artillería y de fusilería, lo que restaba fuerza de combate a la Armada³³.

Algunos teóricos de la Marina de la época, juzgaron excesivo el tamaño de los equipajes españoles que en la Europa del ochocientos menguaron en proporción inversa al tonelaje³⁴. Y coincidieron en subrayar como mal más decisivo la falta de cualificación de las tripulaciones. Aguirre en su *Discurso General sobre la Marina* (1755) calificaba al común de los matriculados como “gente pescadora de playa”, cuya única diferencia a su favor respecto a los terranos era tener “el estómago acostumbrado a la mar”³⁵.

La inexperiencia en combate de la mayoría de los miembros de los equipajes y su escasa disciplina en situaciones de riesgo perjudicaba las maniobras. Sin duda el pánico se apoderaba de la mayoría de ellos en su primer bautismo de fuego, sin posibilidad de huida, pues el abandono injustificado del puesto en combate se penaba con la muerte³⁶. La solución que postuló Aguirre fue reducir las plazas de matriculados a bordo sustituyéndolos por soldados profesionales más disciplinados, aptos y valientes. Por la misma razón el Marqués de la Victoria defendió esta militarización, habida cuenta además la poca gente de leva y los perjuicios causados a la pesca y al comercio marítimo por la matrícula. Pese a la posición relevante de ambos contemporáneos, sobre todo del segundo, en el organigrama de poder de la Armada, el régimen de la matrícula, diseñada por los

³² Vid. Ozanam, D., <<La política exterior...>>, pp. 472-473.

³³ Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, p. 381.

³⁴ Vid. Alcalá-Zomora y Queipo de Llano, J., <<Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos>>, en *Estudios*. Zaragoza, 1975, pp. 177-224.

³⁵ Citado por Martín García, A., *Población y sociedad...*, p. 368.

³⁶ Vid. Artículo XXV del Tratado V del Título IV de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748.

plumistas de la Secretaría de Marina, continuó vigente y la inmensa mayoría de las plazas de marinería de los navíos de guerra españoles se cubrió mediante el sistema de cuadrillas.

En relación con esto, también fue desestimada una de las varias propuestas formuladas por García Sarmiento en noviembre de 1751 para reflotar las actividades marítimas y sobre todo la pesca. Nos referimos a la formación de un cuerpo estable de 9.000 marineros movilizables con prontitud en las tres cabeceras de departamento. Su participación al servicio de la Corona en la navegación transatlántica en flotas de galeones y en registros por un lado, y por otro sus actividades corsarias y de persecución del contrabando marítimo por otro, les reportarían un adiestramiento en la maniobra y en el manejo de las piezas de artillería naval, que en último término les convertía en más útiles militarmente hablando que los veinte mil que entonces se reclutaban entre los pescadores. Según este plan, en adelante éstos sólo serían sujetos a leva en circunstancias de guerra para reemplazo o aumento de los citados nueve mil.

El ideólogo de este insólito plan -recientemente nombrado ministro de Marina de Pontevedra gracias a los contactos cortesanos de su hermano, el Padre Sarmiento- propuso diversas fuentes de reclutamiento para alcanzar ese número permanente de marineros reclutables en cualquier momento: huérfanos y expósitos de toda España, “pues llevándolos a los Navíos desde muchachos se criaban como ratones en su propia casa, sin tener efecto ni cariño en tierra que les yncitase a la Deserción”; gente de mar conflictiva que “por ser inquietos en los puertos necesitasen de castigo o mayor sujeción”; y por último, los hijos de los propios miembros de este cuerpo de nueve mil hombres, que seguirían los pasos de sus padres. También presuponía que éstos habrían de estar domiciliados en las capitales departamentales y en consecuencia su movilización sería inmediata en caso de un ataque corsario. García Sarmiento subrayó la importancia de la rapidez del armamento de una fuerza operativa ante situaciones de urgencia, algo imposible hasta entonces por el sistema de reclutamiento dado que “era yndispensable ocupar mucho tiempo en el prorrato de los correspondientes a cada puerto, comunicar las órdenes, hacer los sortheos, prepararse para el viaje y llegar a la capital después de muchos días”. Este plan, en exceso apriorístico, que en el mejor de los casos supondría minorar la incidencia

negativa de las reclutas en las economías marítimas y sólo a medio plazo mejoraría la calidad media de las tripulaciones de la Armada, pues previamente habría que formar a estos nueve mil hombres, fue rechazado³⁷.

5.1.1.2.- La oficialidad de mar

Los *oficiales de mar* constituyeron la elite de la marinería. Esta denominación genérica agrupaba a tres categorías fundamentales: los pilotos, los contramaestres y los guardianes³⁸. Sus funciones a bordo de los bajeles del rey estaban determinadas en las ordenanzas generales de la Armada de 1748. Conforme a los reglamentos de tripulaciones, su número debía guardar proporción con el porte del buque. Los pilotos, como su nombre indica, desempeñaban funciones de pilotaje a las órdenes directas de los oficiales del Cuerpo General; técnicos en la navegación, era responsabilidad suya tanto el rumbo de la nave como el cuidado de los mapas. Los contramaestres, también llamados oficiales de cubierta, tenían una autoridad equivalente a la del sargento respecto a la tropa; en esencia eran los encargados de dirigir la maniobra sobre el puente y de transmitir a la marinería las disposiciones de los oficiales. Por último, los guardianes tenían como principal cometido velar del estado interior del buque. En torno a ellos giró la actividad de una serie de técnicos responsables directos del cuidado material y del buen funcionamiento del navío: maestros de velas, buzos, sangradores, patrones de lancha, herreros, faroleros, toneleros, armeros, carpinteros, calafates, y cocineros.

Aunque todos estos miembros del equipaje eran llamados oficiales de mar, en propiedad era una denominación más acorde con los contramaestres. Para distinguirlos, a estos últimos también se les conoció como *oficiales de mar de pito*, por utilizar un silvato “con el cual mandan las maniobras bajo la voz general del oficial de guardia, o por si

³⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 378. Doc. Pontevedra, 8-XI-1751.

³⁸ Definiciones de estas tres clases y de sus subcategorías en O’ Scanlan, T., *Diccionario marítimo...*, pp. 174, 388 y 420. Y Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, pp. 104-116.

mismos en las faenas mecánicas del arte”³⁹. Casi todos los genéricamente designados como oficiales de mar, salvo los pilotos, eran enrolados en la Armada con estas plazas tras pasar un proceso selectivo llevado a cabo por los capitanes de maestranza de los arsenales.

Refiriéndose a los oficiales de mar en general, D. Ozanam ha afirmado que su número fue “siempre” inferior al previsto por ley, lo que tuvo “consecuencias nefastas para el mantenimiento y la capacidad de maniobra” de la flota de guerra⁴⁰. Pilotos y contramaestres intentarían por todos los medios eludir sus obligaciones militares dada la descompensación entre sueldos y responsabilidades a bordo de los buques del rey, sin olvidar que sus negligencias se castigaban muy duramente⁴¹. Hay indicios de que la escasez de estos mandos fue más acusada en el departamento de Ferrol que en los dos restantes, aunque es algo que no se aprecia con nitidez al comparar porcentajes de clases de marinería. En marzo de 1762, el Comandante General D. José Díaz de San Vicente, comunicó a Arriaga, Secretario del Despacho de Marina, la “repugnancia” de los matriculados de aquel departamento a servir en la Armada las plazas de oficialidad de mar. Para subsanar el problema que entonces existía y en adelante asegurar que en el equipaje de los navíos armados en Ferrol fuesen el mismo número de estos oficiales que los destinados en los bajeles del mismo porte equipados en Cádiz y Cartagena, Carlos III, conforme a la propuesta de San Vicente, ordenó lo siguiente: el capitán de maestranza de Ferrol después de examinar a los oficiales de mar “de cuya actitud se tenga la mayor confianza” elegiría de ellos a los que considerase más idóneos para desempeñar a bordo los referidos cometidos. A su vez por escrito la Corona se comprometió a que una vez desembarcados sin demora se le concederían licencias para regresar a sus domicilios, con la obligación, no obstante, de volver a ejercer estas plazas u otras superiores, si hubiesen

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ Ozanam, D., *opus. cit.*, p. 472.

⁴¹ El artículo 32 del Título IV de las Ordenanzas Generales de la Armada penaba con la muerte al piloto o timonel que por variar el rumbo de la nave en contra del mandato de sus superiores, provocase la pérdida de aquella. Citado por Martín García, A., *Población y sociedad...*, pp. 598-599.

merecido ascenso, siempre que fuesen requeridos para el Real Servicio⁴². Esto último venía siendo una confirmación de un derecho reconocido en la Ordenanza, que en negativo parecía indicar la acumulación de campañas por parte de estos oficiales, claro está, contra su voluntad. Podría deducirse que esta elite estaba sometida a una prestación militar por término medio más prolongada que la de los simples marineros, pues la relativa abundancia de matriculados para servir plazas sin cualificación garantizaría los relevos a bordo sin grandes problemas en tiempos de paz.

Pese a las diferentes acepciones del término oficial de mar, no parece que los aludidos en los expedientes de la Secretaría de Marina, y en particular en los estados resultantes de las revistas de inspección, sean otros que los pilotos, contramaestres y guardianes. En cuanto a su matriculación, en la Instrucción de 4 de noviembre de 1737 se ordenó, como ya quedó dicho, el registro de toda la gente de mar que se presentase voluntariamente para el acto de la matrícula. Esta habría de dividirse en “clases” (piloto, grumete, etc.) como era costumbre, en atención a su edad, capacitación física y anteriores servicios en la Armada. Unos méritos que habrían de ser escrupulosamente comprobados⁴³. Por los datos de que disponemos, parece ser que ya entonces se estableció el sistema de lista única para todos los matriculados de mar hábiles. La categoría de cada uno se haría constar en el asiento individual. Esto, que se sobreentiende en la normativa del Infante Almirante, se explicitó en la Ordenanza de 1751, en cuyo artículo 26, repetimos, se disponía la formación de un registro conjunto de hombres de mar. Es decir, los oficiales de mar no fueron alistados aparte. Si, como ocurrió con los artilleros, marineros y grumetes por la real orden de 19 de agosto de 1754, hubo cambios legislativos a este respecto, no tenemos constancia de ellos.

A diferencia de la de 1737, la ley fundamental de 1751 sí reconoció, aunque de forma condicionada, el estatuto privilegiado de los oficiales de mar a la hora de los

⁴² A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Docs., Ferrol, 13 de marzo de 1762; 24 de marzo de 1762.

⁴³ Así se disponía en el artículo 1º de esta Instrucción. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

compartos de tripulación para la Armada. Por su artículo 64, los pilotos, contramaestres y otros oficiales de mar habilitados para ocupar estas plazas en los bajeles del rey, en virtud de nombramientos en regla despachados por las autoridades de la Armada, fueron eximidos de entrar en sorteos para campaña. Al margen del sistema de cuadrillas, serían destinados al Real Servicio cuando fuesen requeridos. Pero esta franquicia se negó a los que sin contar con título oficial hubiesen servido como tales en embarcaciones de propiedad privada e incluso a los que, en calidad de interinos, hubiesen ejercido estos oficios en la Armada. Los oficiales sin titulación, por lo tanto, fueron comprendidos en la clase de la marinería hábil⁴⁴. Esta discriminación estuvo vigente todo el siglo, y de hecho los licenciados de todas las escuelas de náutica establecidas en diferentes puertos españoles, sólo fueron exentos de entrar en sorteos una vez superado un examen que debieron pasar ante las comandancias de pilotos de la Armada establecidas en los departamentos navales.

Lo dictado en el artículo 64 de la Ordenanza de 1751 recibió confirmación por una real orden de 16 de marzo de 1761, aprobándose de paso la actuación del ministro principal de la provincia marítima de Santander que había incluido en el repartimiento de gente para campaña a pilotos y pilotines que tenían aprobado su examen pero se hallaban sin los correspondientes nombramientos para dichas plazas⁴⁵. En posteriores disposiciones se

⁴⁴ En el citado artículo 64 se recogían sus obligaciones para con la Armada en los siguientes términos:

“ Los pilotos, contramaestres y otros oficiales de mar que tuvieren nombramientos legítimos despachados por aquéllos [los ministros y subdelegados de Marina] a quienes por ordenanza pertenece darlos, que los habiliten a servir de tales en mis vageles, sólo se destinarán en esta calidad, quando sean necesarios, y se les mandare; y por consiguiente serán libres del sorteo. Pero no los que sin esta circunstancia sirvieren como tales en embarcaciones particulares ni aun los que como interinos huvieren servido estas plazas en la Armada; pues serán comprendidos en la clase de marineros hábiles, con los quales alternarán para las salidas, sin distinción alguna”.

Vid. *Ordenanza para el régimen y gobierno*.... Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

⁴⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

recompensó la prestación de servicios a bordo de los navíos del rey por parte de estos oficiales de mar, a los que había que mimar en lo posible, dada la carencia de personal para ocupar sus plazas. Así, por real orden de 30 de agosto de 1763, comunicada al Comandante General de Cartagena, fueron exceptuados de quintas⁴⁶ todos los individuos con campañas en la Armada que hubiesen llegado a servir plaza de pilotín. Y por una circular a los tres departamentos de 21 de septiembre de dicho año, los pilotos particulares que hubiesen servido interinamente los empleos de primeros o segundos y en plaza de número en la Armada quedaban libres de entrar en sorteos para campaña; se registrarían en lista separada para ser llamados al Real Servicio siempre que se les necesitase⁴⁷. En esta misma línea se adoptaron medidas tendentes a agilizar la concesión de los ascensos, hasta entonces practicados al final de campaña. De hecho, por real orden de 6 de julio de 1770 se resolvió que la ausencia, siempre que fuese en comisión de servicio, dejaba de ser obstáculo para la promoción de pilotos, contra maestres y guardianes, una vez comprobados sus méritos de forma fehaciente⁴⁸.

Para atender la demanda de estas plazas en los navíos del rey, en cada capital departamental, Cádiz, Ferrol y Cartagena, se estableció una escuela de pilotaje⁴⁹. El llamado Cuerpo de Pilotos estaba jerarquizado por pilotos de altura de 1ª y 2ª clase, pilotines o ayudantes, y pilotos prácticos de costas y puertos. Aunque había primeros

⁴⁶ Ya que todo matriculado de cualquier clase que fuera, estaba exonerado de servir en el ejército, se infiere que la real orden en cuestión alude a voluntarios que tras acumular experiencia marinera en las bajeles de S.M. habían ascendido a esta plaza.

⁴⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

⁴⁸ “ con seguros informes de idoneidad y conducta de los interesados” rezaba la disposición. Ésta había tenido su origen en una representación del Comandante General de Ferrol, respaldada por el Capitán General de la Armada, a favor del ascenso a segundo piloto de un pilotín ausente en Buenos Aires. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

⁴⁹ Vid. Arroyo, R., <<Las enseñanzas de náutica en el siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, 1994, 12 (46), pp. 7-30.

pilotos sin graduación, la mayoría la tenía: desde teniente de navío hasta alférez de fragata. Han sido varios los autores que han reparado en el serio inconveniente que supuso la falta de nautas cualificados para el gran tráfico marítimo de los puertos españoles en la centuria estudiada. El recurso a la contratación de pilotos extranjeros debió ser habitual, aunque estén pendientes cálculos a este respecto⁵⁰. Había pocos expertos en el arte de la navegación, y cabe suponer que los disponibles exigieron a los armadores al ser contratados altos salarios, en detrimento de la rentabilidad del giro. De ahí que en la segunda mitad del siglo XVIII, fuesen precisamente los consulados de comercio, los promotores y financiadores de la mayoría de las nuevas escuelas de náutica, que se crean en un contexto de medidas de mejora del aprendizaje de los oficios mecánicos, de la cualificación técnica (cátedras de dibujo, escuelas de matemáticas...).

5.1.1.2.1.- Los centros de formación náutica⁵¹. La escuela de A Coruña.

Como cabe suponer, se establecieron en puertos con un importante volumen de tráfico. No es casual que el más antiguo de estos centros de formación se fundase en Sevilla durante su etapa de monopolio del tráfico con Indias. Nos referimos al Real Colegio sevillano de San Telmo⁵². El Inspector General de Matrículas Muñoz de Guzmán lo invocó como modelo a la hora de dictar disposiciones encaminadas a asegurar que las autoridades de Marina tuviesen un mínimo control del alumnado de las escuelas de náutica. Por ello no extraña que a semejanza del Colegio sevillano el consulado de Málaga fundase en 1787 un centro homónimo con el respaldo institucional y financiero de D. José de Gálvez.

⁵⁰ Significativamente, los únicos extranjeros que formaban parte de la tripulación de 36 embarcaciones con asiento en el puerto de San Sebastián en 1779 eran dos holandeses y un marsellés que ejercían de pilotos. Vid. Zabala, A., *La función comercial...*, Tomo I, pp. 304-305.

⁵¹ Una visión sintética de estos centros en Castillo Manrubia, P., <<Los colegios de San Telmo>>, en *Revista de Historia Naval*, 1986, 4 (13), pp. 79-98.

⁵² Vid. Herrera García, A., <<Sobre el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla>>, en *Archivo Hispalense*, nº 89-90, Sevilla, 1958.

Aprovechando la coyuntura expansiva del comercio colonial, se intentó paliar el problema de la falta de pilotos avezados en la navegación transatlántica; según afirmaron los principales interesados, los grandes comerciantes de Málaga, esta había sido una de las causas de los pobres resultados de la habilitación de este puerto al tráfico americano en virtud del real decreto de 16 de octubre de 1765⁵³. De esta misma opinión fue el ministro principal de Marina de esta provincia que en el transcurso de la visita de Muñoz de Guzmán reclamó la máxima protección estatal para la academia de pilotaje que hacía poco ~~acababa~~ de establecerse. De alcanzarse el objetivo de formar a muchos y buenos pilotos de altura, confiaba esta autoridad, podría despuntar el comercio malagueño sacando partida de “la preferencia de fletamentos”, en otras palabras, de la habilitación de este puerto en 1778 para comerciar con América⁵⁴.

Según el Estado General de la Armada para el año 1792, los colegios de Sevilla y Málaga contaban con 150 y 100 colegiales, respectivamente, además de 40 “porcionistas” cada uno. Disponían de una nómina de profesorado y de dependientes acorde con el número de alumnos. Fueron los dos únicos del departamento de Cádiz. De las nueve restantes escuelas de náutica que por entonces funcionaban la fuente en cuestión no aporta datos de matriculados. En términos del departamento de Cartagena se localizaban las de Barcelona⁵⁵, Areins de Mar⁵⁶ y Mataró⁵⁷. Y en el de Ferrol, las de A Coruña, Laredo,

⁵³ Sobre este centro de enseñanza náutica, Grana Gil, I., *El Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga*. Málaga, 1995. En particular sobre el decisivo respaldo del poderoso Gálvez, a la sazón titular de la cartera de Indias, para su puesta en marcha, véase Santos Arrebola, M^a. S., *La proyección de un ministro ilustrado en Málaga: José de Gálvez*. Málaga, 1999, pp. 204-223. También de la misma autora <<La fundación del Real Colegio de Náutica de San Telmo en Málaga>>, en *Mentalidad e ideología en el Antiguo Régimen*. II Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna. Murcia, 1993, pp. 467-477.

⁵⁴ Se esperaba que los éxitos del Colegio de San Telmo conllevarían “el aumento de Buques útiles para el tráfico, la perfección en el arte del marinero y la instrucción en la entrada y salida de los Puertos”. De esto último se deduce un déficit de gente capacitada para las labores del practicaaje portuario. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de la provincia marítima de Málaga. Doc. 12 de octubre de 1786.

⁵⁵ Vid. Fernández Díaz, R., y Sierco Barón, E., <<Ensenyament professional i desenvolupament

Santander, San Sebastián, Bilbao y Plencia⁵⁸.

Respecto a las que tres catalanas, la pionera fue la de Barcelona, creada en 1769 con el patrocinio de la Junta de Comercio Marítimo y Terrestre del Principado, y su dirección docente confiada al reputado Sinibaldo Mas que se había ofrecido para impartir clases teóricas de navegación⁵⁹. Las de Arenys y Mataró fueron objeto de inspecciones periódicas por parte de los competentes subdelegados de Marina. La fundación de la de Arenys data de abril 1779 por iniciativa de un primer piloto de esta localidad con el respaldo de la cofradía de San Telmo (Elm) de marineros. Por su parte, la de Mataró comenzó su andadura en junio 1781⁶⁰.

En el capítulo 13 del apéndice al Reglamento general de matrículas que para la provincia marítima de Mataró formó el referido Muñoz de Guzmán y fue aprobado por Carlos III en 1787, se ordenó que los alumnos de ambas escuelas hasta los catorce años figurasen en las listas de muchachos, y cumplida esa edad fuesen obligados a registrarse en la clase de *hábiles* para el Real Servicio se querían continuar sus estudios. Mientras fuesen alumnos estarían exentos de campaña. Una vez declarados aptos para las labores de pilotaje por estas escuelas de náutica, entrarían en suertes, promocionando en la Armada en el orden acostumbrado. Empezarían a servir de grumetes, como los seminaristas de San

económico: L' escola Náutica de Barcelona>, en *Recerques*, n° 15 (1984), pp. 7-31.

⁵⁶ Vid. Pons Guri, J.Mª, *Estudi dels Pilots. Ensayo monográfico sobre la Real Escuela de Náutica de Arenys de Mar*. Arenys de Mar, 1960. Citado por Llovet, J., *La Matrícula...*, p. 125.

⁵⁷ Vid. Llovet, J., *La Matrícula...*, p. 125 a 130.

⁵⁸ Vid. *Estado General de la Real Armada. Año 1792*, pp. 87 y ss.

⁵⁹ La labor docente de Mas, piloto primero con el grado de alférez de fragata, fue alabada por Muñoz de Guzmán cuando en 1786 pasó la revista a dicha provincia marítima. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Doc. 24 de noviembre de 1786. Todavía ejercía en 1792. Vid. *Estado General...*, p. 88. Y Fernández Díaz, R., y Sieno Barón, E., <<Ensenyament professional...>>, p. 13.

⁶⁰ Vid. Llovet, J., *La Matrícula de mar...*, pp. 125-127.

Telmo de Sevilla, y a medida que demostrasen en la práctica el dominio de la maniobra y el respeto a la disciplina a bordo irían ascendiendo en el escalafón de la marinería. Los directores de las escuelas de Areins y Mataró debían informar a sus alumnos de esta regulación del servicio militar y alentarlos para que “antes de tocarles la suerte evacuen las campañas precisas, asegurados de que [...] se les distinguirá en los vaxeles agregándolos a los pilotos”, al igual que se hacía con los citados colegiales del pionero centro sevillano⁶¹. Además, en el artículo 15 del apéndice al Reglamento se dejó claro que sólo los miembros del cuerpo de pilotos de la Armada gozaban de la categoría de oficiales mayores; de ahí que no bastase el haber aprobado los exámenes de pilotos o pilotines en dichas escuelas para alcanzar aquella categoría. Debían acreditar servicios como tales en buques de guerra y certificación del Capitán General del Departamento⁶².

Al tiempo, propuso que esta disposición del apéndice fuese comunicada a diferentes instancias; por una parte, a los comandantes de pilotos de los tres departamentos, para que la tuvieran presente cuando examinasen a estos técnicos de la navegación. Por otra, a las propias escuelas de Cataluña y Cantabria⁶³, y a los consulados de comercio, en previsión de resistencias contra su medida⁶⁴. La oposición no era en absoluto descartable, si tenemos en cuenta que las necesidades de tripulación para los navíos de la Armada eran difíciles de conciliar con los intereses del comercio marítimo⁶⁵.

En cuanto a la actividad desarrollada por las escuelas de náutica catalanas, la de

⁶¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.783. Revista de la provincia marítima de Mataró. Doc. 8 de junio de 1786.

⁶² *Ibidem*.

⁶³ En el informe de la revista pasada a la provincia marítima de Santander no se alude a este centro que tenía su sede en la capital cántabra.

⁶⁴ “...si no se les impone el precepto por la vía que corresponde al comercio y su consulado, acaso protextarán contra el citado artículo”. *Ibidem*.

⁶⁵ *Ibidem*.

Mataró fue agregada a la de Areins en 1791 por orden de Francisco Javier de Winthuyssen, comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos de la Armada, con ocasión de la revista de todas las escuelas de náutica de España que estaba llevando a cabo. Entonces se dispuso que el ministro principal de la provincia de Mataró asumiese el cargo de juez conservador de dicha escuela, protectoría que también desempeñaron sus homólogos de Sevilla y Málaga en los respectivos Colegios de San Telmo⁶⁶. Por otra parte, Winthuyssen ordenó que al sostenimiento de la nueva escuela contribuyesen los gremios de mar de toda la provincia de Mataró; a este fin se aplicaría una pequeña tasa sobre la expedición de patentes para navegar despachadas en dicha demarcación⁶⁷.

Por lo que toca al departamento de Ferrol, la donostiarra se fundó en 1765 a expensas del Consulado de San Sebastián y con la colaboración de la Comisión de Industria y Fomento de la Pesca de la Real Sociedad Bascongada⁶⁸. Y el Consulado de Bilbao hizo lo propio en la capital del Señorío⁶⁹. Por lo que respecta a Galicia, en el siglo XVIII sólo funcionó una escuela de esta naturaleza, y lo hizo en A Coruña. La que se proyectó establecer en Pontevedra no se puso en pie por falta de financiación.

Por un despacho del Consejo de Castilla de agosto de 1769 se dispuso la creación

⁶⁶ En el Estado General de la Armada de 1792 sólo se confirma la existencia de estos jueces para ambas instituciones andaluzas.

⁶⁷ Vid. Llovet, J., *La Matrícula de mar...*, pp. 125-127.

⁶⁸ Vid. Astiazarain Achabal, M^a.I., *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*. Donosti-San Sebastián, 1986, pp. 25-27.

⁶⁹ Vid. Ibañez, I., y Llombart, J., <<La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX>>, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Año 2000, n^o 3, pp. 747-772. Hasta 1784 Carlos III no autorizó a este centro para que expidiese títulos de piloto mayor. De ahí que antes de esta fecha los vizcainos que obtaban a dicho acreditación debían examinarse en Laredo. Vid. Rivero Medina, A.M^a., <<El Astillero de Zorroza...>>, pp. 129-130. Sobre la actividad comercial de la capital del Señorío en esta época, Basurto Larrañaga, R., *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, 1983.

en la villa de Pontevedra de cátedras de Gramática, Primeras Letras y Náutica en el edificio que hasta la expulsión de los jesuitas había sido Colegio de la Compañía. Elegida la sede, se buscaron recursos para costear la enseñanza de estos estudios, y en particular los de náutica. Los gastos anuales se estimaron en cuatrocientos ducados, trescientos en concepto de salario del maestro y cien para acometer unas reparaciones en el inmueble donde estaba previsto que se instalase. El concejo pontevedrés, esgrimiendo sus escasos propios y arbitrios, propuso dotar la cátedra en cuestión con el producto de la llamada barca de pasaje de Poio, cuya propiedad y explotación venían enfrentando desde hacía tiempo a los matriculados de mar del entorno con el monasterio benedictino de San Xoán de Poio. El Consejo de Castilla, suponiendo el especial interés del gremio de mareantes de Pontevedra por este establecimiento, planteó a la Secretaría de Marina la posibilidad de que dicha asociación contribuyera económicamente a él.

Esta vía de financiación hubo de descartarse, tras informar Arriaga, titular de este ministerio, de la extrema penuria de fondos del gremio del Corpo Santo⁷⁰. Parece ser que la intención de la Corona fue aplicar bienes, pensiones y rentas de que se había beneficiado la Compañía de Jesús, pero a la espera de los resultados de la comisión encargada de las “Temporalidades”, a finales de 1770 se dio orden al Intendente General de Galicia para que entretanto todas las localidades del reino que ingresasen partidas de propios y/o arbitrios contribuyesen con dinero a la creación de la Cátedra de Náutica de Pontevedra en proporción a sus rentas. Los fondos continuaban sin reunirse, y en enero de 1772 el Consejo de Castilla propuso que los gastos del establecimiento se consignasen en el estanco del aguardiente, cuyo consumo era especialmente alto en los puertos⁷¹. También fue éste el medio de financiación acordado para dotar las cátedras de náutica que por aquel entonces Carlos III había resuelto se estableciesen en Lequeitio, Sanlúcar y Alicante en los

⁷⁰ Por entonces, se afirmó, en el arca común sólo había cincuenta reales en depósito. Vid. Meijide Pardo, A., <<Apuntes sobre la tentativa de crear en Pontevedra una escuela de náutica: 1769-1772>>, en *Museo de Pontevedra*, nº 37, 1983, pp. 135-156.

⁷¹ *Ibidem*, p. 142.

respectivos colegios que hasta hacía pocos años habían ocupado los jesuitas. Estos tres centros de formación, se decía en un auto del Real Consejo, “...servirán para Vizcaya, Andalucía y Reyno de Valencia [...]; militando la misma razón para que en Guipúzcoa, la costa de Cuatro Villas del bastión de Laredo, Asturias, costa de Granada, la de Murcia, Cataluña, Mallorca y Canarias se establezcan idénticas escuelas”. Estas se localizarían conforme a lo propuesto por el célebre oficial de Marina Jorge Juan: “... en el puerto que consideremos más en el centro de las respectivas provincias o de circunstancias preferentes para su mayor navegación y comercio...”⁷² Claro está, las escuelas de náutica que funcionaron en la segunda mitad del siglo XVIII se ubicaron sin tener en cuenta la primera consideración, de índole geográfica, y sí la segunda.

Si infructuosa fue la referida iniciativa estatal en Pontevedra, no lo fue la promoción de los estudios náuticos en A Coruña⁷³, primero por el ayuntamiento⁷⁴ y luego por el consulado de comercio de dicha ciudad, cuyo puerto, es bien sabido, capitalizó el comercio de Galicia con las colonias en la segunda mitad del siglo XVIII⁷⁵. El lejano precedente del efímero Seminario de Muchachos de Mar (1621-1640) no tuvo continuidad. Muchas décadas después, atendiendo una instancia de la Justicia y Regimiento de A Coruña, por real despacho del Consejo de Castilla de 8 de enero de 1781 se autorizó que en los propios y arbitrios de esta ciudad se consignasen quinientos ducados al año para gastos de una escuela de náutica: trescientos en concepto de ayuda de costa de José Garrido

⁷² *Ibidem*, p. 143.

⁷³ Vid. Meijide Pardo, A., *Origen y progresos de la Escuela de Náutica de La Coruña (1790-1825)*. A Coruña, 1963

⁷⁴ En Escocia hacia 1700 se constata el nombramiento de pilotos por parte de las autoridades municipales. Vid. Bruijn, J.R., <<Career Patterns>>, en *Those Emblems...*, p. 32.

⁷⁵ Durante o período 1778-1796, el puerto coruñés concentró el 96,1% del valor de las exportaciones de Galicia a América, porcentaje que baja hasta el 49,4% en la fase 1797-1818. Vid. Alonso Álvarez, L., *Comercio colonial y crisis del antiguo régimen en Galicia (1778-1818)*, A Coruña, 1986, pp. 72-80, 209-210, 219-235.

Moreno, piloto de primera jubilado⁷⁶, quien había de ser su maestro, y doscientos para el alquiler de la casa que éste habitaba. Con este respaldo institucional se puso en marcha la que fue llamada Escuela Patriótica.

Cumpliendo con uno de los cometidos expresados en su real cédula de fundación (29-XI-1785), el Consulado de Comercio de A Coruña a principios de 1787 promovió la puesta en marcha de una Academia de Pilotaje y Marinería comprometiéndose a financiarla. No obstante, habrá que esperar hasta el verano de 1790 para asistir al establecimiento formal de un nuevo centro de formación de navegantes. Se aprovechó la ocasión de la visita a la ciudad de A Coruña del mencionado brigadier Winthuysen, al frente del Cuerpo de Pilotos. El Consulado confió a dos de sus miembros la elaboración de un plan de estudios y exámenes, así como de un régimen disciplinario. Con el visto bueno de Winthuysen, por real orden de 25 de agosto de 1790, comunicada por la vía de Hacienda a Marina, se creó oficialmente este centro. Sería financiado mediante el medio por ciento del derecho de *avería* cobrado por el Consulado⁷⁷. El estatuto de la Escuela de Náutica de A Coruña se ajustó a las normas prescritas en una Instrucción General para todos los centros análogos formada por Winthuysen y aprobada por Carlos IV el 26 de febrero de 1790. En cuanto a la sede de la escuela coruñesa, durante unos años se ubicó en inmuebles alquilados a particulares, y en otros períodos en el propio edificio del Consulado⁷⁸.

Meijide Pardo estima en torno a los 15 años la media de edad al momento del ingreso, promedio que se ajusta mucho al calculado para las escuelas de Areins y Mataró. Las edades de los alumnos de estas dos últimas se movieron en la franja 9 a 30 años⁷⁹. A la titulación para gobernar los mercantes catalanes exigida por la Junta de Comercio del

⁷⁶ Con el rango de alférez de fragata en 1792. Vid. *Estado General de la Real Armada...*, p. 96.

⁷⁷ *Ibidem*, pp. 14 y 15.

⁷⁸ Sobre su régimen interno y profesorado, *Ibidem*, pp. 16 a 26.

⁷⁹ Vid. Llovet, J., *La Matrícula de mar...*, p. 125.

Principado obedece que la media de edad de los primeros cien alumnos del colegio de náutica de Barcelona fuese de 30,17 años. Se matricularon individuos que ejercían labores de patronía y pilotaje, ahora obligados a adquirir conocimientos teóricos. A medida que estos fueron habilitados, se incrementó el peso de los jóvenes entre el alumnado; de hecho, la media de edad de los 50 últimos matriculados hasta 1787 bajó hasta los 18,42 años⁸⁰.

Los requisitos de ingreso se rebajaron a partir de 1805, después de que en sus primeros tiempos fuesen estrictos, llegándose a exigir certificación de limpieza de sangre⁸¹. Es interesante constatar que Muñoz de Guzmán, caballero de Santiago⁸², abogó por el elitismo de estas escuelas. En nota al apéndice al Reglamento de matrículas para la provincia de Mataró, al referirse a las tres que funcionaban en Cataluña dejaba caer la idea de que “...si se atienden y cuida que el nacimiento de sus Yndividuos sea limpio, podrán un día ser almaciga de un Cuerpo auxiliar que aumente la Marina de hombres capaces para su servicio”⁸³.

La media de alumnos durante el período 1790 a 1825 se aproximó a 25, número que se incrementó posteriormente. Este promedio coincide con el *numerus clausus* que durante sus primeros años se estableció en la escuela de Barcelona: 24 alumnos que habían de ser escogidos entre las cuatro provincias marítimas catalanas en proporción al peso de su matrícula⁸⁴. Casi de inmediato, la demanda de ingreso en este centro catalán superó la oferta de plazas, desequilibrio que se corrigió en parte con la apertura de las escuelas de Areins y Mataró.

Según el asiento de entrada de colegiales entre 1805 y 1825, más del 80% de los admitidos eran naturales de A Coruña. Y a gran distancia como focos emisores se situaban

⁸⁰ Vid. Fernández Díaz, R., y Sierco Barón, E., <<Ensenyament professional..., pp. 17-18.

⁸¹ Meijide Pardo no aclara si esto se contemplaba en los estatutos de la institución.

⁸² Orden a la que pertenecieron varias de sus ascendientes, abuelo y padre sin ir más lejos.

⁸³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Doc. 8 de junio de 1786.

⁸⁴ Vid. Fernández Díaz, R., y Sierco Barón, E., <<Ensenyament professional...>>, p. 15 y ss.

Ferrol, con ocho alumnos, Cee con cuatro y Santiago, Ribadeo y Vigo con dos. Los apellidos de los matriculados denotan el peso de los vascos y/o navarros, entre los foráneos, y de los franceses entre los extranjeros. Al contrario de lo establecido para la de Barcelona en un primer momento⁸⁵, no se fijó un compartido de plazas entre las provincias marítimas de Galicia. Sería lógico pensar en un repartimiento de este tipo si la promotora de la escuela hubiese sido la Intendencia General de este Reino, pero dado que lo fue el Consulado, sin cerrarse el ingreso a alumnos de otras localidades, tal vez favoreció la inscripción de miembros de las familias con intereses en el comercio marítimo coruñés. De ahí que se haya apuntado la abundancia entre el alumnado de hijos y familiares directos de negociantes, en su mayoría de origen catalán⁸⁶.

A tenor de la escasa información bibliográfica disponible sobre esta institución coruñesa, no parece que su alumnado efectuase prácticas de navegación antes de aprobar la teórica, al contrario que los de Areins⁸⁷ y Barcelona. En las propias constituciones de ésta última se disponía que los que en ella estudiaran

“...han de ir a navegar antes de concluir sus estudios con el fin de que al salir examinados de navegación tengan hechas dos [campanas] al Norte o a la América, en las cuales se experimente su aplicación a la práctica, y se les pueda fiar la dirección de

⁸⁵ El 60,23% de los 287 matriculados entre 1770 y 1787 eran vecinos de siete localidades: 70 de Barcelona (24,39%), 28 de Sitges (9,53%), 20 de Vilanova (6,96%), 14 de Torredembarra (4,87%), otros tantos de San Feliu y Areins, y por último 13 de Mataró (4,52%). *Ibidem*.

⁸⁶ Vid. Mejjide Pardo, A. *Origen y progresos...*, pp., 27 y ss. El grueso del alumnado de la de Barcelona procedía de familias de tradición náutica. Los titulares de las principales firmas de comercio del Principado de Cataluña no destinaron a sus vástagos a esta carrera. Vid. Fernández Díaz, R., y Sierco Barón, E., <<Ensenyament professional...>>, p. 17-18.

⁸⁷ 44 de los 83 alumnos inscritos en 1782 habían hecho prácticas de navegación en calidad de “agregados”. Algunos de ellos, incluso acumulaban días de mar sin haber cursado todas las asignaturas de la carrera. Dado que la escuela de Mataró había abierto sus aulas el año anterior, ninguno de los 26 alumnos con que contaba en 1782 había comenzado su formación práctica a bordo. Vid. Llovet, J., *La Matrícula...*, pp. 125-126.

qualquiera viage”⁸⁸.

Durante este período de prácticas, no eran pocos los que se daban a la fuga, abandonando los estudios e incluso el país⁸⁹. Diputados del consulado de comercio barcelonés se quejaron a Muñoz de Guzmán de no corresponder “el fruto al cultivo”. El inspector, para evitar que la escuela continuase siendo un “semillero de polizones”, reguló la matriculación de sus alumnos en los términos que pocos meses antes había dispuesto para Mataró. Prohibió todo oficio marítimo a los mayores de 14 años “emancipados o separados” de este colegio de náutica, a no ser que acreditasen nombramiento de piloto o pilotín por parte de los comandancias de pilotos tras superan el preceptivo examen. Sólo en estos casos se les tendría en lista separada de oficiales de mar y, conforme a la Ordenanza de 1751, serían llamados al servicio para desempeñar estas plazas, cuando la Armada requiriese su concurso, pero al margen del sistema rotatorio de cuadrillas. En cualquier otra circunstancia estarían sujetos a los sorteos para campaña⁹⁰.

Del alistamiento y prestación militar de estos alumnos y exalumnos se hizo responsable, al igual que en Mataró, al ministro principal de la provincia marítima correspondiente⁹¹. La Secretaría de Marina comunicó el 24 de noviembre de 1786 la aprobación de las disposiciones para Barcelona, al tiempo que se dio providencia para que

⁸⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de la provincia de Barcelona. Doc. 24 de noviembre de 1786.

⁸⁹ Estas prácticas irregulares no parece que hayan dejado rastro en los fondos documentales manejados por R. Fernández Díaz y E. Sierco Barón; en todo caso, ambos autores no dan cuenta de ellas.

⁹⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de la provincia marítima de Barcelona. Doc., 24 de noviembre de 1786.

⁹¹ El *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas...*, y los apéndices al mismo iban dirigidos a los ministros de las provincias para, como se decía en el preámbulo de aquél, “lo cumplan por si y hagan cumplir por sus subdelegados y demás dependientes suyos”. Una copia de este reglamento en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872.

los cambios en las constituciones de la escuela que planteó Muñoz de Guzmán⁹² se consensuasen con el Consulado, también llamado a dar su opinión.

Los problemas en torno al ejercicio de la navegación por parte de los alumnos de la Escuela de A Coruña fueron otros. Según Meijide Pardo, muchos de los que aprobaban los exámenes finales no siguieron la carrera de piloto. Sólo lo hicieron cinco de los 35 diplomados en el quinquenio 1791-95. Es posible que los pocos que optaron por formarse en la práctica de la navegación lo hiciesen antes del estallido de la Guerra contra la Convención. Por lo que sabemos de las obligaciones militares de los formados en estos centros, el contexto bélico y el consiguiente embargo de casi todos los matriculados, explicaría este ilógico cambio de destino profesional. Por otra parte, también jugó su papel un factor no coyuntural: los escollos puestos por la administración de los Correos Marítimos al ejercicio de las prácticas de navegación en sus buques. Unas trabas que ya existían en tiempo de la escuela de náutica patrocinada por el municipio coruñés. Como solución, por real cédula de 8 de octubre de 1795 se ordenó que en los correos que hacían la carrera a La Habana y Montevideo sentasen plaza uno y dos diplomados de dicha escuela. La renta de Correos se haría cargo de sus sueldos y raciones que, de entrada, serían los fijados para los grumetes. El consulado no logró las franquicias que había reclamado con insistencia: la primera, que los diplomados náuticos fuesen de inmediato asimilados en rango a los pilotos y que ocupasen las vacantes de éstos; la segunda, su exoneración de toda fatiga y faena mecánica a bordo. Por el contrario, de acuerdo con las disposiciones dictadas por Muñoz de Guzmán en Cataluña, se estableció el regular orden de ascenso (grumetes, marineros, artilleros y pilotines) conforme a los méritos. Para calibrarlos, el comandante del buque habría de pasar a la administración de Correos un informe sobre “la conducta, porte y adelantamientos” de estos diplomados.

Pese a esta regulación, los enfrentamientos institucionales continuaron. El Consulado denunció de modo reiterado cómo las autoridades de los Correos excluían del

⁹² “... conforme a la libertad de comercio, a los aumentos de la escuela y a los usos del Real Seminario de San Telmo de Sevilla”. *Ibidem*.

equipaje de sus naves a los navegantes formados en la escuela y los que admitían eran obligados a bordo a trabajos que la institución consular calificó de impropios de su rango académico. Por todo ello, fueron pocos los que pronto alcanzaron el rango de piloto⁹³. Menores parecen haber sido las dificultades de promoción profesional de los técnicos formados en la escuela de náutica de Barcelona, y todo hace pensar que también las de los licenciados en Areins y Mataró, habida cuenta los muchos puestos de trabajo ofertados en una coyuntura expansiva del comercio marítimo catalán, especialmente de sus intercambios con América⁹⁴. De los 287 que acreditaron su aptitud en el centro barcelonés entre 1770-1787, la mayoría, 113 obtuvieron el grado de pilotos segundos, 81 continuaron en la escuela como meritorios, 63 fueron habilitados como patrones y 14 como pilotines⁹⁵.

Las alternativas profesionales en el sector gallego del gran tráfico no fueron muchas para el personal formado en la escuela de náutica de A Coruña, debido a la escasez de grandes navíos para la navegación transatlántica, al margen de los correos. En 1787 el conjunto de las cuatro provincias gallegas sólo sumaban 29 unidades de flota de cincuenta o más toneladas⁹⁶. Una debilidad estructural de este grado no se constata en Cataluña. En relación con esto, se ha subrayado la independencia de la Junta de Comercio del Principado a la hora de dirigir la escuela de Barcelona; los éxitos de ésta en la formación técnica de navegantes permitirían a la burguesía catalana, que controlaba dicho organismo mercantil,

⁹³ *Ibidem*, pp. 30 y ss.

⁹⁴ Vid. Delgado Ribas, J.Mª., <<Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821)>>, en *Boletín Americanista*. Año XXI, nº 29, (1979), pp. 31-64.

⁹⁵ Y de los restantes doce, cuatro como capitanes, tres como agregados, otros tantos como alféreces de fragata y dos como primeros pilotos. Vid. Fernández Díaz, R., y Sierco Barón, E., <<Ensenyament professional...>>, p. 18.

⁹⁶ En total cargaban 3.170 toneladas (127,9 tns. de media). Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787. A la altura de 1802, la flota mercante gallega constaría de 88 naves que en conjunto portarían 11.559 toneladas (131 tns. de media), lo que equivalía al 9,5% y al 7,7% de los respectivos totales españoles. Vid. Alonso Álvarez, L., *Comercio colonial...*, pp. 72-80, 209-210, 219-235.

establecer con los patrones y pilotos una correlación de fuerzas más favorable para sus intereses. Al aumentar la oferta de técnicos en la navegación, pudieron contratarlos por sueldos más bajos, lo que repercutió en beneficio de la rentabilidad de las inversiones en el tráfico marítimo⁹⁷.

5.1.1.3.- Los muchachos.

Los muchachos servían a bordo las plazas de pajes. El tomo quinto del *Diccionario de Autoridades*, publicado en 1737, recoge la acepción náutica de *page* como “grumete de poca edad”⁹⁸. Con edades comprendidas entre los nueve y los catorce años, debían registrarse en lista separada de la gente de mar propiamente dicha. Cumplidos los catorce habrían de pasar a la clase de grumetes. Con el fin de que no se disparase el número de privilegiados, y previendo una masiva matriculación de estos menores para acogerse a las gracias entonces dispensadas a la gente de mar, en el punto 4º de la Instrucción de 4-XI-1737 se ordenaba a las Intendentes de Marina que sólo alistasen seis pajes por cada cien matriculados de mar (artilleros, marineros y grumetes en conjunto). También se establecía un criterio selectivo; habrían de elegirse para pajes “los más sanos, ágiles y de mayor viveza, para que con el tiempo se críen en ellos buenos Oficiales de Mar”. A la hora de dotar de tripulación a los navíos de la Armada, los Intendentes embarcarían en calidad de pajes “sobresalientes” a los que tuviesen por conveniente, con preferencia por los huérfanos y desamparados⁹⁹.

La proporción 100 a 6, o lo que es lo mismo 16,7 individuos de marinería de servicio por cada muchacho, estaba muy próxima al reparto de plazas de estas clases establecida en el Reglamento General de Marina de 22 de diciembre de 1737 (Vid. Tabla

⁹⁷ Vid. Fernández Díaz, R., y Sierco Barón, E., <<Ensenyament professional...>>, pp. 25 a 27.

⁹⁸ Vid. *Diccionario de Autoridades*. Madrid, Editorial Gredos, 1963 (3ª reimpresión, 1976), Tomo III, p. 79.

⁹⁹ La copia de la Ordenanza del Infante Almirante que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

22). Los límites a la entrada de muchachos en el cuerpo de la Matrícula pronto fueron contestados por los directamente afectados. En carta de 5 de noviembre de 1738, Freire, el Intendente de Ferrol, planteaba a Ensenada, por entonces Secretario del Almirantazgo, los inconvenientes que se seguían de respetar a pie juntillas la proporcionalidad entre clases. Las protestas de los jóvenes del litoral eran incesantes al ver restringido de este modo el acceso a los privilegios que sólo gozaban unos pocos de los de su condición. Freire, consciente de la razón que los asistía, y alertando del riesgo de que muchos de estos menores, el futuro laboral de los gremios de mar, se apartasen de los oficios en los que habían sido criados, tras insistir de nuevo en enero de 1739 sobre este particular, logró que la legislación fuese modificada. Por resolución de 28 de abril de 1739 se aprobó el alistamiento en rol separado de todos los jóvenes no incluidos como pajes, siempre y cuando fuesen hijos de pescadores y no se empleasen “en otros fines que los de Marina”¹⁰⁰.

En esta misma línea de fomento de la marinería por todos los medios, días antes el Infante Almirante don Fernando por despacho de 20 de abril de 1739 ordenó a los Comandantes Generales e Intendentes de Marina de los tres departamentos que avisasen del número de muchachos que por “huérfanos o mal inclinados no se dedican a aprender oficio alguno, y desde qué edad podrían aplicarse a los navíos y con qué jornal cuando no navegaran para su alimentación, vestidos y demás gastos indispensables”. La medida tenía pues una doble intención, formar tripulaciones para la Armada al tiempo que se prevenía de este modo el vagabundeo y la holgazanería¹⁰¹.

En el capítulo primero de esta tesis ya nos hemos referido de los infructuosos proyectos de centros formativos de mozos huérfanos y ociosos, a imagen del seminario marítimo de San Sebastián, la mayoría creados en tiempos de Felipe IV. Su hijo, por una real pragmática de 1680, ordenó la aprehensión de jóvenes desamparados con edades comprendidas entre los 10 y los 12 años, al objeto de habilitarlos como pajes o grumetes

¹⁰⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Coruña, 15 de abril de 1739.

¹⁰¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. 28 de abril de 1739.

en las armadas y flotas de Indias¹⁰². Es decir, se buscaba ampliar la oferta de tripulación en sus clases inferiores. Más ambiciosa fue la propuesta formulada por la Audiencia de Cataluña en 1718 a iniciativa de los mercaderes barceloneses. Se solicitó que la Corona autorizase la recogida de niños pobres y vagabundos para instruirlos en el arte de la navegación en una escuela que el citado tribunal había planteado crear con este propósito¹⁰³.

El mismo propósito¹⁰⁴ había animado a Harry Powlett. En 1756 este lord recogió en Londres a *poor-boys*, niños de la calle, en su mayoría huérfanos, a los que vistió y envió a su costa a la Royal Navy. Esta acción a título individual dio pie a la fundación poco después de la Marine Society de la capital inglesa que se ocupó de la recogida de mozos desamparados, de vestirlos y de darles una enseñanza elemental para luego destinarlos a la marina de guerra o a los mercantes. Sus éxitos fueron extraordinarios para la Navy a la que surtió con 10.625 muchachos y adultos en el transcurso de la guerra de los Siete Años. Esta cifra suponía al menos el 5% de las plazas reclutadas en ese período bélico.

Las disposiciones del Almirantazgo español de finales de la década de los treinta se encardinaban en una política de lucha contra la ociosidad, materia contemplada ya en las Partidas de Alfonso X el Sabio. Formaron parte de la copiosísima legislación en materia de vagos y maleantes promulgada en la centuria de la Ilustración¹⁰⁵. Con los Borbones las medidas punitivas hasta entonces imperantes (azotes, destierro, etc.)¹⁰⁶ pasaron a ser una

¹⁰² Vid. Meijide Pardo, A., *Origen y progresos de la Escuela de Náutica de La Coruña (1790-1825)*. A Coruña, 1963, p. 10.

¹⁰³ Vid. Fernández Díaz, R., y Sierco Barón, E., <<Ensenyament professional i desenvolupament econòmic: L' escola Náutica de Barcelona>>, en *Recerques*, n° 15 (1984), pp. 12 y 13.

¹⁰⁴ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 162.

¹⁰⁵ Sobre esta cuestión es de referencia obligada la tesis doctoral de R.Mª. Pérez Estevez cuyo resumen ha sido publicado bajo el título *El problema de los vagos en la España del siglo XVIII*. Madrid, 1976.

¹⁰⁶ En el mejor de los casos, o mejor dicho en los más productivos, estos individuos marginados o

solución extrema; por el contrario los esfuerzos de las autoridades del Estado se encaminaron a incorporar a los vagos a trabajos en beneficio de la Corona, en pos del interés de la *res publica* tan en boca de los ministros del rey. Esto tuvo su plasmación en el empleo de vagos en obras públicas, en centros asistenciales, y en su recluta obligada para el Ejército y la Marina. Por lo que concierne a los vagos que prestaron servicio a la Armada, A. Martín García diferencia tres grupos: los destinados a arsenales (sin duda los sometidos a las condiciones laborales más duras), a los batallones de Marina y por último los muchachos aplicados a formarse como personal de maestranza o como tripulantes de los navíos reales¹⁰⁷. De estos últimos nos ocuparemos en breve.

En ningún apartado de la real cédula de 18 de octubre de este último año expresamente se negaba a los pajes los privilegios inherentes a la matriculación. En la Instrucción para el levantamiento de las listas y ejercicio de la jurisdicción del Almirantazgo tampoco queda claro si tenían derecho o no a gozarlos. Podría deducirse que sí a tenor del arranque del mencionado artículo 4: “Como se aumentaría notablemente el número de los privilegiados si se hubiesen de matricular todos los muchachos que pretenderán plaza de pajes...”. No obstante, interpretamos estas palabras como una alusión a un futuro disfrute de las franquicias, una vez que estos jóvenes, cumplidos los catorce años, pasasen a formar parte de la gente de mar de servicio. ea como fuere, en el artículo 37 de la Ordenanza de 1751 quedó disipada toda duda a este respecto:

“ Con separación de la lista de Gente de Mar se tendrá otra de Muchachos, desde nueve hasta catorce años que se inclinen a este servicio, y le exerciten en mis vageles, en los de Particulares o en Embarcaciones del tráfico de los Puertos y de la Pesca, para que no se les embarace este exercicio, utilizándose en lo que pueda producir; pero sin gozar el fuero ni privilegios de Marina hasta que, cumplidos los catorce años, pasen sus asientos

automarginados se destinaron como fuerza laboral al servicio de particulares. Vid. Pérez Estévez, R.Mª, *El problema...*, pp. 231-233.

¹⁰⁷ Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. I., pp. 443 a 453.

a la lista de Hombres de Mar”¹⁰⁸.

De los requisitos anteriores sólo se mantenía el de la edad. Como notable cambio respecto a la normativa de 1737, no había de guardarse ninguna proporción entre clases¹⁰⁹ y en consecuencia no se hacían necesarios los criterios de selección a tener en cuenta a la hora del alistamiento de estos jóvenes. La disposición simplemente contenía una condición muy general y difícil de calibrar a tan corta edad: la inclinación por la profesión marinera. También cambiaron los criterios de preferencia que habrían de seguirse a la hora de destinar al servicio a estos muchados. Si hasta entonces, conforme a la normativa de 1737, hubo de darse prioridad a los huérfanos y desamparados, en virtud de artículo 77 de la Ordenanza de 1751, la elección de los pajes para la Armada tendría que ser a voluntad de los ministros y subdelegados, preferentemente entre los que tuviesen a padres o parientes en campaña; a poder ser, su destino sería el mismo que el de éstos al objeto de que cuidasen de ellos a bordo. Para las campañas de Europa se admitirían los jóvenes que antes del nombramiento de plazas se presentasen *motu proprio* para enrolarse con autorización familiar, aunque antes no tuviesen plaza en la lista de muchachos. Por contra, para viajes a América, habrían de nombrarse por orden de antigüedad en dicha lista. A estos pajes se les concedía la misma ayuda de costa, dos reales al día, que a la gente de mar y maestranza para gastos de viaje al lugar del armamento.

En la segunda mitad del siglo XVIII, las autoridades de Marina insistieron una y otra vez en los beneficios que reportaría la formación de marineros desde la infancia¹¹⁰.

¹⁰⁸ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen...*, Sig. R-98/208.

¹⁰⁹ Sí a la hora de las peticiones de plazas para armamentos, claro está.

¹¹⁰ Sólo a bordo, en contacto directo con el mar, se podía adquirir lentamente la experiencia práctica imprescindible para conocer el medio y ir creciendo como marinero. A propósito, el alcalde de la localidad francesa de Lemoyne, dejó escrito en su memoria de 1775 lo siguiente:

“Le matelot ne s’instruit point; il n’est formé que par la plus longue expérience [...] Aussitôt que le fils d’un matelot sait marcher, il joue au bord de la mer, il monte dans les manouvres; il suit son père à la pêche, il voit le danger sans le connaître, il se familiarise

Pesea que se dictaron disposiciones con este fin, unas en términos claramente imperativos y otras más bien desiderativas, los logros en materia de matriculación de muchachos nunca fueron los esperados. A este respecto es sintomático el encargo que el comisario de Marina D. José de Ambulodi hizo a los ministros principales de las provincias del departamento de Cartagena con ocasión de la revista extraordinaria de matrículas que corrió a su cargo entre 1764 y 1765. Este inspector les ordenó prohibir la pesca al patrón “que no entretenga y lleve” a un muchacho, y la navegación a las embarcaciones de tráfico que no contasen entre su tripulación con los jóvenes que les correspondiesen según sus portes. Estimaba Ambulodi que de cumplirse lo aquí mandado el número de estos chicos entre 9 y 14 años habría de estar “próximo” al de los hombres útiles para el Real Servicio. Nunca lo estuvo, aunque entonces la desproporción fue más acusada que en posteriores décadas para las que contamos condatos a este respecto. Según los resultados cuantitativos de la referida revista de mediados de la década de los sesenta, había 995 muchachos por 12.818 individuos hábiles (artilleros, marineros y grumetes). La relación era de 12,88 de estos últimos por cada muchacho¹¹¹, mientras que por entonces la registrada en el departamento de Ferrol era de 16,72 (10.633/636)¹¹². En los cómputos de matrículas de las provincias andaluzas

avec lui sans y faire attention; à peine a-t-il atteint l'âge de huit à dix ans, qu'on lui donne de l'emploi sur le bateau-pêcheur; son grade et ses fonctions augmentent avec l'âge, il les a faites toutes alternativement lorsqu'il parvient à l'âge mûr et il a acquis alors des connaissances, une expérience, une hardiesse qu'aucune autre voie ne peut procurer et auxquelles rien ne peut suppléer.” Citado en Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 269.

¹¹¹ Las matrículas de las provincias de Alicante y Vera no presentaban ni uno sólo de estos jóvenes, o al menos no figuran en los resúmenes de esta inspección. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. 15 de septiembre de 1765.

¹¹² Hemos computado como marinería de servicio a 690 desertores y a 17 cautivos. De no haberlo hecho y trabajar sólo con cifras de presentes y ausentes en paradero conocido la relación hubiese sido de 15,07. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Esteiro, 25 de junio de 1765.

revistadas por esos años no se registran muchachos¹¹³. Las revistas de inspección demostraron que la matrícula de jóvenes no había alcanzado los niveles esperados. En el caso del departamento de Ferrol, incluso había disminuido el peso relativo de esta clase en el conjunto de la marinería de servicio. De ahí que se insistiese legalmente en la indispensable práctica de los oficios marítimos por parte de los muchachos. Por ejemplo, Zalvide en el Reglamento de pesca y navegación que formó para la provincia de Mataró (1773) con ocasión de la revista extraordinaria de matrículas del departamento de Cartagena que le fuera confiada por aquel entonces, subrayó la importancia del enrolamiento de jóvenes en todas las embarcaciones, tanto hijos y parientes de patronos como huérfanos y pobres de corta edad¹¹⁴. Ya antes, por lo que a las pesquerías se refiere, se había promovido lo mismo en el departamento de Ferrol.

5.1.1.3.1.-La formación marinera de los jóvenes: las disposiciones de las Ordenanzas de pesca, y los buques-escuela

Los mandatos y encargos relativos a la inclinación de los jóvenes a las actividades marítimas, contenidos al inicio de las ordenanzas de pesca para varias de las provincias del departamento de Ferrol, formadas durante la intendencia de Ordeñana, evidencian la importancia conferida a esta promoción profesional. Los objetivos a perseguir eran los conocidos: económicos (fomento de la pesca y navegación), sociales (combatir la ociosidad y el vagabundeo) y ante todo militares (incrementar el potencial humano para las tripulaciones de la Armada). El artículo 3º de la pionera de estas normativas pesqueras, la compuesta para la provincia marítima de Pontevedra por García Sarmiento en junio de 1767 y autorizada por Carlos III por real despacho de 9 de abril del año siguiente rezaba así:

“Item, se encarga muy particularmente a todos los marineros matriculados procuren por todos los caminos el aumento de la marinería, inclinando a sus hijos desde

¹¹³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Cádiz, 1 de mayo de 1765.

¹¹⁴ Vid. Llovet, J., *La Matrícula...*, p. 69.

pequeños, y aun a los pobres y huérfanos del país al ejercicio de la pesca; pues se ha experimentado que los que de corta edad principian a pescar o navegar son con el tiempo los mejores marineros, así para la pesca como para la tripulación de los navíos de la Real Armada”¹¹⁵.

Con palabras muy similares se disponía lo mismo en las Ordenanzas de pesca de las provincias de A Coruña, obra del propio Ordeñana, y de Ribadesella, ésta formada por su ministro principal D. Juan Pérez de Moncada¹¹⁶. Por su parte, la normativa de régimen pesquero y uso de caudales de los gremios de mar de la provincia de Avilés -redactada meses después de las dos referidas por el titular de su gobierno, D. Manuel Ximénez de Carmona, aunque las tres fueron aprobadas a un tiempo, por real orden de 5 de junio de 1769-, también fomentaba el empleo de estos menores de edad. En su artículo 3º se obligaba a los patronos a tener sus embarcaciones bien carenadas y aparejadas, un flota que había de ser tripulada en exclusiva por matriculados y con uno o dos muchachos por barco, “cumpliéndoles [el patrón] exactamente lo que tenga extipulado con ellos, dándoles el

¹¹⁵ Vid. *Ordenanza de pesca para la provincia de Pontevedra...* La copia utilizada en Museo Naval (Madrid). Sig. BMN-10.594 (11).

¹¹⁶ El artículo 3º de la *Ordenanza de pesca para la provincia de La Coruña...* decía así:

“Deben atender muy particularmente los matriculados al aumento de la Marinería, inclinando por todos los medios a el ejercicio de la pesca y navegación no sólo a sus hijos y parientes desde pequeños, sino a los pobres y huérfanos del país, presentándolos oportunamente, para que se tome razón de ellos, como está mandado; pues la misma experiencia tiene acreditado las ventajas que se consiguen de esta juventud, aplicada antes que se entregue al ocio, produciendo no sólo útil marinería para el servicio de los vageles de S.M., y fomento de las pesqueras, sino aun para fertilizar y distinguir las poblaciones y sus familias, con las ventajas que les produce la navegación y pesqueras”.

Idéntica voluntad expresada de forma más concisa en el artículo 3º de la *Ordenanza de pesca para la provincia de Ribadesella...* Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. BMN-3741 (1), y BMN-3741 (2).

mejortrato y procurando el aumento posible de la marinería y sus intereses”¹¹⁷. En cuanto a la quinta y última de las Ordenanzas provinciales de pesca, la formada en 1771 para el distrito de Viveiro por su ministro D. José Maceda¹¹⁸, reproducía básicamente el contenido del punto tercero de la normativa de A Coruña que le sirvió de modelo¹¹⁹.

Estas disposiciones contenidas en las Ordenanzas de pesca no surtieron el efecto deseado. Los patrones no parece que cumplieran con ellas, o en todo caso si lo hicieran no se tradujo en un incremento en la matriculación de estos jóvenes. Tampoco se cumplieron las directrices de la Société d’Agriculture de Bretaña establecida en 1757 por los Estados de dicha región. Una de sus objetivos fue favorecer la pesca, considerada el mejor seminario formativo de marinería. De ahí la conveniencia de que cada chalupa fuese tripulada por cinco adultos y dos “enfants” de trece a catorce años. Treinta años más tarde

¹¹⁷ Vid. *Ordenanza de pesca para la provincia de Avilés...* Museo Naval (Madrid). Sig. BMN-3.741 (3).

¹¹⁸ La documentación consultada no aclara si finalmente fue autorizada por Carlos III. Lo cierto es el texto contó con informes favorables de Ordeñana, de D. Juan Gerbaut, Intendente de Cádiz, y del Marqués de Someruelos, en calidad de Auditor General de la Armada. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Varios documentos (del 30 de octubre de 1771 al 10 de de 1772).

¹¹⁹ La primera de sus Reglas Generales disponía lo siguiente:

“Se encarga a los matriculados inclinen a sus hijos y persuadan a los pobres y huérfanos al ejercicio de la mar, a aquéllos desde niños, y a éstos siempre que hallen oportuna ocasión, haciéndoles ver con todo zelo el veneficio (el veneficio) (sic) que deve resultarles, cumpliendo en este punto lo mismo que les está prevenido por real anterior Ynstrucción, de cuyo encargo experimentará el real servicio su mayor cumplimiento, hallando la marinería experta y acta para la tripulación de los vageles, los pueblos el singular alivio en la ocupación de ociosos y pobres que suelen molestarlos y causar otros inconvenientes por falta de remedio en tan perjudicial tolerancia, cuyo objeto deve llebar particular atención los ministros y subdelegados como miembros a quien corresponde respectivamente vigilar el mejor gobierno político y assimismo por loo que importa al aumento de la marinería e intereses que se siguen a la real Hazienda”.

Un ejemplar manuscrito de esta Ordenanza, fechado en Viveiro el 7 de junio de 1771 en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289.

este reparto no se había hecho efectivo. Sobre un total de 951 pescadores del quartier de Port-Louis, sólo el 10,04% de los mismos identificados en los registros de los roles de equipaje tenían menos de 14 años de edad¹²⁰.

En relación con esto, intentando corregir la baja calidad media de las tripulaciones de la Armada, en su inmensa mayoría sin experiencia en la navegación de altura, algunas autoridades de los departamentos tomaron cartas en el asunto. Para paliar este importante déficit, se estableció, al menos en Cartagena y Ferrol, una escuela para formar como marineros a los muchachos vagos destinados en los respectivos Arsenales.

La inmensa mayoría de sus alumnos fueron jóvenes desarraigados arrastrados contra su voluntad hasta las capitales departamentales. Allí llegaban formando parte, no siempre justamente, de las llamadas *cuerdas de vagos*¹²¹. Minoría fueron los mozos enviados a estos establecimientos de la Armada por sus propios padres como castigo por mala conducta. Cuando éstos consideraban que la penitencia había sido suficiente, luego de un período de varios años, pedían su licenciamiento.

En cuanto al adiestramiento de estos muchachos vagos como tripulación de la Armada, desde época de Patiño se apostó por suavizar la disciplina para incentivarlos a abrazar la profesión marinera a la que habían sido conducidos a la fuerza. De hecho, ya en 1733 el Intendente Freire informando al citado superministro de Felipe V de haber recibido la orden en virtud de la cual fueran destinados al Arsenal de A Graña todos los muchachos detenidos en Salamanca, se mostraba partidario de dar a estos jóvenes mejor trato que a los desterados, “dejándolos alguna libertad para que se bayan ynclinando a ser marineros”¹²².

¹²⁰ Vid. Robin, D., *opus cit.*, p. 341.

¹²¹ Desde que comenzaron a formarse estas cuerdas de vagos se registraron protestas por la inclusión en ellas de gente honesta. Para lograr su regreso a casa debían contar con informes preceptivos de las autoridades de sus localidades de naturaleza o residencia. Estos recursos, muchos de ellos exitosos, proliferaron en la década de 1760. A. Martín García (*Población y sociedad...*, Vol. I, pp. 445-446) ha apuntado como causa de reclutas injustificadas de muchachos para el Arsenal el no poder éstos certificar de inmediato su filiación y parentela.

¹²² *Ibidem*, p. 447. Alfredo Martín García habla de la “llegada de muchachos vagantes para

No sería hasta el último cuarto del siglo cuando se habilitasen *ex profeso* buques para la instrucción de estos jóvenes.

En la capital del departamento de Levante se formó una “escuela práctica de maniobra” para la enseñanza de jóvenes sin oficio de entre 14 a 20 años destinados en el Arsenal. No conocemos la fecha exacta de su puesta en marcha, pero hay certeza de ya estaba establecida en marzo de 1781. Por entonces se aprobó para Ferrol una Instrucción General que contenía las directrices de este establecimiento educativo. Fue redactada en los mismos términos que la de Cartagena. La dirección de la escuela ferrolana fue confiada al subinspector del Arsenal D. Antonio Partearroyo quien, facultado expresamente para ello, elegiría a un primer contraamaestre “de conocida inteligencia”, a dos o tres oficiales de mar y a unos cuantos marineros para dotar un buque -escuela armado completamente para este fin. La elección de la nave sería competencia del Comandante General del Departamento, D. José Díaz de San Vicente. Se habló de un paquebot o bergantín, de entre los desarmados en la dársena ferrolana, pero se destinó a este fin la corbeta *La Cazadora*. Por una relación de marinería destinada en el Arsenal de Ferrol, fechada a 9 de mayo de 1781, sabemos que por entonces esta embarcación “de enseñanza”, era tripulada por quince hombres de mar, estando su alumnado compuesto por setenta vagos¹²³.

Cada cuarenta días el subinspector examinaría a los alumnos para conocer sus progresos. Serían seleccionados entre los muchachos “con buena disposición para aprehender la profesión de la mar”, mientras que los “rudos o inaplicados” quedarían como mano de obra del Arsenal, en calidad de vagos. A quince de los más aplicados se les premiaría con ropa nueva¹²⁴. Una vez diestros “en el ejercicio de un mediano marinero”

ejercitarse como grumetes en los navíos del rey”. Sin descartar que entre estos jóvenes los hubiese mayores de 14 años, debe quedar claro que antes de esa edad no ocupaban a bordo otro plaza que la de pajes.

¹²³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Ferrol, 9 de mayo de 1781.

¹²⁴ A su ingreso en la escuela serían vestidos por cuenta de la Corona. Aunque la Secretaría de Marina vendía esto como una muestra del desprendido interés por incentivar a estos jóvenes a aprender el oficio marinerio, lo cierto es que el importe de estas ropas “convenientes a su profesión”, les sería descontado de los sueldos de las plazas que en el futuro ocupasen en la Armada. Además, el alcance de esta supuesta

se embarcarían con las plazas que mereciesen, según el preceptivo informe del referido subinspector. Las vacantes serían cubiertas sin demora con nuevos muchachos destinados en el Arsenal.

No es casual que la creación de esta escuela tuviese como telón de fondo la guerra contra Inglaterra, desatada a raíz del reconocimiento por España de la independencia de las colonias norteamericanas. La demanda de tripulaciones para la Armada se había disparado y en los puertos estaban embargadas todas las cuadrillas. No extraña pues que se llevasen a efecto alistamientos de muchachos, documentados para Galicia y sin duda practicados en los otros departamentos. De hecho, entre el 18 de abril y el 7 de mayo de 1781, en el puerto de A Coruña se dio asiento particular a cuarenta jóvenes con edades comprendidas entre los 9 y los 17 años¹²⁵.

El referido centro formativo de Ferrol fue puesto en marcha de inmediato. No obstante, su vida debió ser corta y poco exitosa. En su contra jugaron las mínimas cualidades de partida que presentaba el alumnado, muy inferiores, según el testimonio del Intendente D. Antonio Mejía a las que acreditaban los muchachos destinados en los arsenales de Cádiz y Cartagena que eran “de más espíritu, agilidad y disposición que los que remiten aquí de Salamanca y Valladolid, que son más endeble y pequeños”¹²⁶. Además es revelador que, cuando en 1791 se debata la idea de destinar un buque a estas

gracia era un tanto ambiguo, pues se hablaba de arropar a los muchachos “desnudos”. El vestuario, facilitado por una vez, es decir, no se contemplaba su renovación, se compondría de una chamarreta y calzones, dos camisas, un gorro de mariner, un par de zapatos y un par de medias. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. El Pardo, 7 de marzo de 1781.

¹²⁵ Todos ellos vecinos de la ciudad herculina; 31 de ellos habían nacido en ella, tres en Malpica, otros tantos en Corme, dos en Caión, y uno en Lagoa, localidad del obispado de Mondoñedo. Simultáneamente también se matricularon cuatro adultos con edades comprendidas entre los 21 y los 46 años. Tres vecinos de A Coruña y naturales de dicha ciudad, de Vallecás y de San Salvador de Sofán; y un cuarto nacido y vecindado en Muros. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. A Coruña, 16 de mayo de 1781.

¹²⁶ Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. I, pp. 447-448.

enseñanzas en cada uno de los tres departamentos, se aluda a los fracasos del precedente cartagenero pero nada se diga al respecto del ferrolano. El nuevo proyecto de 1791 fue obra del subinspector del Arsenal de Cádiz D. Félix Melilupi. Su idea era ambiciosa: formar unas “sociedades” de muchachos, más bien habría que hablar de niños, que no rebasaran los diez años de edad, “sin nota en el pueblo de su domicilio”, instruidos en la doctrina cristiana y que supiesen leer y escribir. Las barreras para el ingreso, pues, eran de mucha mayor altura que las anteriores. No se trataba de formar a simples marineros reclutados del sector de los desarraigados desde la infancia, sino de formar oficiales de mar. De ahí la exigencia de una educación previa puesto que habían de recibir, no sólo clases prácticas de maniobra en una embarcación de cruz destinada al efecto, sino clases teóricas de pilotaje. Los alumnos se instalarían en una dependencia particular del Arsenal (en cuartel separado, se decía), hasta cumplir los 24 años; cumplida esa edad, podrían libremente “tomar el giro que les acomode”. Ahora bien, Melilupi confiaba que “acostumbrados ya a la mar” se matricularían, agregándose al cuerpo general de la marinería. De ello se infiere que durante una década permanecerían exentos de las campañas, mientras que el común de estos jóvenes desde los catorce años pasaban a engrosar las listas de grumetes, y aún antes podían ser movilizados por la Armada. Sin duda esta discriminación era controvertida. El proyecto fue examinado por el Inspector General del Arsenal gaditano cuyo informe, fechado a 17 de mayo de 1791, fue claramente desfavorable. Objetó al proyecto no pocas cosas: su coste era excesivo, siendo muchos los sueldos y raciones que consumiría el amplio equipo educativo de estos centros; un personal para el que Melilupi reclamaba amplias competencias en detrimento de la autoridad de los Capitanes Generales y de otros jefes políticos y militares de los departamentos. Por otra parte, consideró contraproducente para el fomento de la Matrícula la pretensión de reunir en un hombre de mar la capacitación náutica de un piloto de altura. Habida cuenta que esta última profesión era más “cómoda, lucrativa y preferente”, no cabría esperar, en contra de la opinión del ideólogo de estas escuelas, que su alumnado, una vez licenciado se alistase como marinería, obligada a entrar periódicamente en sorteos para la Armada. Por último, el inspector concluía su informe trayendo a colación el conocido precedente de Cartagena,

pesea que no eran pocos los puntos divergentes respecto al proyecto de 1791. Recordó la “ninguna o corta utilidad” que había resultado de aplicar el bergantín *San Luis Gonzaga*, armado como buque escuela en aquella capital departamental para la enseñanza de muchachos vagos¹²⁷. Conforme con este dictamen, respaldado por la Secretaría de Marina, por real resolución el expediente en cuestión fue archivado el 6 de junio de 1791.

5.1.1.4.- Los patrones.

Desde las primeras ordenanzas francesas de Marina que regularon el *systeme des classes*, los patrones de barcos de cabotaje y de pesca (maîtres de chaloupes) quedaron exentos de servir en la Royale bajo una serie de condiciones¹²⁸. Por otra parte, legalmente la acreditación de dos campañas en los navíos del rey se recompensó con el acceso a la maestría¹²⁹. En España, la condición privilegiada de éstos no fue recogida en la normativa de matrículas de 1737, que tan sólo contemplaba la exención de los jubilados e inválidos. Por ello, se negaron algunas solicitudes particulares que tras la entrada en vigor de la Ordenanza de 1751 se tendrían que haber concedido sin ninguna duda. Una de estas reclamaciones desestimadas fue la de D. Pedro de Trasmonte e Ibarra, matriculado por Camariñas, que adujo su “notoria calidad” (refería los servicios militares a la Corona prestados por varios parientes suyos), gobernar personalmente el *Nuestra Señora del Monte*, mercante de su propiedad de cincuenta toneladas de carga, tener familiares a su

¹²⁷ Melilupi propuso suprimir y reubicar a los de esta clase, si bien en términos algo confusos, al menos para nosotros. En el extracto que conocemos de su proyecto se decía que los alumnos elegidos “han de estar en el arsenal en cuartel separado a las órdenes de los subinspectores suprimiéndose los vagos destinados a este fin y pasando a las órdenes de los comandantes de arsenales haciendo un cuerpo con los que forman el depósito de la marinería donde mantendrán la plaza con que se hallaren al tiempo de su supresión”. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Doc. 6 de junio de 1791.

¹²⁸ En el caso de los patrones de pesca, su condicionó su exoneración a su labor de enseñanza de su oficios a los más jóvenes. Debían llevar a bordo a un muchacho, exigencia presente ya en la ordenanza de Colbert de 1681. Vid. Cabantous, A., *La Vergue et les Fers...*, p. 81. Robin, D., *opus cit.*, p. 347.

¹²⁹ Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 272.

cargo, alegato acostumbrado, para por último argumentar que debía cuidar de una hacienda que poseía en Camariñas a fin de poder mantenerse con la decencia debida a su posición social. A pesar de que acreditó, por certificación expedida por el comisario real de guerra a cargo del partido marítimo de Vizcaya, que siempre había cumplido en la conducción de pertrechos, armas, herrajes y demás cargamento desde Bilbao a los astilleros de Guarnizo y A Graña, no logró su ansiada exoneración del Real Servicio¹³⁰.

De ser cierto lo que alegaba, sí sería eximido en virtud del artículo 65 de la Ordenanza de 1751 que disponía:

“Serán exceptuados de campañas en mis vageles los dueños únicos de embarcaciones mayores y menores que navegaren en comercio, pesca, transporte o tráfico interior de los puertos; pero quando el dominio o propiedad de la embarcación pertenezca a dos o tres o más hombres de mar matriculados, se exceptuará el uno, que será el que los mismos interesados eligieren para cuidar de la embarcación y intereses de la compañía. Si el dueño de la embarcación no fuere matriculado no estará obligado a entrar en suerte, respecto de estarle prohibida la navegación. Pero si siendo distintos los dueños fueren unos matriculados y otros no, los matriculados entrarán siempre en suerte, dexando el cuidado de la embarcación durante su ausencia a cargo de los dueños sus compañeros no matriculados”¹³¹.

A renglón seguido, en el artículo 66 se ordenaba que los ministros de provincia dispusiesen de información individual de cada unidad de flota, tanto mayor como menor, alistada en su distrito; en cada rol particular constarían sus nombres, dueños, lugar de fabricación, medidas, etc. Los asientos de las matrículas de embarcaciones debían registrarse separadamente, puerto a puerto, y constar una copia en la Contaduría General del Departamento. Por otra parte, todo protocolo de cambio de titularidad debía pasar ante escribano de Marina, notarios obligados a comunicar cualquier novedad al respecto al

¹³⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254.

¹³¹ Vid. *Ordenanza para el régimen....* Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/209.

ministro o subdelegado del ramo, y a custodiar éstas, y otras, escrituras públicas¹³². Para los objetivos de este estudio, es de lamentar no haber encontrado estos registros individuales de flota, como tampoco los de la matrícula humana.

La puntualización de la Ordenanza respecto a la copropiedad de la flota era esperable, pues este régimen estaba bastante extendido, en particular en el sector pesquero de Galicia como revelan los datos económicos del Catastro de Ensenada. No obstante, las diferencias eran notables de unos puertos a otros. Por ejemplo, ciñéndonos a la subdelegación de Vigo, en el pequeño puerto de Coruxo, doce de sus 23 dornas eran poseídas “por mitad” y las once restantes eran propiedad de otros tantos matriculados¹³³. Mientras, en la capital, Vigo, no existía copropiedad en su flota pesquera, compuesta por 24 lanchas¹³⁴. Estas diferencias es más que probable que traduzcan el distinto grado de estratificación dentro de las gremios de mar de unas a otras localidades.

No tardaron en plantearse dudas sobre la aplicación de la ley. A raíz de una indecisión de los ministros principales de las provincias marítimas de Barcelona y Tarragona, por real orden de 4 de enero de 1752 se confirmó el referido artículo 65, siempre que los dueños patroneasen sus propias embarcaciones y no las abandonasen para

¹³² *Ibidem*.

¹³³ La propiedad de la flota todavía era más compartida en el puerto de Combarro (subdelegación de Pontevedra) por aquel entonces. De los 94 marineros vecinos del puerto de Combarro según la lista de oficios, sólo dos de ellos tenían embarcaciones en exclusiva; tres barcos eran de un propietario y consortes, seis de dos personas, y por último una lancha de pesca tenía tres titulares. El régimen de copropiedad también abarcó a la flota de pasaje. De hecho tres de los siete barcos destinados a este servicio en Carril (subdelegación de Vilaxoán) en 1752 tenían más de un dueño. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Jurisdicción de la villa de Pontevedra. Interrogatorio. Sig. C-549/5. Lista de oficios de la villa de Carril. Libro 248, fols. 252v. a 255v.

¹³⁴ Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Lista de Oficios de San Salvador de Coruxo. C-586/4. E Interrogatorio de la villa de Vigo y su jurisdicción. C-605/2.

servir en otras¹³⁵. Estas matizaciones fueron muy oportunas, pues la avalancha de inscripciones de patronías no se hizo esperar. A este respecto resulta significativo que 83 (un 18,86%) de las 440 escrituras de formalización de patronías localizadas por J.A. Mateo Oviedo en los protocolos de Marina de San Feliu de Guíxols y Palamós entre 1752 y 1788 daten precisamente de 1752. Estas 83 escrituras suponen más del doble de las registradas en cualquiera de los restantes años del período¹³⁶.

Sin haber transcurrido dos años de la entrada en vigor de esta ley marco, García Sarmiento, ministro de Pontevedra, redactó una especie de instrucción para los subdelegados de su distrito¹³⁷. El fin de la mayoría de sus disposiciones de gobierno era poner coto a las prácticas irregulares que había advertido en torno a las patronías. Las medidas que mandó adoptar en octubre 1752 a sus satélites traducían el celo extraordinario del que daría sobradas muestras este pontevedrés a lo largo de su dilatada carrera en la administración de Marina. García Sarmiento suspendió hasta finalizar el año la exención militar efectiva por propiedad plena de embarcación, a los matriculados de la cuadrilla embargada. En los casos de transmisión de la propiedad o adquisición de embarcaciones en el período entre revistas, ordenó que la confirmación de esta franquicia quedase pendiente hasta verificarse la legitimidad de los contratos con ocasión de la inspección anual dispuesta en la ordenanza. Por otro lado, adelantándose varios años a lo que acabará

¹³⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹³⁶ Suponemos que por desconocimiento de las reales órdenes en materia de patronías de excepción, el citado investigador llega a una conclusión a nuestro juicio errónea: “No hemos finalmente observado que las patronías solicitadas hayan (salvo muy pocos casos) sido rechazadas por el Ministro de Marina o algunos de los subdelegados. Por lo tanto, no creemos que la instauración de las Reales Ordenanzas de Marina hayan tenido un efecto sustantivo sobre el otorgamiento de patronías”. Vid. Mateo Oviedo, J.A., *Con arte y parte. Los pescadores de l’Empordá en el siglo XVIII*. Trabajo de iniciación a la investigación. Universidad Pompeu Fabra. Instituto Universitario de Historia Moderna Jaume Vicens i Vives. Barcelona, 2002. Inédito, pp. 89-91. Hago público mi agradecimiento al profesor Jesús Giráldez por facilitarme una copia de este trabajo.

¹³⁷ Véase el documento 6 del Apéndice Documental

siendo una exigencia por ley a nivel general, condicionó la libertad del Real Servicio al buen estado y empleo de la flota por parte de sus propietarios.

Además, en esta instrucción estaban previstas ya fuertes penas para los infractores, un precedente de la política punitiva en esta materia: en concreto, la prisión para todo aquél que falsamente se atribuyese la propiedad en exclusiva de una embarcación, que por esto mismo sería embargada. Sin duda, el punto más criticable de estas directrices de gobierno elaboradas por García Sarmiento, fue la desestimación de las ventas, cesiones y donaciones de barcos entre familiares o que vivieren en una misma casa y compañía, y en particular si el que trasmitía la propiedad estaba jubilado. Esta última disposición, basada en la presunción de fraude por parte de los administrados, difícilmente pudo haberse mantenido pues debió generar una frontal oposición en el seno de la matrícula.

Lo cierto es que la profusión de estos traspasos de propiedad, constatada por los registros de algunos notarios de Marina de la provincia de Pontevedra, daba que pensar sobre la legitimidad de todos ellos. A este respecto, es muy revelador que, como ya señalamos en el capítulo dedicado al personal de los juzgados de Marina, cuarenta de las cincuenta escrituras de este ramo que pasaron ante José Ignacio de Porto Mariño, escribano de la subdelegación de Cangas entre 1752 y 1758, y para ser más exactos todas, doce, de las que dio fe en 1755, fueran ventas de embarcaciones de pesca, justificadas en su mayoría por la incapacidad del vendedor para gobernarlas¹³⁸. Uno de los muchos ejemplos que podrían ponerse es el siguiente: Francisco Rial, matriculado de Cambados, mestre y dueño de una embarcación grande de veinte *codos* de largo y siete de ancho, por no poder seguir comandando una pequeña lancha de pesca que posee la dona (Vilagarcía de Arousa, 27 de marzo de 1752) a su hijo Ciprián Rial, que vive en su compañía para que la gobierne como mestre, con la tripulación que considere necesario, luego de presentarse ante el subdelegado de Marina “para que le tenga y anote como tal mestre y único dueño de dicha lancha”¹³⁹.

¹³⁸ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.330 (5, 7,9, 11, 12, 14 y 16).

¹³⁹ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan García Villamarín. Prot. N.º 518 (3), fol. 17

Lo ocurrido en los años siguientes, vino a legitimar en conjunto las resoluciones adoptadas con prontitud por García Sarmiento. Según constataron diversas autoridades de Marina, la búsqueda del amparo del artículo 65 de la Ordenanza había desencadenado todo un aluvión de adquisiciones de embarcaciones para exonerarse del servicio en calidad de patronos. Un considerable número de esta flota no era empleada y moría a causa de las inclemencias del sol y el salitre en playas y ensenadas de toda España. La revista de inspección efectuada en 1755 por el comisario ordenador Núñez Ibáñez en el departamento mediterráneo reveló todo un catálogo de “invectivas” para alcanzar la ansiada exención militar. De un lado, las ventas formales de embarcaciones por parte de no matriculados a matriculados que solapaban obligaciones privadas de los segundos respecto de los primeros; el compromiso de entregarles las ganancias correspondientes “a los intereses que suenan vendidos”. Por otra parte, para adquirir embarcaciones de pesca¹⁴⁰ con este propósito vendían sus casas y/o propiedades rústicas o recurrían bien al crédito de particulares, o al de parientes de algún posible, con los que concertaban en privado las condiciones de amortización del préstamo: aunque la embarcación figuraba a nombre del matriculado comprador, éste sólo se quedaba con la parte o *quiñón* correspondiente al patrón, y el resto de las ganancias obtenidas de la actividad pesquera eran ingresadas por el prestamista.

Y después estaban las donaciones de unidades de flota por parte de matriculados a hijos o parientes inmediatos bajo el pretexto de achaques o edad avanzada que les impedían patronearlas. Según Núñez Ibáñez, “todos” los dueños de barcos de pesca mayores de 55 años que se hallaban exonerados del Real Servicio por accidentes, traspasaban la propiedad a sus barcos, con preferencia a sus familiares, sin por ello dejar de faenar¹⁴¹. Por último, esta franquicia “que es a lo que todos aspiran”, estaba detrás de las cesiones de patronías en concepto de dote y que se pactaban, según el inspector, “en los

¹⁴⁰ El inspector estimaba entre 50 y 40 pesos, suponemos que pesos duros (1.000 y 800 reales de vellón, respectivamente), e incluso menos, el precio de un barco con todos sus aparejos y pertrechos.

¹⁴¹ Cuando eran descubiertos alegaban practicar la pesca esporádicamente y como diversión.

casamientos de los mozos”. Concluía proponiendo que los patronos de grandes mercantes, en atención a su capital importancia en el comercio cuyo fomento debía ser una de las piedras angulares de la política de la Secretaría de Marina con vistas a la formación de tripulaciones competentes, sólo fuesen llamados a la Armada con ocasión de armamentos masivos¹⁴², no en los embargos anuales, a los que sí debían quedar sometidos los de barcos de tráfico interior de los puertos y de pesqueros, salvo los armadores de jábegas y de almadrabas¹⁴³.

A medida que se fueron conociendo los resultados de las primeras revistas extraordinarias de matrículas de los departamentos de Cádiz y Cartagena¹⁴⁴, se formalizaron discriminaciones en el seno de la clase de patronos. Por real orden de 17 de enero de 1756, dirigida al Intendente de Cartagena, con el fin de atajar dichos excesos e irregularidades a la sombra de la mencionada disposición, se limitó la exención del Real Servicio a los patronos y dueños de embarcaciones útiles de transporte de al menos 200 quintales¹⁴⁵ de carga (20 toneladas de arqueo), y por lo que respecta a la flota pesquera a los *mandadores* de las lanchas de jábega y de los laudes palangreros en activo y con sus artes completas, o sea, debidamente pertrechados¹⁴⁶. Que fuese el Intendente de Cartagena

¹⁴² “...los dueños de las embarcaciones no las comprarían ni arían construir sino es para ponerlas en poder de este o aquel patrón de su confianza”. Según dijo, esta exención había estado en vigor hasta la Ordenanza de matrículas de primero de enero de 1751. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Cartagena, 19 de marzo de 1755.

¹⁴³ *Ibidem*.

¹⁴⁴ En el de Ferrol, como ya se apuntó en otro lugar del presente trabajo, no se llevó a efecto hasta el verano de 1758.

¹⁴⁵ Hasta la Ordenanza de Matrículas de 1802, el porte de la flota viene dado en quintales. Veinte quintales equivalen a una tonelada de arqueo, también llamada tonelada de Burgos. Vid. Alfonso Mola, M., <<La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica>>, en *Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*. San Fernando, 1998, p. 47.

¹⁴⁶ Con fecha 12 de noviembre de ese año, se circuló a los intendentes de Cádiz y Ferrol.

el destinatario de esta real orden se debía a que por entonces sólo en este departamento había rematado la inspección de matrículas¹⁴⁷. La referida disposición fue circulada a las Intendencias de Cádiz y Ferrol el 12 de noviembre de ese año. Gerbaut, a la sazón Intendente del departamento gaditano, luego de consultar a sus subordinados de Marina, consideró el dictamen del ministro de la provincia de Ayamonte¹⁴⁸ como el más fundado. Éste se mostró partidario de añadir un nuevo requisito: el certificado por escrito de la adquisición de la embarcación y “manifestación del dinero” pagado por ella, bajo pena de pérdida de la propiedad. La propuesta fue desestimada en Madrid y se ordenó a Gerbaut que formase y remitiese una relación de motivos de exención para esta élite de matriculados en conformidad a sólidos informes de las características peculiares que presentaba la flota de un litoral a otro. La Secretaría de Marina reconoció los serios inconvenientes que se derivarían de aplicar una misma “regla” a todos los distritos marítimos españoles. En atención a ello, por real orden de 8 de diciembre de 1756¹⁴⁹, a propuesta de Perea, Intendente de Ferrol, quedaron exonerados un tercio de los patrones de las embarcaciones de menos de doscientos quintales, mientras los dos restantes serían

Posteriormente, la prórroga de esta franquicia se condicionó a la presentación de los barcos en las revistas anuales. Si se certificase que los de transporte llevaban sin uso más de un año y los de pesca más de un semestre, las exenciones quedarían sin efecto, y sus patrones obligados a entrar en sorteos para campaña. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁴⁷ El estado resumen de sus matrículas está fechado en Cartagena a 22 de febrero de 1755. Véase el documento de esta data en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300.

¹⁴⁸ De la inspección resultó que este distrito onubense presentaba tanto en términos absolutos como relativos las mayores cifras de hombres de la categoría de “dueños y patrones”. 145 del total de 1.331 individuos de marinería, un 10,89%, cuando la media del departamento de Cádiz era de 3,63% (374 de 10.290). Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 19 de abril de 1756.

¹⁴⁹ La inspección extraordinaria de matrículas del departamento de Cádiz estaba concluida ya desde la primavera. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Cádiz, 11 de abril de 1756.

sorteables por prorrata¹⁵⁰. En virtud de la misma resolución, se prohibía a los matriculados incrementar los precios del pescado, con el pretexto de la falta de patronos y el consiguiente desuso de parte de la flota pesquera. Como medida correctora se permitía pues que los patronos embarcados en navíos de Su Majestad pudiesen nombrar durante su ausencia a otros matriculados, inclusive jubilados, que comandasen sus barcos “bajo los contratos particulares que entre sí hagan”¹⁵¹. Para Galicia en particular, esta disposición conllevó la condena a entrar en campañas para varios centenares de personas hasta entonces libres de esta prestación. Incluso en puertos de la importancia comercial de Vigo, la medida afectó a los patronos de su flota mayor. En el resumen de los cómputos de las revistas ordinarias de los ministros provinciales llevadas a cabo en 1753, figura con 14 embarcaciones “de cubierta” a la cabeza de los puertos de Galicia en cuanto a flota de tráfico (sobre todo del tipo *patache*¹⁵²), sólo superado por Muros con 18¹⁵³. Tres de esos catorce barcos tenían un tonelaje inferior al exigido como sabemos por las Respuestas Generales del Catastro de 1752¹⁵⁴. Según testimonio de Perea hacia 1757 las embarcaciones registradas en la provincia marítima de Pontevedra alcanzaban el número de 1.371, siendo los matriculados útiles 3.592. De esta clase de matrículados, 1.271, es decir, más de una tercio, alegaban ser patronos a la hora de las levas y revistas de inspección. Sólo un

¹⁵⁰ *Ibidem*.

¹⁵¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 284. Doc., 27-IX-1757. Cada año se actualizaría el rol de este tipo de flota.

¹⁵² Una descripción sintética de este modelo y otros, caso de las *pinazas*, muy representativos de la flota de cabotaje gallega y en general de los puertos del Cantábrico en Odriolozza Oyarbide, L., *La construcción naval en Guipúzkoa. Siglo XVIII*. San Sebastián, 1997, pp. 94-99.

¹⁵³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. A Graña, 11 de junio de 1754

¹⁵⁴ En concreto, tres pinazas: *La Buenaventura*, porte 160 quintales, propiedad de D. Mateo Liñares, cuyo patrón no conocemos; la *San Antonio y Ánimas*, de ocho toneladas, y la *San Marcos* de 150 quintales, patroneadas por sus respectivos dueños Alonso de la Iglesia y Diego Franco. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Interrogatorio de la villa de Vigo y su jurisdicción. C-605/2.

centenar de unidades de flota superaba los 200 quintales de carga¹⁵⁵. Digamos de paso que, Fray Martín Sarmiento, al tanto de los problemas generados en torno a estas exenciones por un informador de excepción, planteó nuevos límites a la libertad de levadas disfrutada en circunstancias normales por los patronos¹⁵⁶.

El estatuto de 1756 no satisfizo al colectivo en cuestión, muchos de cuyos miembros aprovecharon todo resquicio legal, por pequeño que fuese, para eludir el servicio. Con este propósito, en Cataluña muchos matriculados se hicieron con patronías de la flota del palangre¹⁵⁷. Indicativo de la persistencia de las irregularidades en materia de patronías es que a tenor de los resultados de la revista de inspección general acabada de concluir, en junio de 1765 a propuesta del Intendente de Cádiz Juan Gerbaut, Carlos III ordenó que los ministros comprobasen de modo riguroso la propiedad de las embarcaciones¹⁵⁸. Por entonces, los fraudes también estaban al orden del día en las provincias del Mediterráneo. De hecho, conforme a los resultados del citado control de matrículas para el departamento de Cartagena, concluido en el otoño de dicho año 1765, el Intendente D. Juan Domingo de Medina propuso la expedición de una orden circular que prohibiese a todo patrón navegar a pescar “de marinero simple”, a lo menos sin licencia expresa de la autoridad de Marina pertinente. Este ministro estaba al corriente de las

¹⁵⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 284. Doc. Esteiro, 30 de agosto de 1757.

¹⁵⁶ En carta fechada en Madrid a 9 de marzo de 1759 en respuesta a su hermano Francisco Javier, decía lo siguiente: “Con señalar en cada puerto 20 o 30 barcos no más, y cuyos patronos sólo tuviesen fijo el privilegio y los demás, aunque tuviesen barcos no gozasen de él hasta que hubiese vacante, y por antigüedad de fábrica de barco, se quitaban los abusos y fraudes, se sostenía (sic) la pesca, no se aumentaba el número de liberados y la expectativa segura animaría a hacer más barcos”. Vid. Filgueira Valverde, J., (coord.), *Epistolario...*, p. 63.

¹⁵⁷ Para contener este “desorden”, Carlos III confirmó con fecha 4 de marzo de 1760 el artículo 65 de la Ordenanza de 1751. Esto suponía una contradicción y un paso atrás, pues desde aquella fecha la legislación en materia de patronías se había modificada bastante, como sabemos.

¹⁵⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.

muchas donaciones de barcos por parte de patronos en condiciones de gobernarlos, práctica que revelaba el aumento desproporcional de esta clase privilegiada de la matrícula respecto a la evolución global del total de marinería¹⁵⁹.

Las solicitudes de exención en razón de patronía de barcos de pesca fueron muy numerosas en la segunda mitad del siglo XVIII. Las peticiones a título individual fueron escasas y por norma general las cursaron los propios interesados y rara vez los dueños de las embarcaciones cuando propiedad y patronía no coincidían en la misma persona¹⁶⁰. Junto a las argumentaciones más repetidas en favor de esta exoneración (garantizar el abasto de pescado en las lonjas públicas y el consiguiente consumo de sal en beneficio de la Real Hacienda), ciertos colectivos pusieron sobre la mesa otras más particulares: es el caso de los alcaldes de la Universidad de Pescadores de Sevilla y de Alcalá del Río, que en 1774, adujeron su papel de suministradores de sollas y otras especies marinas a la Casa Real¹⁶¹.

La baja en las listas de patronos por falta de certificado de barco de excepción no siempre fue inmediata. Sin duda se dio un trato diferencial al infractor común respecto al reincidente, y el grado de flexibilidad en la aplicación de la normativa varió de unos funcionarios a otros. Por ejemplo, a Félix Gelpi, matriculado por Vilassar (provincia marítima de Mataró), en la revista de 15 de abril de 1769 se le concedió un plazo de tres meses para habilitarse de otro barco, pues entonces no constó que existiese el anterior (un *laud* nombrado *San Juan* de porte 50 quintales) que patroneaba y del que era dueño según el asiento realizado más de dos décadas atrás¹⁶². Por otra parte, entre la batería de

¹⁵⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 2-XI-1765.

¹⁶⁰ Un ejemplo de esta excepción es el recurso de Manuel de Peñarredonda, vecino de Castro Urdiales que solicitó esta gracia para Antonio de Llantada *el menor*, mestre de sus dos embarcaciones alistadas por dicha villa cántabra y destinadas al tráfico de pescado. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Castro Urdiales, abril de 1771.

¹⁶¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Doc. Sevilla, 17 de diciembre de 1774.

¹⁶² No sabemos si regularizó su situación a tiempo; lo cierto es que con licencia del subdelegado de

disposiciones para combatir las irregularidades, se promovió la delación; así se ordenó que el patrón libre de campañas que denunciase a los incluidos en su clase sin acreditar lo necesario, fuese eximido del servicio a perpetuidad y gratificado con trescientos reales que se cargarían sobre el delatado en concepto de multa. Por otra parte, también entonces se produjo un cambio en el marco competencial a la hora de conceder las exenciones por razón de patronía o propiedad de embarcación; de ahora en adelante, en lo sucesivo el ministro de Marina quedaba desprovisto de su facultad para conceder este estatuto de privilegio a petición de los interesados; debía dar cuenta de su parecer al Intendente quien tras un examen escrupuloso de cada instancia “y tomando además los reservados informes que halle conveniente” determinaría en justicia.

Mientras oficialmente se dictaban sucesivas medidas punitivas y de control, a los negociados de la administración de matrículas continuaban llegando tanto solicitudes de una mayor amplitud en las exenciones como reclamaciones de un trato excepcional para determinados puertos. Sirva de muestra la del gremio de mar de Luarca, combativo con las autoridades de la matrícula y muy celoso de sus antiguos privilegios, como dan a entender varias instancias que elevó en la segunda mitad del siglo XVIII a la Secretaría de Marina. Entre otras peticiones, en 1766 solicitó, en atención a sus particulares circunstancias¹⁶³, ser eximido del cumplimiento de la referida R.O. de 8-XII-1756, en virtud de la cual se habían hecho tres “trozos”, de los cuales se sorteaban dos. El Intendente de Ferrol no sólo desestimó esta solicitud, sino que tuvo por conveniente incrementar las exigencias para alcanzar la exención por patronía o propiedad de flota; en concreto, planteó que cada uno de los exonerados por ser dueño de embarcación de 200 quintales o más de más de porte,

Vilaxoán, adquirió en dicho puerto arosano un falucho con todos sus pertrechos que presentó en Ferrol en diciembre de 1774. En noviembre de 1785, junto con más de una docena de catalanes, pidió ser incluido en la matriculada de Mugarodos, localidad gallega en la que estaban asentados. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Doc. Ferrol, 30 de noviembre de 1785.

¹⁶³ Se hizo hincapié en la ubicación de su puerto en costa muy brava, que obligaba a sus pescadores a faenar en aguas lejanas “avanzando muchas veces más de 30 légoas hasta los mares de Galicia o los de Vizcaya”. Dado estos condicionantes, sólo había en el puerto seis lanchas.

trajese a la matrícula otro hombre “para que así no se minore el número de efectivo servicio”¹⁶⁴. A la hora de juzgar estas peticiones se produjeron disparidades de criterio entre las autoridades del ramo. Por ejemplo, el ministro de la provincia de Avilés se mostró partidario de la exención del servicio armado a los patrones de las lanchas pescadoras de Llanes que había solicitado la Justicia y Regimiento de dicha villa en 1769. El beneficiario perdería este privilegio en caso de que “por abandono u otro motivo culpable” tuviese su barco en desuso durante un semestre. En esto discrepaba con el intendente del departamento de Ferrol, D. Pedro de Ordeñana, que había establecido como requisito la presentación de un terrestre como sustituto, que aquél consideraba “un gravamen nada útil al fomento de las embarcaciones”¹⁶⁵. Ordeñana, en esta misma línea, en la Instrucción que formó en septiembre de 1771 para servir de guía a D. Francisco de Rábago con ocasión de la revista extraordinaria de matrículas, ordenaba a este inspector que cominase al patrón exento a “llenar su hueco”, es decir a aportar a la Matrícula al menos un marinero hábil. Por otra parte, en otros puntos de este texto se instruía sobre las necesarias limitaciones a la exención por patronía, citándose los referidas reales órdenes vigentes entonces. Además, el Intendente, con base en la práctica de revistas de inspección anteriores, advertía de que la fábrica de una embarcación en el año inmediatamente anterior al del embargo de su propietario era sospechosa, y en consecuencia no debía dar lugar a “indulto”¹⁶⁶.

Todo este frente de disposiciones no acabó con el fraude. Zalvide, en un informe de diciembre de 1773 dirigido al Intendente de Cartagena resumiendo los resultados de la escrupulosa revista de inspección de todo este departamento, declaraba haber visto en la playa de Barcelona embarcaciones sin uso “que sin duda atraerán indultos a sus dueños o

¹⁶⁴ Además se mostró partidario de la pérdida de la exención siempre que estos patrones tuviesen sus embarcaciones sin uso durante seis o más meses. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. San Lorenzo, 21 de julio de 1766.

¹⁶⁵ En conformidad con la postura de Ordeñana, la reclamación fue desatendida. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Docs. Madrid, 25 de enero de 1769; Cádiz, 12 de mayo de 1769.

¹⁶⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 21 de septiembre de 1771.

patrones y acaso sólo se pondrán corrientes en el momento de presentarse al ministro para la revista anual”. Para frenar ésta y otras argucias, el inspector propuso sin éxito la realización por sorpresa de revistas cada tres o cuatro meses en todos los puertos por parte de subalternos de los ministros principales de provincia¹⁶⁷.

Otras prácticas ilegales en torno a las patronías consistieron en falsear la clase dentro de la matrícula. La respuesta gubernativa se tradujo en la aplicación de penas y multas. Así, en vista de informe de la Junta del Departamento de Cádiz y a consulta del Consejo de Guerra, por real resolución de 3 de enero de 1775 comunicada al Director General de la Armada y al intendente de dicho departamento y con orden de que se circulase a los dos restantes, los que fingiesen ser patronos de embarcaciones cuyo porte los exonerase del servicio, quedaban condenados a cumplir la campaña de la que irregularmente se habían eximido y otra sin sueldo. Por su parte, los no matriculados dueños de barcos que los pusiesen a nombre de personas que sí estaban dentro de la matrícula serían desposeídos de su flota¹⁶⁸. Este segundo punto fue modificado a raíz de una representación del ministro de la provincia marítima de Mallorca. Así se legisló que todo dueño de embarcación particular en caso de desear poner ésta al cuidado de un matriculado, pudiese hacerlo contando previamente al contrato de patronía con la obligada licencia del ministro de provincia correspondiente¹⁶⁹.

Lejos de flexibilizarse los requisitos que eximían de entrar en sorteo a los de este colectivo, se duplicó el número de campañas que debían acreditar (Real Orden de 9 de

¹⁶⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 28-XII-1773. Zalvide también dio cuenta de este fraude en el *Reglamento* de la provincia marítima de Mataró, formado durante su revista. Vid. Llovet, J., *La Matricula...*, p. 61.

¹⁶⁸ El precio obtenido por su venta se aplicaría a los destinos que señalaba la real cédula de 8 de julio de 1774 expedida por el Consejo de Guerra para la recaudación y distribución de las penas impuestas por los tribunales y juzgados del Ejército y la Marina.

¹⁶⁹ Para la expedición de ésta se requería del propietario que comunicase la identidad del elegido para gobernar el barco en cuestión. En lo restante quedó en toda su fuerza y vigor la susodicha real orden de 3 de enero de 1775. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

noviembre de 1775) los elegidos por gremiales de tierra para gobernar sus barcos. Para los individuos que eran patronos de su propia flota, se exigió tenerla en propiedad plena (no compartida). Las embarcaciones habrían de contar con un tonelaje igual o superior a los 200 quintales, en el caso de los mercantes, y con todos sus arreos necesarios tratándose de los pesqueros referidos¹⁷⁰.

Los desórdenes en materia de patronías siguieron siendo casi constantes o sin casi, a juzgar por la cantidad de reales órdenes despachadas para combatirlos. Se insistió en el imprescindible buen estado de la flota, pues en caso contrario la patronía no resultaba eximente. Algún patrón, expedientado por ello, pudo retrasar por la vía del recurso su incorporación a filas, lo que no era poco *in tempore belli*¹⁷¹. En una representación de 1781, el ministro principal de Marina de la provincia de A Coruña, ponía el acento sobre la gran cantidad de cesiones de unidades de flota de jubilados a matriculados para liberarles del servicio. A raíz de ello, por real orden de 8 de septiembre de 1781 se prohibió tales prácticas salvo en caso de ineptitud del cesionista que habría de traspasar la propiedad de su barco a un hijo o pariente u otro matriculado que acreditase las campañas prescritas. A

¹⁷⁰ Sin embargo, no siempre las autoridades superiores de la Secretaría de Marina se ajustaron al pie de la letra a la nueva normativa. Y así, a consulta del ministro de la provincia de Valencia, Muñoz de Guzmán dictaminó a favor de la solicitud de muchos matriculados de aquel distrito que acababan de ser licenciados de la Armada después de haber servido de 21 a 23 meses ininterrumpidamente, y que por ser muy pocos los días que faltaban para completar las dos campañas perceptivas, solicitaban se les pasase a la clase de patronos. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Docs. Cartagena, 19 de julio de 1788; [Madrid], 22 de octubre de 1788.

¹⁷¹ En el contexto de la guerra contra Inglaterra y consecuente movilización de todos los efectivos útiles de su distrito, esto fue lo que lograron tres patronos enviados a la Armada por orden del ministro de la provincia marítima de A Coruña: la causa de la pérdida de su exención fue en dos casos el abandono de las embarcaciones, y para el tercero, el ser de dominio público que no era propietario del barco que decía tener. Los afectados protestaron ante el Intendente; a pesar de que sus alegaciones habían sido presentadas sin la formalidad debida (en memorial simple, sin firma alguna), ganaron decreto en virtud del cual se les ordenaba acreditar sus derechos por razón de patronía. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. A Coruña, 16 de mayo de 1781.

su vez se confirmaban las licencias a éstos últimos para la construcción de barcos¹⁷². El requisito de acreditar “algunas” campañas para alcanzar el privilegio en cuestión se extendió a todos los patronos, hubieren heredado o construido sus barcos de excepción (R.O. de 7 de febrero de 1783), aclarándose meses después (R.O. de 26 de agosto de dicho año) que esa disposición afectaba a los que entrasen en la clase de patronos desde aquella fecha (7 de febrero) y no a los ya alistados como tales con anterioridad a ella. En una muestra más de la profusa normativa al respecto, salpicada de algún pequeño contrasentido, por real orden de 6 de noviembre de 1784 se determinó liberar de campaña a los patronos que construyesen embarcaciones mayores, y de paso autorizar las ventas y compras a individuos “de mérito”¹⁷³.

Por la exención militar que podía conllevar se entiende que incluso entre familiares se generasen litigios en torno al ejercicio de patronías. Es el caso del pleito que en 1789 enfrentaba a María de Lema, viuda de Francisco Martínez, vecina de Camariñas, con su yerno Ramón de Antelo, de la misma vecindad. El segundo, autorizado por la primera, había patroneado el patache *Santo Cristo de Candás*¹⁷⁴, de la citada villa coruñesa, hasta que ésta había decidido nombrar como patrón a su hijo Antonio Martínez a quien también apoderó para que siguiera la causa ante los oficios de Marina de la capital provincial¹⁷⁵.

De resultas de la importante revista de inspección general dirigida por Muñoz de Guzmán, asistimos a una vuelta de tuerca más en la legislación. Con fecha 29 de marzo de 1786, Carlos III daba su aprobación formal a lo dispuesto por dicho comisionado; aquél que tuviese embarcación y no acreditase campaña en la Armada podría seguir gobernando

¹⁷² Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁷³ *Ibidem*.

¹⁷⁴ Seguramente sea el barco del mismo nombre, con un arqueo de 16 toneladas, que figura en el registro oficial de 1787 matriculado en Camariñas. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787.

¹⁷⁵ Vid. A.H.U.S. Protocolos notariales de Corcubión. Notario José Antonio Suárez, Prot. N° 2143, Fol. 47 r y v.

su barco, conservándose en la lista de hábiles para acudir al Real Servicio cuando le tocase la suerte o fuese llamado de urgencia¹⁷⁶; el patrón que se ausentase por obligaciones militares debía consignar su barco “a los sujetos libres de aquella ocasión para que no le pare perjuicio el tiempo de su ausencia”. Este método fue establecido con carácter general y se ordenó su publicación en todo el litoral español. Por otra parte, en el apartado IV del conocido *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas* (Málaga, 1786), a fin de corregir las arbitrariedades de los escribanos de Marina en las altas y bajas de embarcaciones y en los contratos entre sus dueños, se fijó el siguiente procedimiento: para la construcción de cualquier embarcación era preceptiva la licencia del ministro, que se pediría por memorial simple en el cual se tendría que expresar el porqué de su fábrica, su tonelaje, quiénes eran los interesados, y demás notas distintivas¹⁷⁷. Cumplidos estos requisitos formales, el ministro de Marina anotaría su resolución al margen de este papel. Una vez construida la embarcación y sólo pendiente la botadura, su dueño debía notificarlo al ministro en unos términos definidos en el artículo V de la normativa en cuestión, al tiempo que pediría se certificase notarialmente la llamada erección de patronía¹⁷⁸. En caso

¹⁷⁶ La cesión de un barco *trincado* por vía de dote que formalizó ante escribano de Marina Pedro de Deus Bugallo a favor de su yerno José de Leiro (24 años), ambos vecinos y matriculados del puerto coruñés de Ares, no sirvió al segundo para lograr el certificado de patrón de excepción. No se consideró por campaña de guerra el servicio que prestara de grumete en el Arsenal ferrolano desde el 15 de julio de 1782 hasta el 3 de junio de 1783, y en consecuencia se le conservó su asiento en la lista de hábiles. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs. Ferrol, 14 de abril de 1787; [Madrid], 24 de abril de 1787.

¹⁷⁷ Conforme a ello, Ciprián de Bezada, matriculado jubilado del puerto de Combarro, solicitó al ministro de Pontevedra permiso para la construcción de una lancha de doscientos quintales el 1 de junio de 1790, licencia que le fue concedida. El 5 de julio de dicho año, solicitó se le tuviese por patrón de la misma, ya fabricada. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (2). Fol. 46rv.

¹⁷⁸ Domingo Antonio de San Jorge, matriculado vecindado en el puerto de Marín, solicitó (Pontevedra, 21 de noviembre de 1789) se le tuviese por patrón de una lancha de pesca “de las que tenía para el tráfico del cerco Don Antonio Anguiano de esta vecindad” que hacía días había comprado. En concreto pedía que se le guardasen las exenciones de su empleo y al tiempo se dotase al barco del número y

de que todo discurriese conforme a lo dispuesto, se consumaría el “empadronamiento” del barco, con todas las notas que resultasen conveniente poner (tanto al pie del rol del barco como del patrón), con la inexcusable firma del ministro en todos estos papeles de la tramitación. Por último, se numeraría cada unidad de flota, tanto mercante como pesquera, una cifra distinta por cada asiento; esta numeración tendría además una función identificativa, para evitar “la confusión que ocasiona en las listas la concurrencia de un mismo nombre en diferentes buques” (art.VI)¹⁷⁹.

En cumplimiento de estas disposiciones relativas al registro de embarcaciones de nueva fábrica, los patrones a título individual suscribieron en las escribanías de Marina las llamadas escrituras de “allanamiento”. En virtud de ellas, declaraban “cumplir con su embarcación”, es decir, que no sólo poseían y gobernaban un barco de excepción, sino que éste estaba perfectamente pertrechado¹⁸⁰. En otras ocasiones, fueron los propietarios de las embarcaciones los que solicitaron la patronía en favor de la persona que había elegido para esta función¹⁸¹.

contraseña. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1), Fol. 146 r-v.

¹⁷⁹ La normativa no dejaba ningún cabo suelto, y legislaba hasta el detalle; de hecho, en cuanto a la localización y forma de fijar el número en cada embarcación (art. IX): “clavado y pegado, de modo que con dificultad se arranque, en lo alto del codaste, que venga a concurrir con la cabeza del timón a la banda interior del buque; se hará gravar con escoplo y resaltar de pintura negra de buena duración en un tablero pequeño del tamaño de un medio pliego de papel, en el que sólo se escribirá la palabra que exprese el lugar de donde es y el folio en que está anotado; v.g. Palma = 125”. La copia de este *Reglamento* que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872.

¹⁸⁰ En las cuatro escrituras de este tipo que hemos localizado (una de ellas se reproduce en el documento 8 del apéndice documental), todas otorgadas por patrones de la villa de Muxía, se indica el nombre de la embarcación y su número en la lista oficial, además de su lugar de construcción. Con espíritu corporativo, unos patrones testifican en favor de otros, en defensa de sus privilegios dentro de la matrícula. Vid. A.H.U.S. Protocolos del partido de Corcubión. Notario José Antonio Suárez, Prot. N° 2144. Fols. 21r-23v.

¹⁸¹ D. José Fernández Guerra, vecino del puerto de Marín, declaró (Pontevedra, 23 de noviembre de 1789) tener una lancha falcada de trescientos quintales de porte “para el manejo de los *cercos*” de que era

Aparte de la descarga militar por razón de la propiedad y gobierno de determinadas embarcaciones, puntualmente un número reducido de patronos alcanzaron la libertad de campañas debida a los servicios públicos que prestaban. Por ejemplo, Carlos III decretó en 1787 que los patronos de la matrícula de Málaga elegidos para correr en el abasto y demás auxilios, vía marítima, de los presidios africanos, fuesen exonerados de campaña mientras realizasen esta labor en concreto¹⁸². Anteriormente, como sabemos, se había negado con carácter general esta franquicia a la tripulación de estos navíos a petición de los asentistas responsables de este aprovisionamiento.

Insistiendo en la política antifraude y de multiplicación de exigencias para alcanzar la ansiada calidad de patrón exento, por real orden de 2 de mayo de 1787 fueron desposeídos de esta franquicia los menores de 24 años y con menos de doce meses de antigüedad en la matrícula, aunque los barcos bajo su gobierno cumpliesen con las condiciones requeridas de porte y buen estado, salvo que fuesen propietarios de ellos. Poco después, se confirmaron las citadas R.O. de 8-XII-1756 y 3-I-1775.

Dada la descompensación entre las clases de matrícula, ante la falta de marineros, y sobre todo de artilleros, en las últimas levas se habían tenido que admitir grumetes en su lugar. Por ello, Du Bouchet, Intendente de Ferrol, en junio de 1790 instó a sus satélites provinciales a que enviasen al servicio a los patronos de excepción que no acreditasen al menos dos campañas, de acuerdo con lo dispuesto en la mencionada R.O. de 9-XI-de 1775¹⁸³. Du Bouchet apuntó que en la última revista de inspección de matrículas se había

armador. Ya que la cosecha iba a concluir, y su objetivo era emplearla en fletes, nombró por patrón a Juan Antonio Ferrer, matriculado del propio puerto para que la gobernase bajo el nombre de *Nuestra Señora del Rosario y Ánimas*. Se procedió a atender esta instancia con arreglo al capítulo 4º del Reglamento de Inspección. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1). Fol. 147 r-v.

¹⁸² Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Doc. sin fechar.

¹⁸³ En cumplimiento de ello, se destinó al servicio a Bernardo Mascato, matriculado de Ferrol, a quien su padre, Gregorio Mascato, le cedió la patronía de un patache de 40 toneladas, el *Nuestra Señora del Carmen*. El afectado, “con la competente robustez”, acreditaba sólo una campaña, y de nada le sirvió ofrecer en su lugar a dos hombres. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. 8 de diciembre

descubierto que no solamente figuraban como patrones de excepción individuos que no contaban con los requisitos para serlo sino que además, en la clase de inhábiles tenían asiento muchos sin la edad competente, méritos ni achaques. De ahí que ordenase su examen médico por facultativo, y resultando útiles se remitiesen al servicio. Por aquellas fechas se sucedían armamentos de navíos para dar respuesta preferente a los ataques marroquíes a Ceuta¹⁸⁴. De nuevo, a causa de los perjuicios derivados de levas extraordinarias, en esta ocasión demandadas por la apertura de hostilidades contra la Convención (Francia declara la guerra el 7-III-1793), volvió a estar de actualidad el controvertido asunto de las exenciones militares de los patrones. Entonces se autorizó la exención de miembros de este colectivo a cambio de cubrir con hombres su baja en campaña¹⁸⁵. Por esas mismas fechas, a los pocos días de declarada la guerra y temiendo sin duda ser llamados a campaña en breve, en marzo de 1793 se elevó a la Intendencia de Ferrol una representación mancomunada de 16 patrones, en su mayoría catalanes, avecindados y matriculados en Mugaridos. Reclamaban la exención del Real Servicio, esgrimieron su condición de fomentadores de la industria pesquera por la vía de la inversión de capital en aparejos y almacenes, y por el gran consumo de sal en beneficio del

de 1790.

¹⁸⁴ La revista de inspección ejecutada entonces en cada provincia por sus respectivos ministros de Marina, era expresamente, en palabras del Intendente “para la recolección de quanta gente útil hubiese en ellas”. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Docs. A Coruña, 27 de mayo de 1790. Ferrol, 30 de junio y 8 de diciembre de 1790.

¹⁸⁵ Esta vía de exención fue la que intentaron tomar Carlos Mora y José Costa. Tras regresar de la costa del Languedoc, donde habían estado domiciliados varios años, solicitaron al ministro de Mataró que alistase sus embarcaciones y a ellos en la clase de patrones, al tiempo que el primero ofrecía dos terrestres y uno el segundo para que sirviesen en la Armada cuando les tocase el turno. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Doc. Cartagena, 9 de agosto de 1791.

erario público. Marina dio un tratamiento individualizado a cada caso¹⁸⁶. También en Francia en coyunturas bélicas, patrones de pesca fueron reclutados no sin resistencia¹⁸⁷.

Evidentemente un control de las patronías pasaba por el correcto asiento de las embarcaciones en los libros de registro. Esto implicaba la anotación del barco en su correspondiente lista -según su porte y actividad- con indicación de su nombre, fecha y lugar de construcción y titular o titulares. El escrupuloso seguimiento de la vida de cada embarcación, el control de su estado y de los hipotéticos cambios de propiedad, y su precisa identificación en las listas, como se disponía en la Ordenanza de 1751 y se confirmaba en el Reglamento de 1786, sin duda hubiese impedido o en todo caso destapado con prontitud muchos fraudes. A juzgar por testimonios de ministros del ramo¹⁸⁸, basados en su propia experiencia, no faltaron escribanos de Marina que dieron fe de escrituras de patronías o de ventas y cesiones de embarcaciones en poco o nada sujetas a ordenanza. Con la connivencia de estos notarios, falseando su hoja de servicios, hubo matriculados que alcanzaron la ansiada patronía sin contar con el preceptivo servicio en los bajeles de Su Majestad¹⁸⁹.

Otra real orden, cursada en Galicia en el otoño de 1795, dispuso que los propietarios o copropietarios (los dueños de embarcaciones de tráfico o pesca o los “que tubieren parte en ellas”), pusiesen en su lugar en la matrícula a un hombre para servir en

¹⁸⁶ Véase el documento 7 del Apéndice documental.

¹⁸⁷ En Bretaña, los afectados contaron con el respaldo de órganos nacidos de la Revolución, caso del directorio del distrito de Hennebont en 1790. A su favor se argumentó su labor de enseñanza del oficio de pescador a los más jóvenes. Vid. Robin, D., *opus cit.*, pp. 347-348.

¹⁸⁸ Caso del mencionado Dávila y Estrada, subdelegado que había sido de los distritos onuvenses de Puerto Real, Huelva y Ayamonte. En 1793 elevó a la Secretaría de Marina un denso e interesante memorial en el que diagnosticaba los males que aquejaban a la Matrícula y a sus hombres, a la vez que recetaba distintos tratamientos. Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

¹⁸⁹ *Ibidem*.

los bajeles de Su Majestad, “por no ser justo que se utilicen de los productos del mar sin alguna contribución”. Como cabría esperar, esta disposición fue muy mal recibida por los directamente afectados¹⁹⁰.

5.1.1.5.- Los *inhábiles*: jubilados e inválidos.

Los llamados *inhábiles* para el Real Servicio, denominación bajo la cual se englobaban jubilados e inválidos propiamente dichos, constituyeron en todo momento la clase de exentos más numerosa entre los matriculados. En unos estados de matrículas se habla genéricamente de jubilados y en otros de *inhábiles*; esta deficiencia informativa de la fuente impide conocer el número de los eximidos por edad y/o campañas del liberado del servicio por imposibilidad física, que por lo tanto tendrán que ser analizados conjuntamente, aunque en la legislación se distinguían de forma nítida.

Como ya dijimos en el capítulo III al tratar de la formación de listas por clases y de los asientos individuales, en el artículo 9 de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737 se establecían las condiciones requeridas para alcanzar la jubilación. Por un lado, serían jubilados todos aquellos individuos de mar de sesenta o más años de edad, con tal que se matriculasen. Por otro, los que acreditasen un mínimo de tres campañas de servicio en la Armada “con su asiento claro y sin nota de deserción”. Estos últimos podrían continuar sirviendo al rey en sus navíos, si fuese su voluntad; en caso contrario, los

¹⁹⁰ Cumpliendo con ello, el subdelegado de Rianxo, embargó ciertas embarcaciones porque sus dueños no presentaran a sus sustitutos a tiempo. Los patrones de la subdelegación de Camariñas amenazaron con el abandono de sus barcos “por ser ya viejos y estropeados” si no se les exoneraba de esta contrapartida. Vid. A.G.M. Matrículas. Inspección. Leg. 1.883. Doc. Sanxenxo, 3-XI-1795.

Intendentes de Marina los licenciarían una vez justificado su “dilatado mérito”¹⁹¹. Unos y otros gozarían del fuero de Marina y demás contrapartidas otorgadas a los matriculados, incluido, claro está, el derecho a emplearse en actividades marítimas¹⁹². Dado que serían pocos los que alcanzasen la jubilación por la segunda vía, la de acumular campañas, por el artículo 10 dispuso que aquéllos que se matriculasen “entrados en edad de no poder servir los treinta años que quedan referidos sin llegar a los sesenta, obtendrán en entrando en ellos su jubilación”, y la gozarían en las condiciones ya señaladas. Esto por lo que respecta a los que podríamos llamar veteranos, si bien este término no aparece en el vocabulario de los ministros de Marina del siglo XVIII, o al menos no tenemos constancia de su uso. A continuación, la normativa sancionaba otra causa de exención: la invalidez adquirida en acto de servicio. Expresamente, Felipe V consideraba acreedores al llamado *goce o sueldo de inválidos* a aquellos marineros que “en función de guerra con enemigos de mi real Corona o en fanea o maniobra de mis Baxeles quedaren inhábiles para trabajar y continuar mi Real Servicio”¹⁹³.

Nos interesa dejar claro que desde el primer momento las principales autoridades de Marina velaron por la identificación precisa de estos inválidos; era de suma importancia evitar la confusión con toda aquella otra marinería cuya inutilidad no se debía al Real Servicio, y en consecuencia no eran merecedores a pensión de ningún tipo. Con este fin se ordenó la separación de las listas de hábiles de las de inhábiles, categoría en la que se incluyeron tanto jubilados como inválidos. Para combatir el fraude en torno a estas

¹⁹¹ Si el liberado por esta causa desease domiciliarse en territorio ajeno a la jurisdicción de Marina (“passar a vivir tierra adentro en las provincias que no tengan costas de mar y estén sin ministros ni tribunales del Almirantazgo”), a consulta del Intendente el monarca mandaría expedir “la cédula de preeminencias correspondientes”, al efecto de garantizarle sobre el papel los privilegios tan duramente ganados (art. 9). La copia de la Ordenanza del Infante Almirante que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

¹⁹² “...pescar, embarcar, desembarcar y transportar géneros y personas” (art. 10). *Ibidem*.

¹⁹³ *Ibidem*.

exenciones, en el punto 8º de la instrucción de 4 de noviembre de 1737 se ordenaba a los intendentes de Marina que cuidasen “muy particularmente” de que ningún individuo llegase a gozar del fuero y demás privilegios por supuestos defectos físicos o enfermedades para no embarcarse. En la relación de jubilados e inválidos sólo debían incluirse a los hombres que “al tiempo de la formación de la matrícula se encuentren inhábiles de valerse para navegar *de su profesión de marineros* (la cursiva es nuestra), siendo por esto y por sus años y accidentes acreedores a la real piedad...” Pese a esta medida, y a las duras penas (de entrada, la suspensión de empleo) que se disponían para los ministros de los partidos marítimos que consintiesen o fomentasen estas irregularidades, lo cierto es que, bien por la astucia de los alistados bien por la falta de celo de los gestores de la matrícula, o por una combinación de ambos factores, no fueron pocos los que por pretextos de edad, y sobre todo por fingidas dolencias, lograron librarse de campañas. De hecho, en la revista de inspección de las matrículas del litoral asturiano y cántabro llevada a efecto en 1739, además de la matriculación de profesionales del todo ajenos a las actividades marítimas que buscaban acogerse a las consabidas franquicias, se descubrió que muchos incluidos en la clase de inhábiles no contaban con la edad requerida para estar exentos de campañas¹⁹⁴. Suponemos que estos aprovechados, una vez descubiertos se borraron de las listas de inmediato, y por lo tanto no figuran en el cómputo general de gente matriculada desde la entrada en vigor de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737 hasta el 21 de octubre de 1739, fecha de dicho estado.

Debieron no ser pocas las personas que se matricularon de forma fraudulenta con el propósito de beneficiarse de las franquicias concedidas a la gente de mar registrada oficialmente. Después de más de tres lustros como Intendente de Ferrol, Bernardino Freire podía presumir a la altura del ecuador del siglo, de conocer en profundidad la realidad de la matrícula y los problemas que surgían en la gestión diaria de los asuntos de este ramo. Con vistas a contener ciertas irregularidades previno a los dependientes del ministerio de Marina en la instrucción que les dio para levantar las matrículas entre septiembre de 1749

¹⁹⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. Guarnizo, 16 de abril de 1739.

y febrero de 1750, que formasen relaciones separadas de los que solicitasen pasar de la clase de inhábiles por razón de edad u “otros accidentes”, con el propósito de estudiar cada caso en particular antes de dictaminar al respecto. Esta medida preventiva fue muy protestada por los afectados que elevaron un recurso al Marqués de La Ensenada, Secretario de Marina, en el que acusaban a Freire de haber separado de la matrícula a individuos sin justificación. Esta protesta surtió algún efecto, pues de antemano, por una real orden de primero de abril de 1750 se obligó a este intendente a cumplir escrupulosamente con la real cédula de privilegios de 1737 y el artículo 23 del Tomo I, Título VI de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. Ante esta llamada de atención, una de las pocas que recibió durante su larga etapa de servicio en la Administración, el Intendente adujo en su descargo la real orden de 3 de febrero de 1750 en la cual expresamente se prevenía que los ministros a cargo de los partidos marítimos excluyesen de las listas de la matrícula a los que de modo indebido tuviesen asiento en ellas. Naturalmente, razonaba Freire, en justicia debían ser separados de la matrícula aquéllos que “con malicioso engaño” se matriculasen como hábiles estando incapacitados para prestar servicio en la Armada¹⁹⁵.

Las limitaciones al derecho individual a la matriculación contempladas en la Ordenanza de 1751, en cierto modo vinieron a legitimar en parte las medidas que pocos meses antes había dispuesto Freire, entonces amonestado por lo que se consideró un exceso de celo. Las barreras a la entrada en el cuerpo de la Matrícula perseguían un doble propósito: prevenir los fraudes al Estado y evitar gastos innecesarios a la Hacienda. En virtud del artículo 29 de la citada ordenanza, el ministro tendría que admitir en la matrícula a todos los que voluntariamente se presentasen al alistamiento siempre que estuviesen comprendidos en el tramo de edad 14-60 años, y tuviesen “robustez y figura competente, de forma que por la irregularidad de ésta o defecto de aquélla no se comprenda inútil para todo trabajo”. Esta segunda condición no se exigía expresamente en la normativa de 1737. Por lo demás, en el artículo 42 se confirmaban los requisitos de la

¹⁹⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Docs. Madrid, 1-IV-1750; A Graña, 14-IV-1750.

manería para alcanzar la jubilación: por veteranía (ser sexagenario o haber servido treinta años) y por imposibilidad física (haber padecido “accidentes que les priven de poder continuar la fatiga de su ejercicio en los vageles”, o en los arsenales en el caso de la gente de la maestranza, a la que cual se exigió lo mismo). A continuación, se ordenaba el registro separado de todos estos inhábiles, cuyos privilegios, franquicias y fuero de Marina volvían a ser reconocidos. En esta lista se haría particular referencia a “los que por algún servicio particular gozasen sueldo de inválidos y de los justificados motivos por que hayan pasado a la clase de inhábiles”¹⁹⁶. Se subrayaba, pues, la obligación de legitimar cada exención en particular.

A medida que la práctica de la administración diaria de este ramo y los resultados cuantitativos e informes de las revistas de inspección arrojaban luz sobre el estado general de la Matrícula, y en particular sobre el extendido fraude para eximirse del servicio en la Armada, se adoptaron disposiciones. Ya en abril de 1758 Perea, el Intendente de Ferrol, con ocasión de la inminente primera revista extraordinaria de su departamento, hizo una serie de advertencias al encargado de llevarla a efecto, el comisario ordenador Núñez Ibáñez. Perea hizo hincapié en el cuidado que debía tener a la hora de comprobar cada caso de invalidez, puesto que

“las gentes de esta costa, aunque parecen estópidos y inadvertidos, tienen un natural escondido advertimiento con que usan de inimaginables ardides en todo lo que les conviene, tanto que siempre que solicitan eximirse de embarco o que se les jubile, se dexan crecer mucho las barbas, doblan las corbas para andar, y que se crea no pueden sostener el cuerpo sobre las piernas, y aun se purgan con ciertas hiervas que producen las tierras, de las cuales hay unas que llaman rateras, criadas en los muladares, llegando a tal grado su invención que hasta axos se aplican para mover calentura y como todo este conjunto de agentes y la influencia de sus Padrinos, forman un grueso abismo. Siempre que no esté sobre la guardia de estas astucias, soy de sentir [habla el Intendente] que a ninguna de éstas, ni de otras enfermedades de curso reparable por caídos que se presenten,

¹⁹⁶ Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208. *Ordenanza para el régimen y gobierno...*

condescienda V.S. a que se les jubile, sino únicamente a los de achaque habitual incurable y a los de la edad que previene la Ordenanza”¹⁹⁷.

El imperioso deseo de eludir el Real Servicio parece que actuó de acicate a la hora del afloramiento de la vena más “teatral” de esta gente, cuyas “representaciones” (unas y otras comillas son nuestras) resultaban enormemente convincentes a juzgar por las acusaciones reseñadas. Aquí, era el temor a la prestación militar y no el hambre, al menos directamente, lo que agudizaba el ingenio, del que también hizo gala la marinería francesa. Al respecto, A. Cabantous al tratar el tema de las resistencias individuales al servicio en la marine de guerra francesa, se hace eco de un informe oficial en el que se constatan los siguientes ardidés; el frotamiento de la cara con azafrán para mostrar lividez en el rostro, la perforación de las encías causando hemorragias (síntomatología de la tisis), la ingestión de fármacos para provocar fiebres e inflamaciones hepáticas, descuidar las úlceras en las piernas, todo ello con la intención de ser declarados inhábiles, o en todo caso prolongar la baja. De estos subterfugios da cuenta el comisario de *classes de marine* de Boulogne-sur-Mer en 1781, al tiempo que ordenaba que el personal facultativo del hospital de Boulogne fuese advertido de ello. De paso, esta autoridad pedía la prohibición de toda comunicación de los enfermos con sus familias y extremar los reconocimientos y el seguimiento de los pacientes, dando las altas tan pronto como hubiese razón para ello. Era sabido que el éxito de estas prácticas fraudulentas dependía en buena medida del celo del personal facultativo, y aunque en el referido documento explícitamente no se les culpa, está probado que hubo médicos y cirujanos que se prestaron al soborno “vendiendo” (las comillas son nuestras) certificados de invalidez¹⁹⁸.

C. Borreguero Beltrán al analizar las repercusiones en el tejido social de la quinta para el ejército, el llamado “impuesto de la sangre”, ha incidido en la multiplicidad de

¹⁹⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 10-IV-1758.

¹⁹⁸ Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, p. 88.

ardides tramados por los llamados a filas y de sus familias para eludir el servicio militar¹⁹⁹; una “picaresca original que ha pasado inadvertida a los estudiosos de la historia social española”, en palabras suyas. Ciertas estratagemas en el escenario de las quintas, como el falsear la filiación para pasar por hijo de viuda o de padre sexagenario o el soborno al escribano o encargado del tallaje, no fueron puestas en práctica por los matriculados y a que no reportaban la exención del servicio en la Armada.

Nuestras fuentes tampoco aportan noticias de la autolesión de matriculados²⁰⁰, vía extrema a la que llegaron muchos quintos, en particular gallegos²⁰¹, y que se evidencia entre la marinería francesa para eximirse del servicio en la Royale²⁰². En relación con esto, sí hay constancia de la extracción voluntaria de muelas por parte de matriculados. Este medio de alcanzar la condición de inhábil llamó la atención de D. Alonso de Torres durante la revista de las matrículas de la provincia de Málaga que acometió en virtud de R.O. de 11 de abril de 1795. De las noticias proporcionadas al respecto por este ministro inspector se deduce que la invalidez por falta de molares se concedió a matriculados que acreditaban una campaña. Habida cuenta que los que se hacían extraer estas piezas dentales eran jóvenes robustos perfectamente capacitados para el trabajo, Torres propuso que fuesen destinados a los arsenales suministrándoseles pan de munición como a los soldados. Como razonó, “... no hai duda que quando la exepción se mescla con el Fraude debe ser derogada la ley que le estableció”²⁰³. Por el contrario, individuos de uno y otro cuerpo armado por

¹⁹⁹ De este fenómeno en la centuria decimonónica se da buena cuenta en Feijoo Gómez, A., *Quintas y protesta social en el siglo XIX*. Madrid, 1996.

²⁰⁰ Una alusión a estas prácticas, aunque sin aportar ejemplos al respecto en el Estudio preliminar a *Colección de producciones...*, p. 55.

²⁰¹ Una de las autolesiones más comunes fue la mutilación de un dedo que imposibilitaba el manejo de las armas.

²⁰² Fue una medida excepcional, al contrario que las fingidas dolencias, subterfugio que allí como aquí estuvo a la orden del día. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 274.

²⁰³ “Quedando por este medio el Rey serbido con otros tantos yndividuos hábiles para embarcarse

supuesto que acudieron a la presentación de falsos certificados de enfermedad, antes de tomar la salida extrema de la deserción²⁰⁴.

El éxito de estas argucias dependía por supuesto de la complicidad familiar; pero los matriculados a la hora de defraudar no contaron sólo con este natural respaldo. Por entonces, Perea denunciaba cómo los “magnates de los pueblos”, al tiempo de los controles periódicos de las matrículas, intentaban torcer la rectitud de juicio del personal comisionado al efecto, e incluso no pocos eclesiásticos, regulares y seculares tomaban partido “con el expeziioso pretexto de protexer a sus feligreses para hacer valer los insubsistentes y aun injustos motivos que alegan de sus dolencias, y las inciertas atestaciones que para su apoyo presentan...” Por ello, el Intendente prohibió que estas fuerzas vivas de las localidades concurriesen durante la revista. A su vez, se vetaba la asistencia a las inspecciones “de los ziruxanos de los Pueblos, y que entren con el de la revista en controversia, a precaución de que indiscretamente le aseveren con el calor y abrigo de los valedores de los propios Pueblos”²⁰⁵. A juicio de Perea, el médico o cirujano que habría de asistir a la inspección antes que un facultativo eminente debía ser un profesional incorruptible y celoso de su deber: “no de tanta ciencia quanto de buena conciencia y entereza”. Habría de reconocer personalmente uno a uno a cada matriculado y, bajo juramento, certificar si estaba apto o no para servir. Todo jubilado estaba obligado a pasar el examen médico, pues como razonaba Perea “si hubiese sido justa su primitiva concesión tan lexos estará de perxudicarle que al contrario se le afianzará, de la propia

que se hallan en la recorrida y otros destinos del Arzenal, y en que debiendo ser de conocida ynteligencia, no hai otros que puedan remplazarles...” Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.883. Doc. Nerja, 12 de agosto de 1795.

²⁰⁴ Vid. Borreguero Beltrán, C., <<El impacto social del reclutamiento y de otros impuestos militares en el siglo XVIII>>, en Martínez Ruiz, E., De Pazzis Pi Corrales, M., y Torrejón Chaves, J. (Coords.), *Los Ejércitos y Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870). Encuentros históricos España-Suecia*. Ciudad Real, 2001, pp. 198-200. De la misma investigadora <<Los motines de quintas>>, en *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 10, (1989-90), pp. 147-160.

²⁰⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 10 de abril de 1758.

manera que si fue indevida, retrocederá a los de servicio”²⁰⁶.

Inhábiles pasados a hábiles. Departamento de Ferrol, 1759-1772

	Hábiles ²⁰⁷	Inhábiles pasados a hábiles	%
1759	9.516	44	0,46
1765	10.724	156	1,45
1772	11.257	17	0,14

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772

Lo cierto es que el fraude descubierto en esta revista y en otras fue muy escaso, como lo demuestra el hecho de que sólo 44 de los 9.516 adultos matriculados del departamento de Ferrol obligados a servir en el Real Servicio, procedían de la clase de inhábiles. El porcentaje en el conjunto departamental, un 0,46%, ascendió ligeramente en la siguiente inspección extraordinaria (años 1764-65) hasta un 1,45% (156 de 10.724), sobre todo por los altos valores, comparativamente hablando, de Santander (3,9%) y Ribadesella (4,18%), para caer en picado a un 0,14% (17 de 11.257) según los cómputos de la revista de matrículas de 1771-72²⁰⁸. La situación no varió de forma sustancial en los otros departamentos; el estado de la revista de 1754-55 para el de Cádiz, arroja la cifra de 65 jubilados pasados a la lista de hábiles que en total sumaban 10.900 hombres, lo que

²⁰⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 4 de abril de 1758.

²⁰⁷ Contabilizamos a la marinería de servicio, a los oficiales de mar y a los desertores por tratarse en casi todos los casos de hábiles.

²⁰⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772.

suponíasólo un 0,6%²⁰⁹. Y en el de Cartagena el porcentaje calculado a partir de los totales de la revista de 1764-65 es del 1,4% (180 de 12.849)²¹⁰.

Por otra parte, pese a la escrupulosidad ordenada por Perea, del total de inhábiles (3.176) contabilizados durante su revista, cerca de una tercera parte (957, un 30,13%) fueron declarados no aptos para el Real Servicio por el inspector. Y eso que, como informó el propio Núñez Ibáñez, no había eximido a muchos marineros “hechos” en la navegación de altura que alegaron dolencias, por estar la Armada muy falta de tripulación con experiencia. Prueba de que en esta revista se no admitió rebaja alguna en las requisitos para jubilarse, es la resolución dada al expediente de Clemente Portela. Matriculado de Vilanova de Arousa, expuso haber servido doce años en la Armada de forma continuada y ser dueño de una embarcación mayor de pesca. El ministro de la provincia de Pontevedra no consideró suficientes sus achaques, ni tampoco el inspector. García Sarmiento, razonando su dictamen, afirmaba que habían muchos que como Portela acreditaban campañas, tenían barcos de pesca en propiedad, e incluso se les debían sueldos del reinado de Felipe V, y pese a todo no habían sido jubilados²¹¹.

Para concluir con los inhábiles de esta primera revista, digamos que la escrupulosidad de Perea llevó a que muchos de estos exentos de campaña fuesen obligados a otras prestaciones. Al término de la inspección, teniendo presente el crecido número de jubilados que habitualmente se empleaban en las labores pesqueras o tripulando barcos de comercio, y ante todo en consideración a los “muchos”²¹² de esta clase que por buena suerte al hora del encantamiento nunca habían prestado servicio en la Armada, parece ser que

²⁰⁹ El referido total de 10.900 hábiles es resultado de la suma de 7.078 presentes y 3.822 ausentes en paradero conocido o desconocido. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Cádiz, 19 de abril de 1756.

²¹⁰ Hemos contabilizado como hábiles a 91 registrados en la lista de “forasteros”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

²¹¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 261. Doc. Vigo, 25-XI-1758.

²¹² Tal vez por interés, la Secretaría de Marina exageraba su peso.

a instancias del mencionado Intendente de Ferrol, en Madrid se dispuso que de cada subdelegación y proporcionalmente al peso de su matrícula hábil, los jubilados en buenas condiciones físicas se destinasen a la guardia y limpieza de los navíos desarmados en Ferrol, no obstante, “sin precisarlos a que salgan a campaña”. Así las cosas, el reparto de las obligaciones militares que entrañaba la matrícula entre jubilados y hábiles, se razonaba, las haría más soportables. La ejecución de esta orden motivó las lógicas protestas de los afectados que, bien personalmente (es el caso de seis matriculados de Santa Uxía de Ribeira) bien por mano de miembros de la élite rentista²¹³, elevaron recursos, muy posiblemente sin éxito. Como tendremos oportunidad de ver, con ocasión de levadas masivas en coyunturas bélicas, la Armada exigió prestaciones personales o contrapartidas (por vía sustitutos) a jubilados y a patronos exentos.

Como se ve en la tabla de abajo, el total de los 2.819 inhábiles (término que engloba jubilados propiamente dichos e inválidos) revistados en 1764-65, 2.044 se califican de “antiguos”, interpretamos que ya estaban clasificados como tales antes del término de la anterior revista extraordinaria, concluida el 18 de febrero de 1759; 191, un 6,81% entre la primera y esta segunda revista, y 583 (20,68%) fueron jubilados en el transcurso de esta última. Sin duda buena parte de este medio centenar largo de eximidos entonces, lo fueron a consecuencia de las heridas o mutilaciones sufridas con ocasión del ataque con éxito de los ingleses a La Habana en 1762. El reparto de los 2.848 jubilados según el estado de la tercera revista (años 1771-72), fue el siguiente: “antiguos” 1.735 (60,91%), entre revistas 65 (2,28%) y en la revista en cuestión 1.048 (36,79%). Este último porcentaje es ligeramente inferior al registrado en el departamento de Cádiz: 978 de 2.143,

²¹³ Por los matriculados “inhábiles y exentos” de la Ría de Arousa habló el oficial del cuerpo general de la Armada D. José de Caamaño. Mencionado como capitán de navío en 1752, fue su sobrino paterno D. Vicente Caamaño, futuro Director del Cuerpo de Pilotos del Departamento de Ferrol. Este hidalgo fue el promotor, junto con su primogénito el ilustrado D. Juan José Caamaño, de la almadraba de Sálvora, empresa pesquera de la que nos ocuparemos en otro lugar de este trabajo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Docs. Goiáns, 5 de noviembre de 1759; [Madrid], 14 de noviembre de 1759; Esteiro, 27 de noviembre de 1759. Expedientes de guardia marina de algunos miembros de esta familia en Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. II, p. 31 y Vol. IV, p. 248.

un 45,6%²¹⁴. De estos resultados se deduce la importancia de estos controles extraordinarios en el conjunto departamental para la actualización de las listas, en particular por lo que concierne a los asientos de inhábiles; y en relación directa con lo acabado de apuntar, las poquísimas jubilaciones concedidas por la Intendencia de Marina en el intermedio de los controles extraordinarios de Matrícula.

Inhábiles matriculados en el departamento de Ferrol, 1759-1772

	Jubilados en la revista		J. antes de la revista		Jubilados “ antiguos”		Totales	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1759	957	30,13	2.219	69,86	-	-	3.176	100
1765	583	20,68	192	6,81	2.044	72,5	2.819	100
1772	1.048	36,80	65	2,28	1.735	60,92	2.848	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772

Dado que era obligatorio certificar médicamente la inutilidad, el tiempo más oportuno para obtener este reconocimiento, primer paso para poder acceder a una pensión de invalidez, fue durante las revistas periódicas de las matrículas, pues en la misma localidad eran examinados por facultativos de Marina de forma gratuita, ahorrándose el desplazamiento y otros gastos de gestión administrativa. Pero, como es lógico, multitud de matriculados lesionados (“estropeados”) o enfermos en el intermedio entre estos controles, con ocasión de la entrada en servicio de su cuadrilla reclamaron que se formalizase su exoneración, para no correr el riesgo de que el subdelegado de su partido desestimase sus alegaciones por falta de certificación médica y los sortease.

²¹⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 6 de diciembre de 1773.

Por la Instrucción formada en septiembre de 1771 por el Intendente Ordeñana con ocasión de la revista extraordinaria de las matrículas del departamento de Ferrol, texto guía para el inspector que habría de llevarla a cabo, el comisario de guerra de Marina Francisco de Rábago, sabemos que era práctica en estos controles oír al gremio para “purificar la imposibilidad del matriculado enfermo”, que no obstante había de certificar el facultativo luego del reconocimiento preceptivo. El que resultase inútil para el Real Servicio sería jubilado, con o sin derecho a pensión de invalidez, si acreditaba tres campañas “o una de América o Europa de alguna duración”. Por el contrario, si nunca hubiese servido, sería borrado de las listas de Matrícula. En casos de imposibilidades consideradas transitorias, lo habitual era que el inspector otorgase licencias para reponerse. Como medida antifraude, también era práctica corriente enviar a campaña sin entrar en sorteo al que se exonerase por falsas dolencias; según esta misma fuente, por real orden de 28 de septiembre de 1766, se restringió todavía más el acceso a la jubilación. A partir de entonces se exigió a los sexagenarios que acreditaran tres campañas o una de duración. Si llegados a la edad de 60 años, no cumplían con la segunda condición, serían borrados de la matrícula²¹⁵. El número de estos excluidos debió ser escaso si tenemos en cuenta la alteración que ese mismo año, 1766, se produjo en el sistema de sorteos; cada año, las plazas pedidas para la Armada se cubrirían preferentemente por individuos de la cuadrilla embargada que no acreditaran campaña²¹⁶.

Habida cuenta que la Armada no estaba precisamente sobrada de tripulaciones, sino todo lo contrario, las altas hospitalarias salvo en casos de urgencias bélicas no parece que se apurasen. Interesaba a la Corona recuperar para el servicio al mayor número posible de marinería herida o enferma, al tiempo que de este modo podían ahorrarse futuras pensiones de invalidez. Sin embargo, alguna autoridad en la materia se mostró contraria a prolongar las hospitalizaciones de gente con dolencias irreversibles, fuesen o no consecuencia de la prestación militar. De hecho, en 1781 D. Domingo de Hernani, a la

²¹⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 19 de septiembre de 1771.

²¹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. San Lorenzo, 21 de julio de 1766.

sazón ministro de Hospitales, en carta dirigida a D. Antonio Osorno, interinamente Comandante General del departamento de Cádiz, abogó por dar el alta a los “enfermos que están incurables por más medicinas que se les aplican”, al objeto de poder beneficiarse de “los Ayres Patrios, pues así podrán vivir algunos días más, a excepción de alguno que logre su total restablecimiento por virtud oculta de las aguas o por alguna más robustés de su naturaleza”. Conforme al dictamen del citado comandante, y en salvaguarda de los intereses del erario del rey, por resolución de 29 de mayo de 1781, se ordenó el licenciamiento de los “inservibles”²¹⁷.

Como ya se apuntó, ningún cómputo de matrículas resultado de revistas extraordinarias de inspección por departamentos distingue jubilados propiamente dichos de inválidos, con derecho a pensión o sin ella. No obstante, puede intentarse una estimación de efectivos de uno y otro grupo gracias a los datos contenidos en un cómputo oficial de la matrícula de gente de mar fechado en Ferrol a primero de enero de 1787 y “deducido” de las noticias remitidas al Intendente Du Bouchet por los ministros principales de provincia.

PROVINCIAS	Jubilados		Inhábiles		Total	
	Nº	%	nº	%	Nº	%
Viveiro	191	76,40	60	23,60	251	100
Ribadesella	70	77,78	20	22,22	90	100
Avilés	117	35,25	215	64,75	332	100

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787.

Los cálculos con base en ellos figuran en la tabla. Tan sólo hemos tenido en cuenta las cifras referidas a los provincias de Avilés, Ribadesella y Viveiro, pues no todas las

²¹⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Isla de León, 15 de mayo de 1781.

subdelegaciones de las restantes aportan datos de los aquí llamados inhábiles, tal vez por incluir a estos individuos en el cómputo general de jubilados. Mientras Viveiro y Ribadesella presentan un reparto parejo, con algo menos de una cuarta parte de inútiles por accidentes o achaques, en Avilés éstos suponen el 64,75 % de la suma de jubilados e inhábiles. Algún indicio apunta a que los exámenes médicos de la revista general de las matrículas de los tres departamentos llevada a cabo por Muñoz de Guzmán no fueron de una especial escrupulosidad. Según informó después de concluida el ministro principal de la provincia marítima de Málaga, con ocasión de aquélla varios individuos de la matrícula de la capital malagueña habían logrado ver reconocida oficialmente su inutilidad para el Real Servicio con “pretextos bien fingidos”. El ministro Domingo Pavía puso al tanto de la cuestión al Inspector General de matrículas que reconoció la posibilidad del fraude, autorizando al primero a incluir en los sorteos a los por él jubilados “siempre que no adolezcan de los achaques porque lo fueron”. Uno de los sorteados por Pavía fue Francisco Pérez Gallego. Su caso es demostrativo de las pequeñas vías de agua que el fraude originaba en la tan invocada equidad en el repartimiento de las obligaciones militares, pese al esfuerzo de las autoridades de Marina por carenar esta nave. Se había matriculado el 6 de marzo de 1786, y sin haber hecho campaña alguna logró su jubilación. Interrogados patrones y compañeros que habían navegado con él, declararon que jamás se había quejado del pecho, la supuesta dolencia que le había valido la exención durante la revista de Muñoz de Guzmán. Pavía le ordenó que se presentase en el acto de sorteo para ser reconocido de la nueva enfermedad que alegaba por el facultativo. Luego que supo que el sorteo le había enviado a campaña, Pérez Gallego desertó²¹⁸.

En el oficio enviado en julio de 1788 por el citado Pavía al secretario de Marina dándole cuenta de sus progresos en aplacar a los aviesos matriculados del puerto de la capital malagueña, se pone al descubierto la impunidad que disfrutaban los que ilegalmente se exoneraban de hacer campañas en la Armada. En palabras de Pavía:

“La razón porque se ausentan no puedo atribuirla a otra sino a que se les obliga

²¹⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Doc. Málaga, 27 de agosto de 1788.

a lo justo con rectitud y sin contemplación, y como no acostumbrados ciertos privilegiados que habían a ser nombrados para el servicio y aun quando alguno fuese se les toleraba sus repetidas deserciones, les es duro y violentísimo poner en ejecución lo que se manda sin apelación al favor y empeño con que siempre han contado para su libertad”²¹⁹.

Detrás de estos fraudes advertidos en la matrícula del puerto de Málaga- y que bajo esta u otra modalidad fueron frecuentes en todo el litoral como dejó dicho a principios del siglo XIX alguien tan bien informado como C. Ferret²²⁰- es muy posible que entrasen en juego los intereses del comercio marítimo y en particular del americano que vivía por estos años una etapa expansiva²²¹. Armadores y patronos de Málaga, al igual que los de los restantes grandes puertos de tráfico, se encontraban con el hándicap de la rigidez de la oferta de marinería a causa del estricto veto laboral a los no matriculados. En consecuencia, debió ser habitual el enrolamiento de prófugos a falta de otras alternativas para completar las tripulaciones. Aunque las delaciones existieron y fueron promocionadas por las autoridades de Marina con premios en metálico, y no faltaron matriculados que denunciaron estos agravios comparativos²²², las complicidades fueron más fuertes como tendremos ocasión de demostrar cuando se aborde en profundidad el tema de las deserciones.

En cuanto a los merecedores al llamado *goce de inválidos*, desde la normativa de 1737 se adoptaron medidas al objeto de identificarlos con claridad. Sus pensiones se consignarían en la tesorería de Marina del departamento al que perteneciese el inválido, o en otros efectos de la Hacienda. Si alguno prefiriese en vez de su pensión vitalicia recibir

²¹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Doc. Málaga, 27 de agosto de 1788.

²²⁰ Z. Ferret en su *Exposición histórica...* (pp. 89 y ss.) da cuenta de la fuerte oposición a las reclutas.

²²¹ Vid. Gámez Amián, A., *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*. Málaga, 1993.

²²² Siempre a tenor del testimonio de Pavía, matriculados se le habían quejado del caso de Pérez Gallego, menos acreedor que la inmensa mayoría de ellos a eximirse de campaña. *Ibidem*.

de una sola vez 18 pagas del último sueldo que hubiese gozado “para buscar con el importe de ellas otro modo de vivir”, así le sería abonado; para evitar reclamaciones futuras, en el asiento de cada beneficiario se anotaría esta recompensa que conllevaba renunciar a cualquier otra²²³. Posteriores disposiciones fueron delimitando el derecho a estas pensiones. Como era ineludible, en las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 se legislaba al respecto. El artículo 49 del título I de su Tratado VI rezaba así:

“ Los pilotos, contramaestres y otros oficiales de mar y la gente matriculada que por su ancianidad y antigüedad en el servicio o por heridas o accidentes contrahidos en él, fueren acreedores a inválidos, les disfrutarán con despacho mío, gozando cada mes durante su vida de los dos tercios del sueldo de la última plaza en que hubieren servido”²²⁴.

También se entendió como servicio a la Corona la actividad en buques corsarios contraenemigos de ella. Así, el artículo 50 de la Ordenanza de curso de primero de febrero de 1762 disponía que los oficiales y marineros de los buques corsarios imposibilitados por heridas en combate, serían acreedores a estas pensiones “conforme a las propuestas que al propio fin deberán hacerme los Intendentes de los respectivos Departamentos, con expresión de las circunstancias de los interesados, y del asiento que tuvieren formado en las Contadurías de Marina si son matriculados, o de la clase en que sirvan para el curso si no lo fueren”. A su vez, Carlos III declaraba su voluntad de conceder pensiones a las viudas de fallecidos en tales combates²²⁵.

El cálculo del número de estos exentos que en el conjunto de España tenían derecho a percibir una pensión de invalidez es imposible a partir de los datos cuantitativos de las revistas de inspección extraordinarias. Sólo el estado de la primera para cuatro de las 25

²²³ Una copia de la Ordenanza de 1737 en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

²²⁴ *Ordenanzas Generales de la Real Armada...*

²²⁵ Estas disposiciones fueron confirmada en los artículos 50 y 6 de las Ordenanzas de curso de primero de julio de 1779, y de 20 de junio de 1801, respectivamente. Vid. Azcárraga y de Bustamante, J.L., *El curso marítimo*. Madrid, 1950, pp. 304, 322 y 351.

provincias marítimas (sin contar las dos vascas) ofrece información al respecto, aunque a tenor de los desequilibrios entre unas y otras en cuanto al peso relativo de los llamados inhábiles “con sueldo” nos hacen dudar de la fiabilidad de la fuente. Sobre los “estropeados” en campaña volveremos al ocuparnos del balance de la dureza servicio en la Armada.

5.1.2.- La maestranza.

En las siguientes páginas descubriremos algunos rastros de la actividad privada y del servicio a la Corona de la maestranza matriculada. Carpinteros de ribera y calafates predominaron entre los profesionales de este sector. Los primeros eran los encargados de la fabricación y reparación de los buques en los astilleros²²⁶. Por su parte, la labor básica de los segundos era rematar la labor de los carpinteros, mediante el cierre con estopa de las juntas de las tablas de los fondos, costados y cubiertas, empleando el mazo y otras herramientas adecuadas, para a continuación aplicarles una capa de brea (betún artificial compuesto de pez, resina, sebo y otros ingredientes) con objeto de impermeabilizar los buques²²⁷. En cuanto a los cometidos de otros profesionales de este sector, O’Scanlan define al armero como el operario que se embarca en los buques con plaza de oficial de mar “para cuidar y tener corrientes las armas blancas y de chispa”²²⁸. El cometido de los

²²⁶ “Llámase *carpintero de ribera* el que trabaja o labra las piezas de madera que se emplean para formar un bajel. Antiguamente se denominaba *maestro de hacha*”. Vid. O’Scanlan, T., *Diccionario...*, p. 147. Este último término persistió en Cataluña, donde los carpinteros de ribera eran y son conocidos como *mestres d’aixa*.

²²⁷ Vid. Martínez-Hidalgo y Terán, José M^a. (dir.), *Enciclopedia General del Mar*, 3^a ed., Barcelona, 1982, vol. II, pp. 513-514 y 793. Y O’Scanlan, T. *Diccionario...*, p. 129. Más datos sobre la técnica de la calafatería en Odriozola Oyarbide, L., *opus cit.*, pp. 219-220.

²²⁸ Según el clásico tratado de José de Veitia y Linaje (*Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*), antiguamente los armeros ocupaban a bordo plazas de marineros. Vid. O’Scanlan, T., *Diccionario...*, p. 52.

toneleros como denota su nombre era construir toneles²²⁹, mientras que los faroles eran el objeto de trabajo de los faroleros²³⁰. Por su parte, los carpinteros de blanco eran los encargados de hacer todas las obras interiores del vaso (camarotes, muebles, puertas, taquillas, etc.)²³¹.

El instrumental de trabajo de carpinteros y calafates era amplio pero rudimentario. Consistía en taladros, hachas, martillos, barrenas, azuelas, sierras de mano, formones, compases, cepillos y escofinas. El inventario gráfico de época más completo de este utillaje es el que figura en el manuscrito conocido como *Diccionario de Arquitectura* del Marqués de la Victoria, conservado en el Museo Naval de Madrid²³². En los arsenales de la Corona estos trabajadores debían aportar las herramientas básicas de su oficio²³³. Y en este orden de cosas, en el Reglamento de Muñoz de Guzmán, en vigor desde 1786, se dispuso que los gremios de maestranza habrían de procurarse la propiedad colectiva de las calderas para cocer betunes y del instrumental para la construcción y carenado. De su alquiler se obtendrían ingresos destinados al fondo común de la asociación.

Las labores de carpintería de ribera y la calafatería fueron ejercidas habitualmente por unos mismos individuos en los puertos pesqueros sin gremio de maestranza, sin dársenas dignas de este nombre donde no existió una diversificación técnica de las labores

²²⁹ Es la única acepción de este vocablo en el Tomo VI del *Diccionario de Autoridades* (Madrid, 1739, p. 296)

²³⁰ El *Diccionario de Autoridades* no recoge esta acepción del léxico marítimo. Tampoco O'Scanlan que se limita a apuntar los distintos nombres de los faroles en función de su utilidad (para manifestar la situación, para hacer señales, etc. Vid. O'Scanlan, T., *Diccionario...*, pp. 272-273.

²³¹ En Guipúzcoa, la mayoría de los carpinteros de blanco combinaron su actividad en los astilleros con otras tareas ajenas por completo a la industria naval. Vid. Odriozola Oyarbide, *opus cit.*, p. 218.

²³² Vid. Artículo LXIV del Reglamento. Una copia impresa de esta normativa en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872.

²³³ Vid. Santalla López, M., *Las Reales Fábricas de Ferrol*. A Coruña, 2003, p. 30.

de construcción naval y carenado. Pero también, alguno de estos profesionales de maestranza ejercieron ambos oficios al servicio de la Corona. Por ejemplo, en virtud de reglamento de 10 de noviembre de 1745 para la dotación de las plazas africanas, el carpintero de ribera destinado en el presidio de Orán también hacía las veces de calafate²³⁴.

En concreto, en Galicia la especialización profesional en las modestas factorías navales fue limitada. De hecho, en nota al pie del estado de matrículas de la provincia de Viveiro resultante de la inspección extraordinaria del verano de 1758, se hizo constar que “todos” los carpinteros de ribera, 28, registrados en este distrito, hacían también de calafates²³⁵. Esto no era nuevo. En la citada relación de matriculados de una veintena de puertos de las Rías Bajas en 1627, son excepcionales las puntualizaciones sobre la categoría profesional del alistado, caso de la matrícula de Carril en la que se identifican dos maestros de “haçer barcos y remos” y cuatro “oficiales de carpintería de barcos”²³⁶. Pero esta fuente permite constatar por un lado el ejercicio de labores de calafates por parte de carpinteros de ribera y viceversa y, por otro, la compatibilidad del trabajo y conservación de la madera con fines navales con las actividades pesqueras. Así, de los trece toneleros y 17 carpinteros asentados por Cangas y tierra del Morrazo, se dice que “algunos dellos son marineros y usan entranbos ofiços”. En la segunda mitad del siglo XVIII esta compaginación laboral fue sólo permitida a aquéllos que acreditaron servicios en arsenales o en navíos de la Armada, si bien esta condición no siempre se cumplió como veremos al tratar del privilegio más controvertido de los matriculados: el ejercicio en exclusiva de los oficios marítimos.

Comparativamente hablando, fueron pocos los carpinteros que trabajaron en los bosques administrados por la Marina al objeto de garantizar el suministro de maderas a la

²³⁴ Vid. Portugués, J.A., *Colección general de ordenanzas...*, Tomo VIII, p. 353.

²³⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 29 de agosto de 1758.

²³⁶ Vid. A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis. Doc. Pontevedra, 6 de agosto de 1627

flota real²³⁷. Allí, junto con aserradores, estaban al servicio de peritos agrimensores encargados de seleccionar los árboles y de dirigir las labores de tala²³⁸.

Aunque en los reglamentos de tripulaciones se disponía el enrolamiento de un número de estos profesionales en función del tonelaje del buque, la inmensa mayoría de ellos operaron en tierra. Por duras que fuesen sus jornadas en los arsenales -de 14 a 17 horas diarias dependiendo de la luz solar, de lunes a sábado, sin apenas tiempo para comer²³⁹-, el embarque obligado era todo lo contrario a un premio. En este sentido es revelador el artículo XIX de Las *Leyes Penales para el Arreglo de la Maestranza en los Reales Arsenales*, de 29-10-1785, que rezaba así:

“ El Individuo de Maestranza que fuere nombrado por su Comadante para hacer campaña deberá ejecutarla sin repugnancia; y si por haber enfermado antes de la salida le

²³⁷ Referimos el caso -cabría calificarlo de extraordinario- de Diego Piñeiro, carpintero de ribera alistado por el departamento ferrolano. Su viuda, en la solicitud de pensión acreditaba que aquél había estado prestando servicio militar por espacio de 27 años, a lo largo de tres campañas; en la primera, había andado al curso de segundo carpintero; en la siguiente, su destino fue Argel embarcado en la urca *Santa Apolonia*; finalmente, en su última campaña recaló en La Habana, ocupando la misma plaza en el referido barco. El 25 de julio de 1779 “por su distinguida habilidad y buena conducta” había sido destinado a los “Cortes de Maderas de Construcción y Arboledura de los Pirineos”. En su primer día de trabajo, fatalmente, se vio aplastado por un pino. Acreditados estos servicios, S.M. se dignó conceder a su viuda un mes de jornal, pagadero una sola vez. Mísero socorro para tantos méritos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 294. Doc. Real Sitio de El Pardo, 12-I-1780.

²³⁸ En palabras de L. Odriozola Oyarbide, “su cometido era sumamente difícil y delicado, porque por una parte, se solían aprovechar las formas naturales de los troncos y ramas de los árboles para hacer las principales piezas de los navíos. Y por otra porque además de tener presente la orientación de los árboles a la hora de la tala -eran preferibles los que estaban al norte porque resultaban tener mayor durabilidad en el agua-, eran los encargados de dar la forma de todos los ángulos que formaban las curvas de los árboles tiernos y fáciles de doblar”. Vid. Odriozola Oyarbide, L., *La construcción naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*. San Sebastián, 1997, p. 218.

²³⁹ En verano, tenían derecho a un paro de un y dos horas para el almuerzo y la comida; y en el invierno a media y una hora, respectivamente. Vid. Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, pp. 30-31.

fuere forzoso desembarcarse, irá precisamente al Hospital Real a curarse con la baja que corresponde, y hará constar por certificación, del Médico o Cirujano que le asista, estar imposibilitado de continuar en campaña. Y el que así no lo practicare, será despedido de mi real servicio para siempre con pérdida de todos sus haberes vencidos en el Arsenal y Buque que tuvo su destino”²⁴⁰.

Se ha afirmado que la maestranza destinada a los navíos debía reunir una serie de cualidades especiales. Tener experiencia en la construcción naval, ser capaz de subir durante la travesía a los mástiles llegado el caso de repararlos, y conocer la técnica para fabricar cualquier pieza de madera (masteleros, vergas, roldanas, baos de gavias, etc.)²⁴¹. En cualquier caso, el peso numérico de estos profesionales de la construcción naval en el cuerpo de los equipajes fue muy ligero. Sirve de ejemplo la fragata *Nuestra Señora del Carmen* armada en 1790. Su tripulación la integraban 232 individuos, de los cuales tan sólo ocho eran de maestranza²⁴² mientras que el conjunto de artilleros de preferencia, artilleros ordinarios, marineros, grumetes y pajes sumaba 187. Es decir, había veinte matriculados de mar por cada uno de maestranza. Según D. Ozanam, nunca se alcanzó a cubrir el número de individuos de estas clases que preveían las ordenanzas debido a los escasos incentivos salariales por trabajos de cierta cualificación. Esto repercutió negativamente en el mantenimiento y capacidad de maniobra de los navíos de guerra españoles²⁴³.

La relación entre plazas de marinería y maestranza era mucho más equilibrada en la mencionada fragata correo *La Cantabria*, hundida en la Costa da Morte, a la altura del

²⁴⁰ *Ibid.*, p. 126.

²⁴¹ *Ibidem*, pp. 216-217.

²⁴² En concreto, un primer carpintero, un primer calafate, un segundo carpintero, un tercer carpintero, dos segundos calafates, un mozo de calafatería y un maestro armero. Estos profesionales formaban parte de los llamados oficiales de mar de sueldo temporal, clase que en esta fragata completaban un primer maestro de velas, un sangrador, un patrón de bote y un cocinero de equipaje.

²⁴³ Vid. Ozanam, D., <<La política exterior...>>, p. 472.

cabo Vilano, en 1773. A bordo iban treinta hombres de mar, sin contar al cocinero, por seis de maestranza; en concreto, un carpintero de nacionalidad portuguesa aunque casado y vecindado en A Coruña, puerto base de los buques de este servicio postal, y cinco calafates. De éstos, tres eran asturianos (de Luanco, Luarca y Pravia, por ser más exactos), uno gallego, natural de Muros, y el otro vecindado en este último puerto aunque natural de Francia, lo que no resulta extraño, habida cuenta el consolidado comercio de pataches, bascotes y pinazas de Muros que tuvieron entre sus destinos ordinarios a San Juan de Luz y Bayona²⁴⁴.

La ausencia de referencias a desertiones de maestranza durante su prestación militar traduce, claro está, la insignificante presencia de carpinteros de ribera, calafates y otros profesionales de la construcción naval entre los equipajes de la marina de guerra. Otra cosa es que en situaciones extremas, como ocurrió en el último lustro del siglo XVIII, muchos de éstos no se presentasen a las revistas por miedo a ser movilizados. Con todo su temor no era a ser embarcados²⁴⁵ sino más bien a tener como destino los arsenales²⁴⁶ donde habrían de trabajar en jornadas agotadoras, dadas las urgencias bélicas, sin verdadera compensación salarial²⁴⁷. Aunque por regla general, la maestranza era reclutada por la

²⁴⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 510. Docs., A Coruña, 23 de febrero de 1773; Camariñas, 27 de febrero de 1773.

²⁴⁵ A tenor de los resultados de la revista extraordinaria de 1799, en la provincia marítima de Asturias sólo uno, en concreto un tonelero alistado por Gijón de los 148 matriculados de maestranza se encontraba en campaña. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Gijón, 16 de noviembre de 1799.

²⁴⁶ El trabajo de carpinteros de ribera y calafates en estos centros se organizaba en brigadas de aproximadamente cincuenta trabajadores. La estructura laboral estaba muy jerarquizada: un maestro a la cabeza, y cada brigada al mando de dos capataces y un cabo jerárquica; por su parte, los operarios se dividían en 1ª, 2ª y 3ª clase. Para el caso ferrolano Santalla López, M., *La familia obrera. Ferrol, 1750-1936*. Santiago, 1995 (Tesis doctoral inédita). Y de la misma autora, *Las Reales Fábricas de Ferrol*. A Coruña, 2003, pp. 30 y ss.

²⁴⁷ En el transcurso de la revista de inspección de 1795-96 llevada a cabo en el departamento de Cartagena se advirtió la ausencia injustificada de 186 individuos de maestranza que el inspector Bonanza

Corona como mano de obra de los arsenales de los tres departamentos peninsulares, la gran actividad constructiva de los astilleros habaneros justificó el envío allí de 88 y 70 carpinteros empleados en Ferrol en 1761 y 1784 respectivamente²⁴⁸.

A la menor dureza y peligrosidad a todas luces del servicio exigido a carpinteros y calafates en los arsenales respecto al de la marinería como tripulación, y a razones de orden salarial obedece el alistamiento en las listas de maestranza de gente de mar sin experiencia alguna en el sector de la construcción naval. De hecho, aprovechando la gran demanda de trabajadores en los astilleros reales en la década de 1750, muchos matriculados de mar pasaron a la clase de maestranza “ya por no ser tan frecuentes sus salidas, y ya también por su más crecido jornal”. Con el argumento de que estas urgencias de mano de obra habían cesado, Perea, Intendente de Ferrol, instruía al comisario ordenador Núñez Ibáñez en abril de 1758 para que en la revista extraordinaria²⁴⁹ que iba a dar comienzo bajo su dirección, reconociese los asientos de todos los que hubiesen mudado de profesión, y los volviese a alistar como marinería, “sin que por esto se les prive del alivio que les producirá el ejercicio y trabaxo de maestranza mientras no estén embarcados”²⁵⁰. Disposiciones en esta misma dirección se adoptaron con ocasión de otras revistas, con las lógicas protestas de los afectados²⁵¹. Es más que probable que los 61 individuos de esta

juzgó como prófugos. El total de esta matrícula era de 3.102 personas. Vid. A.G.M. Matriculas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 24 de febrero de 1797.

²⁴⁸ Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, Tomo I, p. 364.

²⁴⁹ También estuvieron sujetos a las revistas que por ordenanza debían realizarse cada año (art. 44).

²⁵⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 4 de abril de 1758.

²⁵¹ Caso de Antonio Ordóñez, calafate matriculado por Rianxo, en 1766 solicitó continuar alistado en la mencionada clase. Expuso que de joven, en 1752, había sido asentado por el subdelegado del citado puerto arosano como muchacho de marinería; “por su natural ynclinación se dedicó al oficio de calafate que aprehendió con perfección, del qual usó y usa siempre, sin emplearse en el de la Pesca”. Atendiendo a la “grande falta de maestros de esta facultad” que había en aquel Puerto” se le pasó a la clase de maestranza en abril de 1755. Destinado durante más de cuatro años a trabajos del arsenal de A Graña, en 1760 se retiró a

clase separados de la matrícula entre el 17 de enero de 1759 (fecha de finalización de la primera revista extraordinaria) y el 29 de mayo de 1765, fecha de conclusión de la segunda, hubiesen perdido este estatuto no a petición propia sino por disposición de las autoridades de Marina competentes²⁵².

En relación con esto, como ya apuntamos al tratar de las disposiciones reguladoras del registro de carpinteros, calafates y demás personal, la confirmación por R.O. de 17 de diciembre de 1769 del requisito de acreditación del desempeño de oficios de maestranza tal vez evidencie irregularidades en la admisión de matriculados en esta clase. Continuando con esta política de depuración de las matrículas, en la siguiente revista extraordinaria, finalizada en mayo de 1772, se computaron 111 separaciones forzosas, cifra considerablemente alta si tenemos en cuenta que el total de matriculados de maestranza era de 984 individuos²⁵³. En uno y otro caso, la totalidad de estas bajas se produjeron en la provincia marítima de Ferrol. Estas separaciones también se documentaron en otros litorales, aunque parece que se habían reducido a finales de siglo, tal vez como resultado de crecientes medidas antifraude por parte de los administradores de Marina. Por ejemplo, desde la inspección extraordinaria de 1795 hasta la de 1799, fueron separados 24 individuos de maestranza matriculados en el departamento de Cádiz. Y 32 durante esta última revista, en el transcurso de la cual se computaron 3.434 matriculados de

Rianxo con pasaporte, acompañado de otro vecino también calafate, Cayetano Romay. En 1766, García Sarmiento pretendió alistarlo como marinero, alegando Ordóñez que su sustento y el de su familia dependía de los ingresos que le reportaba la calafatería. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 265. Madrid, 10-VIII-1766.

²⁵² Todos estos separados tenían asiento en las listas de la provincia de Ferrol, donde sobraba trabajo para ellos, aunque las condiciones salariales fuesen precarias a juzgar por las quejas de carpinteros de ribera y demás profesionales del ramo de la maestranza. Vid. A.G. S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Esteiro, 25 de junio de 1765.

²⁵³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 29 de mayo de 1772.

maestranza²⁵⁴.

Una prueba de que la siniestralidad del servicio militar de la marinería era muy superior a la de la maestranza en los arsenales nos la aporta el estado de la última inspección de matrículas del departamento de Cádiz llevada a cabo en el siglo XVIII²⁵⁵. Entre el verano de 1795 y finales de 1799, mientras que fallecieron 1.081 individuos de mar de un total general de plazas de 12.218, lo hicieron 203 de 4.134 de maestranza. Los profesionales de la construcción naval que en torno a esa última fecha estaban prestando servicio a la Corona era notable, 1.312, el 31,74% del total, pero muy inferior tanto en términos absolutos como relativos a la marinería: 4.502 de 5.473, el 82,26%²⁵⁶.

A diferencia de otras regiones con larga tradición desde el Medievo en la fábrica de embarcaciones mayores, caso de Cataluña²⁵⁷ o el País Vasco²⁵⁸, Galicia careció de una maestranza verdaderamente cualificada. Ya a la hora de la reparación de la Gran Armada

²⁵⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

²⁵⁵ Al contrario que en los dos restantes, los estados de matrículas de Cartagena basados en las inspecciones extraordinarias llevadas a cabo en 1795 y 1799 no ofrecen cifras de maestranza. Es poco probable que en las reales órdenes en virtud de las cuales se efectuaron no se indicase expresamente la revista de los asientos de esta clase. No obstante, es de suponer que dada la coyuntura bélica se diese prioridad al recuento de marinería.

²⁵⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

²⁵⁷ Vid. Riera y Melis, A., <<La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1340-1450)>>, en *Revista d'Historia Medieval*, 2 (1992), pp. 53-76. Citado por López Miguel, O., <<Els gremis de mestrança a les revistes de Marina del segle XVIII. Una aproximació quantitativa>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *Historia Moderna. Historia en construcció*. Vol. II, *Sociedad, política e instituciones*. Lleida, 1999, p. 219.

²⁵⁸ L. Odriozola Oyarbide, trata en su tesis doctoral (resumida en *La construcción naval...*) de la larga tradición vasca en este sector. También remitimos al monográfico de *Istas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. Nº 2, Año 1998.

de Felipe II, se había evidenciado esta deficiencia²⁵⁹. Cuando Ensenada intentó llevar a la práctica sus planes de potenciación de la fábrica de unidades de flota de guerra, se encontró con el mismo problema. Para paliarlo en Ferrol recurrió a los cántabros y a los vascos considerados más capacitados que los gallegos y en consecuencia mejor remunerados²⁶⁰.

En los puertos gallegos operaban en el siglo XVIII unos pocos cientos de carpinteros de ribera y calafates de cuya actividad diaria fuera de los arsenales del rey apenas informa la documentación de matrículas. De la falta de contratos para la construcción y/o reparación de *dornas* (pequeñas embarcaciones pesqueras, típicas de las Rías Bajas), lanchas, pinazas²⁶¹, etc, en los protocolos notariales de Marina que hemos manejado se infiere la existencia de acuerdos verbales o en todo caso de papeles simples sin fe pública de escribano. El largo centenar de escrituras de venta y de dote de embarcaciones que hemos vaciado -y de las que pensamos echar mano en posteriores trabajos- informan habitualmente de las dimensiones de la quilla, del precio de la operación, y del tonelaje en el caso de flota mayor²⁶². Pero sólo excepcionalmente y de

²⁵⁹ El Marqués de Cerralbo, Gobernador del Reino de Galicia en diciembre de 1589 cifraba en sesenta calafates y treinta carpinteros de ribera, el personal que debiera contratarse en Portugal, preferentemente en la región entre Duero y Miño, para paliar la falta de esta mano de obra especializada. Vid. Saavedra Vázquez, M^aC., *Galicia en el Camino de Flandes...*, p. 67.

²⁶⁰ El cura de Neda se quejaba de esta discriminación salarial. Recibió por respuesta que entre los del país . “apenas hay tal cual que sean carpinteros de ribera, y los de blanco sólo se extienden a lo muy basto, y la flojedad que padecen inseparable no les hace acreedores a mayores ventajas”. Citado en Merino Navarro, J.P., *La Armada española...*, pp. 71- 78. Este autor apunta que tal vez existiese diferenciación en el trato dispensado por los mandos a unos y a otros, atendiendo a su distinta valía profesional.

²⁶¹ Este tipo de embarcación de cabotaje y otras, caso de los pataches, integrantes también de la flota gallega del setecientos, aparecen definidas en Odriozola Oyarbide, L., *La construcción naval...*

²⁶² Algunos ejemplos en: A.H.P.P. Protocolos de Joaquín José García. Sig. 2.333 (13). Fols. 91r-92v, 113r-114r. Protocolos de Juan Francisco González. Sig. 1.328 (10). Fol. 17 r v. Protocolos de Juan García Villamarín. Año 1752. Sig. 518 (3). Fols. 15r a 17v., 19r a 20v., 27 rv, 35 r.v. Año 1753. Sig. 518 (4). Fol.28 r.v. Año 1755. Sig. 518 (6). Fol.67 rv. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4). Fol. 17. Protocolos de Cosme de Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.220 (7). Fol. 3r-4r.Sig. 2.220 (8). Fols.

forma vaga del lugar y coste de su fábrica. La información de fuente notarial al respecto se incrementó a partir de la entrada en vigor del Reglamento de Muñoz de Guzmán en 1786, ya que en virtud de esta normativa se requirió licencias de las autoridades de Marina para la construcción de barcos²⁶³. Son varios los casos de escrituras de esta naturaleza que aportan los protocolos de Cosme del Canto Varela, escribano principal de Marina de la provincia de Pontevedra. Por ejemplo, José Benito Fariña, patrón “de excepción”, vecindado en el barrio mariner del Arrabal pontevedrés, declaró que el 12 de junio de 1793 había acudido ante el ministro de Marina solicitando permiso para construir un *patache* para el comercio desde dicho puerto a los de Levante y Norte. Ignorando lo dispuesto en los artículos IV a VI del citado reglamento, ajustó su fábrica con Felipe de Aval, maestro carpintero de ribera. Entre ambas partes se selló un contrato el 5 de abril de 1795. El 17 de noviembre ya se había construido en el puerto de Puebla del Deán; para su botadura y conducción hasta Pontevedra también usó de licencia de la referida autoridad

61r-63v., 89rv. Sig. 2.221 (2). Fol. 1 rv. Sig. 2.221 (3). Fol. 95 rv. A.H.U.S. Protocolos del distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. 1.826. Fol. 10. Protocolos del distrito notarial de Corcubión. Notario: Bartolomé López Vaamonde. Protocolo nº 1.627. Fols. 66-68. Notario: José Antonio Suárez, Prot. Nº 2143. Fols. 40 r-v; Nº 2144. Fol. 23r. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Gonzalo A. Sánchez y Couso. Prot. Nº 1.917, fol. 14r. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. Nº 1.249. Fol. 36v. Notario Gonzalo A. Sánchez y Couso. Prot. Nº 1.917, fol. 25.

²⁶³ Su artículo IV rezaba así:

“ A fin de evitar que el escribano de Marina actúe por sí, y sin previa disposición u orden de su juez, como hasta ahora, en las altas y bajas de las embarcaciones, y en los contratos que sus dueños tienen entre sí o pueden tener, procederá el ministro en este orden. Todo el que quiera construir embarcación pedirá licencia al ministro por un simple memorial en que expresará las circunstancias en que la construye, quienes son los interesados, las toneladas que ha de tener y demás requisitos que puedan distinguirla en la Matrícula, a cuyo margen pondrá el Ministro su resolución en estos o semejantes términos: Hágase como lo pide, y tómasse testimonio en el oficio de Marina de este memorial y decreto, y désele a las partes copia para lo que pueda convenirles”.

marítima²⁶⁴. A su vez en la citada normativa de 1786, en concreto en su artículo LXI, se prohibió terminantemente conforme a ordenanza que ningún individuo de maestranza cortasen un sólo árbol “de uso para la Marina”. Y la mencionada prohibición de la fábrica de cualquier tipo de barco sin licencia formal del ministro principal de la provincia se hacía expresa a estos profesionales.

Era costumbre en la Galicia del siglo XVIII que el propietario del barco adelantase dinero y/o materiales al profesional con quien había apalabrado o acordado por escrito su fábrica. Así, entre los papeles mencionados en el inventario postmortem (17-X-1759) de José Cierto, matriculado de Noia, figura un “contrato” que había suscrito el difunto con Carlos de Lestayo, carpintero a quien había entregado 464 reales -algunas cantidades pagadas en plata y sardinas- así como treinta bordos y alguna “madera de adentro” para la construcción de una embarcación de pesca²⁶⁵. Por otra parte, en la oferta dotal (17-VII-1771) otorgada por Domingo Vidal, matriculado por el puerto de Corrubedo, a su hijo Manuel se incluía una lancha de 32 palmos de quilla tasada en 1.500 reales cuya fábrica anteriormente el donante había ajustado con Carlos Pérez, calafate del Caramiñal, “y a este fin le suministró lo correspondiente”²⁶⁶. Estas dos noticias casan con el peso de las mencionadas villas de Noia y el Caramiñal, especialmente la segunda como ofertantes de maestranza para el sector pesquero de los puertos del litoral de la actual comarca del

²⁶⁴ Pidió entonces que se le formase asiento de matrícula, haciendo constar que el barco en cuestión es suyo y de su mujer “sin tener en su construcción compañía alguna”. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (6). Fol. 40.

²⁶⁵ Vid. A.H.U.S. Distrito de Noia. Rollo 359. Prot. nº 1.768. Fols. 7-15. Parece que fue habitual que el futuro propietario adquiriese las maderas que habrían de emplearse. Es decir el grueso del material no corría por cuenta del carpintero de ribera. (Pontevedra, 27 de enero de 1793). José Benito Fariña, matriculado vecino del Arrabal de Pontevedra solicitó autorización en enero de 1793, concedida, para salir de dicha villa al objeto de adquirir una embarcación de segunda mano o bien para “comprar sus materiales para hacerla”. Se trataría de un barco para comerciar con Cádiz y otros destinos. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (5). Fol. 4.

²⁶⁶ Vid. A.H.U.S. Distrito de Noia. Rollo 455. Prot. nº 2.407. Fol. ilegible.

Barbanza²⁶⁷, relevancia que mantenía a principios del siglo XIX²⁶⁸.

Pese a la escasa información recogida al respecto en la documentación notarial, es seguro que la inmensa mayoría de la flota pesquera registrada en las provincias marítimas de Viveiro, Ferrol, A Coruña y Pontevedra en el siglo XVIII fue construida en puertos gallegos, era de “fábrica del país”, en expresión de época utilizada por los encuestados con ocasión del establecimiento del Montepío en 1777. Por ejemplo, el portavoz del gremio de mar de Viveiro contestó entonces a este interrogatorio al objeto de conocer el estado del sector económico en cuestión -que a partir de entonces habría de beneficiarse brevemente de unos créditos blandos financiados por la citada institución-, que su flota pesquera se construía en Burela, aunque los fabricados en Ribadeo se tenían por mejores²⁶⁹. Normalmente, las dornas y lanchas se construían en el propio puerto o en el litoral próximo

²⁶⁷ Según los resultados cuantitativos de la revista ordinaria de las matrículas efectuada a finales de 1753 en el departamento ferrolano, en aquellos momentos Noia registraba seis individuos de maestranza, sólo un menos que el Caramiñal donde tenían asiento un oficial de carpintero, un mozo de esta misma clase y cinco oficiales de calafate. Poco después, en 1759 se matrícula había ascendido: un carpintero de ribera, cuatro calafates y cinco aprendices, es decir el 52,6% de las plazas hábiles de maestranza con que contaba el Barbanza, además de un jubilado de esta clase. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. La Graña, 11 de julio de 1754. La maestranza de este litoral coruñés de la ría de Arousa atendía encargos a varias millas de distancia. (Pontevedra, 2 de febrero de 1789) Lorenzo da Siva, matriculado del puerto de Pontevedra hizo presente al ministro de Marina de la provincia que tenía cabecera en dicha villa que disponía de las maderas precisas para construir por su cuenta un patache de porte treinta toneladas con el nombre *Nuestra Señora del Carmen y San Miguel*. Al efecto, solicitó licencia en febrero de 1789 para que el ya mencionado Felipe de Aval, carpintero de ribera avecindado de la subdelegación del Caramiñal, “con quien tengo ajustada la obra”, pudiese dar principio a su fábrica. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme de Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1). Fol. 6 rv

²⁶⁸ Vid. Labrada, L., *Descripción...*, p. 59

²⁶⁹ A parejados, se precio medio rondaba los 2.500 reales de vellón. El representante del gremio de Finisterre afirmó que necesitaban cuatro barcos; el coste de construcción de cada uno de ellos en su puerto se estima en la referida cantidad, siéndole “mas ventaxosos los fabricados en Galicia que no en Asturias”. Vid. A.C.S. Leg. 411. Fols. 26r., 34r.

a donde estaba matriculado el comprador y que casi siempre coincidía con el lugar de asiento de su flota²⁷⁰.

Está probada la adquisición de lanchas en el modesto mercado naval de Asturias, y hay evidencias de que los astilleros del principado surtieron a Galicia de barcos para el comercio de cabotaje. Cuanto mayor fuese la distancia del lugar de fábrica del barco al puerto donde habría de matricularse, los gastos de la operación se incrementaban por los costes del transporte²⁷¹. Destacó la oferta de Viavélez²⁷² cuyos carpinteros de ribera no sólo

²⁷⁰ Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Muñoz de Guzmán, Ciprián de Bezada, matriculado jubilado del puerto de Combarro, el primero de junio de 1790 solicitó al ministro de Pontevedra permiso para la construcción de una lancha de doscientos quintales. Concedida la licencia, la obra corrió a cargo de Manuel Piñeiro, vecino de la jurisdicción de Cangas, y su coste fue de 2.200rs. Ya fabricada, un mes más tarde, el 5 de julio, solicitó se le tuviese por patrón de la misma. Tal vez su construcción había dado comienzo antes de la autorización oficial. Por su parte, Domingo Rubín, matriculado vecino de Marín, solicita (Pontevedra, 2 de mayo de 1789) permiso y al tiempo patente de patrón, al referido ministro para construir *ex novo* un barco pequeño para la pesca de 27 cuartas de quilla, que estaba acordado se botaría en los varaderos de la playa de dicho puerto. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme de Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (2). Fols. 12 rv y 46rv. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme de Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1). Fol. 12 rv.

²⁷¹ Los representantes de los gremios de Palmeira, Ribeira y O Caramiñal cifraban en 1777 el coste de una lancha en 2.200 reales “construyéndose en el parage y si fuese en Asturias, será mas cara la tercia parte”. A.C.S. *Montepío...*, leg. 411.

²⁷² El peso de su maestranza en el conjunto asturiano aumentó en la segunda mitad del siglo XVIII en paralelo al lento declive de otros astilleros del Principado. En 1771 era el tercer puerto de la provincia de Avilés por el tamaño de su matrícula de profesionales de la construcción naval: contaba en aquel tiempo con once individuos de maestranza por debajo de Luanca con 24 y de Luarca con veinte. En 1786, con 36 carpinteros de ribera, era el principal puerto en número de matriculados de maestranza a tenor de un informe de la intendencia de Ferrol. Esta fuente no aporte cifras de calafates para las provincias marítimas de Avilés, Ribadesella y Viveiro. No hay que descartar por completo que se contasen como carpinteros de ribera. Según el estado de la inspección extraordinaria de 1799, en Asturias estaban matriculados 126 carpinteros de ribera, trece toneleros y tan sólo ocho calafates. Viavélez se mantenía en el primer puesto de cabeza con 35 matriculados. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Figueras, 30 de diciembre de 1771. A.G.M.

atendían encargos de sus vecinos matriculados de la provincia de Viveiro, sino que tenían clientes más al oeste²⁷³. Al menos cuatro de las embarcaciones de tráfico (de porte entre 14 y 10 toneladas) que en 1790 estaban alistadas en la matrícula del puerto de Muxía habían sido construídas allí²⁷⁴, y también al año siguiente lo fue una lancha de la compañía de pescade las dos trañas con base en el puerto arosano de Cabo de Cruz que tenía entre sus socios a D. Juan José Camaño, el proyectista de la almadraba de Sálvora. Sabemos de la fábrica de este barco gracias a una escritura simple de obligación adjuntada a las cuentas de dicha sociedad, documento de indudable interés que informa del adelanto de cierta cantidad a modo de señal, de la exigencia de fianzas, del transporte de la lancha por cuenta del propietario y del peritaje de la misma²⁷⁵.

En cuanto a la flota mayor, de altura, los modestos astilleros gallegos parece que no pudieron satisfacer al completo la demanda de estas embarcaciones que se incrementó tras la paz de Versalles (1783). Por otra parte, nuestras fuentes nada dicen sobre la confección del velamen, lo último que se armaba antes de la botadura. Todos los trabajos de fábrica se efectuaban por personal de estos astilleros, salvo el mascarón de proa, la pieza más artística, normalmente encargada a algún escultor local²⁷⁶. En los protocolos hay

Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Gijón, 16 de diciembre de 1799.

²⁷³ El portavoz del gremio de mar de Laxe declara en 1777 que los matriculados de esta villa compraban y encargaban sus lanchas en Ribadeo y Viavélez, y que el coste de cada una de ellas, “equipada de lo preciso y sin conducción es de mil y ochocientos reales”. Vid. A. C.S. Leg. 411. Sin foliar.

²⁷⁴ Vid. A.H.U.S. Protocolos notariales de Corcubión. Notario José Antonio Suárez, Prot. N° 2144, Fols. 20r-23v. No es mera coincidencia que los cuatro respectivos patrones construyesen sus barcos en una misma localidad, alejada muchas millas marinas de su domicilio. Seguramente con anterioridad habían comprobado la buena relación calidad-precio de las naves salidas de los astilleros de Viavélez.

²⁷⁵ Véase el documento 9 del Apéndice Documental.

²⁷⁶ Vid. Delgado Ribas, J.Mª., <<La construcció naval catalana: els maestres d’aixa>>, en *L’Avenç*, nº 38 (1981), pp. 44 a 50.

referencias a la adquisición en el extranjero de estas unidades, en ocasiones de segunda mano²⁷⁷ que al tiempo de ser matriculadas por puertos gallegos solía cambiársele el nombre. Portugal²⁷⁸, Francia²⁷⁹ por su cercanía es más que probable que en tiempos de paz fuesen los mercados no españoles más concurridos, aunque los pocos datos sobre el lugar de fabricación que hemos recopilado nos impiden extraer conclusiones. Otros medios de adquisición fue la subasta pública de buques embargados por deudas a la Hacienda²⁸⁰ o apresados al enemigo, razón por la cual alguna fragata inglesa pasó a manos de

²⁷⁷ Muchas de las unidades de la flota del Libre Comercio no eran nuevas y no pocas incluso fueron recicladas de otros sectores (tráfico noratlántico, cabotaje, ect.). Vid. Alfonso Mola, M., <<Navegar sin botar. El mercado de embarcaciones de segunda mano en la Carrera de Indias (1778-1797)>>, en *Jaahrbuch für von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, nº 34 (1997), pp. 127-157.

²⁷⁸ Solicitud de D. Francisco Genaro Ángel, vecino y del comercio de la villa de Pontevedra, para matricular en dicho puerto un bergantín “de fábrica portuguesa” y nominado *La Sagrada Familia* que compró en Valença do Miño, de porte 58 toneladas. Tras presentar la oportuna escritura de compra, el barco fue formalmente alistado con el folio 49 en junio de 1789. Vid. A.H.P.P. Protocolos. Notario. Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (1). Fols. 108r-110r.

²⁷⁹ La fragata *La Purísima Concepción*, alias *La Vencedora*, la de mayor arqueado (220 toneladas) de las catorce embarcaciones de comercio matriculadas en la villa de Vigo en 1786, según la inspección anual de ese año llevada a cabo por disposición del Intendente de Ferrol, había sido comprada en Bayona en 1784 por comerciantes de este puerto francés apoderados al efecto por el gran armador vigués Buenaventura Marcó del Pont. Esta fragata, que costó 22.000 libras tomesas, antes de ser rebautizada por su nuevo comprador estaba alistada como *Los Cuatro Amigos de Bayona*. Vid. A.H.P.P. Notario Joaquín José García. Sig. 2.333 (13). Fol. 23r-24v. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787.

²⁸⁰ El patache nombrado *Santo Cristo de Candás*, fue subastado por una deuda de su propietario D. Ramón Martínez, en concepto de sal del alfólí de la villa de Laxe, y adquirido por María de Lema, vecina de la villa de Camariñas, en precio de 2.400 rs. Vid. A.H.U.S. Protocolos notariales de Corcubión. Notario José Antonio Suárez, Prot. Nº 2.143 Fol. 47 r. y v., 55 r y v.

comerciantes gallegos²⁸¹. Casa con lo dicho el insignificante número de barcos de tráfico botados en astilleros gallegos entre los registrados en Cádiz durante la etapa del Libre Comercio. De las 613 unidades de flota de fábrica española identificadas por Marina Alfonso Mola, sólo ocho consta que fueran construidas en Galicia, en concreto en A Coruña, Vigo, Pontevedra, Portonovo, San Adrián dos Cobres y Ribadeo. Salvo San Adrián dos Cobres y A Coruña, ninguno de ellos figuran entre los diez puertos con mayor número de matriculados en 1772. Esto parece venir a demostrar que la concentración de carpinteros de ribera y de calafates en el área ferrolana es antes que nada consecuencia de la gran demanda de trabajo del Arsenal allí establecido, mucho más que una fulgurante evolución a partir de una tradición artesanal en el sector de la construcción naval²⁸².

²⁸¹ Venta (San Andrés de Lourizán, 28 de abril de 1783) de D. José Gil, portugués vecino y del comercio de la villa de Pontevedra a D. José Capanaga y Compañía, vecinos de la plaza de Ferrol, de una fragata de doscientas toneladas, contruida en Inglaterra. Nombrada en origen “la Mary” y ahora titulada *Nuestra Señora de los Dolores*, con la lancha y bote, compuesta de tres palos, equipada y acondicionada al completo fue comprada entonces por 82.000 rs. Estaba surta en el puerto de Aldán, y había sido adquirida por el vendedor en 1782 en una operación efectuada por el teniente cónsul de Francia en la plaza de Ferrol. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme de Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.220 (3). Fol. 32 r-33 v.

²⁸² La autora citada, erróneamente ha considerado a la villa de Ribadeo como asturiana. La oferta cántabra, limitada a otras ocho unidades, está monopolizada por Guarnizo. Vid. Alonso Mola, M., <<La flota colonial...>>, pp. 29 y 45.

5.2.- Los efectivos. Su reparto y evolución

5.2.1.- La marinería.

En la segunda mitad del siglo XVIII, entre nueve (94,16%) y ocho (83,98%) de cada diez matriculados fueron individuos de marinería (Tabla 19). A partir de la década de los ochenta ésta evolucionó a la baja, mientras que la maestranza continuó ganando peso en el cuerpo de la matrícula debido ante todo a la demanda de carpinteros y calafates para los tres grandes arsenales de la Corona: los de Ferrol, Cádiz y Cartagena. Centraremos nuestro análisis en Galicia, y el término normal de comparación será el conjunto de España²⁸³. El peso relativo de la marinería gallega en España, fue elevadísimo, lo que en último término justifica esta tesis. El arco litoral Ribadeo-A Guarda (cuya extensión abarca el 19,1 % de la costa de España, islas incluidas (1.498 de 7.841 kms.), en la segunda mitad del siglo XVIII acogió a cerca de una cuarta parte de la marinería matriculada (Tabla 25).

Como ya se dijo en el capítulo I de esta tesis al tratar de las demarcaciones físicas de *Maina*, la matrícula gallega se diseminaba en más de un centenar de pequeños enclaves costeros. La concentración de efectivos era mucho mayor en Cataluña, donde sus diez primeros puertos sumaban el 58,4% (6.149 de 10.529) del total de efectivos de marinería del Principado hacia 1765; mientras, siete años después, la decena de los gallegos representaban el 25,91% (3.008 de 11.607), como se muestra en la Tabla 26. La media de matriculados por kilómetro de longitud de costa era de 15,06 y de 7,75 en Cataluña y Galicia respectivamente, siendo la del conjunto de España de 5,79 a mediados de la década de los sesenta²⁸⁴.

Hacia 1787 las cuatro provincia marítimas gallegas registraban el 23,61 de las

²⁸³ Dado que los matriculados aparecen más clasificados en los estados de la revista general de 1799 que en el impreso Estado General de la Armada para 1800, para Cádiz y Cartagena nos hemos valido de las cifras de los primeros. Para Ferrol, por no contar con éstas hemos recurrido al segundo. A partir de estos cálculos se ha formado la tabla 23 para toda España y las comparativas con Galicia.

²⁸⁴ Cifras de longitud de costa en *Anuario Estadístico de España 2004*. Madrid, 2004, p. 10.

plazas de marinería (12.980 de 54.971) cuando, según el censo de Floridablanca, la población gallega rondaba el 13% de la española. Esta primacía en lo relativo a la matrícula humana tenía su correlato en la flota. De nuevo las cifras hablan por si solas. A la altura de 1787 en el litoral gallego se alistaban 2.459 embarcaciones de todo tipo, el 28,02% del total nacional (8.777), alta representatividad debido sobre todo a la numerosísima flota menor. De hecho, a tenor de los datos de la revista de Muñoz de Guzmán concluida por aquel tiempo, en Galicia tenía asiento el 35,4% de la flota dedicada a las capturas (2.081 de 5.882), pero sólo el 13,06 de la llamada de tráfico (378 de 2.895)²⁸⁵. Esto revela el carácter marcadamente pesquero de la economía marítima de Galicia, clave de la escasa representatividad de oficiales de mar y de los llamados patronos de excepción (un 10,45 y un 6,61% en 1787) en el conjunto de la matrícula española. El reparto de estas clases entre las cuatro provincias gallegas, fue desequilibrado, como ya señalamos en el capítulo I, sin importantes alteraciones de peso entre estos distritos, salvo en el caso de la oficialidad de mar, como veremos (Tablas 29-32).

La dinámica de las diferentes clases de marinería no fue la misma como veremos a continuación. También de signo opuesto fue la evolución de los útiles para la Armada por unaparte y de la flota por otro (Tablas 27 y 28). A lo largo de todo el litoral español, sobre todo en coyunturas bélicas se oyeron clamores por el abandono de embarcaciones, tanto o más por falta de brazos que por capitales para repararlas, y su consiguiente ruina. Fue parte del discurso a favor de la liberalización del mercado laboral en el ámbito marítimo. Pero lo cierto es que las bajas de flota por esta causa se compensaron muy sobradamente.

En la última quincena del siglo, los hombres de servicio, los más numerosos e importantes desde el punto de vista militar, retrocedieron tanto en número como en porcentaje al contrario que los exentos (Tablas 23 y 24, y Gráfico 2). La caída de los útiles para la Armada se produjo al tiempo que las unidades de flota continuaban creciendo, una evolución de signo opuesto que a nuestro entender revela por un lado, la participación

²⁸⁵ Los datos demográficos tomados de Eiras Roel, A., *La población de Galicia, 1700-1860*, Santiago de Compostela, 1996, p. 508.

masiva de inhábiles en las labores pesqueras, con autorización o sin ella, y por otro el empleo de los terrestres, cuyo polémico concurso será estudiado en un próximo capítulo. En el caso del sector del comercio marítimo, armadores y patrones acogieron a numerosos extranjeros y, pese a las fuertes sanciones, a prófugos.

5.2.1.1.-La marinería de servicio.

Al término del siglo, la marinería de servicio había perdido peso en el conjunto de la matrícula de gente de mar tanto en términos absolutos como relativos, al tiempo que aumentó el de los exentos (Tablas 33 y 34). En España, de representar el 70,8% (32.176 de 45.418) de la marinería hacia 1765, descendió al 64,12% (30.519 de 47.597) hacia 1800. En términos porcentuales el descenso ya se evidenció a mediados de la década de los ochenta. Esto se produjo en paralelo al crecimiento de la flota de guerra, lo que conllevó mayores demandas regulares de tripulantes. Éstas se dispararon en la última década de la centuria marcada por la participación española en trascendentes conflictos bélicos, primero con Francia y luego con Inglaterra.

En este orden de cosas, hay que tener muy en cuenta que la mengua de efectivos de la marinería de servicio corrió pareja al incremento de los prófugos. En torno a 1787, el 16,73 % (5.779 de 34.549 hombres) de ésta no se había presentado a la inspección de Muñoz de Guzmán, pocos por cautivos y casi todos por haber desertado. Como se verá en un próximo capítulo, las revistas de 1796 y 1799 constatan que las deserciones se mantuvieron cuando no fueron a más. Por todo ello, la Armada tuvo indudables problemas para equipar sus bajeles.

En Galicia, la realidad fue la misma. El punto de inflexión en la tendencia al alza de la marinería de servicio lo marcaría la entrada de España en la Guerra de la Independencia de las colonias norteamericanas. Entre 1739 y 1772, la matrícula de esta clase en las provincias de Viveiro, Ferrol, A Coruña y Pontevedra pasó de 5.570 a 8.825 individuos, un incremento del 58,44% para caer hasta de los 8.015 en 1787, lo que supone un retroceso del 9,18%. La recuperación que parece traducir el *Estado General de la Armada* de 1800 es dudosa, pues esta fuente impresa no da cifras de muchachos ni de

oficiales de mar, pudiendo ser que unos y otros se computen como marinería de servicio. En cualquier caso, en Galicia y en España, al iniciarse el nuevo siglo las cifras de artilleros, marineros y grumetes estaban muy por debajo de las registradas tres décadas atrás.

Al descenso en la cantidad de efectivos se vino a sumar al problema irresuelto de la ya mencionada deficiencia cualitativa de la marinería (Tablas 35 y 36; Gráfico 3). De la primera revista de inspección extraordinaria resultó que más de la mitad (el 52%) de la marinería de servicio con clase conocida en España eran grumetes. Este desequilibrio hizo que equipar reglamentariamente las escuadras se convirtiese en algo muy complicado cuando los armamentos se multiplicaron en coyunturas bélicas.

Estado de las tripulaciones de la flota de la Armada existentes en la Carraca a 1-I-1762

	CLASES DE MARINERÍA				
	Artilleros	Marineros	Grumetes	Pajes	TOTALES
<i>Rayo</i>	110	160	150	30	450
<i>Princesa</i>	93	153	120	24	390
<i>Aquiles</i>	93	153	120	24	390
<i>Triunfante</i>	93	153	120	24	390
<i>Magnánimo</i>	93	153	120	24	390
<i>Eolo</i>	93	153	120	24	390
<i>España</i>	80	120	100	20	320
<i>Dragón</i>	72	100	80	17	269
A	727	1.145	930	187	2.989
B	535	884	1.145	214	2.778
C	192	261			211
D			215	27	

Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. Cádiz, 1 de enero de 1762

A: Total de plazas necesarias para completar la dotación

B: Total de plazas existentes en el departamento gaditano

C: Total de plazas que faltan

D: Total de plazas que sobran

Como se aprecia en la tabla de la página anterior, del estado de la tripulación de los buques armados y desarmados en la Carraca según formal revista ejecutada a primero de enero de 1762²⁸⁶ resultó que para completar las 2.989 plazas de la dotación de los ocho navíos allí anclados faltaban 211 hombres. Lo realmente significativo para el asunto que ahora analizamos es que sobran 215 grumetes y 27 pajes, mientras que había un considerable déficit de plazas de artilleros y de marineros; en concreto faltaban 192 y 261, respectivamente²⁸⁷.

En las décadas siguientes, los artilleros ganaron algún terreno a los grumetes (o *nuevos*), que no obstante hacia 1787 apenas habían perdido representación. Y es que los primeros, imprescindibles en circunstancias de guerra por su pericia en el manejo de las piezas de fuego -no es casual que también se les conociese como *hábiles*- crecieron sobre todo a costa de los *medianos* o marineros. El crecimiento relativo de éstos evidenciado con ocasión de la segunda revista extraordinaria no tuvo continuidad (Tabla 35); de hecho, a mediados de los años ochenta presentaban un porcentaje (26,37%) respecto al total de los hombres de servicio inferior al registrado en 1754-59 (32,4%).

La cualificación de la marinería gallega era todavía menor que la media de España (Tabla 36). En 1758 el 65,95% (4.303 de 6.525) de las plazas de servicio matriculadas por Galicia correspondían a grumetes. Al igual que en el conjunto de los tres departamentos, su representatividad decayó a continuación, creemos que debido a la acumulación de campañas por miles de hombres durante la Guerra de los Siete Años. Esta experiencia se traduciría en ascensos en el escalafón de la marinería. Con todo es seguro que el peso de los grumetes en el total de la marinería hacia 1765 era superior al 43,28%

²⁸⁶ Sin duda este recuento de dotaciones se enmarcaba en los preparativos navales ante la inminente rotura de hostilidades con Inglaterra. De hecho, al día siguiente, el 2 de enero, esta potencia marítima declaró formalmente la guerra a España en respuesta a la entrada de ésta en la Guerra de los Siete Años a consecuencia de la firma con Francia del Tercer Pacto de Familia.

²⁸⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. Cádiz, 1 de enero de 1762.

(3.085 de 7.127) calculada a partir del estado de la segunda revista extraordinaria. Hay que tener en cuenta que en esos 3.085 no están incluidos los 404 que figuran en nuestra fuente como “trahidos de la lista de muchachos” y matriculados como de servicio en el transcurso de dicha inspección²⁸⁸. Conforme a ordenanza, como ya se dijo, los jóvenes, una vez cumplidos los catorce años, pasaban a asentarse como grumetes. Éstos recuperaron peso relativo entre 1765 y 1772, período marcado por la paz en los mares y en consecuencia cabe pensar en campañas ordinarias y en reemplazos regulares de tripulaciones. Por la razón ya apuntada, cabría pensar en un cambio de tendencia al término de la contienda con Inglaterra en 1783, pero tanto en Galicia como en España los grumetes continuaron ganando terreno hasta la década de los ochenta, sin que por falta de datos conozcamos cuál fue la evolución posterior.

Para D. Felipe Mateo (o Mateos) de Rouco, ministro de la provincia marítima de Pontevedra, el déficit de marinería cualificada se explicaba por la conjunción de dos factores: la reducida flota comercial, especialmente grave en Galicia, y al hecho de que su tripulación mayoritariamente estaba compuesta por jubilados y miembros de las familias que las capitaneaban “sin que los demás tengan obción a ir en ellas, y así sucede hallarse muchos hombres casados y con hijos que nunca salieron de puntas afuera [...] y a no ser por el crecido armamento de la última guerra, serían mui contados los Artilleros y Marineros de servicio que habría en los Puertos de la Provincia”. A su juicio, la corrección de este desequilibrio pasaba por un fomento general de las pesquerías, de ahí que concibiese un plan dirigido a “proporcionar el número de embarcaciones a el de la gente que ha de operar en ellas, establecida en una o más compañías, en que no se permita a ninguno tenga Lancha ni aparejo de pesca en particular, sino de comunidad”. En cada puerto se elaboraría un presupuesto de gastos en función de la flota, aparejos y demás materiales necesarios, que sería sufragado con el fondo del Montepío. Cada compañía dispondría de dos embarcaciones de cruz, y lo que reviste mayor trascendencia de cara a corregir el desfase entre las tres clases de gente de mar, se proyectaba que la tripulación de

²⁸⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765.

estas embarcaciones de vela latina fuese rotando, con el fin de que los que nunca hubiesen navegado en ellas pudiesen hacerlo, “pues lograrán así, quando vayan al servicio llevar las Plazas de Marineros quando aora no pueden tener otra que la de Grumetes”²⁸⁹.

Desconocemos si este proyecto tuvo ejecución, parcial o total, pero más de un indicio apunta a que este desequilibrio no logró ser corregido. Lo que es indudable es que el reparto de las tres clases de marinería de servicio alistada en Galicia era reflejo de un flota eminentemente pesquera definida por un escaso tonelaje y por un corto radio de navegación. Por ello, no extraña el origen geográfico de la tripulación de la fragata correo llamada *Cantabria*, una de las que hacía regularmente la ruta desde A Coruña a Buenos Aires²⁹⁰. Los asturianos, mayoría entre su oficialidad como veremos en breve, también fueron los más numerosos entre los marineros: 12 de 25, siendo mayor el aporte de los puertos de la provincia de Avilés que los de la de Ribadesella, eminentemente salmonera, donde el tráfico marítimo era de poca entidad²⁹¹. Según la relación firmada por el subdelegado de Camariñas, cuatro eran vizcainos, dos cántabros e igual número los catalanes y portugueses²⁹². Pese a que el puerto base de los correos era A Coruña, sólo dos de los 25 marineros habían nacido en Galicia, mientras que por el contrario los gallegos

²⁸⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Resumen de la revista de la provincia de Pontevedra. Doc. Pontevedra, 8-XII-1787.

²⁹⁰ Este buque del servicio postal, después de haber salido de Montevideo hacía tres meses naufragó la noche del 20 de febrero de 1773 a la altura del cabo Vilano, en la costa de Camariñas. Sólo se salvaron seis de las 62 personas que iban a bordo: treinta hombres de mar, seis de maestranza, un cirujano, un cocinero, 17 individuos de tropa y cinco pasajeros, entre ellos el ministro de Las Malvinas que también perdió su vida.

²⁹¹ Siete nacidos en la primera: tres en Luanco, dos en Cudillero, uno en Gijón y otro en Vega. Por cinco en la segunda: tres en Llanes, uno en Lastres y otro en Tazones.

²⁹² Los vascos eran naturales de: Plencia, Bilbao, Guernica y Arriba (sic.). Los cántabros de Santoña, los catalanes de Canet y Sitges (como Tossa, de la provincia marítima de Mataró, de notable actividad comercial) y de los portugueses no se precisa su lugar de nacimiento.

estaban mucho más representados en la clase de grumetes: cuatro de las siete plazas²⁹³. En suma, que la matrícula gallega parece no haber satisfecho la demanda de plazas para las rutas transatlánticas de este servicio postal. Una actividad regular, más lucrativa para las tripulaciones que el cabotaje, que tuvo un efecto demográfico reflejado en nuestra fuente documental. Nos referimos al establecimiento como vecinos en la ciudad de A Coruña de tripulantes de los correos nacidos fuera de Galicia. Una tercera parte, doce del total de 37 individuos de la marinería y maestranza de esta fragata, ocho asturianos, tres vizcainos y un portugués, estaban casados y avecindados en la citada capital de provincia marítima. También aquí habían fijado su domicilio el cocinero piamontés Francisco Balmozi (sic.) y el cirujano D. José de Fraga²⁹⁴.

Al respecto de la vinculación entre volumen de tráfico y calidad de los matriculados, es esclarecedor comprobar como los diez primeros puertos gallegos en tonelaje de su flota comercial en 1787, en 1772 -los datos de la revista de Muñoz de Guzmán que nos han llegado no se presentan por localidades sino por provincias marítimas- tenían en conjunto porcentajes de artilleros y grumetes del 31,61 y del 39,29%, mientras que el resto de puertos gallegos presentaba los siguientes: 18,62 y 51,99 respectivamente (Tabla 37). Tras esta relación se atisba el carácter marcadamente local de la oferta de tripulaciones en los puertos gallegos; un aspecto, el del área de reclutamiento de los equipajes, sin investigar en España pero conocido para Bretaña donde varió en función del tamaño y de la actividad marítima del puerto demandante de tripulaciones²⁹⁵.

²⁹³ Respecto a los gallegos, un marinero habían nacido en Mugaros y otro en el litoral de Bergantiños. De esta última comarca también era natural uno de los cuatro grumetes. Los tres restantes eran de “junto a Betanzos”, de A Coruña y de feligresía de San Pedro de Visma.

²⁹⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 510. Docs. A Coruña, 23 de febrero de 1773; Camariñas, 27 de febrero de 1773.

²⁹⁵ A finales del Antiguo Régimen, sólo el 6% de las tripulaciones de los barcos de los pequeños puertos bretones procede de un radio superior a los cincuenta kilómetros. Este porcentaje asciende al 14% en Saint-Malo, al 17% en Nantes y al 20% en Brest y Lorient. Vid. Le Goff, T.J.A., <<Le recrutement géographique et social des gens de mer bretons à la fin de l’Ancien Régime>>, en actes du colloque *La*

En Muros, primer puerto gallego en número de unidades de flota comercial matriculada (pero no en tonelaje) durante al menos la segunda mitad del siglo XVIII, se dio un sistema de rotación de tripulaciones que conllevó la subida de la calidad media de su marinería de servicio. En las *Respuestas Generales* del Catastro de Ensenada referido a esta villa coruñesa se aclara que la omisión de los nombres de los 105 tripulantes de sus embarcaciones de tráfico obedece a que “los Patrones quando hazen sus viajes lleban los que son de su satisfacción y ban alternando todos, o los más Marineros de esta villa...”²⁹⁶. Y en Vigo ocurrió otro tanto. Su subdelegado justificó en 1787 la integración de mareantes y pescadores en un sólo gremio debido a que unos y otros “se ocupan indistintamente en estos ejercicios, pues luego que llega al puerto de buelta de viage un barco de comercio, su tripulación se emplea en la pesca y salen otros a su reemplazo”²⁹⁷. En buena medida, en la inmensa mayoría de los puertos gallegos la navegación era una actividad auxiliar para el hombre de mar. El comercio marítimo, allí donde lo había, giraba alrededor de la exportación de sardina salada en embarcaciones de cabotaje que por lo general no efectuarían más de tres viajes anuales hacia mediados del siglo XVIII.

Reparto porcentual de las clases de marinería de servicio

Departamento de Cádiz, 1787-1799

	Artilleros	Marineros	Grumetes
1787	26,22	27,17	51,66
1799	19,79	22,47	57,74

Bretagne, une province à l'aube de la Révolution, Brest, 1989. Citado en Le Bouëdec, G., *Activités...*, pp. 258-259.

²⁹⁶Vid. A.H.U.S. Catastro de Ensenada. Interrogatorio de Muros. Libro 240. Fol. 533 v

²⁹⁷ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 265. Doc. Vigo, 20 de julio de 1787.

Algunos cálculos cifran en menos de 6.000 a los hombres empleados en la navegación de altura, los únicos verdaderamente eficaces, en opinión de Mazarredo, para equipar los navíos de Su Majestad²⁹⁸. En la última década del siglo, el problema, lejos de resolverse, se mantenía como revela la tabla anterior. Y la escuadra española derrotada en Trafalgar, a su salida de Cádiz el 19 de octubre de 1805 presentaba un déficit de 723 artilleros de mar y 96 marineros, mientras que sobraban 95 grumetes de acuerdo con el reglamento de tripulaciones de 16-X-1803²⁹⁹. Un reglamento que aumentó todavía un poco más el tamaño de los equipajes -juizado excesivo por algunos teóricos de Marina, repetimos- y en particular el número de artilleros y marineros compensados con la disminución de los grumetes respecto a la anterior norma de 1788³⁰⁰. Con los hombres disponibles, cumplirlo resultó quimérico.

5.2.1.2.- Los oficiales de mar.

Los oficiales de mar matriculados en España fueron pocos y estuvieron bastante concentrados. Por lo que llevamos dicho, se deduce que los computados en los estados de las revistas como oficiales de mar son los exentos de entrar en sorteos por acreditar nombramientos en regla, y ni mucho menos todos los que ejercían en buques mercantes como pilotos, contra maestres, etc. En el estado del departamento de Cádiz para los años 1764-65, aparecen separados oficiales de mar y “pilotos prácticos”, que por lo general se computan en conjunto.

²⁹⁸ Vid. Fernández Duro, C., *La Armada.*, Tomo VIII, p. 233.

²⁹⁹ Por el contrario, la tropa de artillería excedía en 39 plazas y la de infantería en 1.464 soldados. *Ibid.*, pp. 389-390.

³⁰⁰ Los navíos de tres puentes habrían de llevar 960 y 982 hombres según las normas de 1788 y 1803 respectivamente. De acuerdo a ésta última el conjunto de artilleros y marineros a bordo sería de 430, cien más que en la anterior. El problema era más la calidad que la cantidad; de hecho, los buques ingleses lograban la misma potencia de fuego que los españoles o franceses empleando entre un 10 y un 20 por ciento menos de gente. Vid. Merino Navarro, J.P., *La Armada...*, pp. 88-89.

A tenor de los resultados de las revistas de inspección, en torno a 1765 sólo figuraban como matriculados 222 oficiales de mar confirmados en estas plazas por la Armada; esta cifra suponía el 0,49% del total de la marinería (Tabla 23). Es más que probable que las cifras del departamento de Cartagena sean consecuencia de un subregistro. Todos los oficiales de mar, 31, que por entonces estaban matriculados, lo eran por Palma de Mallorca.³⁰¹ Extrañamente, según los datos que arrojó la anterior y primera revista extraordinaria, efectuada en 1754-55, en la capital balear no tenían asiento ninguno de ellos, y sólo eran ocho los registrados en el conjunto de este departamento³⁰². Por lo que respecta al de Cádiz, la extremada concentración de esta marinería cualificada en la capital departamental (92 de 100 individuos) responde a su condición de puerto monopolista del tráfico con América, gran ofertante de trabajo para estos técnicos. En Cádiz tenían asiento hacia 1765 todos los navios, 34, de entre 280 y 1.141 toneladas de arqueo registrados en Andalucía, y 38 de las cuarenta embarcaciones entre 105 y 450 toneladas. En cuanto al registro de “pilotos prácticos” en Sevilla, (7 del total de 28, un 25%), refleja la actividad del Colegio de San Telmo. Las provincias más eminentemente pesqueras, Motril, Almería, Tarifa y Ayamonte, sólo registran un oficial de mar, en concreto la última³⁰³.

Dos décadas después, el número de oficiales de mar y sobrecargos³⁰⁴ casi se había duplicado, pero como también habían crecido las otras clases, su peso relativo seguía siendo muy bajo: un 0,73 %, 402 de 54.971. Posteriormente, hasta fin de siglo, los estados generales de la Armada impresos anualmente no dan cifras de oficiales de mar, y de los formados a raíz de las revistas extraordinarias de 1796 y 1799, únicamente aporta

³⁰¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

³⁰² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Barcelona, 26 de enero de 1754; Palma de Mallorca, 18 de junio de 1754; Elche, 9 de diciembre de 1754; y Cartagena, 22 de febrero de 1754.

³⁰³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765.

³⁰⁴ Timoteo O’Scanlan define en su *Diccionario* (p. 361.) al sobrecargo como la persona que en los mercantes era responsable de las mercaderías y efectos que constituían el cargamento.

datos el de esta última fecha para Cádiz y su fiabilidad es dudosa. Figuran como oficiales de mar 48 individuos, el 0,39% de los 12.266 matriculados de marinería del departamento gaditano. Sólo tres de ellos tenían asiento en la provincia capitalina³⁰⁵. Es más que posible que en la lista de “hábil dispensos” de este distrito, que comprendía del orden de novecientos hombres embarcados en la flota colonial sin nunca haber servido en la Armada³⁰⁶ hubiese pilotos y contramaestres que ejercían como tales pero no acreditaban el título oficial requerido para ser tenidos como oficiales de mar por las autoridades de Marina.

Centrándonos en Galicia (Tablas 24 y 25), sus cuatro provincias marítimas registraban hacia 1765 el 25,68% (57 de 222) de los oficiales de mar matriculados en España, un porcentaje elevado debido al mencionado subregistro de esta elite de marinería en el departamento de Cartagena. Los datos de la revista de Muñoz de Guzmán son por lo general más fiables. A tenor de éstos, en 1787 el aporte gallego descendió al 10,45% (42 de 402). No hay indicios de que esta pérdida de peso sea debida a una ocultación por fraude de los profesionales en cuestión y/o por negligencia de las autoridades de Marina. De haber existido tales irregularidades cabría pensar en su salida a la luz durante la inspección de Muñoz de Guzmán. Sea como fuere, en los informes respectivos al estado de la matrículas de Galicia nada se dice a este respecto, mientras que como sabemos sí reguló la matriculación de los pilotos de las escuelas de náutica de Cataluña.

Encuanto al reparto de estas plazas entre las cuatro provincias gallegas (Tabla 30), al comparar los resultados de los revistas de matrículas entre 1758 y 1787 llama poderosamente la atención el fortísimo descenso en la representatividad de la provincia de Ferrol. Sus puertos pasaron de acoger el 68,29% de estas plazas a sólo contar con el 4,76% de las mismas. El peso relativo perdido por Ferrol fue ganado por A Coruña; en apenas tres

³⁰⁵ Los otros estaban repartidos del siguiente modo: Sanlúcar 26, Sevilla 18 y Ayamonte 1. Ninguna tenía rol en Málaga, pese a su capital era sede de un escuela de pilotos.

³⁰⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Revista de la provincia marítima de Cádiz. Doc. Isla de León, 5 de diciembre de 1799.

lustros, entre 1772 y 1787, los oficiales de mar matriculados por esta provincia se dispararon del 4,69% al 73,81% del total de Galicia. En contraste con ambas demarcaciones, las cifras de Viveiro y Pontevedra se mantuvieron más o menos estables.

La tendencia al alza en el caso de A Coruña parece ser un reflejo del crecimiento de la actividad comercial vía marítima desde el puerto que casi monopolizó el flujo comercial Galicia-América. Sin embargo por lo que llevamos dicho, la incidencia de la actividad formativa desarrollada desde hacía un lustro por la escuela de náutica a cargo del concejo de dicha capital provincial debió ser muy limitada. Las autoridades de la renta de correos siempre pusieron trabas a que el alumnado de ésta recibiese prácticas en sus buques, cuyos mandos se reclutaron, al menos en ocasiones, fuera de Galicia. Aunque de un solo caso no se pueden extraer conclusiones, el de la mencionada fragata *Cantabria* de este servicio postal pone al descubierto una de las características más definitorias de la matrícula gallega: la baja cualificación náutica de sus hombres. Ninguno de los oficiales de mar de esta embarcación, hundida en 1773, habían nacido en Galicia: el capitán era de Portugalete, y tres de los cuatro restantes oficiales de mar, salvo el guardián, nacido en la villa catalana de Tossa, eran asturianos: el piloto de Llanes, el pilotín de Castropol y el contra maestre de Luanco³⁰⁷.

No logramos dar con el porqué de la práctica desaparición de oficiales de mar de las matrículas de los puertos de la provincia de Ferrol. Es cierto que, en contraste con la inmensa mayoría de los matriculados de mar, los pescadores, la movilidad geográfica en el trabajo de pilotos y contra maestres era bastante elevada. De ahí que mientras que los puertos con mayor flota pesquera son también los principales suministradores de marineros sujetos a campaña (artilleros, marineros y grumetes), a menudo los que encabezan los ranking por oficiales de mar y por flota de tráfico matriculada no sean los mismos puertos.

A propósito de la movilidad de estos nautas en función del mercado laboral, D. José Álvarez Pardiñas, vecino de la villa coruñesa de Corcubión, cumpliendo con las

³⁰⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 510. Docs. A Coruña, 23 de febrero de 1773; Camariñas, 27 de febrero de 1773.

disposiciones en materia de navegación a América, solicitó ante notario en 1796 que su mujer le concediese licencia para desde Cádiz, donde se encontraba, emprender viaje a Montevideo a bordo de un bergantín en el que ejercería la plaza de maestre³⁰⁸. Su caso no fue excepcional, pues sin duda fueron bastantes los nautas cualificados naturales de Galicia y de otras regiones que se embarcaron en los grandes mercantes de la carrera de Indias que tuvo en Cádiz primero a su único y luego a su principal puerto³⁰⁹. Prueba concluyente de su gran oferta de trabajo en el sector de la navegación transoceánica, es que Cádiz, como quedó dicho, fue la localidad española que con diferencia abrumadora presentó el mayor número de matriculados de mar en las listas de “forasteros” y de “extranjeros”, registros en los que, dicho sea de paso, habida cuenta las notables irregularidades en el control de los equipajes de los navíos del comercio colonial, faltan muchas personas que debían haber constado.

Es lógico suponer que oficiales de mar gallegos y en particular de la provincia marítima de Ferrol aprovecharan las posibilidades de trabajo en el tráfico colonial a través del puerto de A Coruña. Pero aún en este supuesto, sólo por este factor de ningún modo se explicaría la casi desaparición de los matrículas de oficiales de mar en la provincia marítima de Ferrol. Y es que no conviene olvidar que los hipotéticos pilotos y contra maestres de Mugardos³¹⁰, Ares, Pontedeume y otras localidades de dicho distrito,

³⁰⁸ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Corcubión. Notario: Claudio Estévez Pose Vermúdez. Prot. N° 2.787, fol. 12.

³⁰⁹ Vid. Alfonso Mola, M., <<La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica>>, en *Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*. San Fernando, 1998, pp.13-49.

³¹⁰ Los libros de difuntos de la parroquia de San Xulián de dicha villa informan de la muerte de varios oficiales de mar en la segunda mitad del siglo XVIII mientras prestaban servicio en la Armada. Es el caso de Ventura de Costa, marido de Manuela Pérez, fallecido en el mar de regreso de América a bordo del *Dragón*, y funerado en Mugardos el 19 de enero de 1751. O el de Juan Taso, primer contra maestre de la Armada, con plaza en el *Diligente*. Fallecido el 18 de octubre de 1760 en el Hospital de la Habana y cuyas honras fúnebres de celebraron tres meses después en su localidad natal. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales.

como todo hombre de mar o maestranza, en virtud de la Ordenanza de 1751 debían estar matriculados por su localidad de nacimiento o de residencia fija. Pero no hay indicio alguno de altas de estos profesionales en la matrícula del puerto de A Coruña a raíz de avecindarse en esta ciudad.

Por el contrario, A. Martín García sí ha demostrado el asentamiento en la capital departamental como vecinos de oficiales de mar naturales de la comarca ferrolana desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta el ecuador de la centuria siguiente. El 63% de los suboficiales de Marina³¹¹ identificados por este autor provenían de Galicia, y dicho sea de paso, presentaban unas pautas matrimoniales claramente exogámicas desde el punto de vista profesional³¹². El 33,9% de estos gallegos eran naturales de la comarca ferrolana, destacando el aporte particular de Pontedeume. Queda patente pues, la atracción que ejercía Ferrol sobre estos nautas, un fenómeno que sin embargo no se ve reflejado en los estados de matrículas³¹³.

Por otra parte, la insignificante cifra de dos oficiales de mar matriculados en la provincia de Ferrol según los datos de la revista de inspección general de Muñoz de Guzmán llevada a cabo en 1787, todavía resulta más incomprensible si tenemos en cuenta

San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales nº 3: Difuntos, 1723-1768. Fols. 58r y 80v.

³¹¹ Bajo esta denominación, Alfredo Martín García agrupa tanto a los oficiales de mar como a los sargentos de los batallones y brigadas de Marina, por su similar procedencia social.

³¹² Sólo el 20,6% de los suboficiales contrajeron nupcias con hijas de su propio ámbito socioprofesional, sobre todo de la maestranza. Por su parte, el 58,2% de sus matrimonios los celebran con mujeres procedentes de la jurisdicción ordinaria. Aunque no se ha podido precisar el empleo de los padres de éstas, sí se han encontrado indicios de un cierto peso de las mujeres del servicio doméstico. En efecto, se sellaron enlaces entre oficiales de mar y criadas, a veces de sus ahora maridos, circunstancia que puede estar señalando situaciones de amancebamiento, continuadamente censuradas en las visitas de los obispos a la plaza militar de Ferrol. *Ibidem*, pp. 603-604.

³¹³ Esto puede deberse a un subregistro de esta marinería cualificada, aunque todo apunta a que los pilotos identificados por el citado investigador lo fuesen del Cuerpo homónimo de la Armada, los cuales, mientras no se ganasen la vida fuera del Real Servicio, no tendrían por qué matricularse.

que el año anterior, según el estado de matrículas del departamento que remitió a la Intendencia de Marina al correspondiente ministerio central, la flota de altura de la capital departamental demandaba muchas más plazas que esas dos. Por entonces, en el puerto de Ferrol tenían asiento seis embarcaciones con un porte igual o superior a las cien toneladas; en Galicia, tan sólo el de A Coruña presentaba una flota comparable. El arqueo medio de estas seis naves de Ferrol era de 181,17 toneladas, prácticamente igual al de las alistadas por A Coruña (182,33 toneladas)³¹⁴.

5.2.1.3.- Los muchachos.

El único estado de matrículas que presenta cifras de muchachos para la totalidad de las provincias marítimas españolas es el resultante de la revista general de Muñoz de Guzmán (1785-87). Por entonces, el peso porcentual de esta clase en el total de la gente de mar de Galicia superaba ligeramente la media de España, como puede verse en el cuadro mostrado a continuación.

	Total de marinería	Muchachos	%
ESPAÑA	54.971	3.286	5,98
GALICIA	12.980	879	6,77

Con anterioridad, es muy arriesgado hacer cálculos a este respecto para el conjunto del litoral donde se estableció la Matrícula, por las deficiencias de registro de muchachos que evidencian los resúmenes cuantitativos de las revistas precedentes para unas provincias del departamento de Cartagena y para la casi totalidad de las andaluzas. Por el contrario, sí es posible conocer la evolución del peso de esta gente joven en Galicia (Tablas 38 y 39).

Los cómputos de matriculados en el departamento de Ferrol desde la publicación

³¹⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc., 7 de marzo de 1787.

de la real cédula de privilegios hasta octubre de 1739³¹⁵, es decir en el transcurso de dos años, reflejan un reparto de plazas en Galicia bastante ajustado a la ley. Los 304 pajes para un total de 5.570 artilleros, marineros y grumetes, equivalen a una relación de 18,32 individuos de la llamada gente de mar por cada muchacho, siendo de 16,67 la fijada en la instrucción de 1737. La más alta representación de esta clase (un 8%) en el conjunto de la marinería matriculada se dio en la primera revista extraordinaria concluida en 1758. La matriculación de estos jóvenes fue en retroceso tanto en términos absolutos como relativos hastavolver a recuperarse tres décadas después. Es muy posible que en general en España como ocurrió en Galicia, el ritmo de altas de menores de catorce años en las listas oficiales de Marina de los pueblos en los primeros años que siguieron a la refundación de las matrículas en 1751, ya no se volviese a alcanzar en lo que resta de siglo. Recién confirmados sus privilegios y franquicias, se deduce que los marineros y pescadores sino fomentaron al menos no se opusieron a la matriculación de sus hijos menores. Aunque muchos matriculados habían padecido en sus propias carnes las duras campañas de la Guerra de la Oreja de Jenkins y en sus bolsillos el retraso en el pago de las soldadas, no tenían mejor futuro que ofrecerles. Por otra parte, la coyuntura en los años centrales de la centuria no era mala (la neutralidad de la Monarquía en el contexto internacional continuaba), de ahí el notable registro de menores de catorce años en la década de 1750 en comparación con los alistados en las dos siguientes. Por ejemplo, el porcentaje de muchachos del total de la marinería se redujo en las provincias de Palma, Valencia y Cartagena entre 1754-55 y 1764-65 de esta forma: en la primera del 6,31% al 3,75%, en la segunda del 3,96% al 3,58%, y en la tercera del 2,62% al 1,33%³¹⁶.

En el departamento del Levante, el referido mandato de Amboludi hecho público en 1765 se incumplió por sistema. Pese a ello, la desproporción entre individuos de servicio y muchachos se había corregido en 1787; de 12,88 a uno a 8,52 a uno. Mientras en

³¹⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739.

³¹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Palma, 18 de junio de 1754; Elche, 9 de diciembre de 1754. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

el transcurso de esas dos décadas el número de muchachos de incrementó un 68,24%, el crecimiento de la marinería de servicio (incluidos los “dudosos” por desertores o cautivos) fue sólo del 11,3%.

Tampoco las disposiciones contenidas en las Ordenanzas de Pesca surtieron el efecto perseguido. La relación entre muchachos/embarcaciones así lo evidencia. En ninguna demarcación jamás se estuvo cerca de alcanzar el mínimo exigido por Ambulodi de un mozo en cada unidad de flota. Los datos de 1787 son los siguientes:

DEPARTAMENTOS	Muchachos (A)	Embarcaciones (B)	A/B
Ferrol	1.055	2.985	0,35
Cádiz	557	1.899	0,29
Cartagena	1.674	3.893	0,43
TOTAL	3.286	8.777	0,37

FUENTE: A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Revistas de las cuatro provincias gallegas.

En Galicia, la evolución en el tiempo de este variable se presenta así.

Años de la revista	Muchachos (A)	Embarcaciones (B)	A/B
1759	832	1.947	0,43
1765	528	1.835	0,29
1772	518	1.821	0,28
1787	879	2.459	0,36
1791	870	2.576	0,34

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765. Doc. Pontevedra, 29 de mayo de 1772. A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Revistas de las cuatro provincias gallegas. Leg. 1.876. Doc. Ferrol, 6 de julio de 1791.

Los datos de 1787, muy similares a los calculados para la totalidad del departamento³¹⁷, ocultan las notables diferencias existentes a escala provincial,

³¹⁷ En 1758-59 era del 0,37 (913 muchachos para 2.468 unidades de flota), en 1764-65 de 0,27 (636 para 2.345), en 1771-72 se mantenía inalterable, un 0,27 (616 para 2.287), y en 1787 de 0,43 (1.674 para 3.893).

particularmente entre Ferrol y Pontevedra. Posiblemente la bajísima relación muchachos/embarcaciones, inferior al 0,15, que presentó el distrito capitalino entre 1758 y 1787, obedezca a la gran oferta de trabajo en el sector de la construcción naval que generó el Arsenal. Por otra parte, hay que tener presente la fuerte demanda de trabajadores en los sectores del servicio doméstico y del comercio generada en plena expansión demográfica y económica de Ferrol. En el extremo contrario, los puertos de las Rías Bajas presentaron las cifras más elevadas de muchachos, tanto en términos absolutos (Tabla 31), algo lógico, como en relación con la flota. En la provincia de Pontevedra, la más alta ratio muchachos/embarcaciones, 0,57, se registró en la revista de 1758-59 y la menor, 0,34, en las dos siguientes. Por caro y trágico que pudiese llegar a resultar en muchos casos la matriculación por las obligaciones militares que conllevaba, el acceso más natural y despejado de los menores del gremio de mar al mercado de trabajo era entrar a formar parte de compañías de pesca junto con sus padres y/o parientes, o bien auxiliar en determinadas faenas de marcado carácter individual, caso de la pesca del pulpo. Sin apenas salidas profesionales alternativas en su entorno cercano, no pocos de estos jóvenes se veían abocados a matricularse. Por otra parte, a tan corta edad fueron escasos los que optaron por la tradicional válvula de escape, la emigración. Así se manifiesta en el padrón de la ciudad de Cádiz de 1773, como es bien sabido, el principal destino peninsular de las migraciones de larga duración desde el litoral de las antiguas provincias de Santiago y Tui³¹⁸ en el siglo XVIII. Según este censo, menos de un centenar, en torno a un 4%, de los 2.242 varones gallegos empadronados allí³¹⁹, tenían edades comprendidas entre los 8 y los 14 años³²⁰.

³¹⁸ En la llamada Galicia atlántica de forma progresiva los desplazamientos estacionales (sobre todo a Castilla, a emplearse como temporeros en las siegas) fueron perdiendo terreno en favor del modelo migratorio plurianual con destino urbano. Vid. González Lopo, D., <<Migraciones históricas de los gallegos en el espacio peninsular (siglos XVI-XIX)>>, en *Obradorio de Historia Moderna*, nº 12, 1993, p. 174.

³¹⁹ Nada menos que el 6,29% de la población masculina gaditana que cuatro años antes, en 1769, ascendía a 35.634 personas.

³²⁰ El 60% de los inmigrantes procedentes de Galicia entonces asentados en Cádiz tenían entre 15 y 34 años de edad. Estos datos casan con las conclusiones que acerca de la edad del emigrante gallego

Notenemos claro que se contemplase el delito de deserción para los comprendidos en la clase que nos ocupa, aunque es seguro que requirieron licencia para ausentarse. Según un estado oficial de bajas en las matrículas del departamento de Ferrol, formado por el inspector Núñez Ibáñez durante su revista, desde 1751 hasta 1758 se habían ausentado sin el obligado permiso 45 muchachos³²¹. La cifra es pequeña si tenemos en cuenta que ese último año, el total de menores de catorce años matriculados en dicho departamento alcanzó la cifra de 913³²². Por lo que llevamos dicho, no hay que descartar que parte de esos 45 en destino desconocido no hubiesen emigrado y simplemente se ocultasen en sus localidades de nacimiento o en las vecinas con la complicidad de sus familiares. Una estratagema que, según varios indicios, pusieron en práctica bastantes prófugos de la Armada.

La reiteración de las disposiciones de las antedichas normativas pesqueras en el *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas* formado en 1786 por Muñoz de Guzmán en el transcurso de la revista de inspección general que le había sido confiada, evidencia su incumplimiento. En el artículo 19 de este texto dispuso que los ministros principales de las provincias marítimas recogiesen y destinasen al servicio de las embarcaciones, con preferencia sobre otros jóvenes, a los huérfanos “destituidos por esta causa de tener educación y de aprender otras artes u oficios”. A renglón seguido se ordenaba a estos funcionarios que estrechasen a los capitanes y patronos a obedecer esta providencia³²³. En esta misma línea, Sáñez Reguart subrayó poco después la importancia

obtuvo A. Eiras Roel a partir del Censo de Floridablanca. Vid. Pascua Sánchez, M^aJ., <<Los gallegos en el Cádiz de la Carrera de Indias. Balance de un proceso migratorio (1682-1778), en Eiras Roel, A., y Rey Castelao, O., (eds.), *Migraciones internas y medium-distance en la Península Ibérica, 1500-1900*, Volumen II, pp. 845-857.

³²¹ 43 de ellos eran de la provincia de Pontevedra, uno de la de Santander y otro de Avilés. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 18 de febrero de 1759.

³²² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 20 de febrero de 1759.

³²³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

del aprendizaje de las labores pesqueras desde la más tierna edad³²⁴.

Puede afirmarse que si bien en grado desigual de unos litorales a otros, en todas las provincias marítimas el incumplimiento del artículo 37 de la Ordenanza de 1751 fue una constante. Las irregularidades por lo que a esto concierne fueron extraordinariamente graves en Andalucía. Así se deduce del contenido de una de las notas que acompañan al estado numérico de las matrículas de la provincia de Algeciras que resultó de la revista ejecutada en virtud de real orden de 11 de abril de 1795 en el departamento de Cádiz. El inspector D. Alonso de Torres y Guerra dio cuenta de que en la capital de este partido y en la subdelegación de Tarifa había hallado listas de muchachos. Torres abogó por ordenar a todos los ministros principales de provincias que matriculasen a estos jóvenes, es decir, que aplicasen la normativa vigente; al tiempo proponía que en cada barco de tráfico se enrolasen a dos de ellos y cuantos fuesen posibles en las embarcaciones de pesca, principalmente en las jábegas por sus mayores dimensiones. De este modo haría extensivo a todo el litoral los progresos en la matrícula advertidos en la capital de Algeciras, tendencia que contraponía a la de la “subdelegación de la Ysla” (suponemos que alude a la Isla de Leon) donde hacía ocho años que no se producía ninguna alta en las listas de matriculados, pese al crecido número de jóvenes con que contaba³²⁵.

La falta de sanciones contra patronos y armadores que no empleasen a muchachos, o que los empleasen sin estar matriculados, -medios punitivos (multas, embargo de bienes e incluso inhabilitación laboral) que sí estaban previstas en la ley para casos de consentida actividad marítima de adultos sin autorizar (los *terrestres*) o prófugos de la Armada-, no contribuyó precisamente a la matriculación de estos menores. Al menos para el sector pesquero, para el que contamos con más datos, parece seguro que un número considerable de éstos faenaban pero no tenían asiento formado en la Matrícula. Lo difícil es estimar su volumen.

En un cambio brusco de política, en la Ordenanza de 1802 ya no se disponía el

³²⁴Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario de las artes...*, Tomo II, p. 173.

³²⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Algeciras, 13 de julio de 1795.

alistamiento de muchachos. La edad de matriculación obligatoria se establecía entre los 18 y los 45 años. Sin embargo, a los menores de 18 años, de los cuales únicamente los hijos de matriculados gozarían del fuero de Marina, sólo se les permitía emplearse “en la pesca y navegación costanera en barcos del pueblo de su naturaleza o domicilio”. A todos ellos se les exigía acreditar papeleta del comandante de la provincia o del ayudante del distrito, en la que constase su filiación y el preceptivo permiso laboral, un documento que habría de ser refrendado cada año, hasta que tuviesen edad para matricularse³²⁶. Como consecuencia de ello, los pajes dejaron de formar parte de los tripulaciones de la Armada³²⁷.

5.2.1.4.-Los patrones

A consecuencia de sus limitados efectivos de flota comercial, en Galicia la representatividad de los patrones de excepción en el cuerpo de la marinería fue muy pobre. Tal vez por esta irrelevancia, no figuran datos numéricos ni cualitativos sobre patrones matriculados por Galicia, ni tampoco para Asturias y Cantabria, en los estados e informes de las revistas de inspección extraordinarias llevadas a cabo en el departamento de Ferrol previas a la general confiada al brigadier Muñoz de Guzmán en la segunda mitad de la década de los ochenta. Con anterioridad a ésta, contamos no obstante con un cómputo de “patrones de embarcaciones mayores” de la provincia marítima de A Coruña, que forma parte de un estado de efectivos de marinería en cumplimiento de una real orden despachada por la Secretaría de Marina con fecha 23 de agosto de 1776. Parece que entonces sólo se había pedido noticia precisa de la marinería “útil” presente y ausente, puesto que los titulares del gobierno de las restantes provincias gallegas se limitaron a aportar esta

³²⁶ Vid. Artículos 2 y 3 del Título II de la Ordenanza de matrículas de 1802.

³²⁷ Así lo testimonia T. O’Scanlan en su *Diccionario marítimo* (p. 395). Este capitán de fragata define al *page de escoba* como el muchacho entre los 8 y los 14 años que se embarcaba en los bajeles de guerra para formarse como tripulación. Eran los encargados de barrer las cubiertas, de ahí su nombre, “bajo la vigilancia y dirección de un hombre de mar anciano”.

información concreta, de acuerdo con un formulario que se adjuntó con la real orden³²⁸.

Reparto de patrones y de embarcaciones de tráfico. Provincia de A Coruña

SUBDELEGACIONES	Patrones en 1776		Embarcaciones de tráfico en 1772	
	Nº	%	Nº	%
Betanzos	11	16,67	11	11,5
A Coruña	12	18,18	18	18,7
Malpica	0	0	4	4,2
Camariñas	9	13,64	15	15,6
Corcubión	13	19,7	21	21,9
Muros	21	31,82	27	28,1
TOTALES	66	100	96	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 270. Doc. A Coruña, 31 de agosto de 1776; Leg. 300. Doc., Muros, 20 de marzo de 1772.

Fuese o no así, lo cierto es que el ministro de A Coruña, el experimentado Rábago, aportó cifras de patrones, todo apunta que de excepción, puesto que en la suma final de efectivos figuran separados de los hombres de mar llamados de servicio³²⁹. Resultó que los patrones, 66, suponían el 3,23% de los 2.042 individuos de marinería, total en el que no se computan a los muchachos y posiblemente tampoco a los desertores. En la tabla de arriba se puede apreciar cómo la distribución de estas patronías entre las subdelegaciones de la provincia marítima de A Coruña guarda relación directa con el reparto de las embarcaciones de “tráfico y comercio” que presenta el estado de la revista de inspecciones extraordinaria de 1771-72.

³²⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 270. Docs. Ferrol, 31 de agosto de 1776; Pontevedra, 6 de septiembre de 1776; Viveiro, 1 de septiembre de 1776.

³²⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 270. Doc. A Coruña, 31 de agosto de 1776.

Sin embargo, es muy posible que unidades de flota registradas en columna separada de las embarcaciones de pesca y/o pasaje, tuviesen un arqueo inferior a las diez toneladas, el requerido para eximir del Real Servicio a su patrón. A esta hipótesis se llega gracias a la rica información sobre flota que aporta el referido estado oficial fechado a primero de marzo de 1787, y remitido por el Intendente de Ferrol a la Secretaría de Marina en cumplimiento con una real orden de 5 de diciembre de 1783³³⁰. Los datos aparecen desglosados en embarcaciones “mayores” y “menores”. Dado que se precisa el arqueo por unidad, sabemos que todas las embarcaciones mayores, 187, eran de las que daban derecho a la exoneración del servicio por propiedad y/o patronía: tenían diez o más toneladas³³¹. La cifra es bastante inferior a las 240 unidades de flota de “tráfico y comercio” computadas en Galicia en 1772, lo que nos lleva a pensar que no todas ellas eran embarcaciones de las llamadas de excepción.

Hacia 1788 la flota mercante revistada en las cuatro provincias gallegas ascendía a 378, según los datos de la inspección general de Muñoz de Guzmán. Los informes relativos a la misma nada dicen respecto a su arqueo. Podría objetarse que el estado formado por orden de Du Bouchet con base en las noticias enviadas a Ferrol por los ministros provinciales peca de cierta ocultación, pero este hipotético subregistro de embarcaciones tendría que ser muy elevado para por sí sólo explicar una subida tan espectacular, de 191 unidades de flota, un 107% en apenas un año. Estaríamos ante un alta mensual de más de 15 embarcaciones mayores contando que ninguna de las matriculadas con antelación fuesen retiradas del servicio entre 1787 y 1788. Este terreno especulativo se podría dejar atrás si dispusiésemos de los asientos individuales de la flota que por Ordenanza debían figurar en lista aparte, obligación que precisamente se confirmó en el Reglamento de Muñoz de Guzmán de 1786. El paradero de estos registros nos es desconocido. Otra solución alternativa sería acudir a la búsqueda sistemática de altas de embarcaciones en los protocolos de escribanos de Marina, un vaciado documental llevado

³³⁰ Véase la nota 74 del Capítulo III de esta tesis.

³³¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Leg. 1.953.

a cabo por J.M^a. Delgado Ribas para la flota comercial catalana del Setecientos³³². No obstante una investigación de esta naturaleza supera los objetivos de nuestro trabajo.

En el terreno de los hechos probados, como se aprecia en la Tabla 40 existió una relación directamente proporcional entre el reparto interprovincial del tonelaje de la flota llamada de excepción y de los patrones matriculados en Galicia³³³. Esto es lo que cabría esperar habida cuenta de que, como se constata en las escrituras notariales y más en particular en las *protestas contra la mar*³³⁴, habitualmente en Galicia el patrón era de la matrícula del mismo puerto que el barco que gobernaba³³⁵. Además del ya referido caso del patache de Camariñas nombrado *Santo Cristo de Candás*, un par de ejemplos, de los muchos que se podrían traer a colación, son los de la lancha cubierta *Nuestra Señora de Cortegada*, matriculada en 1785 por Carril, cuyos hombres, incluido el patrón, eran todos de dicha villa pontevedresa; o la pinaza *San Miguel*, de Muros, tripulada, pilotada y patroneada en 1798 por matriculados del citado puerto³³⁶. El patrón de esta última era yerno de su propietario, una ejemplo de vínculos familiares entre armadores, capitanes y patrones que tal vez fueron comunes en el cabotaje³³⁷. Para el curso, hay evidencias de que

³³² Vid. Delgado Ribas, J.M^a., <<La construcción i la industria...

³³³ El desajuste en los datos de A Coruña creemos que es debido al cómputo entre su flota de al menos cuatro buques correos que suman 880 toneladas, el 34,29% del total provincial. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 111.953. Doc., Ferrol, 1 de enero de 1787.

³³⁴ Véase la nota 417 del capítulo II de esta tesis.

³³⁵ Varios ejemplos, la mayoría referidos a Vigo, en A.H.P.P. Protocolos de José Joaquín García. Sig. 2.333 (13), fols. 1r a 9v, 20r-v, 30r-36r, 58r-v, 82r-83v, etc.

³³⁶ Vid. Fortes, A., *Navegantes...*, pp. 3, 10, 193 y 195.

³³⁷ Otro caso es el nombramiento (6-II-1786) de Felipe Caminada como capitán de la fragata *Nuestra Señora de los Remedios* de cuatrocientas toneladas armada por su padre D. José Caminada, vecino de Vigo. Esta designación fue debida a la renuncia a la patronía de otro vigués, Francisco Aube, “por convenirle retirarse a su casa”. Dado que Felipe, aunque “teórico en la Práctica y Pilotaje” era “de tierna edad no tomando aun conocimiento de la maniobra y más pertrechos” de la fragata, su padre le nombró días después

sus equipajes se reclutaron en un radio geográfico más amplio³³⁸, siendo habitual el recurso a extranjeros; de ahí que tal vez estas relaciones de parentesco y de sangre fuesen excepcionales. Lo que sí hubo fue sagas familiares que desarrollaron esta actividad, caso de los Gago de Mendoza en las últimas décadas del siglo XVIII y primeros años del XIX³³⁹.

Según los resultados de la revista general de Muñoz de Guzmán en Galicia este colectivo suponía el 2,2 % del total de la marinería matriculada (Tablas 41 y 42). Esta representatividad era notablemente inferior a la registrada en el conjunto de los tres departamentos: un 7,87 %. Al concluir el siglo los patrones apenas habían ganado peso en la matrícula gallega, mientras que en el total español habían ascendido más de tres puntos porcentuales, debido sobre todo al aporte de la matrícula catalana. El Estado General de la Armada para el año 1800, da la cifra de 290 patrones matriculados en Galicia, lo que suponía entonces el 2,62% de la marinería aquí alistada (11.082 individuos). Para el conjunto de España, un 10,25%: 4.879 patrones para un total de marinería cifrado en

a Pedro de Posada, otro vecino de Vigo, como contramaestre. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Joaquín García. Sig. 2.333 (13), fols. 122v y ss.

³³⁸ Este es un tema que está por estudiar para el tráfico marítimo gallego. Nos limitamos a consignar el caso de la lancha *La Atrevida*, de quince toneladas y una tripulación de treinta hombres, armada en 1762 por Pedro Michel, y capitaneada por Pedro de Gues, vecinos de Ferrol y Vigo respectivamente. Vid. A.G.S. secretaría de Marina. Leg. 540. Doc. Esteiro, 28 de abril de 1762. La internacionalidad de las privateers ingleses y en general del gran comercio marítimo europeo es bien conocida. Un ejemplo del recurso a extranjeros para la dotación de un corsario armado por el gran comerciante coruñés Jerónimo Hijo en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 546. Doc. 30 de junio de 1781.

³³⁹ José Bernardo Gago de Mendoza, vecino de San Martín de Salcedo, dio en enero de 1800 fianza para andar al corso como capitán de la goleta *El Carmen Peregrino y el Sol* de cincuenta toneladas de porte, que había armado junto con Cosme de la Isla Cobián, vecino de Pontevedra y la viuda de Bieites, del comercio de Pontevedra y de Santiago. La campaña debió serle provechosa pues en noviembre de dicho año, armó sólo por su cuenta, sin compañía de socios, el corsario *Carmen Admirable*, de 33 pies y doce pulgadas (10,5 mts. aproximadamente) de quilla, matriculado por el Arrabal de Pontevedra, y tripulado por cuarenta hombres. Su hermano Juan Antonio hizo trece campañas a corso, once como armador y dos como capitán y armador. Vid. Fortes, A., *Navegantes...*, XCVII-CIV y pp. 199 y 203.

47.597 individuos. El contraste entre Galicia y Cataluña era espectacular: las cinco provincias marítimas del Principado sumaban 1.912, el 23,68% de la marinería matriculada (8.076). Sólo Mataró, con 3.767 hombres de mar, un tercio de los que contaba Galicia, tenía una matrícula de 854 patronos que prácticamente la multiplicaba por tres³⁴⁰. Como en el caso de la oficalidad de mar, la irrelevancia de los patronos exentos en la matrícula de Galicia traduce el carácter eminentemente pesquero de su flota y la mencionada debilidad estructural en el plano comercial: la pobre matrícula de navíos de medio y alto tonelaje.

5.2.1.5.- Los inhábiles.

En el conjunto de España, a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, los inhábiles pasaron de ser algo menos de un quinta parte del total de la marinería matriculada (el 19,5%) hacia 1765 a una cuarta parte (el 24,48%) en 1800 (Tablas 43 y 44). El estado de septiembre de 1739 da para Galicia la cifra de 1.906 inhábiles (el 24,49%) de un total de marinería de 7.782³⁴¹. Dado que la Ordenanza del Infante Almirante no contemplaba expresamente la jubilación de gente de maestranza, no la hemos contabilizado, pese a que en la fuente en cuestión se incluyen en el total de la “gente de servicio”, en contraposición a la “ynábil”. En cualquier caso, de contar o no con ellos, el peso relativo de inhábiles respecto al total de marinería apenas variaría, ya que los individuos de maestranza suponían por entonces menos del 1% de los matriculados. Si consideramos que a esa altura de siglo el personal de la administración de Marina para levantar las listas era escaso, y que este tipo de registros por clases suponían una novedad, es posible que la fiabilidad de los datos de 1739 sea menor que los de las revistas de inspección extraordinarias llevadas a cabo en la segunda mitad del siglo XVIII. Por otra parte, aunque no contamos con datos cuantitativos sobre matriculados en los años inmediatamente posteriores a la guerra de la Oreja de Jenkins, esta contienda se cobró gran número de bajas por defunción en la flota española, además de saldarse con muchos “estropeados”, la mayoría de los cuales

³⁴⁰ Vid. *Estado General de la Armada... Año de 1800*, pp. 118 a 131.

³⁴¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 21 de octubre de 1739.

irrecuperables para el servicio³⁴². En consecuencia, es probable que a mediados de la década de los cuarenta el peso de los inhábiles hubiese ascendido respecto al total de la marinería matriculada, cuerpo en el que precisamente durante la coyuntura bélica se habrían frenado las altas tanto de adultos como de muchachos.

El porcentaje 22,49% de estos exentos que arroja la primera inspección extraordinaria en 1758-59 supone una leve caída con respecto al registrado dos décadas atrás. En la siguiente revista (años 1764-65), este peso relativo decreció hasta un 19,29%, para continuar bajando muy levemente, hasta un 18,95% según los resultados del tercero de estos controles efectuado en el departamento de Ferrol en los años 1771-72. Posteriormente los inhábiles se dispararon como refleja la revista general de Muñoz de Guzmán llevada a cabo en la segunda mitad de la década de los ochenta. Los inhábiles de Galicia suponían entonces el 29% del total de plazas de marinería alistadas en los puertos de este reino.

Esta espectacular subida, similar a la experimentada en el conjunto del departamento de Ferrol, no se dio en los dos restantes, donde los porcentajes se mantuvieron más o menos estables, experimentando una ligera subida. Un comportamiento tan desigual podría deberse a la concentración de armamentos navales en el departamento del Norte durante la guerra contra Inglaterra (1779-1783), desatada a raíz del reconocimiento por la Corona española de la independencia de las colonias americanas. Al trágico saldo de mutilados y heridos de gravedad que se cobró esta contienda, que de salvar su vida engrosarían las listas de inválidos de Ordenanza, habría que unir los no pocos matriculados que alcanzarían la jubilación por edad y campañas cumplidas. A esto respondería el gran incremento de los inaptos para el Real Servicio en magnitudes absolutas. El total de inhábiles en las provincias de Viveiro, Ferrol, A Coruña y Pontevedra, pasó de 2.200 a 3.758 individuos, en una espectacular subida del 70,82%. Sin embargo, el caro recibo que la coyuntura bélica se cobró en los puertos gallegos, en hipótesis un precio más alto que el que habrían de pagar otros litorales, por sí sólo no

³⁴² Véase el documento 10 del Apéndice documental

explica el gran incremento relativo del peso de los inhábiles respecto al total de la gente de mar. La clave de la cuestión tal vez habría que buscarla en el creciente acceso a las actividades marítimas de personal no autorizado por Ordenanza, un asunto que será objeto de un análisis en profundidad en el capítulo dedicado a la debatida exclusividad de los matriculados a la hora de desempeñar dichos trabajos . De otro modo resulta difícil de explicar que en los tres lustros transcurridos entre la revista encomendada a D. Francisco de Rábago (1771-72) y la general dirigida por Muñoz de Guzmán (1787-88), en Galicia mientras la marinería de servicio (artilleros de preferencia, artilleros de mar, marineros y grumetes) presente y ausente con licencia se redujo en 1.839 plazas (de 8.527 a 6.688, una pérdida del 21,57%), en sentido inverso la flota pasó de 1.862 unidades a 2.459, experimentando una subida del 32,06%.

A las puertas del siglo XIX, el peso relativo de los inhábiles apenas había variado. Según el Estado General de la Armada de 1800, las cuatro provincias gallegas presentaban 3.092 inhábiles, el 27,9% para del total, 11.082, de individuos de marinería. La guerra finisecular contra Inglaterra apenas firmada la tregua con Francia en el Tratado de San Ildefonso en agosto de 1796, se cobró cuantiosas bajas por accidente en campaña, y hay indicadores de que muchos matriculados fueron despedidos por esta causa. De hecho, en la revista de inspección llevada a cabo en el otoño de 1799 en la provincia marítima de Asturias se computaron 118 individuos, que eran el conjunto de los prisioneros y de los inútiles venidos del Real Servicio. La cifra es considerable si tenemos en cuenta que por entonces los hábiles en campaña y los jubilados presentes sumaban 924 y 379 plazas respectivamente³⁴³.

En tales circunstancias, como analizaremos en un próximo capítulo, las levas de marinería se intensificaron en grado sumo; agotadas las reservas de la marinería llamada deservicio, las autoridades de Marina más que nunca se mostraron refractarias a conceder jubilaciones. Y no sólo eso sino que algunos jubilados fueron obligados a prestaciones militares a bordo o en los arsenales.

³⁴³ Vid. A.G.M. Matrículas. Inspección. Leg. 1.883. Doc. Ferrol, 16 de marzo de 1799.

5.2.2.- La maestranza

Debido a las franquicias concedidas a estos profesionales por registrarse, y a la importante oferta de trabajo consecuencia del constante crecimiento de los buques de la Armada, el número de matriculados de maestranza se triplicó en la segunda mitad del siglo XVIII.

No disponemos de cifras de matriculados de maestranza por puertos gallegos antes de la entrada en vigor de la normativa del Infante Almirante, pero sí para otros litorales. Los 484 y 253 individuos de maestranza alistados en 1727 por Valencia y Mallorca+Ibiza respectivamente³⁴⁴, son cifras altas tanto en términos absolutos como relativos. En el primero de dichos reinos (provincias marítimas de Valencia y Alicante) con motivo de la revista de inspección extraordinaria de 1754 se recontaron sólo 89 individuos de maestranza, y en la provincia marítima de Mallorca 113, incluidos 17 y 25 aprendices, respectivamente. Por entonces, la gente de maestranza suponía en uno y otro distrito el 2,92 y el 4,6% del total de matriculados³⁴⁵, y si bien es cierto en la segunda mitad del siglo XVIII se observó un continuo incremento de este peso relativo, en ningún momento se alcanzó las cotas de 1727: 20,97% para Valencia y 14,04% para Mallorca. Es posible que algunos de los matriculados en esta última fecha en la clase en cuestión no fuesen profesionales de la construcción naval, alistados para beneficiarse del Fuero de Marina, libertad de reclutas para el ejército y demás franquicias concedidas a la gente de la matrícula. Pero, ante todo las elevadas cifras son consecuencia del derecho a matricularse concedido a trabajadores de un amplio número de oficios vinculados más o menos a la fábrica y reparación de buques.

Prueba lo dicho la distribución profesional de la maestranza matriculada desde Portugal hasta Gibraltar en 1732 en cumplimiento de una real orden a este respecto. En este

³⁴⁴Vid. Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, p. 148.

³⁴⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Palma, 18 de junio de 1754; Elche, 9 de diciembre de 1754.

tramo de costa andaluza se registraron 1.123 individuos de maestranza por 1.889 de marinería, una ratio de 0,59 matriculados de la primera clase por cada una de la segunda que no se dio en ningún momento del siglo XVIII. La maestranza se repartía entre los siguientes oficios: 271 carpinteros de ribera (24,13%), 303 carpinteros de blanco (26,98%), 229 toneleros (20,39%), 148 calafates (13,18%), 110 herreros (9,8%), 56 aserradores (4,99%), 5 “cerraxeros y armeros” (0,44%) y un tornero (0,09%)³⁴⁶. Este estado consta en un oficio de Varas y Valdés, Intendente de Marina de Cádiz, enviado el 6 de agosto de 1737 a Somodevilla, a la sazón secretario del Almirantazgo. Por entonces se estaba terminando de recopilar datos e informaciones para hacer balance de las disposiciones anteriores en materia de alistamientos de gente de mar y maestranza. El Intendente afirmó que en el departamento a su cargo se había “practicado enteramente” lo ordenado en la referida instrucción de 1726. Del cotejo de esta primera matrícula y la de 1732 resultó que había descendido la marinería por la vulneración de los privilegios y por los retrasos en los pagos, pero Varas no hizo reflexión alguna sobre la maestranza³⁴⁷. A decir verdad, por esos años la demanda de mano de obra para los astilleros españoles de la Corona, salvo Guarnizo³⁴⁸, todavía era limitada. De hecho, cerca de la mitad de los 31 navíos de más de 50 cañones botados entre 1725 y 1734 se construyeron en La Habana³⁴⁹.

³⁴⁶ Dos puertos que desde antiguo habían tenido en el comercio colonial la base de su prosperidad aportaban más de la mitad de estos efectivos. Sevilla descollaba con 498 plazas de maestranza, el 44,34% de las matriculadas, seguida a gran distancia por el puerto de Sanmta María con 142 operarios (12,64%). Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Docs. Cádiz, 5 y 6 de agosto de 1737.

³⁴⁷ *Ibidem*.

³⁴⁸ De la producción de este astillero cántabro, en su mayoría contratada a asentistas, se habla por extenso en Mercapide Campains, N., *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero: desde sus orígenes hasta el año 1800*. Santander, 1974. Castañeda Galán, J., *Guarnizo, un astillero de la Corona*. Madrid, 1993. Maruri Villanueva, <<Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo>>, en *Cuadernos de Investigación Histórica. Brocar*, n° 25 (2001), pp. 123-136.

³⁴⁹ Vid. Ozanam, D., <<La política exterior de España en tiempos de Felipe V y de Fernando VI>>, en Jover Zamora, J.M. (dir.), *Historia de España. Tomo XXIX. La época de los primeros borbones. La nueva*

Los resultados de la entrada en vigor de las disposiciones de 1737 en materia de matriculación no fueron los esperados y dado el carácter voluntario de este registro muchos operarios de maestranza continuaron desempeñando sus oficios sin figurar en los listados oficiales. En los puertos gallegos, desde la entrada en vigor de la normativa del Infante Almirante hasta octubre de 1739, es decir en el transcurso de un bienio, sólo causaron alta en las listas de matrícula tres carpinteros de ribera (uno por Mugarbos, otro por Noia y un tercero por Pontevedra) de un total de once en el conjunto del departamento de Ferrol; un contraamaestre de construcción por Vigo, el único registrado en Galicia, Asturias y Cantabria, 56 calafates, el 91,80% de los alistados en este departamento, y por último dos ameros, uno por el puerto coruñés de Santa Cruz, y otro por el pontevedrés de Redondela.

A partir del ecuador del siglo XVIII, la demanda de esta mano de obra en los arsenales del rey conllevó que en las capitales departamentales se domiciliasen muchos de estos operarios. Estas exigencias de la Corona repercutieron negativamente en la capacidad productiva de los pequeños y medianos astilleros suministradores de unidades de flota mercante. Culminando una tendencia al alza desde principios del siglo XVI, entre 1717-1778, la época del monopolio, sólo en torno a una quinta parte de los buques de tráfico de la Carrera de Indias contabilizados por M. Alfonso Mola habían sido construidos en España. Por el contrario el peso de la fábrica nacional se dobló, en paralelo al descenso del aporte extranjero durante la etapa del Libre Comercio, a partir de 1778. La citada autora lleva su recuento de unidades de flota hasta 1828 cuando los arsenales estatales no son ni una sombra de lo que fueron, y la marina de guerra española está prácticamente desmantelada. Los fuertes obstáculos de orden militar que antes habían limitado mucho la oferta de barcos salidos de astilleros de propiedad privada, hacía varios años que se habían

monarquía y su posición en Europa (1700-1759), pp. 488-489. En particular sobre la construcción naval en el capital cubana Bethencourt, A., <<El Real Astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)>>, en *Anuario de estudios americanos*, t. 15 (1958), pp. 371-428; y del mismo autor, <<Arboladuras de Santa María Chimalapa-Tehuantepec en las construcciones navales indianas (1730-1750)>>, en *Revista de Indias*, t. 20 (1960), pp. 65-103.

desmoronado³⁵⁰.

Matriculados de maestranza (1754-1796)

	ESPAÑA	GALICIA	%
1754-1759	2.295	504	21,96
1764-66	3.754	554	14,76
1772-73	4.482	984	21,95
1785-87	6.351	973	15,32
1800	9.022	1.396	15,47

Como se observa en la tabla de arriba, el porcentaje de matriculados en puertos gallegos respecto al total español disminuyó ligeramente en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII. Mientras entre 1772 y 1785 en el conjunto de España el número de inscritos se incrementó en 1.869 personas, en Galicia decreció en 11 personas. Desde esa última fecha hasta el final de la centuria, se estabilizó el porcentaje de maestranza matriculada en Galicia en torno a un 15%. En los otros departamentos, la oferta de carpinteros y calafates estuvo también fuertemente concentrada en torno a las capitales departamentales, aunque el reparto fue algo menos desequilibrado que el observado en Ferrol como se aprecia en el cuadro siguiente efectuado con base en los datos de la revista de inspección efectuada en los tres macrodistritos navales españoles entre 1764-1765³⁵¹.

³⁵⁰ Vid. Alfonso Mola, M., <<La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica>>, en *Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*. San Fernando, 1998, pp.26 y ss. El predominio de la fábrica extranjera también se observa en la flota empleada en tráficos más específicos, como ha demostrado M^a. J. Arazola Corvera en *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)*, Sevilla, 1998, pp. 122-127.

³⁵¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Cádiz, 1 de mayo de 1765; Esteiro, 25 de

Matriculados de maestranza, 1764-65

	CÁDIZ		FERROL		CARTAGENA	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Provincia cabecera de departamento	887	49,41	384	59,17	480	36,64
Conjunto del departamento	1.795	100	649	100	1.310	100

El crecimiento de los tres grandes arsenales peninsulares en la segunda mitad del siglo XVIII salta a la vista en el Estado General de la Armada de 1800 cuyos resultados se muestran a continuación.

	CÁDIZ		FERROL		CARTAGENA	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Provincia cabecera de departamento	2.623	64,34	1.071	68,39	1.498	44,33
Conjunto del departamento	4.077	100	1.566	100	3.379	100

Mientras el peso de las provincias marítimas de Cádiz y Ferrol es bastante parecido en el conjunto de sus respectivos departamentos, la de Cartagena no había logrado a las puertas del siglo XIX concentrar a la mitad de los efectivos del que era capital debido ante todo a la pujanza de la industria naval catalana. De hecho, las cinco grandes distritos marítimos del Principado (Palamós, Mataró, Barcelona, Tarragona y Tortosa) en conjunto sumaban 1.152 matriculados de maestranza, que representaban el 34,1% del total de registrados de esta clase en el departamento de Cartagena. Pese a la competencia extranjera, los astilleros catalanes mantuvieron un considerable nivel de producción, beneficiándose, como en general toda la carpintería de ribera y calafatería española, del

junio de 1765 y Cartagena, 15 de noviembre de 1765.

incremento de la demanda de flota mayor a raíz de la liberalización controlada del comercio colonial a partir de 1778³⁵².

En cuanto a la evolución particular de Galicia, los pobrísimos resultados de la matriculación en el bienio 1737-1739 son atribuibles ante todo al carácter voluntario del registro ordenado en la normativa del Infante Almirante. Sólo 61 hombres habían causado alta en las listas oficiales en el transcurso de esos dos años. Dos décadas más tarde, las cifras se habían disparado al socaire de la demanda de trabajadores en los astilleros ferrolanos donde se fabricaron la mitad (20 navíos de línea de 60 a 70 cañones y una fragata) de los 41 buques construidos para la Corona en los astilleros españoles y americanos entre 1750-1759³⁵³. Los 61 operarios de maestranza matriculados en Galicia se habían multiplicado por más de ocho hasta alcanzar la cifra de 504.

Tras una ligera subida de un 9,92% (de 504 a 554 matriculados) en el transcurso del sexenio 1759-1765, el incremento en los efectivos registrados en los negociados de Marina fue de nuevo notable. En un período prácticamente de la misma duración, 1765-1772, la subida fue del 77,61% (de 554 a 984) siendo de nuevo el factor militar, la demanda de operarios para el Arsenal ferrolano, la principal causa. Mientras las cifras de matriculados de la provincia capital de departamento se duplicaron (de 384 a 765), en las tres restantes el ascenso (un 22,37%, de 170 a 219) fue modesto en comparación. La incidencia sobre este segmento profesional del crecimiento de la actividad portuaria en Galicia entre el decreto aperturista de 1765 y el conocido Reglamento de Libre Comercio de 1778, que apuntan los registros de aduanas vaciados por A.Zabala Uriarte³⁵⁴, debió ser poca.

³⁵² Vid. Delgado Ribas, J.Mª., <<La construcció naval i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)>>, en *Recerques*, nº 13, (1983), pp. 45-64., en particular 50 y ss.

³⁵³ Vid. Ozanam, D., <<La política exterior...>>, , pp, 488-489.

³⁵⁴ Vid. Zabala, A., <<La distribución de la actividad comercial en el Cantábrica en torno a los decretos de Libre Comercio>>, en Martínez Vara, T. (Ed.), *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. Citado por Martínez Vara, T., <<El comercio colonial...>>, p. 784.

La dinamización del tráfico marítimo, básicamente de cabotaje, tiene su reflejo en la evolución positiva de la flota comercial que entre la segunda y la tercera revista de inspección de matrículas vio aumentadas sus unidades (de 158 a 240) en un 51,9%. Tampoco en este intervalo de tiempo parece que hubiese mejorado la demanda de trabajo de carpinteros de ribera y calafates por parte del sector pesquero cuya flota se había reducido ligeramente (de 1.627 a 1.622 unidades). Nada nos lleva a pensar que el subregistro de embarcaciones, que posiblemente se dio, fuese mayor en 1772 que en 1765. En todo caso debería haberse reducido a medida que el método de las inspecciones mejoraba en paralelo a la consolidación de la administración de Marina.

Flota matriculada en Galicia, 1759-1787

Años	De tráfico	De pesca y pasaje
1759	148	1.799
1765	158	1.677
1772	240	1.622
1787	378	2.081
1791	543	3.192

La más que probable breve pero positiva coyuntura en el sector pesquero gallego alterado pero indudablemente dinamizado por la arribada de los catalanes y en general beneficiado por la paz en los mares desde el fin de la Guerra de los Siete Años no se tradujo pues en un incremento de la flota. Lo cierto es que la situación no tardaría en ennegrecerse a consecuencia de nuevos armamentos extraordinarios motivados por el conflicto rioplatense con Portugal. Una tensión con el reino vecino que acarreó en septiembre de 1773 el cierre del mercado luso, principal destino de la sardina salada gallega

en el ámbito de las Rías Baixas³⁵⁵. Aunque es posible que las respuestas al interrogatorio con motivo del establecimiento del Montepío de pesca en 1777 esbocen un panorama exageradamente negro -que justificaba la institución crediticia en cuestión con el fin de reflotar un sector con graves problemas financieros para la adquisición y reparación de barcos y aparejos-, no cabe duda que bastante de verdad había en esas declaraciones.

De nuevo se evidenció que el verdadero motor del crecimiento de la maestranza gallega era el arsenal ferrolano. La ralentización de su actividad tuvo un reflejo directo en las cifras de matriculados. En los tres lustros que median entre 1772 y 1787 se frenaron las altas de gente de maestranza por los efectos negativos del mencionado conflicto bélico contra Portugal y sobre todo por la participación española en la guerra de la independencia de las colonias norteamericanas. Entre una y otra fecha, la evolución fue negativa en las provincias de Viveiro, A Coruña y Pontevedra que en conjunto perdieron el 19,63% de los matriculados en la clase de maestranza (de 219 a 176), mientras que en la de Ferrol la desaceleración fue brusca: la subida fue muy modesta, de un 4,18% (de 765 a 797 matriculados).

Muñoz de Guzmán realizó su inspección cuando al socaire de la tregua entre las potencias europeas la reactivación de la economía marítima comenzaba a cobrar fuerza. Ésta salta a la vista en los resultados de la revista anual de 1791. En apenas cuatro años en Galicia la flota comercial y la flota pesquera matriculadas habían ascendido un 43,65 y un 53,39% respectivamente. Las 165 y 1.111 embarcaciones de más de uno y otro sector suponían un incremento anual de 41 y 277 unidades. Claro está, en el sector privado creció la demanda de trabajo de carpinteros de ribera y calafates, sobre todo por lo que concierne a la fábrica de *dornas* y lanchas en su gran mayoría botadas en Galicia. Sin embargo esto

³⁵⁵ Sobre este tráfico y las consecuencias del citado decreto proteccionista que favoreció los intereses de los catalanes en Galicia: Meijide Pardo, A., <<Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII>>, en *Actas de las I Jornadas de Metodología Aplicada a las Ciencias Históricas*, vol. III. Santiago de Compostela, 1975, pp. 25-31; Oliveira, A. de e García Lombardero, J., “Alguns datos en torno das relacións económicas entre o Porto -sua regio- e a Galiza na época moderna, séc. XVII-XVIII”, en *Revista de História*, 1979; Carmona Badía, X., *Producción textil...*, pp. 389-397.

no se tradujo en el estado oficial de matrículas de 1791 tal vez por deficiencias en el registro. En el citado cuatrienio las altas en las listas de maestranza sólo superaron en 86 personas a las bajas (76 en la provincia de Ferrol y diez en el conjunto de las restantes tres). El ritmo ascendente en la matriculación de estos operarios se aceleró en los años siguientes a tenor de los datos del estado de 1800. Lo más significativo es que por vez primera el incremento porcentual de los efectivos de maestranza en las provincias marítimas de Viveiro, A Coruña y Pontevedra superó, llegando a triplicar al experimentado en la de Ferrol; un 74,73% (de 186 a 325) frente a un 22,68% (de 873 a 1.071). Puede concluirse que la actividad del arsenal ferrolano marcó más que cualquier otra variable económica la evolución de las cifras de matriculados de maestranza en puertos gallegos, avocándose en la villa departamental y en las localidades de su hinterland la inmensa mayoría de estos profesionales. De 979 de éstos de procedencia conocida por A. Martín García para el período 1780-1797 eran naturales de Galicia 863 (88,15%), y 224 (25,96%) de estos, del área ferrolana³⁵⁶.

Como llevamos visto, el reparto interprovincial de estos trabajadores vino marcado por un fuerte desequilibrio (Tabla 45). En la segunda mitad del siglo XVIII, la provincia de Ferrol registró entre el 67,40% (en torno a 1759) y el 81,91% (en torno a 1787) de las matrículas de maestranza. Su peso relativo en el conjunto de Galicia se incrementó en paralelo a la creciente actividad de los astilleros establecidos por la Corona en la capital departamental. Inversa fue la evolución en números absolutos de las restantes tres provincias. En la revista concluida en 1759 el partido de Pontevedra registró 112

³⁵⁶ De Asturias procedían el 50% de los 102 operarios españoles no gallegos. Cantabria aportó el 13,7% seguido de Vizcaya y Guipúzcoa. Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. II, pp. 616-623. Es evidente que la importancia del aporte de Sada se explica por su antigua condición de centro textil, abastecedor de lonas y jarcias para la Armada. Los datos oficiales de matriculados a raíz de revistas de inspección no sustentan la hipótesis de Alfredo Martín de que en la villa de Ortigueira existiese un sector de trabajadores especializados en la construcción y reparación de barcos. Santa Marta de Ortigueira no registraba a ninguno de estos profesionales de la carpintería de ribera y de la calafatería ni en 1758 ni en 1772. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs, Ferrol, 18 de septiembre de 1758; Santa Marta de Ortigueira, 8 de enero de 1772

individuos de maestranza para un total de 503 (el 22,27%), y el mínimo en 1787, con 124 de 973 (el 12,75%). Entre ambas fechas, la representatividad de Viveiro osciló entre el 6,56% y el 2,67%, mientras que la de A Coruña lo hizo entre el 5,42% y el 2,67%.

PROVINCIAS	Localidades con matriculados	Localidades con maestranza	%
Pontevedra	78	24	31,17
A Coruña	24	7	29,17
Ferrol	12	11	91,67
Viveiro	12	8	66,67
TOTALES	126	50	40

Del análisis del reparto por localidades, salta a la vista que frente a la dispersión de efectivos de marinería, los de maestranza se concentran desde que hay datos de registros oficiales de estos trabajadores. El cómputo oficial de gente de maestranza matriculada en el departamento de Ferrol desde la publicación de la Ordenanza del Infante Almirante hasta octubre de 1739, es decir, en el transcurso de dos años, nos parece poco fiable, tanto por el insignificante aporte de Ferrol y A Graña con cuatro de estos profesionales, como también por los escasísimos carpinteros de ribera alistados en ese tiempo (sólo 11). Si bien es cierto que debe tenerse en cuenta el carácter voluntario del registro, tampoco era obligatoria la matriculación de calafates. Según esta fuente, el número de datos de alta en la matrícula, 61, quintuplicó de largo al de carpinteros de ribera. El reparto de las 56 plazas de calafates en Galicia, anuncia la concentración en general de los efectivos de maestranza advertida en los estados fruto de las revistas de inspección de la segunda mitad del siglo

XVIII³⁵⁷. En 1772 mientras 125 localidades gallegas tenían algún matriculado de mar, sólo cincuenta contaban con operarios de maestranza en las listas oficiales.

En sólo diez de éstas cincuenta tenían asiento 788, el 78,25% del total, 984. Veinte años antes, la decena de cabeza sumaban el 75,73% (287 de 379) según los resultados de la revista ordinaria de 1752. Unos y otros datos, así como los menos fiables del informe del Intendente Du Bouchet de 1786 están contenidos en la Tabla 46, en la que se muestra la creciente acaparamiento de efectivos por parte de la villa departamental en la segunda mitad del siglo XVIII, al tiempo que el incremento del censo de profesionales de maestranza en las localidades cercanas a ella. En el transcurso de dos décadas la maestranza matriculada en la capital departamental se había multiplicado por nueve de 47 a 424 individuos. Esta última cifra suponía el 43,09% que hacía que Ferrol descolase extraordinariamente, seguida por la vecina A Graña, centro de construcción naval impulsado por los Borbones a partir de la década de los treinta. La atracción profesional que ejerció el arsenal repercutió negativamente en la pesca en el litoral más próximo. Tal vez hubo un trasvase de mano de obra de uno a otro sector, y en todo caso las autoridades municipales de Ferrol atribuyeron en 1785 el cese por entero del producto del derecho de la cestería a la gran demanda de trabajadores para la construcción naval y otras obras en la cabecera del departamento³⁵⁸.

A gran distancia bajando en la lista de 1772, la más fiable, cinco localidades más de la provincia marítima de Ferrol (Neda, Ares, Perlío-Fene, Pontedeume y Mugardos), y

³⁵⁷ Su distribución era la siguiente: Sanxenxo 20 (35,71%), Vigo 7 (12,51%), Pontevedra 5 (8,93%), Muros 5 (8,93), San Adrián dos Cobres 4 (7,14%) y los 15 restantes, el 26,79%, entre Redondela, Santa Cruz, Ferrol, Neda, Cee, cada uno con dos calafates, cerrándose este reparto con Noia, Ares y Ferrol, cada una de las cuales registraba a uno de estos profesionales. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739.

³⁵⁸ Vid. Meijide Pardo, A., <<Contribución a la historia naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII>>. Separata del Vol. II de las Actas del *Congreso Internacional de Historia dos Descubrimientos*. S/f. Sobre el derecho de la cestería o banastería, vid. Vázquez Lijó, J.M., <<El fomento de las pesquerías españolas en el siglo XVIII por la vía de las exenciones...>>

completaban este ranking dos de la provincia de Pontevedra, San Adrián dos Cobres, en quinto puesto, y Sanxenxo en las posiciones de abajo, al igual que el puerto de A Coruña. Pese a que éste era la base de los correos marítimos, y en contra de lo que pudiera deducirse de lo que dejó escrito Antonio de Ulloa hacia 1772-73³⁵⁹, a tenor de las pobres cifras de maestranza parece seguro que en el sitio de A Palloza tan sólo se estableció un modesto astillero para la reparación de estos buques del servicio postal, la inmensa mayoría de los cuales fueron construidos y reparados en Zorroza³⁶⁰.

En 1765, las diez primeros puertos³⁶¹ del departamento de Cádiz por tamaño de su matrícula de maestranza registraban 1.644 individuos de esta clase, el 91,9% del total (1.789). Por entonces la decena³⁶² en Cartagena sumaba 1.030, el 78,63% del conjunto departamental. A diferencia de los dos restantes casos, la capital del apostadero gaditano no ocupaba el primer puesto del ranking, que era para su vecina Puerto Real con 350 hombres superándola en 53. El reparto interprovincial en Andalucía, siendo descompensado, no lo era tanto como en Galicia, debido a que tradicionales centros de construcción naval, como el Puerto de Santa María y sobre todo el área de Sevilla mantuvieron un notable censo de carpinteros de ribera y calafates, pese a que desde hacía muchas décadas que la capital hispalense había perdido su condición de cabecera de la

³⁵⁹ “ es allí [A Coruña] donde se habilitan los [correos] que salen para las Américas y los que retornan de ellas; teniendo para este fin las disposiciones correspondientes al número de buques que están destinados para este tráfico, que es continuo...”. Vid. Ulloa, A., *La Marina. Fuerzas Navales...*, p. 42.

³⁶⁰ Vid. Meijide Pardo, A., *Origen y progresos...*, p. 29. Y Rivero Medina, A., M^a, <<El Astillero de Zorroza y la Carrera de Indias>>, en *Comerciantes, mineros...*, pp. 138-140.

³⁶¹ El orden era el siguiente: Puerto Real (350), Cádiz (297), Sevilla (221), Puebla-Coria (209), Puerto de Santa María (149), Isla de León (134), Chiclana (106), Málaga (66), Conil (48), Huelva (30) y Sanlúcar 30. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765.

³⁶² Por este orden: Cartagena (480), Barcelona (117), Areyns (106), Alicante (67), Palma (63), San Felíu (57), Ibiza (41), Tortosa (37), Calella (34) y Valencia con 28. En total 1.030. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

Carrera de Indias. Los 297 de la ciudad de Cádiz suponían el 16,6% del conjunto de la maestranza de todo el departamento (1.789), siendo bastante mayor la representatividad del puerto de Cartagena donde se registraban el 36,64% de los matriculados de maestranza del homónimo departamento (480 de 1.310), pero aun con todo sin alcanzar el grado de concentración de la base naval ferrolana hacia 1771. En el caso del departamento mediterráneo, como ya quedó dicho, sin obviar el aporte balear³⁶³, la explicación está en la considerable producción de las radas catalanas, que surten de naves al cabotaje catalán pero también al comercio ultramarino durante el monopolio gaditano y a continuación en la etapa del Libre Comercio³⁶⁴.

Para concluir con el estudio de la maestranza gallega del siglo XVIII, analizaremos en superficie su composición profesional. Las referidas disposiciones de la Ordenanza de 1751 en materia de matriculación motivaron que la maestranza gallega de la segunda mitad del siglo XVIII estuviese integrada casi exclusivamente por carpinteros de ribera y calafates. Esto mismo se observó en el conjunto de España, pese a que la heterogeneidad en la presentación de los datos que aquí interesan impide conocer con exactitud el peso de las distintas categorías en todas las provincias marítimas. De hecho, insólitamente el estado de la revista extraordinaria de las matrículas andaluzas de 1773 muestra los datos según la típica estructura gremial, de modo que se distinguen 1.044 oficiales (63,85%), 553 obreros (33,82%) y 1.635 aprendices (2,33%), que suman un total de 1.635 matriculados

³⁶³ Concentrado extraordinariamente en los puertos de Mallorca e Ibiza pues salvo los dos carpinteros alistados por Andraix, el resto de los 106 profesionales de maestranza de este archipiélago por entonces matriculados tenían asiento en los referidos dos puertos. *Ibidem*.

³⁶⁴ De un total de 613 unidades fabricadas en España registradas en la aduana de Cádiz entre 1778 y 1828, 136 se construyeron en astilleros catalanes (Areyns, Canet, Mataró, Tortosa, etc.). Estas cifras reflejan la pronta incorporación de Cataluña a la Carrera de Indias tanto por la vía privilegiada de la Real Compañía de Barcelona como mediante el sistema de registros sueltos. Las dársenas catalanas ofrecieron barcos de porte adecuado (entre 175 y 250 toneladas) para el tráfico bajo este último régimen. Vid. Alfonso Mola, M., <<La flota colonial...>>, pp. 29 y 45. Delgado Ribas, J.M., <<La construcció i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)>>, en *Recerques*, nº 13, (1983), pp. 45-62. Y López Miguel, O., <<Els gremis de maestrança...>>, pp. 216 y ss.

en el departamento de Cádiz³⁶⁵. La homogeneización es mayor en la revista de mediados de la década de los ochenta, cuyos resultados son los que siguen.

Clases de maestranza según la revista de matrículas de 1785-87

	ESPAÑA		GALICIA	
	Nº	%	Nº	%
Carpinteros	3.208	50,51	635	65,26
Calafates	2.039	32,11	310	31,86
Toneleros	470	7,4	15	1,54
Muchachos	634	9,98	13	1,34
TOTAL	6.351	100	973	100

Faroleros y armeros no figuran en los recuentos efectuados con ocasión de esta primera y única revista general. Aunque en número insignificante, sí constaban en décadas pasadas, e incluso volvieron a computarse por orden de los intendentes de Marina para la confección de los estados anuales enviados a Madrid. Por ejemplo, en la revista de 1791 consta la existencia de quince faroleros matriculados en toda España (seis en el departamento de Cádiz y nueve en el de Ferrol) y tan sólo cuatro armeros, todos en este último³⁶⁶.

Como ya hemos dicho, en el *Reglamento y orden de gobierno de las matrículas* (Málaga, 1786) formado por Muñoz de Guzmán también legisló respecto a la constitución

³⁶⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 6 de diciembre de 1773. El único estado de matriculados, aparte de éste, en el que los datos se presentan de igual modo son los referidos al departamento de Ferrol para el período 1737-1739. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739.

³⁶⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.876. Docs. Ferrol, 6 de julio de 1791; Isla de León, 12 de agosto de 1791; Cartagena, 24 de diciembre de 1791.

de los gremios de maestranza³⁶⁷. Allí donde hubiese número suficiente de estos profesionales habrían de constituir corporación separada, bajo el mismo régimen interno que el entonces establecido para mareantes y para pescadores. Al ocuparnos del método a seguir para formar las listas de matriculados de maestranza ya nos referimos a las disposiciones en materia de registro de los aprendices y regulación de los ascensos en el escalafón gremial. Digamos aquí que todos los exámenes y las promociones en caso de aprobarlos fueron exentos de tasas en virtud del artículo 64 de dicha normativa. En cuanto a la financiación del arca común en el Reglamento de Muñoz de Guzmán se estableció un arancel (art.LXII), exigido al maestro carpintero, máximo responsable de la fabricación, cuyo importe varió en proporción a la longitud de la quilla de la embarcación botada. Desde los trece reales de vellón por una quilla de 35 palmos (7 mts. aproximadamente) hasta los 132 reales por una de 234 palmos (46,8 mts. aproximadamente). Además, todos los individuos de maestranza, tanto los del pueblo como los socios forasteros, contribuirían al fondo de la asociación con medio jornal diario al año (art. LXIII). Si el estado financiero de la asociación lo permitiese, sería conveniente -los términos de la disposición eran desiderativos no imperativos- una vez cubiertos los gastos ineludibles (socorro a los agremiados en dificultades, sufragios por los hermanos difuntos, etc.) destinar parte de los fondos a la fundación de una escuela de primeras letras y doctrina cristiana en castellano, y a costear las clases a impartir por un maestro de dibujo (art. LXVI).

Volviendo a la evolución de las distintas categorías de profesionales de maestranza en el conjunto de la matrícula gallega, entre 1759 y 1772 mientras el porcentaje de calafates se mantuvo estable, el de carpinteros de ribera ascendió en casi veinte puntos (Tabla 47). A partir de entonces hasta 1787 se estabilizó mientras que la representación de los calafates en el conjunto de la maestranza descendió ligeramente (del 36,10 al 34,05%). El peso de los carpinteros de ribera en el grupo de la maestranza del arsenal de Ferrol³⁶⁸, aunque mayoritario, fue menor que en el segmento de los matriculados gallegos

³⁶⁷ Artículos 55 al 66 del Reglamento. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1872.

³⁶⁸ Sobre su organización laboral al servicio del Estado regulada por las Ordenanzas de Arsenales,

de esta clase. Se movió en torno a una tercera parte (1.301 de 3.349 en 1769; y 1.071 de 3.343 en 1784)³⁶⁹. La falta de los resultados de las revistas de inspección de la década de los noventa para Galicia no ha podido ser subsanada con los estados generales de la Armada ya que esta fuente impresa no aporta datos por separado de estos artesanos, sino totales.

Distribución de las clases de la maestranza matriculada en Galicia, 1759-1787

	Carpinteros		Calafates		Toneleros		Armeros		Faroleros		Aprendices		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
1759	237	47,02	183	36,31	2	0,40	4	0,79	1	0,20	77	15,28	504
1765	300	54,15	200	36,10	-	-	4	0,72	1	0,18	49	8,85	554
1772	649	65,95	335	34,05	-	-	-	-	-	-	-	-	984
1787	635	65,26	310	31,86	15	1,54	-	-	-	-	13	1,34	973

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739. Leg. 300. Doc. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765. Doc. Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Revistas de las cuatro provincias gallegas.

Por lo que concierne a los aprendices, el análisis de la evolución de su peso en la maestranza no es tarea fácil debido a que no todos los estados de revistas aportan datos de estos jóvenes por separado. En algunos de ellos los aprendices se computaron conjuntamente con los carpinteros y calafates. Esto parece ser así para el caso de la inspección extraordinaria del departamento de Cádiz llevada a cabo a mediados de la década de los años sesenta. En el encabezado de las columnas de maestranza se lee:

véase Santalla López, M., *La familia obrera. Ferrol, 1750-1936*. Santiago, 1995 (Tesis doctoral inédita).

³⁶⁹ Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol II, p. 613. M. Santalla López (*Las Reales Fábricas...*, pp. 31 y ss), aporta una serie de tablas sobre la composición profesional de la maestranza ferrolana en las que queda patente el predominio de los carpinteros de ribera, seguidos de los calafates.

“carpinteros de rivera, obreros y aprendices”, sin distinguir unos de otros, y lo mismo para el segmento profesional de la calafatería³⁷⁰. Aunque la revista de principios de la década de los setenta no aporta cifras al respecto, y la fiabilidad de las resultantes de la revista de Muñoz de Guzmán ofrecen dudas (la totalidad de estos jóvenes, 26, se repartían tan sólo por las provincias de Pontevedra y Avilés, sin que Ferrol registrase ninguno de ellos), parece ser que en la segunda mitad del siglo XVIII el peso porcentual de los aprendices en el conjunto de la maestranza gallega disminuyó progresivamente. También de este signo parece haber sido la evolución en Levante. De un total de 1.310 matriculados de maestranza en el departamento de Cartagena en 1765, 81, el 6,18%, tenían asiento como aprendices³⁷¹. Tres décadas después, según el estado de la revista extraordinaria de las nueve provincias de tierra firme (no se llevó a cabo en Baleares) estaban matriculados 176 aprendices de maestranza, lo que suponía el 5,67% del total de los individuos de esta clase, 3.102³⁷².

Por último, también en lista aparte se registraban los inhábiles de maestranza. Como ya quedó dicho al tratar de los jubilados e inválidos de marinería, los estados de matrículas formados al término de las revistas de inspección no aportan cifras de gente de maestranza exenta militarmente por edad o problemas físicos. Como normalmente los inhábiles figuran enmarcados como parte de la matrícula de marinería, así los hemos considerado, si bien no descartamos por completo que parte de éstos fuesen carpinteros o calafates. De cualquier modo, su peso en el conjunto de estos eximidos del Real Servicio fue muy bajo: un 1,77 (239 de 13.524) en 1791, y un 4,1 (491 de 11.995) en 1800³⁷³. Según

³⁷⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765.

³⁷¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

³⁷² En este total se incluyen 186 hombres cuyo paradero se ignoraba y que en el inspector Bonanza consideró como prófugos “por libertarse de acudir” al Real Servicio. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 24 de febrero de 1797.

³⁷³ Vid. A.G.M. Leg. 1.876. Doc. Ferrol, 6 de julio de 1791; Isla de León, 12 de agosto de 1791; Cartagena, 24 de diciembre de 1791. *Estado General de la Armada.... Año de 1800.*

el Estado General de la Armada de este último año los 385 inhábiles suponían el 4,09% del total de la maestranza matriculada, cifrada entonces en 9.407 individuos³⁷⁴. Se trata pues de un porcentaje muy inferior al de la marinería, rama dentro de la cual los jubilados por edad, campañas o inutilidad ascendían por entonces a 10.638, y a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII representó entre una cuarta y una quinta parte del total de efectivos matriculados como gente de mar.

³⁷⁴ Tres años más tarde, este porcentaje había bajado al 4,27%: 385 de 9.022. Tanto en un estado como en otro, no se ofrecen datos de inhábiles de maestranza del departamento de Ferrol. Vid. *Estado General de la Armada. Año de 1800*.

CAPÍTULO VI

LOS PRIVILEGIOS DE LOS MATRICULADOS. LAS VULNERACIONES DE ESTAS FRANQUICIAS Y LOS FRAUDES PARA ACOGERSE A ELLAS

Tras los pobres resultados de las primeras matrículas ordenadas por Patiño (Instrucción de 29 de agosto de 1726) se advirtieron problemas de falta de personal y descoordinación entre las autoridades civiles y militares para levantar las listas. Pero también debió pesar lo suyo que en la praxis los privilegios de la gente de mar se volvieron papel mojado al ser objeto de continuos atentados de las justicias ordinarias. En los oficios de Marina se oyeron muchas protestas por esta razón, algunas de las cuales fueron formuladas conjuntamente por varias asociaciones de mareantes. Estos excesos jurisdiccionales debieron ser moneda corriente en Asturias, a la luz del recurso elevado en 1735 a la Secretaría de Marina por la totalidad de los gremios de mar del principado. El amplio catálogo de abusos que denunciaban era de lo más variopinto: obligación de servir oficios concejiles, contribución al plantío de árboles y a repartimientos en concepto de bulas, papel sellado y otros conceptos, prorratesos de marinería sin ser indultada de quintas y levas para el ejército de tierra, embargo de personas, bienes (incluidos los de las mujeres del gremio) y embarcaciones por impago de deudas, etc. En suma, una vulneración en toda regla de los privilegios sancionados en la real cédula de privilegios de 1 de octubre de 1625¹. Ante semejante atropello exigían que el comisario de Marina del partido de Avilés

¹ Oportunamente señalaban que en la real cédula de 1625 se había previsto el establecimiento de protectorías para celar por las regalías de los matriculados de mar. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 252. Doc. Avilés, 6 de junio de 1735.

actuase a modo de juez conservador de la marinería², y no se limitase a cumplir las órdenes de Su Majestad relativas a las levas para la Armada. Este ministro, consciente de la razón que asistía a sus administrados, ya había pedido sin éxito al regente de la Real Audiencia de Oviedo que ordenase a las justicias ordinarias que dejaran de gravar a aquéllos con cargas concejiles³.

Parecía claro que el éxito de la matriculación dependía en buena medida de una confirmación y defensa férrea de los incentivos para los alistados. El diligente Freire, Intendente de Ferrol, yendo más allá propuso la ampliación de las contraprestaciones. Sus siguientes palabras, contenidas en un oficio de 2 de octubre de 1737 dirigido a Ensenada, a la sazón Secretario del Almirantazgo, son muy reveladoras:

“Como los privilegios que hasta aquí se concedieron a la marinería [...] se reducen a livertarles de ser inclusos en las quintas que se hazen para el reemplazo de las tropas de tierra y de éstas por regla general están libres también los casados, cuia excepción no les aprovecha para que dejen de servir de marineros, de aquí procede (a mi juicio) el que esta sola excepción no los incline a servir en la Marina y por este motivo, (discurre mi cortedad), sería del caso se les concediesen los demás privilegios que fuesen del agrado de S.M. que, en general y sin expresión de los que heran, se ofrecieron en varias ocasiones”⁴.

² A este cargo podía equipararse la figura del ministro “diputado para el conocimiento de sus causas” con que había contado la Universidad de Mareantes de Sevilla en tiempos de Carlos II. Por su labor, esta corporación acostumbraba a gratificarlo por Navidad. El último en servir esta plaza había sido José Ferrer, oidor de la Casa de Contratación. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Sevilla, 17-XI-1731.

³ Este tribunal pareció hacer caso omiso a esta solicitud, hasta que fue apremiado por orden despachada por la Secretaría de Marina el 19 de febrero de 1735. No fue casual que el primer cabildo al que la Audiencia mandó respetar las exenciones fiscales de la gente de mar fuese el de Gijón, principal puerto comercial de Asturias, y en consecuencia importante suministrador de marinería práctica en la navegación de cabotaje, nautas muy demandados por la Armada siempre escasa de este tipo de tripulación experimentada. *Ibidem*.

⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 2 de octubre de 1737.

El pensamiento de Freire se vería reflejado pocos días después en la llamada real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737. Estos privilegios se concretaron en:

- la exención de milicias
- una estatuto jurídico: el Fuero de Marina
- la libertad de alojamientos
- la exoneración de servir oficios concejiles
- la exclusividad para practicar oficios marítimos.

Esta última sería la más insustancial y controvertida de las contraprestaciones. Confirmadas en las Ordenanzas de la Armada de 1748 y en la normativa de referencia de primero de enero de 1751, su puesta en práctica generó tensiones en materia de jurisdicción, y su defensa efectiva pasó a ser uno de los caballos de batalla de las autoridades de Marina.

6.1. La exención de milicias y levass para el Ejército

Todos los textos básicos que promulgaron los Borbones en el siglo XVIII con vistas a la regulación de la matriculación contenían esta fundamental gracia, ya expresa para Francia en la Ordenanza de 1689 y que tardíamente también disfrutaron los matriculados de mar portugueses⁵. En la mencionada instrucción a los comisarios de Marina de 29 de agosto de 1726, obra de Patiño, se declarada la exención de entrada en el sorteo de quintas “para la recluta o aumento” de los ejércitos de tierra a toda la gente de mar que se alistase para servir en la Armada⁶. Y se insistió en ello en una real orden de primero de mayo de 1732⁷.

Desde el primer momento, el goce de esta ansiada prerrogativa estuvo detrás de no pocos fraudes. De hecho, la matriculación de gente que oportunamente se agregó a los gremios de mar por disfrutar de esta exención fue un fenómeno corriente; cuando llegó el momento de ser llamados a la Armada, solicitaron darse de baja. En el partido de Avilés, el importante volumen de estas separaciones (en torno al medio centenar) en los años previos a la entrada en vigor de la Ordenanza de 1737 llevó a Patiño a despachar orden al regente de la Real Audiencia de Oviedo para que no admitiese recurso alguno de separación de individuos que constase haberse matriculado; a pesar de ello, no pudo impedir que las causas alcanzasen la vía judicial⁸. También por entonces, alguna población llegó a esgrimir el peso del gremio de mar en su vecindario al fin de ver reducida su contribución a milicias. En un memorial fechado el 7 de agosto de 1736 la villa de Rianxo solicitó eximirse del compartó de cuarenta individuos para el regimiento de Pontevedra

⁵ Como ya se dijo, este privilegio se reguló expresamente en ley de reclutamiento marítimo de 9 de julio de 1842. Vid. Amorim, I., <<Relaões de trabalho e gestao pesqueira...>>, pp. 106-107.

⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Balsaín, 29 de agosto de 1726.

⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Madrid, 15 de agosto de 1737.

⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Avilés, 31 de agosto de 1737.

“por estar agregada a la Marina la mayor parte de su vecindad”. Esta villa, futura capital de subdelegación, se vio exonerada momentáneamente de dicha prestación militar, eso sí, quedando en reserva en caso de ser necesario aportar efectivos humanos al regimiento compostelano ⁹.

La exención de quintas y de levas para el ejército a todos los matriculados tanto de mar como de maestranza se confirmó en la real cédula de privilegios de los matriculados de 18 de octubre de 1737, al tiempo que se ordenaba entonces a todas las justicias que la respetasen escrupulosamente¹⁰. Como no podía ser de otro modo, entre las franquicias concedidas a la gente objeto de estudio en la Ordenanza de 1751 no podía faltar ésta. En su artículo 6 expresamente se ordenaba a las justicias que respetasen este privilegio “luego que les conste” su matriculación¹¹. El mandato se hacía extensible a la oficialidad de la tropa de tierra y de Marina, pena de privación de empleo; y a renglón seguido el rey ordenaba a los comandantes de los cuerpos que cuando descubriesen a matriculados en ellos o fuesen reclamados justificadamente y en forma por los ministros de Marina los entregasen sin demora alguna (art.7)¹².

Esta jugosa exención sólo era disfrutada por los hombres de mar y maestranza matriculados, y no por la totalidad de operarios de los reales arsenales. Así se dispuso por orden de 15 de julio de 1761 a raíz de una reclamación para el cuerpo de milicias de dos herreros del arsenal de A Graña¹³. No obstante, para fomentar la actividad en estos establecimientos, en un aparente cambio de orientación de la política diseñada por la

⁹ Véase A.H.U.S. *Consistorios de Santiago*, año 1736, 2º semestre. Libro 142, fols. 662-663. Rianxo consiguió tal “indulto” por estar más cercana a la ciudad del Apostol que a la villa de Pontevedra.

¹⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.951.

¹¹ Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar...*, Tomo I, p. 213.

¹² *Ibidem*.

¹³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. *Prontuario de reales órdenes...*

Secretaría de Marina, que dicho sea de paso, en más de una ocasión legislaría de forma contradictoria, por real orden de 24 de enero de 1766 el goce de los privilegios de los matriculados, y entre ellos éste tan importante del que venimos tratando, se amplió a favor de los maestros capataces, despuntadores, rastrilladores, hiladores, viradores, canilleros, tejedores y peones de las fábricas de jarcia y lona del arsenal ferrolano mientras trabajasen en él¹⁴.

La Ordenanza de milicias de 30 de mayo de 1767 explícitamente contemplaba esta franquicia para el personal matriculado de servicio en La Carraca; con carácter general se hablaba de arsenales, sin mencionar a Ferrol, cuando como se quejaba D. Pedro de Ordeñana, Intendente del departamento gallego, lo exigía “la identidad de causas”¹⁵. A su vez, la Ordenanza adicional de reemplazos de 17 de marzo de 1773 exceptuaba del sorteo de quintas a los meritorios de las escuelas de navegación, carpinteros de ribera, calafates y demás oficios indispensables para la navegación y arsenales¹⁶. Y una real orden de 9 de septiembre de 1776 extendió esta gracia a todos¹⁷ los empleados en los correos marítimos, en atención al importante servicio que prestaban al Estado.

En relación con esta trascendental prerrogativa, con motivo de entrada en vigor de

¹⁴ Esta última disposición sería confirmada el 19 de mayo de 1768.

¹⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Doc. Esteiro, 5 de julio de 1768.

¹⁶ Esta disposición fue comunicada a las autoridades de la Armada en un despacho de 24 de abril de 1773. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes... En palabras de A.M^º Rivero Medina (<<El Astillero de Zorroza y la Carrera de Indias>>, en *Comerciantes, mineros...*, p. 126), esta gracia “estimuló a los operarios vizcainos a trabajar en Zorroza porque evitaban el ser trasladados a otros puertos peninsulares”.

¹⁷ Los que prestaban servicio en estos buques postales “con título o nombramiento o con sueldo continuo”, ya habían incluidos entre las clases de exentos declaradas en el artículo 19 de la ordenanza de reemplazos de 3 de noviembre de 1771 por ser considerados dependientes de la renta de los correos marítimos. Ahora se extendía esta exención a los marineros y demás empleados no matriculados que navegaban a bordo de ellos. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes...

la nueva Ordenanza de reemplazos para el ejército, en 1772 el gremio de mar de Santander, argumentando su nobleza, solicitó que sus miembros quedasen al margen del empadronamiento con distinción de estado llano e hidalgos. Por una real orden de 23 de agosto de dicho año, dirigida al ministro principal de la provincia marítima santanderina, Carlos III resolvió que dicha corporación acudiese en defensa de sus supuestos privilegios ante la instancia competente, que no era otra que la Sala de Hijosdalgo de la Chancillería de Valladolid¹⁸.

Para combatir prácticas fraudulentas y zanjar conflictos entre administraciones, Carlos III resolvió en enero de 1767 que los jueces de matrículas de las costas de Galicia, Asturias, Santander, Andalucía y Murcia diesen “quantas noticias necesitase con las formalidades y en los términos que les pida” el Inspector General de Milicias¹⁹. Con el mismo objeto, en la referida Ordenanza adicional de reemplazos de 17 de marzo de 1773 se dispuso que los intendentes provinciales del ejército contasen con copias de los asientos personales de estos exentos, con distinción de clases, a partir de las listas oficiales que Marina pusiese a disposición de las justicias locales²⁰.

Las autoridades de la Marina y del ejército no tardaron en descubrir que muchos se habían matriculado fraudulentamente, movidos por el deseo de beneficiarse de tan sustanciosa gracia. Los poderes de ambos cuerpos se afanaron en evitar estas prácticas irregulares, aunque discreparon en la legislación a aplicar para este fin. Conocemos más de un expediente abierto a raíz del *quintaje* de matriculados, y revelador de los distintos pareceres de las autoridades implicadas. Valga el caso de Francisco Alonso, matriculado en la villa de Redondela el 1 de abril de 1775, apenas dos días después de llegar allí la comunicación de la orden para el sorteo de mozos para el ejército. La Junta de Agravios establecida en Tui para conocer de lo relativo a quintos, desestimó la reclamación de

¹⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario...

¹⁹ Vid. A. G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. El Pardo, 29 de enero de 1767.

²⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes...

Marina a instancias del afectado, razonando que el despacho para ejecutar el referido sorteo se había recibido en la cabeza del partido de Redondela el 30 de marzo de dicho año²¹. En contra de este dictamen, Marina alegó que el artículo 34 de la referida ordenanza adicional de reemplazos de 1773 libertaba a los matriculados de las quintas sin exigir requisito alguno de tiempo transcurrido de ingreso en las listas oficiales de gente de mar antes de la publicación del sorteo. Para aclarar situaciones, según informe del Intendente de Ferrol, D. Joaquín de Maguna, datado en 2 de agosto de 1775, el Consejo de Guerra había propuesto en 1755 el establecimiento en lo sucesivo de un plazo de seis meses de antigüedad en la matrícula para que sus hombres fuesen acreedores a la franquicia que nos ocupa. Marina, no obstante, rechazó esta norma general. En un oficio de 13 de marzo de 1762, este ministerio había planteado la suspensión de las altas en la matrícula en los dos meses posteriores a la publicación de los sorteos de milicias. Sobre este particular no se tuvo respuesta por la vía de Guerra. En 1770 se reanudaron las controversias institucionales en torno a este asunto. Un lustro más tarde, el citado Maguna protestaba de que con posterioridad a la entrada en vigor de la norma adicional de reemplazos de 1773 la Secretaría de Guerra hubiere despachado varias resoluciones en materia de quintas que no se habían pasado a Marina. Remitido el caso del matriculado de Redondela al Consejo de Guerra, tribunal en última instancia, que en consulta de 16 de diciembre de 1775 y conforme en parte con el informe del fiscal togado, dictaminó que dicho individuo fuera legítimamente comprendido en el sorteo “por la presunción de fraude”. Para evitar nuevos recursos por esta causa, además resolvió que se volviese a ordenar a los ministros de Marina el estricto cumplimiento de lo resuelto en el artículo 34 de la ordenanza de 1773 en cuanto a la remisión a las justicias locales de los asientos individuales y actualizados de las matrículas para que constasen en las escribanías de ayuntamiento. Al tiempo se negó la exención del sorteo para reemplazos a los que se matriculasen 15 días antes de la

²¹ “... desde cuyo tiempo se hizo pública en la provincia con motivo de extender las veredas que corren con menos prontitud que las noticias”.

publicación de la quinta en la capital de la provincia²².

Las controversias entre las autoridades de Marina y los mandos del Ejército en torno a los términos de la franquicia en cuestión fueron abundantes. Las primeras adujeron el reconocimiento de dicho privilegio tanto en la Ordenanza de Quintas de 3 de noviembre de 1770 (art. 59), como en la adicional de 17 de marzo de 1773 (art.34), pero lo cierto es que las denuncias de matriculados por supuestos atropellos puede decirse que casi estuvieron a la orden del día. En particular, a tenor de una representación del Intendente de Ferrol Máximo du Bouchet, en 1787 el *quintaje* de matriculados o cuando menos su intento estaba muy extendido en Galicia. Por ejemplo, el coronel del regimiento de Compostela intentó hacer entrar en sorteo a gente de mar del puerto de Muros. Su actuación fue respaldada por el Inspector General de Milicias por no reconocerse expresamente esta exención de índole corporativa en la Ordenanza de Milicias en vigor. Precisamente los incidentes que por aquel tiempo tuvieron lugar en dicha villa coruñesa llevaron al subdelegado de Marina en la misma, D. Clemente de Godoy y Montes, a ver en el declive de la matriculación uan consecuencia de las vulneraciones de las prerrogativas concedidas a los profesionales marítimos, y en particular con la exención de entrar en quintas y de concurrir al servicio militar en tierra. También con ocasión del la trascendental revista general de las matrículas a cargo de Muñoz de Guzmán, el ministro principal de la provincia de Viveiro puso el dedo en la llaga sobre esta relación causa efecto²³. Godoy y

²² Por bando se haría pública esta última providencia con el propósito de que “no busque este asilo el que no sea de la profesión ni disfrute el fuero de Marina el que no sea lexítimo acrehedor”. Por otra parte, teniendo presente la proliferación de casos de matrimonios celebrados a toda prisa por los contrayentes para eximirse de las obligaciones de servicio en las fuerzas armadas de tierra, el artículo 32 de la ordenanza de quintas de 3 de noviembre de 1770 precisaba que sólo serían acreedores de esta franquicia el mozo soltero cuyas amonestaciones para casarse hubiesen comenzado 15 días antes de recibirse la orden para el sorteo en la capital. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Docs. Ferrol, 2 de agosto de 1775; [Madrid], 16 de diciembre de 1775.

²³ Habló de la necesidad de conservar a los matriculados “todos sus fueros y antiguos privilegios con cuya cuenta hizo la marinería su contrata al tiempo de matricularse”. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Doc. 9 de enero de 1788.

Montes, yendo más allá de una propuesta de confirmación efectiva del privilegio del que venimos ocupándonos, postuló que los hijos de los matriculados disfrutasen del mismo sin el requisito de registrarse en las listas de la Matrícula. Su planteamiento fue el siguiente:

“Un soldado miliciano que sólo se alista por 10 años en este tiempo el padre libra al hijo, el hijo al padre, el hermano al hermano de este servicio, y del ordinario y extraordinario, etc; pero el alistamiento de los matriculados, que es de por vida, no proporciona librar el padre al hijo ni el hermano al hermano, del mismo servicio de milicias ni de aquellas cargas. Y así, los matriculados se ven aflixidos quando dedican uno de sus hijos a los estudios para librarlos de dicho servicio gastándose y aniquilándose por su libertad; y si para eximirse de esta persecución matriculan al mismo hijo que dedican al estudio, se ven en mil trabajos para sostenerlos y trampear los tiempos de plantón o de fila del servicio, con que no tienen poco que hacer los subdelegados y padecen los interesados unos gastos, disgustos y extorsiones de que merecen se les exonere”²⁴.

Esta comparación entre deberes y derechos del soldado de milicias y del matriculado será uno de los lugares comunes de las reflexiones sobre la dureza del servicio en la Armada formuladas por oficiales de sus diferentes cuerpos. Un referente, el del quinto, sobre el que pivotará en buena medida el discurso histórico de Francisco Javier de Salas sobre la Matrícula.

Con motivos de incidentes similares en Málaga, en oficio de 28 de marzo de 1787 de la Secretaría de Marina dirigida a la de Guerra se confirmó de nuevo este privilegio, y pocos meses después, por resolución de 23 de diciembre de dicho año Carlos III dispuso que la mencionada R.O. de 15 de julio de 1761, en su día dirigida exclusivamente al Intendente de Ferrol, fuese ahora circulada a la vía de Guerra. Para “que no haya más dudas”, desde este último ministerio se despachaba a la atención del Inspector de Milicias la orden que venía a declarar por enésima vez a todos los matriculados, empleados en la

²⁴ Vid. A.G.M. Matriculas. Generalidad. Leg. 1.873. Doc., 23 de diciembre de 1787.

pesca, comercio y maestranza libres de quintas y reclutas para el Ejército²⁵.

²⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.874. Doc. Palacio, 23-XII-1787.

6.2.- El Fuero de Marina.

El Fuero militar de Marina, equivalente al que gozaban los individuos que servían en el ejército, alcanzaba a toda persona incluida en los cuerpos militar y político de la Real Armada²⁶ y conllevaba implicaciones jurisdiccionales de gran relieve.

En virtud de la llamada Ordenanza del Infante Almirante de octubre de 1737 las causas civiles y criminales de matriculados pasaron a ser vistas y sentenciadas por tribunales específicos, llamados de Almirantazgo o de Marina²⁷. No es de extrañar que las autoridades del ramo pronto advirtiesen que no pocos profesionales ajenos a las actividades marítimo-pesqueras se habían matriculado fraudulentamente con el objetivo de eximirse de la justicia ordinaria. En la revista efectuada en abril de 1739 a la marinería asturiana y cántabra, se descubrió que zapateros, sastres y alojeros habían engrosado las listas de la matrícula²⁸. Más de un indicio apunta a la costa cantábrica como escenario destacado de este tipo de fraude. Como confesaban en 1742 los vecinos de los lugares de Suances y Cortiguera enclavados en la villa cántabra de San Martín de la Arena “ el ansia de goce de los fueros de Marina y exemption de la Jurisdicción ordinaria” que otorgaba la real cédula de privilegios de 1737 les había llevado a matricularse en masa “ocultando inconsideradamente [...] unos sus habituales achaques, otros su abanzada edad y los más su ineptitud y quasi ninguna inteligencia en la Navegación”. Esgrimiendo el desamparo de sus familias a raíz de las obligaciones militares adquiridas, suplicaban la exención del

²⁶ Estudios centrados en esta temática: Andújar Castillo, F., <<El fuero militar en el siglo XVIII. Un estatuto privilegiado>>, en *Chronica Nova*, nº 23 (1996), pp. 11-31; Cepeda Gómez, José, <<El fuero militar en el siglo XVIII>>, en Martínez Ruiz, E. y De Pazzis Pi, M. (coords.) *Instituciones de la España Moderna, I. Las Jurisdicciones*, Madrid, 1996, pp. 29-297; también se trata de la jurisdicción de Marina en Desdevises du Désert, G., *op. cit.*, pp. 545-548. Para los siglos XIX y XX, López Ramón, Fernando, *La caracterización jurídica de las Fuerzas Armadas*, Madrid, 1987.

²⁷ Vid. Salas, F. J. de, *La Matrícula...*, *op. cit.*, p. 169.

²⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. Guarnizo, 16 de abril de 1739.

servicio en la Armada “como se ha practicado en la villa de Santander” quedando sólo disponibles para las tareas que venían realizando: conducción y remolque de maderas a los astilleros de Guarnizo, y entradas y salidas de navíos del rey en el puerto de la capital cántabra. No consta resolución de este expediente, pero la nota final al mismo “tiene inconveniente” hace dudar de la consecución de la solicitud ²⁹.

Este privilegio jurisdiccional fue confirmado por el artículo 11 del título VI³⁰ Tratado IV de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. El ámbito competencial de los jueces de Marina se definía básicamente en los artículos 5 a 9; en los siguientes se hacían puntualizaciones a este respecto y se señalaban otros cuerpos e individuos bajo esta jurisdicción: la tropa de Marina, los asentistas de víveres, pertrechos, y de cualquier otra cosa para la Armada, y los dependientes de estos hombres de negocios³¹. Por el artículo 21 se establecía la distinción entre la jurisdicción militar y la del cuerpo del ministerio. La primera, se confiaba a la oficialidad del conocido cuerpo general de la Armada, mientras que los asuntos de “policía” y cuestiones de índole administrativa y hacendística correrían a cargo de los Intendentes, comisarios u “otro qualquiera menos caracterizado del ministerio” (art.22). A continuación, para evitar dudas, recursos y conflictos se pasaba a declarar los “individuos y casos inmediatamente sujetos” a cada una de ambas jurisdicciones (art. 23 y siguientes). En concreto, por lo que concierne a los matriculados, mientras no fuesen destinados al Real Servicio estarían bajo la jurisdicción del ministerio ³², y sujetos a la militar desde el día en que entrasen a servir con plaza en buques de la Armada hasta que fuesen despedidos o licenciados.

²⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. s/f.

³⁰ Versaba “De las exempciones que ha de gozar la gente que se matricule para servicio de la Armada”.

³¹ Artículos 10 al 20.

³² “Y sus causas se substanciarán por los Intendentes de los Departamentos o sus subdelegados sumaria y brevemente; por quanto el método ordinario de proceder en ellas sería de grave perjuicio a su quietud y intereses, quedándoles el recurso prevenido al Consejo Supremo de Guerra”. (art. 26)

Se declaraba pues la subordinación única de esta clase de súbditos, los matriculados de mar y maestranza, no así los aprendices de esta última clase (carpintería de ribera y calafatería)³³, a los jueces de Marina, “excepto en los casos y delitos en que perderán el fuero”³⁴. Estos se precisaban en los artículos 2 a 5 del Título II (“De los individuos y casos sujetos a la jurisdicción de Marina”) del Tratado V (“De las disciplina y materias de justicia”). Serían desaforados los que incurriesen en los delitos de “resistencia formal a la justicia o de desafío que esté plenamente probado”; también los culpables de la salida ilegal de moneda o “pasta” de oro o plata y de introducción de numerario en vellón, los que fabricasen o ayudasen en la fabricación o expedición de moneda falsa y aquéllos que usasen armas prohibidas³⁵. Por último los delitos contra la administración y recaudación de las rentas reales, en particular la del tabaco, “a cuyo favor quiero que subsistan las órdenes anteriormente expedidas”³⁶.

Ampliando las garantías jurisdiccionales de los individuos en cuestión, en el artículo 167 de la ley fundamental de primero de enero de 1751 se declaró que el desafuero por cualquiera de las causas contempladas en las Ordenanzas Generales de la Armada no se decretase hasta probada fehacientemente la culpabilidad del matriculado

³³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 265. Doc. 18-XII-1765.

³⁴ Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar...* Tomo I, p. 215.

³⁵ “cortas y vedadas, fuera de las casos en que es permitido a los militares traerlas”. Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar...* Tomo I, p. 242

³⁶ Al tiempo se confirmaban las multas (“aprehensión de los fraudes en sus personas, casas o embarcaciones”). Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar...* Tomo I, pp. 242-243. Estas disposiciones serán resumidas por la Junta de Ordenanzas de Cádiz en 1772- que disponían: “Pertenece a la Jurisdicción Militar las tripulaciones de vaxeles armados. Cada Gefe ejercerá sobre sus súbditos la Jurisdicción civil y criminal. La Gente de Mar Matriculada mientras se mantenga en los lugares de sus vecindarios o en otra qualquiera parte sin actual efectivo destino en el servicio, pertenecerá a la Jurisdicción del Ministerio; y a la Militar desde que entre a servir con Plaza en los vaxeles hasta que sea despedida o licenciada”. Vid. López Miguel, O. y Mirabet Cucala, M., <<La institucionalización...>>, p. 228.

“...por aprehensión real del delincente en el mismo hecho o por pruebas jurídicas que lo manifiesten. Y que mientras la complicidad existiere solamente en indicios estén los delinquentes presos a la orden de sus Gefes naturales, los quales serán responsables de su seguridad, y los entregarán de buena fe, luego que esté justificada la causa. Y con la misma, el juez a quien corresponda su conocimiento procederá a su conclusión, con la brevedad competente; cuyo método ha de ser recíproco y comprensivo de todo género de casos y jurisdicciones”³⁷.

En estos mismos términos, en virtud del siguiente artículo, el 168, con la finalidad de evitar que este escudo jurisdiccional propiciase atentados contra la seguridad ciudadana y otros, a las anteriores causas de desafuero se añadieron “... los robos de Iglesias y cosas sagradas, los executados violentamente con armas en caminos reales y en los poblados, los asesinatos, los incendios maliciosos y los motines o agavillamientos sediciosos contra el gobierno y paz pública”. Se aclaraba, no obstante, que estos delitos, en caso de ser cometidos por matriculados que estuviesen “en actual servicio efectivo”, competirían a la jurisdicción militar³⁸.

Además de esta relación de causas contenidas en las ordenanzas, algún jubilado de la matrícula perdió este estatuto privilegiado cuando se comprobó que había causado baja en el servicio de la Armada sin acreditar la edad ni las campañas debidas, y además no practicaba actividades marítimo-pesqueras. Por esta razón fue desaforado Marcos Lorenzo, matriculado de la villa del Caramiñal (provincia marítima de Pontevedra). Este individuo, a pesar de que acreditaba sólo diez años de servicios en el bergantín del resguardo de las rentas reales del puerto de Vigo³⁹, por sus achaques había logrado jubilarse en la revista de 1765. Su desafuero, ejecutado en 1784, lo había reclamado el procurador síndico y

³⁷ Vid. *Ordenanza para el régimen.....* Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ “y más de aquella costa hasta la Coruña y Ferrol”.

personero de aquella localidad a raíz de un enfrentamiento con él por los derechos del arriendo de la renta del aguardiente para la venta de este género en régimen minorista. Era público la condición de tratante (en licores, jabón y aceite) de Lorenzo, que actuaba de apoderado del gremio de mar a la hora del abasto de sal. Esta corporación salió en su defensa, aunque sin éxito alguno. Lo alegado por los representantes gremiales, paradójicamente se volvió en contra del sujeto en cuestión; la Corona, confirmando el desafuero dictado por el Intendente de Ferrol, resolvió que bajo ningún pretexto la asociación de matriculados volviese a valerse de este individuo para dicha función, pues cada matriculado que necesitase suministro de sal podría pedirlo personalmente mediante papeletas en regla, y así se evitarían fraudes⁴⁰.

Este escudo jurisdiccional, además de la marinería y maestranza, también amparó a otros empleados en la habilitación de los buques y en “otros fines de Marina”, aunque sólo durante su trabajo en arsenales o en fábricas cuya producción demandase la Armada. Así se prescribía en el artículo 41 de la Ordenanza de 1751 para los carpinteros de blanco, toneros, aserradores, toneleros, armeros, herreros, pintores, faroleros, fabricantes de jarcia, de betunes, etc⁴¹. A renglón seguido, como ya se ha dicho en otro lugar, se contemplaba la matriculación voluntaria, no obligatoria, de armeros, toneleros y faroleros, siempre que resultasen necesarios al servicio de la Marina. Mientras ejerciesen estas profesiones en sus pueblos estarían sujetos a la justicia ordinaria “en todas las causas anexas a su trato o ejercicio”.

Por lo que concierne en particular a los toneleros matriculados, esta disposición de la Ordenanza se confirmó por real orden de 14 de junio de 1784⁴², comunicada a los

⁴⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.964. Doc. 22 de mayo de 1784.

⁴¹ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen...* Sig. R-98/208.

⁴² Literalmente les concedía “esención de la justicia ordinaria en todas las causas civiles y criminales de las que sólo deberá conozer en lo subcesivo la jurisdicción de Marina; bien que quando establecidos en los Pueblos exerzan en ellos sus oficios para el servicio del común, han de estar sujetos en las causas que resulten y estén anexas a este trato o ejercicio al fuero ordinario como lo están los demás matriculados y dependientes de la Maestranza...”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2001. Prontuario de reales

Intendentes de los tres departamentos, al secretario de Guerra, a su homólogo de Gracia y Justicia, y al Consejo de Guerra. A pesar de ello, pocos años después fue necesaria nueva providencia matizando y aclarando los términos de esta franquicia. Así, por real orden de 26 de mayo de 1789, dirigida al Intendente de Cartagena, se reconocía la plenitud del fuero de Marina para estos profesionales de la matrícula cuando se hallasen en sus domicilios en igualdad de condiciones que mientras prestaban servicio en la Armada “por haberse comprometido a hacerlo quando S.M. los necesite”. Únicamente se levantaba la inhibición a las justicias ordinarias en causas relativas a faltas por dejación de sus deberes de atención profesional al público⁴³.

Por otra parte, la totalidad del “equipage” de los navíos de particulares armados a corso, fuesen o no matriculados, también gozaron de esta franquicia jurisdiccional con el propósito de impulsar una actividad de evidente interés para la Corona. Esta gracia en cuestión fue reconocida en el artículo 49 de la Ordenanza de corso de 1762, y confirmada en las sucesivas normativas reguladores de esta práctica (en el artículo del mismo número de la de primero de julio de 1779 y en el quinto de la Ordenanza de 20 de junio de 1801) además de en el séptimo de las Ordenanzas de matrículas de 12 de agosto de 1802⁴⁴.

Pese al esfuerzo legislativo de la Secretaría comandada por Ensenada por precisar el campo de la acción de unas y otras justicias en causas que tuviesen que ver con los matriculados, y posteriores puntualizaciones a este respecto, los conflictos de jurisdicción estuvieron a la orden del día: por razón de millonar⁴⁵, por arresto de matriculados por tropas del ejército⁴⁶, etc. En consecuencia, a los negociados de Marina no dejaron de llegar

órdenes...

⁴³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Doc. Aranjuez, 16 de mayo de 1789.

⁴⁴ Vid. Azcárraga y de Bustamante, J.L., *El corso marítimo*. Madrid, 1950, pp. 292, 309 y 352.

⁴⁵ Varios ejemplos de altercados de este cariz en el legajo 276 del fondo de la Secretaría de Marina del Archivo General de Simancas.

⁴⁶ Un problema de competencias entre el Intendente de Ferrol y el coronel de las milicias de Lugo

denuncias por supuesta vulneración del fuero de los matriculados. El principal blanco de las iras de los matriculados fueron las justicias ordinarias⁴⁷. Repetimos que las ocasiones más propicias para denunciar estos atropellos, y en general cualquier ataque a la ordenanza, fueron las revistas de inspección puerto a puerto. El comisario D. Francisco Núñez Ibáñez a la conclusión del control que llevara a cabo en el departamento de Cartagena a mediados de los años cincuenta, informaba que los gobernadores y alcaldes multaban y encarcelaban a los matriculados con el menor pretexto; en su opinión, para combatir semejantes abusos se hacía necesario sancionar a estas autoridades locales siempre que de inmediato no entregasen a los matriculados presos a las autoridades de Marina⁴⁸.

A lo largo del siglo XVIII tuvieron lugar numerosas controversias de distinta gravedad por cuestiones de supuesto o probado desafuero de matriculados. En los protocolos notariales abundan las referencias a causas de particulares abiertas por esta razón; de hecho, los poderes para pleitos otorgados a letrados suelen informar con mayor o menor precisión sobre el origen y motivo de los procesos. El seguimiento de los mismos hasta su resolución supera los objetivos aquí perseguidos. De ser éste uno de los fines de nuestra investigación, su consecución sería difícil: en primer lugar, porque la documentación judicial de los ministerios de provincia y de las subdelegaciones -instancias donde debieron resolverse no pocas causas, conforme a los principios de rapidez en la aplicación de la justicia y armonía entre jurisdicciones contenidos en las ordenanzas de Marina-, o se ha perdido o en todo caso ignoramos su paradero; y en segundo lugar, porque

en A.G.S, Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. Madrid, 21-X-1765.

⁴⁷ En 1790 el subdelegado del partido pontevedrés de Vilaxoán arremetía contra la justicia ordinaria de Carril, la cual “con el más havierto despotismo arresta y pone en la carcel a su antojo a los matriculados, formándoles causa, llevándoles dinero y poniendo en libertad sin la menor noticia ni intervención” de la autoridad de Marina. Y “se vale de decir públicamente que es el único juez y mando, así en la marinería matriculada como en los de tierra, pues el subdelegado de Marina del partido de Villajuán sólo es para hazer sorteos y mandar la gente al Real Servicio”. Vid. A.G.M. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc., Vilaxoán, 17 de junio de 1790.

⁴⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 16 de marzo de 1756.

el concurso de diferentes tribunales a la hora de entender en grado de apelación o de sentenciar, en particular el Consejo de Guerra, obligaría a la consulta de los fondos de estas instituciones.

Cimentado nuestro análisis en los papeles de la Secretaría de Marina, digamos que las tensiones de orden jurisdiccional en las que se vieron directamente involucrados los gremios de mar o las actuaciones que éstos denunciaron como un ataque general a sus privilegios dejaron más rastro en la documentación de este despacho central. Con ocasión de revistas de inspección general, los matriculados expusieron sus quejas a este respecto que los comisionados al efecto pusieron en conocimiento de Madrid. El Intendente de Marina D. Juan Domingo de Medina en su informe-resumen de los resultados del control efectuado en el departamento de Cartagena en 1765, hablaba de la extendida falta de respeto a las exenciones y privilegios de sus administrados, haciendo mención especial, por su gravedad, al conocimiento de las causas de los matriculados por jueces que debían inhibirse de las mismas⁴⁹. Esto conllevaba, según él, una creciente desafección hacia la matrícula, ya de por sí muy impopular habida cuenta las obligaciones militares que entrañaba. Las instrucciones dadas por aquellos días a los encargados de la administración de matrículas a nivel provincial por el Intendente de Cádiz D. Juan Gerbaut, una vez conocidos los resultados de la revista llevada a cabo en su departamento, revela un estado de cosas que en nada difiere del conocido para el litoral levantino; se les encomendaba que sentenciasen las causas de los matriculados a la mayor brevedad posible, conforme al mencionado artículo 26 de las ordenanzas de 1748, sin permitir la involucración de las justicias ordinarias; y en caso de conflicto de competencias, resolver como estaba prescrito en aquella normativa general⁵⁰.

En contra de la voluntad de la Corona, muchos procesos se alambicaron al entrar en juego instancias superiores, caso de la Real Audiencia de Galicia. Para poner a cada uno en su lugar, con el propósito de reafirmar los límites competenciales, a la largo del siglo

⁴⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Cartagena, 2-XI-1765.

⁵⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.

asistimos a sucesivas confirmaciones y puntualizaciones de las atribuciones de justicia de las autoridades de las matrículas y de la suprema jurisdicción del Consejo de Guerra en las causas relativas al ramo de Marina. Por ejemplo, con fecha 5-X-1775, el ministro de la provincia marítima de Pontevedra, don D. Gaspar Wauters y Horcasitas, enviaba al subdelegado de Vigo copia de una resolución que Carlos III, a consulta del Consejo de Guerra, por la cual ordenaba que desde entonces la Audiencia de Galicia se abstuviese de dictar autos ordinarios contra los matriculados y en general contra cualquier aforado militar⁵¹. A renglón seguido se facultaba al Juzgado del Departamento de Marina para entender en “los casos que ocurran a las ordenanzas del ejército y de la Armada”, mientras se confirmaban las apelaciones al referido Consejo⁵².

Por otra parte, parece probado que algunos matriculados se ampararon en su condición de aforados a la hora de cometer delitos contra el estado, tal es el caso del contrabando. También se contrabandearon a bordo de los buques de la Navy, lo que generó frecuentes interferencias de jurisdicción entre los ministros de aduanas y los dependientes del Almirantazgo. Debe tenerse en cuenta que por necesidades de tripulación para la Navy se recurrió a la recluta de *smugglers*, algunos capturados en el mar y otros sacados de las cárceles de la armada. Como medida preventiva, a todas luces insuficiente, estos contrabandistas fueron enrolados en barcos destinados lejos de su radio de actuación, de su red de cómplices⁵³.

En España, para frenar esta práctica delictiva, por real cédula de 14 de enero de 1740 se establecía el efímero Juzgado de Contrabando de mar y tierra. Surge en una coyuntura bélica, con el fin de abortar la introducción de géneros y frutos del país enemigo, Inglaterra. Este tribunal fue extinguido por una real resolución de 6 de junio de 1741 “en

⁵¹ La controversia había surgido a raíz de una provisión de este real tribunal con sede en A Coruña, en la cual, respaldando la instancia del cura de Sada y Fontán, se apremiaba a los matriculados de aquellos puertos al pago del diezmo de la pesca.

⁵² Vid. Museo de Pontevedra. *Archivo de Mareantes*. Sampedro 283.

⁵³ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 171.

vista de lo que expuso el Contador de Rentas Generales sobre los graves perjuicios que se causaban a mis vasallos y al comercio con las Naciones extranjeras por los Jueces y Ministros del contrabando...”⁵⁴. Este fraude contra la Real Hacienda era moneda corriente en la Galicia del siglo XVIII, en particular en su litoral. La actuación de los funcionarios de la renta del tabaco provocó fricciones; valga el caso de lo ocurrido en el puerto de A Coruña en 1745, cuando el ministro y dependientes del citado estanco “sin permiso y auxilio” de las autoridades competentes de Marina, entraron a registrar la casa de un matriculado, contraviniendo así los artículos 2 y 13 de la orden de 2 de julio de 1740, que únicamente eximía de tal pertinente autorización “en caso de hallarse a éstos [los matriculados] en fagrante delito”⁵⁵. Se entiende, pues, que los delitos contra este estanco en particular se declarasen expresamente causa de desafuero en las ordenanzas de 1748.

Al igual que ocurrió en España en general en torno a las competencias en materia de marinería, en Inglaterra fueron frecuentes las interferencias de jurisdicción. Son muchas las evidencias de conflictos entre los dependientes del Almirantazgo y los poderes locales (alcaldes y jueces), contrarios al *press* sobre sus electores, y los ministros de aduanas, perseguidores del contrabando a bordo de los navíos de la Navy, práctica irregular muy extendida. Con vistas a atajar las infracciones contra las rentas reales, y de paso incrementar los efectivos de tripulación, Carlos III resolvió por despacho de 21 de abril de 1770 que todo hombre de mar o soldado de la Armada sentenciado por tales fraudes sirviese el tiempo de su condena en bajeles de la carrera de Indias con mitad de sueldo y

⁵⁴ Rica información al respecto en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 299

⁵⁵ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 280. Doc. A Coruña, 10-VIII-1745. El 24 de septiembre de 1777, el Comandante de Ferrol informaba de la decisión afirmativa del Rey en el desafuero de 2 matriculados, a solicitud del Juzgado de Rentas de la citada ciudad, acusados de cooperantes en fraude de tabaco. Entregados al citado tribunal, los supuestos infractores -destinados en una embarcación de las faenas del Arsenal- alegan que cumplían órdenes de un primer guardián de Marina. O sea, descargaba la responsabilidad en un superior. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277.

prestaciones⁵⁶.

Los ataques a los derechos de los matriculados en materia de justicia no siempre procedieron de autoridades ajenas a la Marina. Contra lo dispuesto en las ordenanzas y confirmado en sucesivas disposiciones, algunas causas no se resolvieron con la rapidez debida, en detrimento de los derechos de los acusados. A este respecto es muy revelador una representación del Comandante de Marina de La Habana dando cuenta en 1783 de la prolongada pena de privación de libertad por delitos de sangre contra matriculados que permanecían sin sentenciar debido al extravío de sus procesos: unos habían muerto en prisión y otros iban camino de correr la misma trágica suerte⁵⁷. Para evitar en el futuro situaciones similares, Carlos III resolvió por despacho de 18 de agosto de dicho año que los Comandantes Generales e Intendentes de Marina de América se quedasen siempre con testimonios auténticos de los expedientes judiciales que remitían al Consejo de Guerra⁵⁸.

Se ha señalado que durante el reinado de Carlos III, la proliferación de aforados militares agudizó el problema de competencias ante la multitud de instancias judiciales. Por sucesivas reales cédulas (de 16 de septiembre y 26 de octubre de 1784, 6 de diciembre de 1785, 19 de junio de 1788 y 11 de noviembre de 1791), a consulta del Consejo de Castilla, los individuos del Ejército y de la Armada fueron desaforados “en punto a deudas de menestrales, artesanos, criados, jornaleros, criados, y alquileres de casas”. De tales resoluciones serían exceptuados los matriculados “destinados a la tripulación, armamento o maestranza de algún buque o Departamento”⁵⁹.

⁵⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288.

⁵⁷ Respecto a dos individuos que llevaban catorce años entre rejas por supuesto asesinato, y que tras la comisión de este delito se habían refugiado en un templo, planteándose una controversia en torno a su inmunidad, se ordenó, previo informe jurídico del asesor general de Marina D. Julián de San Cristóbal, ministro togado del Consejo de Guerra, que el Comandante General de La Habana concertase con el juez eclesiástico la pena que debía aplicarse.

⁵⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. 18 de agosto de 1783.

⁵⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.878. Doc. Madrid, 29-XI-1792.

Por otra parte, el condicionar el disfrute de este fuero al deber de llevar un distintivo visual por parte de los matriculados, vino a echar leña al fuego de las controversias entre jurisdicciones y a enmarañar la legislación todavía más. Por R.O. de 13 de mayo de 1786 se dispuso que la gente de mar llevase en el lado izquierdo del pecho un escudo de *grana* (pañó fino). En él habría de bordarse de estambre un áncora “con cierta variedad en el adorno” al objeto de diferenciar al simple marinero del destacado por alguna acción digna de mérito o por el número de campañas, como también al simple patrón de aquél que se hubiese distinguido. Por esta real orden además se previno que los matriculados que no llevasen su particular distintivo perderían su derecho a ampararse en la jurisdicción de Marina en caso de ser víctimas de atropellos por otras justicias. Esto último debió originar no pocas protestas de los afectados. De ahí que en una nueva marcha atrás de la Corona, a consulta del Consejo de Estado, por real resolución de 3 de julio de 1792, comunicada al Consejo de Castilla, se previno que los matriculados no perderían su fuero ni su derecho a reclamar este privilegio aun cuando voluntaria o involuntariamente dejasen de llevar su escudo identificativo⁶⁰.

Las autoridades de Marina expusieron que esta pérdida de inmunidad frente a las justicias ordinarias había acrecentado el número de separados de la matrícula por cuanto el goce de esta jurisdicción particular era “el principal móvil” de la entrada en el Real Servicio, y “la más distinguida recompensa en que quieren y deben ser amparados”⁶¹. Se explicaba pues que los padres no inclinasen a sus hijos a las actividades marítimas, dado que los empleados en ellas “arden en dos fuegos, y que siendo terrestres no tienen más que una jurisdicción que los mire como sus individuos”. La respuesta de la Corona se hizo pública por Real Decreto de 9 de febrero de 1793, en virtud del cual se confirmó el fuero

⁶⁰ Estas dos últimas disposiciones se incluyeron en una circular del Consejo de Castilla de 4 de agosto de 1792 dirigida a las Chancillerías y Audiencias al objeto de que las participasen a los corregidores y justicias de las localidades marítimas de sus distritos. Vid. *Novísima Recopilación...*, Libro VI, Título VII, pp. 107-108.

⁶¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.878. Doc. Madrid, 29-XI-1792.

militar de los matriculados y demás individuos que prestaban servicio a la Marina, y por otra parte para la tropa, oficiales y demás aforados del Ejército⁶².

Con el propósito declarado de revitalizar la Matrícula, calificada de “importante Milicia del Estado”, y poner fin a las referidas controversias en torno a esta foralidad, con grave perjuicio de sus individuos “que sufren el dilatada arresto de tres, quatro o más años, interin se deciden las competencias”, se ordenó entonces que en lo sucesivo el fuero militar de los matriculados

“...sea y se entienda comprensivo de todos sus juicios civiles y criminales en que son demandados o se les fulminaren de oficio, exceptuando únicamente los de mayorazgos en posesión y propiedad, y particiones de herencias como éstas no prevengan de disposición testamentaria de los matriculados que sus jueces conozcan privativa y exclusivamente en aquéllos con total inhibición de los demás, sin que en su razón pueda formarse ni admitirse competencia por Tribunal ni juez alguno baxo la prevención de que tomaré la más severa providencia contra los que faltaran a esto...”⁶³

A renglón seguido, se declaraba que pese a lo prescrito en los citados artículos de las Ordenanzas generales de la Armada de 1748 y de la normativa de primero de enero de 1751, así como en las reales cédulas de desafuero, por lo que toca a los matriculados de mar y maestranza, todos los llamados “asuntos exceptuados”, hasta entonces materia reservada de la jurisdicción ordinaria, pasasen a ser de conocimiento privativo de las autoridades de Marina. Ahora bien, quedaba en toda su fuerza y vigor las penas impuestas en virtud de dichas disposiciones en materia de desafuero que en lo sucesivo habrían de aplicar con escrupulosidad las autoridades de Marina en caso de contravenciones de los

⁶² Esta resolución fuera tomada tras consulta de los fiscales del Consejo de Guerra. En su dictamen se hacía hincapié en que las ventajas para el Estado originadas por la aplicación de las referidas cédulas de desafuero, resultarían insustanciales comparadas con los males que conllevaran. Vid. Cepeda Gómez, J., *op. cit.*, pp. 298 y ss.

⁶³ Vid. *Novísima Recopilación...*, Libro VI, Título VII, pp. 105-108.

matriculados y demás que gozaban de su fuero.

Las interpretaciones divergentes que de inmediato surgieron al respecto de quiénes y en qué medida eran merecedores de esta importante franquicia hicieron necesario la real declaración comunicada a la vía de Marina en orden de 5 de noviembre de 1793. En virtud de la misma, Carlos III ordenó que invariablemente se observase el real decreto de 9 de febrero de dicho año haciéndolo extensivo “a todos los individuos que estuviesen en actual servicio de la Armada en cualesquiera cuerpos y clases, empleos o ejercicios de Guerra, Ministerio y Mar; los empleados en las diferentes ocupaciones necesarias a la construcción, aparejo y armamento de los reales baxeles; la gente de mar y los obreros de todos los géneros que estuviesen matriculados en la extensión de todos mis dominios para servicio de ellos”. En verdad, en esta ocasión no se hizo sino confirmar lo que a este respecto estaba establecido desde hacía más de medio siglo en el artículo 1, del Título II del Tratado V las Ordenanzas Generales de la Armada que regían todavía y en los artículos 32, 38 y 41 de la Ordenanza de matrículas de 1751 por lo que concernía a la maestranza⁶⁴. En suma, las sucesivas ratificaciones legales de este privilegio jurisdiccional venían implícitamente a demostrar la vulneración de que era objeto.

Por otra parte, los matriculados, en compensación de las duras y prolongadas campañas en la Real Armada a que estaban sujetos, fueron exonerados de diferentes cargas de carácter militar.

⁶⁴ A consulta del Consejo de Guerra, comunicada por esta vía reservada en circular de 30 de octubre de 1794, se ordenó que dicha R.O. de 5-XI-1793 se guardase “exactamente y por regla general” en el Ejército y en la Armada.

6.3.- La libertad de alojamientos, bagajes y utensilios.

Como apuntamos en el capítulo primero de esta tesis, la exención de alojar⁶⁵ para la marinería de Su Majestad ya aparecía recogida en las disposiciones para reclutamiento de personal para las armadas del Mar Océano, Carrera de Indias y tropas de estas flotas dictadas por Felipe III el 4 de noviembre de 1606. En virtud de la llamada real cédula de exenciones de 31 de octubre de 1625, las casas de los matriculados quedaron reservadas de huéspedes y soldados⁶⁶. Esta libertad de bagajes y alojamientos, salvo para el monarca y su séquito, fue confirmada en la real cédula de privilegios de 18-X-1737⁶⁷, y de nuevo en el artículo 8 del título VI Tratado IV de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. En esta última disposición se precisaba que tal franquicia se entendía con las casas de residencia “de los matriculados, casados o viudos, sus mugeres y familias, y las de los solteros que excedan de diez y seis años de edad y habiten con sus padres y hermanos dentro de los lugares donde sean conocidos o estén avecindados con casa propia o alquilada de su cuenta; pero en las casas de particulares o posadas en que alojen a matriculados que no tengan en el pueblo domicilio establecido, no gozará esta franqueza”.

⁶⁵ Los alojamientos consistieron en la obligación que desde la Edad Media tuvieron los pecheros de dar cobijo en sus casas a las tropas estacionadas en sus localidades o a aquellos contingentes que transitaban hacia un destino. Además de recibir albergue, los soldados tenían derecho al aprovisionamiento gratuito de aceite, vinagre, sal, pimienta, fuego y luz; también debía facilitarles el indispensable menaje de cocina en ciertas ocasiones, si bien sus forzados anfitriones podían canjear estas contribuciones en especie por una cantidad en metálico, variable según el rango del alojado.

⁶⁶ Además, en este texto se disponía la exención del repartimiento de bulas, curadorías (no “corredurías” como transcribe F.J. de Salas en *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, 1879, p. 112), y de acudir a las velas, alardes y muestras. La copia de esta real cédula consultada en A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis.

⁶⁷ En efecto, en virtud de su artículo II no debían entrar en los repartimientos de las “boletas” para alojar a los oficiales y soldados, tanto de tránsito como de cuartel o guarnición. El ejemplar manejado de esta normativa en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

Semejante privilegio también se hacía extensivo a las viudas de matriculados fallecidos durante la prestación militar en la Armada, mientras no volviesen a contraer nupcias. No obstante, cuando en circunstancias de “multitud de tropas” de tránsito o acantonadas se hiciese ineludible el recurso a las casas de los matriculados, la distribución de este servicio se acordaría entre las justicias ordinarias y los subdelegados de Marina, y serían éstos últimos los que firmarían las boletas correspondientes a las personas bajo su jurisdicción. Por todos los medios se intentaría reservar de los alojamientos a los domicilios de mujeres con maridos ausentes por razón de servicio en la Armada “o en otras navegaciones” (art. 9)⁶⁸.

Las citadas normativas generalizaron este gracia al conjunto de los matriculados, cuando antes la venían disfrutando determinadas elites dentro del ámbito profesional marítimo⁶⁹. En concreto, los vicarios del Corpo Santo de Pontevedra, en atención a los servicios que prestaban con sus barcos con motivo de las levadas y de los adelantos de pagas a los de este gremio que eran llamados al Real Servicio en navíos del rey, en virtud de una

⁶⁸ Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar...* Tomo I, p. 214.

⁶⁹ Esta cúpula directiva de los mareantes venía a engordar la nómina de exentos. Los hidalgos y eclesiásticos, a falta de habitación para el trozo de ejército afectado, podían ser sometidos a esta carga, pero sólo de forma voluntaria, privilegio que a nivel gallego también merecieron los cabos y capitanes de milicias y los letrados de la Real Audiencia de Galicia, junto con los familiares del Santo Oficio en determinados períodos. Los comerciantes de la ciudad de A Coruña también gozaban de esta exención, si bien en 1680 el Marqués de Villafiel, a la sazón Gobernador-Capitán General, había dispuesto que por una vez alojasen. Vid. Fernández Vega, L. *La Real Audiencia de Galicia. Organismo de gobierno en el Antiguo Régimen (1480-1808)*. Tomo II, A Coruña, 1982, p. 64. Según se deduce de un testimonio del Reino en Junta de 1681 (abril-mayo), los ministros de la Inquisición, Cruzada y otros tribunales venían librándose de esta carga. Por entonces, los diputados de las ciudades gallegas, de mancomún, solicitaron a la Corona que los obligase a contribuir al respecto. También existieron privilegios generales concedidos a ciertos vecindarios, como el de Ribadeo, y en Cataluña, semejante franquicia, en virtud de ciertos capítulos de las Constituciones del Principado se hizo extensible a los llamados *ciutadans honrats*. Vid. Espino López, A.: <<Ejército y sociedad en la Cataluña del Antiguo Régimen: el problema de los alojamientos (1653-1689)>>. En *Historia Social*, nº 7 (1990)

real provisión de 1602 despachada por D. Luis Carrillo de Toledo, a la sazón Gobernador-Capitán General de Galicia, fueron exonerados de contribuir por este concepto⁷⁰. Esta corporación pontevedresa, llamada del Arrabal, protestó en 1719 y 1724 al Marqués de Caylus, al frente de la capitania general de Galicia⁷¹, por obligar a su gente a turnarse en las guardias y centinelas en la garita próxima a la capilla de San Roque⁷². Los gremiales de Pontevedra esgrimieron un decreto del Marqués de Risbourg, predecesor del también francés Caylus en la gobernación de este reino, de fecha 4 de septiembre de 1713 en virtud del cual se ordenaba a la justicia y regimiento de Pontevedra que respetase las antiguas franquicias del gremio, en particular la exención de alojamientos y de prestar servicio de vigilancia tanto en la garita de San Roque como en la “de la real atarazana y otras cualesquiera partes de tierra”, salvo en caso de “gran xente y arrebatcho”⁷³. Los alojamientos, casi no hace falta decirlo, eran muy impopulares. En particular en Galicia, este sentimiento se manifestó con toda claridad durante la guerra de Portugal (1640-1668),

⁷⁰ Vid. Fernández Vega, L., *La Real Audiencia...*, p. 65.

⁷¹ Es oportuno decir de paso que la regulación de los alojamientos fue causa de constantes conflictos entre las autoridades militares del Reino de Galicia, con el Gobernador-Capitán General a la cabeza, y las justicias locales. Éstas corrieron con el reparto de la tropa por las viviendas, atribución que en muchos casos pasó a los furrieles. A principios del siglo XVII el concejo de A Coruña perdió sus competencias en esta materia, por disposición de la capitania general. La ciudad herculina y la villa de Baiona, por su condición de presidios y por contar con guarniciones estables, venían soportando en niveles extraordinarios los alojamientos, más si cabe en el primer caso al tratarse a su vez de una de las bases de internada de la armada real. Sabedores de las negativas repercusiones socio-económicas de esta carga, diversos concejos se prestaron a ofrecer donativos con tal de evitarla, caso de Ourense en 1587 y de Santiago en 1600 Vid. Fernández Vega, L., *La Real Audiencia...*, Tomo II. A Coruña, 1982, p. 36–37, 64–65.

⁷² Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 162.

⁷³ Los gremiales de mar alegaban estar siempre prestos para la defensa armada de la Corona, y su servicio de guardacostas con sus lanchas y personas, por si “alguna nao de los moros” hacía acto de presencia. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 160.

como revela la documentación de las Actas de las Juntas del Reino⁷⁴. De ahí la importancia que revestía todavía en el siglo XVIII la exención de alojar, habida cuenta que los cuarteles de tropas eran aún muy insuficientes⁷⁵.

Al igual que ocurrió con otros privilegios de los matriculados, las autoridades del ejército y concejiles no siempre respetaron la libertad de alojar⁷⁶ y de contribuir en

⁷⁴ Las protestas que generó esta contribución tuvieron un eco casi constante en el seno de esta asamblea, en la que se recogen testimonios de robos cometidos por la soldadesca. Amparados por el fuero militar frente a la autoridades civiles, delitos y daños como los aquí apuntados resultaron comunes en las rutas más transitadas por las tropas; el enfermo erario del rey, la mala administración central, las corruptelas de la oficialidad y serios problemas de intendencia llevaron a que la presencia de tropas entre la población civil resultase enormemente conflictiva. Como se constata en el volumen VIII de las Actas de las Juntas, las siete ciudades gallegas cabezas de provincia mancomunadamente reclamaron el pago o recompensa de los gastos -cifrados en 3,5 millones de ducados- en concepto de alojamientos soportados por sus naturales a lo largo de las dos décadas y media de conflicto armado con Portugal. La Corona, en graves apuros financieros, accedió a la concesión del encabezado de los millones y rentas reales que el Reino pretendía, rebajando la cuantía del tanteo respecto a la puja del último arrendatario. Terminada esta contienda, se sucedieron las reiteradas reclamaciones a Su Majestad de satisfacción del coste de los alojamientos de determinados contingentes armados: los 6.000 infantes que embarcaron para Flandes por noviembre de 1668, los 4.000 irlandeses que habían arribado al puerto de A Coruña en 1653, o la gente de la Armada y de soldados del ejército de Sicilia que habían llegado con la flota real. Según testimonio de los representantes de las ciudades gallegas cabeza de provincia, el gasto de alojamiento de esta tropa durante 28 meses a la altura de mayo de 1681, “liquidado por papeles”, había superado los 900.000 ducados, sin contar el despacho de ministros, ni los tránsitos, bagajes y carruajes que montaron más de 300.000. Vid. Introducciones históricas e Índices temáticos de los volúmenes V a X de las *Actas de las Juntas del Reino de Galicia*. Santiago de Compostela, 1995-2002.

⁷⁵ Vid. Borreguero Beltrán, C., <<Los problemas del alojamiento militar en la España del siglo XVIII>>, en Balaguer, E., y Giménez, E. (Eds.), *Ejército, ciencia y sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante, 1995, pp. 111-147.

⁷⁶ El gremio de mar de Ares en el verano de 1738, meses después de aprobada la conocida real cédula de privilegios, denunciaba el asentamiento de soldados de infantería del regimiento de Lisboa -acantonados en el citado puerto- en casa de sus matriculados. En atención a tal queja, el Gobernador-Capitán

concepto de bagajes⁷⁷. Hasta el punto que a finales del siglo XVIII, una autoridad de la Matrícula denunciaba el quebrantamiento casi sistemático de esta franquicia, al menos en Andalucía⁷⁸. Por lo que concierne al pago de *utensilios*⁷⁹ por parte de los matriculados,

General de Galicia, el Conde de Itre, comunicaba a don Bernardino Freire, a la sazón Intendente del departamento ferrolano, la R.O. expedida por la vía de guerra y en la cual se disponía que “sólo en el caso de no aver otro recurso después de aver aloxado en las casas de los Hidalgos y demás exentos, podría convenirse a cargar a los matriculados”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277. Doc. La Coruña, 23 de julio y 12 de agosto de 1738. Otro episodio de enfrentamiento entre los poderes municipales y los matriculados por esta cuestión está documentado para la villa tarraconense de Cambrils en 1742. Vid. Rovira i Gómez, S.-J., *La gente de mar de Cambrils (segle XVIII)*. Tarragona, 1992, p. 19.

⁷⁷ Con fecha 23 de agosto de 1762 los vecinos de las feligresías de San Salvador de Coiro, San Pedro de Domaio, de Santa María de Cela, San Martín de Bueu, San Cibrao de Aldán y Santa María de Arbo y otras de la jurisdicción de la villa de Cangas otorgaron poder para contradecir ante las instancias competentes la orden del juez de la villa de Pontevedra en virtud de la cual se hizo conducir a la capital de la provincia marítima a la mayor parte de los carros y ganado “inútil” que había en dicha jurisdicción. Ello, había obligado a los otorgantes a tener que alquilar estos medios de transporte. Se decía que desde tiempo inmemorial dicha jurisdicción contribuía con más de 1.000 ducados para el alquiler de bagajes, además de aportar 42 milicianos, a pesar de que se componía en su mayor parte de matriculados. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (7). Fol. 74-77.

⁷⁸ Nos referimos al memorial presentado en 1793 por Gregorio Davila y Estrada, con anterioridad ministro interino de Marina de Ayamonte. En su representación -una de las muchas emitidas por aquel entonces a los oficios de Marina- no dudaba en apuntar la falta de respeto a sus prerrogativas como una de las causas principales de la crisis de la matriculación, cuando tan urgente era disponer de marinería de servicio iniciada la guerra contra la Convención. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

⁷⁹ Un análisis de la reglamentación general respectiva a esta carga en Borreguero Beltrán, C., <<El impacto social del reclutamiento y de otros impuestos militares en el siglo XVIII>>, en Martínez Ruiz, E., De Pazzis Pi Corrales, M., y Torrejón Chaves, J. (Coords.), *Los Ejércitos y Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. Encuentros históricos España-Suecia. Ciudad Real, 2001, pp. 197-234. Sobre las exenciones de los matriculados, pp. 216-218.

en virtud de R.O. de 29 de octubre de 1742 Fernando VI tuvo a bien exonerarlos. Este privilegio -renovado por real resolución de 13 de septiembre de 1758 “para que por ningún pretexto ni motivo alguno se derogue esta regalía” concedida a sus beneficiarios “para alivio de las fatigas a que les sujeta el servicio en los Reales Bajajes y Arsenales”⁸⁰ - muestra a las claras la firme apuesta de Marina para fomentar, vía descargas impositivas, a un cuerpo tan indispensable desde un punto de vista militar, si reparamos en que nadie por privilegio, fuero o excepción estaba libre de contribuir por este concepto.

Sonada fue la polémica suscitada por la inclusión de los matriculados de Mazarrón en el compartimento de utensilios de esta villa por orden del Intendente de Murcia. La Secretaría de Marina recabó información sobre las prácticas y procedimientos seguidos hasta entonces en las localidades del litoral a la hora de estos repartimientos. Simultáneamente, algunas autoridades concejiles, como las de San Vicente de la Barquera y Santillana del Mar, obligaron a sus matriculados a contribuir por este concepto. La citada confirmación de la exención de utensilios a favor de los matriculados en 1758 -negada poco después en un despacho del Consejo de Guerra-⁸¹, resultó efímera ya que por real orden de 27 de enero de 1761 fue derogada. La fiscalía regia, después de examinados los diferentes recursos, había resuelto que los miembros del colectivo en cuestión eran libres de alojar, pero debían contribuir al pago de los utensilios para financiar el acuartelamiento de tropas⁸². La disposición⁸³, adicionada al artículo 10, título 6º, Tratado IV de las Ordenanzas Generales

⁸⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Doc. 27 de enero de 1761.

⁸¹ En concreto hablamos de un auto de 4 de mayo de 1759, ganado a pedimento del mayordomo pedáneo del coto coruñés de Corrubedo, en virtud del cual se disponía que los matriculados y “los que por ellos gozan de sus privilegios” contribuyesen en concepto de utensilios. En conformidad con esta disposición, el Intendente General de Galicia Juan Felipe Castaños, despachó auto el 20 de junio de 1759. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 185. Doc. Esteiro, 8 de enero de 1760; A.M.C. Libros de Consistorio. Año 1759. Caja 53. Fols. 99r a 100v.; 118r.-120r.

⁸² Vid. Borreguero Beltrán, C., <<El impacto social del reclutamiento...>>, pp. 214-218.

⁸³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001.

de la Armada de 1748, a pesar de que fue criticada por el Intendente del departamento de Ferrol Pedro de Hordeñana⁸⁴, tan celoso de las prerrogativas de sus administrados, se mantuvo vigente. En la copiosa documentación manejada no figuran representaciones de matriculados en pos de la exención de esta carga, pero sí la posición de alguna autoridad de marina a favor de esta descarga fiscal en concreto⁸⁵. Persistieron, eso sí, protestas particulares de gremios de pescadores⁸⁶ por los cupos asignados en los repartimientos

La pérdida de la exención en materia de utensilios puede interpretarse como un triunfo de autoridades concejiles que en este y otros casos argumentaron los recargos a los contribuyentes derivados de las exoneraciones fiscales de los crecientes aforados y

⁸⁴ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 252. Doc. Esteiro, 15 de agosto de 1768.

⁸⁵ Manuel Ramírez de Arellano, subdelegado del partido pontevedrés de Vilaxoán desde hacía varias décadas y del que cabía esperar por lo tanto un conocimiento de la realidad socioeconómica del distrito a su cargo, en junio de 1790 protestó porque sus administrados contribuían en concepto de utensilios en igualdad de condiciones que el resto del vecindario, cuando los puertos estaban desangrados por las demandas de tripulación para la Armada a lo que se sumaba una coyuntura alcista de precios de los cereales debido, según él, a la extracción masiva de granos de esta zona con destino a otros mercados. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. Vilaxoán, 17 de junio de 1790.

⁸⁶ La corporación de matriculados de O Grove, encabezada por Gabriel de Prol, “rexford de la mar”, apoderó en mayo de 1764 a dos procuradores de la Real Audiencia de Galicia para oponerse a la pretensión por parte de las justicias ordinarias de dicha localidad de cargarlos con dos tercios del monto de la cantidad compartida en concepto de utensilios. Alegaban el manido argumento de la pobreza y la falta de bienes. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (19), fol. 14r-v.

Por lo que concierne al gremio pontevedrés del Arrabal, elevó representación al bailio Valdés, titular de la cartera de Marina, con fecha 29 de diciembre de 1787 en el que protestaban por lo mucho que estaban cargados por la Justicia y Regimiento en los compartos por este concepto. Aducían la real ordenanza y la costumbre de contribuir sólo con la séptima parte de esta carga, cuando ahora les exigían la tercera. En todo caso, como mal menor se conformaban con que hiciese nuevo y “universal” compartido en consideración a “los haveres que tenga cada sugeto o fuegos”. Esta asociación ya había reclamado una moderación en su cuota en 1761 y volvería a hacerlo en 1801. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 176,179 y 262. Gremio, 141.

ministros reales. A este respecto es significativo que una de las instrucciones de la ciudades de Santiago a su diputado en Junta de Reino en abril de 1760 sobre las representaciones que habría que elevar al rey fuese “que no haiga exención alguna para contribuir en las cargas pecuniarias a los matriculados de Marina ni a los milicianos”⁸⁷.

⁸⁷ “Pues de lo contrario resulta que quedando corto número de contribuyentes, les es más pesado y quasi insoportable la contribución de quanto obccurre a los pobres naturales”. Vid. Archivo Histórico Provincial de Ourense (A.H.P.O). Juntas del Reino, Libro 202, s/f. Doc. A Coruña, 11 de junio de 1760.

6.4.- La exención de servir oficios concejiles

El artículo 2º de la real cédula de privilegios de 18-X-1737 liberaba a los matriculados de las cargas de tipo depósitos, tutelas, mayordomías y otras de similar naturaleza. Como bien se ha interpretado, la exención de tales prestaciones- que implicaban la presencia de sus titulares en los pueblos- “no es sólo una consecuencia de las continuas ausencias de los matriculados, sinó también una forma de eliminar lo que podría haberse convertido en subterfugio para eludir el servicio”⁸⁸. No obstante, la regla tuvo su excepción para casos de exiguos vecindarios en los que se hacía difícil cuando no imposible cubrir las plazas de gobierno local sin acudir a esta gente. A raíz de una instancia de la Audiencia de Cataluña, en 1740 la Junta de Almirantazgo, a consulta del Consejo de Castilla, dispuso la obligación de los matriculados de servir regidurías en dicho principado allí donde no hubiese gente ajena al cuerpo de la matrícula para ocupar tales plazas⁸⁹.

La exención de éstos y otros oficios públicos fue confirmada por el artículo 10 del Título VI, Tratado IV de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748,

“entendiéndose esta libertad literalmente aun en aquellas poblaciones cortas en que el número de vecinos no matriculados sea menor que el de aquéllos; los quales han de estar siempre libres para emplearse sin embarazo en el servicio de mi Armada”⁹⁰.

Esta franquicia tenía su razón de ser en la imposibilidad de compaginar el servicio en la Armada con el desempeño de estos empleos de la *res publica*. Esta descarga de responsabilidad en el gobierno municipal se tuvo por lesiva e injustificada dada la

⁸⁸ Vid. Lopez Miguel, O. Y Mirabet Cucala, M., <<La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza>>, en Martínez Shaw, C, (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, p. 231.

⁸⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. Madrid, 5 de noviembre de 1740. Llovet, J., *La Matrícula...*, pp. 31-32. Este investigador alude a vulneraciones de esta exención en particular.

⁹⁰ Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar....* Tomo I, p. 215.

existencia de abundantes matriculados jubilados o inválidos, exentos de la prestación militar por edad, campañas, enfermedad o inutilidad probada. Reflejo de un sentir colectivo es la solicitud formulada en 1771 por los gremios de mar de Blanes y Malgrat; ambas corporaciones, esgrimiendo su peso mayoritario en los respectivos vecindarios y la sobrecarga fiscal que padecía su gente en la contribución del catastro por no contar en el ayuntamiento con los representantes que les correspondían conforme al peso demográfico en el total del vecindario, reclamaron que en la anual terna de siete regidores para la primera villa se comprendiesen tres o cuatro matriculados, y dos de los cuatro de la segunda localidad costera, en los mismos términos que se había concedido a los de Canet ⁹¹.

En cuanto a la participación de los matriculados en el proceso electivo de los cargos de síndico personero y diputados del común, creaciones del reformismo municipal carolino⁹², en el Auto Acordado de 5 de mayo de 1766 nada se decía al respecto. En esta escueta disposición se ordenaba la elección anual en todos los pueblos de dos o cuatro diputados del común y en algunas localidades concretas de un síndico personero del público, que habrían de ser votados por barrios o parroquias. Pronto se promulgaría una especie de ley electoral: la Real Instrucción de 26 de junio de 1766. Ahora bien, como señala González Beltrán si en un principio esta legislación se presenta formando “un bloque único, compacto y homogéneo [...] no tardaría en convertirse en una reglamentación amplia, dispersa, heterogénea y, en ocasiones, contradictoria”⁹³. Dentro de este conjunto

⁹¹ Esta última corporación de gremiales de mar había ganado cédula del Consejo de Castilla de 1761 en virtud de la cual se ordenaba que tres de las seis regidurías de dicha villa se eligiesen entre el segmento de matriculados “que viven de sus haciendas y comercio, retirados ya del mar”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. 30 de octubre de 1771.

⁹² Son trabajos de referencia sobre esta cuestión los de F.J. Guillamón Álvarez (*Las reformas en la Administración local durante el reinado de Carlos III*. Madrid, 1980) y J.M. González Beltrán (*Reformismo y administración local en la provincia de Cádiz durante el reinado de Carlos III. Un estudio sobre la aplicación y desarrollo de las reformas en los municipios gaditanos*. Cádiz, 1991). Hemos seguido a este último autor que cita ampliamente al primero.

⁹³ Vid. González Beltrán, J.M., *Reformismo...*, p. 101.

legislativo se encuentran disposiciones referidas al colectivo de matriculados, como pronto veremos. En virtud de la referida instrucción, se extendió a todos los vecinos seculares contribuyentes el derecho a votar estos cargos. Serían nombrados mediante un proceso electoral indirecto: los vecinos elegirían a un número determinado de comisarios electores y éstos a su vez al diputado y a los síndicos.

Con arreglo al auto acordado de 5 de mayo de 1766, y en conformidad con el dictamen del Consejo de Castilla, a consulta de 9 de mayo de 1767, en una orden circular de 27 de junio de este último año Carlos III declaró por punto general que los matriculados no gozaban de fuero alguno en las elecciones de diputados del común y síndicos personeros, ni en las incidencias en el ejercicio de ambos cargos, estando por lo tanto sujetos a la jurisdicción ordinaria⁹⁴. La bibliografía consultada no aporta dato alguno sobre supuestas prohibiciones de participación de matriculados en la votación de estos cargos⁹⁵, aunque sí se conoce la exclusión de otros sectores profesionales, vetos que habitualmente acabaron siendo derogados por una contraorden⁹⁶.

El único requisito exigido a los ocupantes de estos nuevos oficios concejiles fue

⁹⁴ Jurídicamente se resolvía un conflicto de competencias que por esta razón estaba enfrentando al subdelegado de Marina de Pontedeume con el regimiento de dicha villa coruñesa. Vid. A.G.s. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. Aranjuez, 25 de junio de 1767.

⁹⁵ En general, la participación ciudadana en estas elecciones fue muy pobre. Tanto Guillamón Álvarez como González Beltrán prefieren hablar de falta de asistencia antes que de abstención, concepto que podría interpretarse como “un arma de apoyo para unos intereses”, toma de posición partidista que por lo general no se dio. Respecto al espectro social de estos votantes, los estudiosos coinciden en el predominio de los sectores medios y bajos, aunque con diferencias de unas localidades a otras, al menos en el caso de la provincia de Cádiz. Vid. González Beltrán, J.M., *Reformismo...*, p. 147.

⁹⁶ En El Puerto de Santa María la oligarquía local logró en 1785 que el gobernador negase este derecho a los abastecedores portuarios. Este veto partía de una interpretación excesiva de resoluciones del Consejo de Castilla de 1780 que prohibía, por incompatibilidad, que dichos oficios municipales recayesen en comerciantes y tratantes de abastos; sin embargo, entonces no había habido un pronunciamiento en contra de la participación de estos individuos del ramo mercantil en la elección de diputados y síndicos. Vid. González Beltrán, J.M. *Reformismo...*, pp. 104-105.

tener “solvencia respecto a los caudales del común”. Este condicionante económico cerraba de *facto* el acceso a los ayuntamientos a la gran mayoría de miembros del cuerpo de matriculados. Con todo, como la entrada legalmente estaba abierta, por una R.O. de 11 de julio de 1767 se obligaba a entrar en suertes para el Real Servicio⁹⁷ a los matriculados que hipotéticamente saliesen elegidos para desempeñar estos oficios municipales; de este modo, Carlos III despejaba la duda planteada de inmediato por el Intendente de Ferrol sobre si “la cualidad” de dichas plazas eximía de la prestación militar en la Armada.

En relación con esto, la dedicación exclusiva que exigían las diputaciones y personería del común, era una de las causas, junto con las importantes responsabilidades públicas inherentes a estos cargos, que explican el notable rechazo ciudadano al ejercicio de los mismos. En el inventario de efugios de los electos documentado para los municipios gaditanos figuran el parentesco con los munícipes, motivos de salud, y razones de trabajo, estas últimas esgrimidas particularmente por comerciantes de Indias.

Por lo que concierne al ejercicio de cargos concejiles por matriculados, en el artículo tercero del apéndice para la provincia de Mataró al Reglamento aprobado pocos meses antes para Mallorca, Muñoz de Guzmán dejó dispuesto lo siguiente:

“Por efecto de la misma opulencia desean los matriculados los empleos de alcaldes, regidores, etc, de algunas villas [de la provincia de Mataró]. No se permitirá esto en adelante por los perjuicios que trae a las jurisdicciones; y sólo se exceptuará el encargo de síndico personero”⁹⁸.

Esta resolución del Inspector General de Matrículas fue desaprobada. Por el contrario, por R.O de 8 de junio de 1786, se autorizó a los miembros del colectivo en

⁹⁷ Ambas disposiciones, adicionadas al artículo 146 de la Ordenanza de 1751, fueron publicadas en bando de 28 de julio por el subdelegado de Marina de Vigo. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 288. También A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. 11 de julio de 1767.

⁹⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Revista de la provincia marítima de Mataró. Doc. 8 de junio de 1786.

cuestión el ejercicio de dichos oficios “simultáneamente con los demás vecinos, quando fuesen elegidos para ellos, a fin de que de este modo estuviesen más hermanadas las jurisdicciones y se evitase la desunión de partidos que generalmente reina entre ellos con notorio perjuicio del servicio y de la misma Matrícula”. Mientras desempeñasen estas plazas quedaría su fuero de Marina en suspenso y estarían exentos de servir en la Armada⁹⁹.

El cumplimiento por parte de ciertos ayuntamientos de la real cédula de 12 de abril de 1788, que confirmaba el real decreto de 7 de marzo de dicho año, en virtud del cual se reconocía el derecho de los matriculados a tener voz activa y pasiva, según los usos y costumbres de cada localidad, a la hora de la elección o propuesta de oficios de república, dio pie a varios recursos de corporaciones de gente de mar en los que se reclamó mayor presencia de individuos de este cuerpo en el gobierno local; a este respecto, sabemos de instancias de los gremios de matriculados de Benidorm y Calella¹⁰⁰.

⁹⁹ Este despacho regio fue comunicado por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina D. Antonio de Valdés al ministro de la provincia de Mataró.

¹⁰⁰ El recurso de esta última villa de la provincia de Mataró no prosperó. La Secretaría de Marina admitió la resolución del Consejo de Castilla contraria a su reclamación una vez comprobado que el colectivo de gente de mar estaba representado con equidad en el ayuntamiento de dicha villa con el cargo de diputado del común y una regiduría. Este parecer no fue compartido por el ministro de la citada provincia marítima que había respaldado la reclamación de sus administrados en atención a su peso numérico en el vecindario de Calella. Indicios apuntan a que desde Madrid se intentaba evitar todo conflicto de competencias entre jurisdicciones. Vid. A.G.M. Matrículas. Genealogía. Leg. 1.877. Docs. Madrid, 13 de enero y 6 de marzo de 1792.

6.5.- El ejercicio en exclusiva de las actividades marítimas. El papel de los *terrestres* y los conflictos de jurisdicción.

Podría decirse que la exclusividad concedida a los matriculados de mar para practicar las actividades marítimo-pesqueras fue el mascarón de proa de la política oficial de incentivos económicos encaminada a fomentar la marinería. Los términos de este privilegio de tipo profesional, que llegó a ser contraproducente para sus beneficiarios, fueron definidos en las normativas de 1737 y 1751. En una y otra contemplaron penas (multas, embargo de aparejos y embarcaciones) para los contraventores. Pero estas medidas sancionadoras no lograron, ni mucho menos, erradicar el concurso de trabajadores ilegales que creció sobre todo en coyunturas bélicas. Unas irregularidades que a menudo desbordaron a subdelegados, incapaces de combatirlos sin fuerza armada a su servicio, con los únicos instrumentos de la ley; y unas irregularidades que, en circunstancias de extrema falta de mano de obra autorizada, incluso consistieron, desinteresadamente o mediando soborno y cohecho, las propias autoridades de la matrícula en contra de la intransigencia de la Secretaría de Marina.

El furtivismo, a menudo fomentado por patronos, estuvo a la orden del día, hasta el punto de poder afirmarse que la historia de la economía marítima española, y en particular de la pesca en Galicia, es a todas luces incompleta sin el concurso de los llamados *terrestres*. Se trató de individuos profesionalmente híbridos, alrededor de los cuales se fraguó todo un conflicto de intereses¹⁰¹ generado a raíz de la exclusividad en el disfrute del marisqueo, pesca y navegación marítimas que la Matrícula concedía a los adscritos a ella. En el Tomo VI del *Diccionario de Autoridades*, publicado en 1739, sólo se recoge el significado etimológico del adjetivo *terrestre*: “Cosa perteneciente a la

¹⁰¹ De esta cuestión se ha ocupado A. Meijide Pardo en su *Economía marítima...*, pp. 39-51. Este autor define a los terrestres como “los habitantes de localidades contiguas al mar, hasta una distancia por lo general de media legua tierra a dentro, que no estando inscritos en la organización gremial [...] solían alternar el cultivo del campo con el ejercicio de la pesca”.

tierra”¹⁰². Sin embargo, como cabría esperar por su protagonismo manifiesto en las actividades económicas objeto de estudio, en el *Diccionario* de Timoteo O’Scanlan (Madrid, 1831) ya se define como “...el que siendo hombre de mar o que aún siéndolo se embarca y navega en los buques de tráfico y de la de pesca, sin estar matriculado”¹⁰³. Sin duda, como demostraremos en las próximas páginas, los llamados terrestres jugaron un papel destacadísimo a la hora de contrarrestar los efectos negativos de la sangría de brazos en el sector económico que centra nuestra atención. No conocemos en qué términos se contemplaban los derechos de pesca y navegación en las ordenanzas de la marina francesa, pero a juzgar por la bibliografía consultada no parece que en el país vecino la participación de estos individuos resultase tan controvertida.

En las próximas páginas se analizarán las consecuencias de los obstáculos para acceder a este mercado laboral y la entrada fraudulenta en el mismo, tanto en el marco de las pesquerías como de la navegación. Nos detendremos en el régimen especial de contratación de tripulación para los mercantes del tráfico con Indias y para los corsarios. Como se demostrará a continuación, pese a la multiplicación de voces -incluso procedentes de las altas esferas del Estado- a favor de la libertad en el trabajo, que se dejaron oír sobre todo a partir del último cuarto del siglo XVIII, la Secretaría de Marina continuó defendiendo a capa y espada el principio de la exclusividad y sólo en circunstancias de extrema falta de matriculados despachó permisos a terrestres. Puesto que estuvieron fuertemente condicionadas, sobre todo por la carga militar que conllevaban, las habilitaciones fueron escasas.

Sin dejar de referirnos a la controvertida participación de los terrestres, por último centraremos nuestra atención en los conflictos jurisdiccionales a raíz de la persistencia de privilegios señoriales y concejiles en materia de pasaje y sobre todo de pesca. La

¹⁰² Vid. *Diccionario de Autoridades*. Madrid, Editorial Gredos, 1963 (3ª reimpresión, 1976), Volumen III, p. 259 del Tomo VI.

¹⁰³ Vid. O’Scanlan, T., *Diccionario Marítimo Español*. Madrid, 1974 (facsimilar de la primera ed. de 1831), p. 518.

contradictoria concesión de nuevos permisos de explotación de productos del mar en régimen de exclusividad merecerá ha merecido unas páginas en esta tesis. Fueron monopolios para determinadas especies (coral, túnidos, pequeños cetáceos) con límites temporales y espaciales, pero monopolios al fin y al cabo en un marco teórico de libre competencia entre matriculados.

6.5.1.- La pesca, el marisqueo y la extracción de algas.

Los términos precisos de la controvertida exclusividad se hicieron explícitos en el artículo 6 de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737 que literalmente decía así:

“Y porque más bien se conozca quanta distinción quiero que tenga toda la gente matriculada y lo que pesan en mi real consideración las fatigas de su ejercicio durante las navegaciones de mis baxeles, en todas las estaciones del año y que sólo el gremio de la gente de mar matriculada en todas las costas de mis reynos es razón que se utilize de las conveniencias y lucros que resultan del trabajo de su ejercicio: Mando y ordeno que ninguno que no sea matriculado pueda servir en las embarcaciones del resguardo de mis reales rentas ni en las de particulares que trafican y comercian en los puertos y mares de mis reynos; y que tampoco será lícito a ninguno que no éste matriculado pescar con embarcación en ninguno de los puertos, playas, bahías, ensenadas, radas, desembocaduras de ríos ni golfos de ellos, porque mi real voluntad es que así las utilidades de la puntual paga de los marineros que sirven en las embarcaciones de rentas como las de la pesca y las de transportar personas de unas partes a otras y las de embarcar y desembarcar, conducir y llevar los géneros comerciables en los puertos con embarcaciones menores se refundan y repartan en sola la gente matriculada para el servicio y manejo de mis baxeles, permitiendo sólo a los que no lo estén la pesca de vara o caña¹⁰⁴, y la de esparaveles, o artes de pescar, de que puedan usar

¹⁰⁴ Una detalladísima descripción de época sobre las distintas modalidades de pesca con caña, y de anzuelos y cebos utilizados en esta técnica, en Sáñez Reguart, A., *Diccionario de las artes...*, Tomo I, pp. 74 a 188.

desde tierra, sin valerse de embarcaciones”¹⁰⁵.

A renglón seguido se instaba a los matriculados a que combatiesen el furtivismo, al tiempo que se ordenaba a todos los jueces del Almirantazgo que admitiesen denuncias de la actividad de personal no autorizado; si éstas fuesen justificadas se recompensaría al denunciante con la mitad del valor de la penas impuestas¹⁰⁶. El profundo cambio operado en el panorama jurisdiccional a raíz del establecimiento de la matrícula de mar en 1737 no fue precisamente silencioso. De inmediato, a lo largo del litoral español comenzaron a propagarse como el fuego conflictos por cuestiones de competencias, en relación casi siempre a supuestas vulneraciones de los privilegios concedidos a los matriculados. Particularmente en Asturias estas controversias se puede decir que estuvieron al orden del día. De hecho, en noviembre de 1738 en la Real Audiencia de dicho principado se acumulaban expedientes de esta naturaleza; uno de ellos se había abierto a raíz de la denuncia de la impunidad con que los terrestres de Villaviciosa se empleaban en actividades de pesca y barcaje¹⁰⁷.

Las evidencias de la defensa legal de este principio por parte del ministerio de Marina son muchas. Por ejemplo, Ensenada, conforme al informe de Bernardino Freire, Intendente de Ferrol, y al dictamen del Auditor General de la Armada, D. Pedro Salvador de Muro, creado años después Marqués de Someruelos, denegó la autorización para pescar sábalos y lampreas a los labradores vecindados en torno a la desembocadura del Miño en

¹⁰⁵ El ejemplar de esta normativa que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871. Aun apenas sin tiempo para que en los partidos de Marina se estuviese al tanto de lo resuelto con carácter general respecto a esta exclusividad, se confirmó la obligatoria matrícula de todos los marineros de los barcos del resguardo de rentas. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. 1 de noviembre de 1737.

¹⁰⁶ *Ibidem*.

¹⁰⁷ Otro contencioso es el que mantenía la villa de Tazones contra los matriculados por el cobro de derechos de visita de barcos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Docs. A Coruña, 12 de noviembre de 1738; [Madrid], 4 de febrero de 1739.

1740¹⁰⁸. Estos jugaron sin éxito la baza de su papel de competidores de los portugueses “por que ellos solos por la otra parte del Río son los que le pescan y utilizan, haziendo carezer a estos vasallos de este natural beneficio”¹⁰⁹. No tardarían muchos años en aflorar disputas jurisdiccionales entre España y el reino vecino por el dominio de la isla de La Canosa, lo que venía a complicar si cabe más el ejercicio de la pesca en torno a esta desembocadura¹¹⁰.

Sin embargo, en circunstancias muy extraordinarias y a petición del colectivo de

¹⁰⁸ El año anterior varios terrestres habían sido condenados a un mes de presidio en el arsenal de A Graña, por reincidencia en la pesca en este espacio litoral, a raíz de una denuncia cursada por mareantes de A Guarda- por faenar en la confluencia del Miño con el Atlántico . Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277. Doc. La Graña, 22 de abril de 1739. Estas fuertes penas no impidieron la continuación de semejantes prácticas ilegales en la zona fronteriza. En 1745 los vecinos de las feligresías de Salcidos y Camposancos, inmediatos a esta desembocadura, volvieron a solicitar, sin éxito, permanecer al margen de la matrícula. El Intendente de Ferrol informó al Marqués de la Ensenada en contra de esta solicitud, razonando que no cabía calificar de fluviales las aguas donde faenaban y que en las mayores mareas el agua salada llegaba cuatro leguas más arriba de Camposancos, pudiendo alcanzar este punto barcos de hasta 25 toneladas. El interesado en profundizar en los conflictos de este cariz desatados allí encontrará más documentación al respecto en: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 257., Doc. A Coruña, 26-V-1745; Leg. 264. Doc. Madrid, 18-VII-1764. Consúltese también Mejjide Pardo, A., <<Contribución ao estudio das pesquerías do Baixo Miño nos séculos XVIII e XIX>>, en *Grial*, Tomo XXV, nº 97 (1987), pp. 317-329.

¹⁰⁹ En el memorial sin firma se argumentaba la antigua costumbre de pescar libremente ambas especies por los meses de marzo, abril y mayo. En opinión del auditor “aun en el caso de haverse de arruinar estos u otros qualesquiera pueblos por la falta del beneficio de la pesca, manteniéndose en la tenacidad de no alistarse para el servicio, sería este menor inconveniente que no exponer la incomparable utilidad de la matrícula a su ruina, cuio principio sería consiguiente a semejante permisión”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255.

¹¹⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 258. Docs. A Guarda, 6-IV-1749; y A Coruña, 16-IV-1749. También la desembocadura del Guadiana fue escenario tiempo después de un episodio de irredentismo que enfrentó a ambas coronas. De hecho sabemos de un dilatado expediente abierto en diciembre de 1764 motivado por haber entrado los portugueses a pescar en un islote formado en la barra de Ayamonte. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. 11 de diciembre de 1764.

los principales afectados, es decir, a voz común de la corporación de matriculados, se llegaron a otorgar dispensas especiales. Así, al gremio de Cudillero -una vez comprobada la veracidad de su exposición (disminución a la mitad de las embarcaciones en ejercicio por falta de mano de obra debido a las ingentes necesidades de marinería para la Armada en el contexto de la llamada Guerra de la Oreja de Jenkins)- por resolución de 1742 se le permitió valerse de individuos no matriculados durante el trimestre de invierno pero sólo como remeros. Esta limitada gracia fue renovada y extendida a todos los puertos del Principado de Asturias el 21 de enero de 1744¹¹¹.

En los escasos tres lustros de vigencia de la matrícula de mar se habían evidenciado dos problemas: el furtivismo y la falta de respuesta al problema de la escasez de mano de obra autorizada a consecuencia sobre todo de demandas extraordinarias de tripulación para la Real Armada. La llamada Ordenanza de matrículas de 1751 vino a ser en cierta medida más de lo mismo. Respecto a lo primero, por su artículo 30 se subrayó la premisa de la exclusividad -ya dispuesta en los artículos 2, 3 y 4 del título VI del tratado IV de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748¹¹²-, para todo ejercicio marítimo. Y en otras cláusulas de la ley se establecieron fuertes sanciones contra aquéllos que vulnerasen este principio.

Por el artículo 120 de la norma fundamental de 1751 la pesca era permitida a todos sus súbditos en cualquier paraje costero de los dominios de la Corona con la única e inexcusable condición de estar matriculados en las listas de hombres de mar. Éstos gozaban

¹¹¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Doc. 29 de octubre de 1742.

¹¹² Literalmente decía así: "...que a ninguno que no sea matriculado se permita el ejercicio de la pesca en embarcación propia o agena, como quiera que sea, en mares, playas, puertos, bahías, ensenadas, radas, desembocaduras de ríos, golfos ni albuferas; sólo se tolerará la pesca de vara o caña, la de esparabeles o otros artes de pescar de que puedan usar desde tierra sin valerse de embarcaciones; porque es mi ánimo que todas las conveniencias y utilidades que puedan resultar de andar en la mar se refundan en sola la gente matriculada". Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval. Parte Primera. Que contiene los asuntos pertenecientes al Cuerpo General de la Armada*. Madrid. Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748, p. 212.

del monopolio de las faenas pesqueras y del tráfico “hasta los términos a que llega el mar en las maiores mareas de los equinocios”¹¹³. Además, los ministros debían celar por el escrupuloso respeto de este requisito, “sin excepción de persona”. De hecho, no se dio un trato de favor ni a individuos del estamento eclesiástico; siempre aduciendo el interés general de la matrícula, se llegó a reprender a religiosos que faenaban causando perjuicio a los del ramo que nos ocupa¹¹⁴. Con la colaboración de los cabos celadores y de sus administrados¹¹⁵, los encargados del gobierno de las matrículas debían combatir todo desorden en materia de pesquerías, y en particular el intrusismo del personal no autorizado (art. 121). Con estas medidas se pretendía acabar con prácticas como las que meses antes de entrar en vigor esta normativa habían tenido por escenario la costa asturiana de Luanco, Vega y Lastres; allí, con el pretexto de su condición de mercaderes, muchos mareantes se embarcaban y gozaban de los utilidades de la pesca sin estar matriculados¹¹⁶.

Antes de seguir adelante, conviene apuntar que la consabida exclusividad no sólo era disfrutada sobre el producto animal, sino que los marineros matriculados también eran los únicos facultados para adentrarse en el mar a recoger el sargazo y demás esquilmo que generaba el medio marino. La nueva normativa emanada de la Secretaría de Marina

¹¹³ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampetro, 248. Doc. Pontevedra, 16 de julio de 1765.

¹¹⁴ El Vicario General del obispado de Cartagena ordenó en 1787 que los eclesiásticos de dicha ciudad “se atemperen en la diversión de la pesca a las reales disposiciones”. Sin duda esta providencia se tomó a instancia de la Secretaría Marina y en atención a las quejas formuladas por los matriculados con ocasión de la revista general de matrículas entonces en curso. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Doc. Cartagena, 25 de septiembre de 1787.

¹¹⁵ De hecho el artículo V del Título VI Tratado IV de las Ordenanzas de 1748 concedía la matriculado el derecho a denunciar el empleo de no habilitados ante el juez de Marina; si la acusación se demostraba cierta, el denunciante recibiría la mitad del valor de la multa; a diferencia de la pesca, en los casos de irregularidades en la navegación, se concretaba el importe de la sanción al dueño o patrón del barco: 50 ducados de vellón por cada uno de los admitidos sin estar matriculados. Vid. *Ordenanzas...*, p. 212-213.

¹¹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. Avilés, 22 de abril de 1750.

limitaba en gran medida el aprovechamiento de las algas por parte de los gremiales de tierra, unas plantas marinas cuya explotación ya había sido objeto de una estricta reglamentación en el artículo 10 de la Ordenanza de Marina de 1681, obra de Colbert¹¹⁷.

La restricción de su aprovechamiento por parte de los terrestres tenía una indudable importancia si consideramos que su empleo como fertilizante era muy común en el litoral español¹¹⁸, al igual que en Portugal y Francia¹¹⁹. Particularmente en Galicia, este uso era secular. Contamos con varias pruebas documentales al respecto, particularmente para el litoral de las Rías Baixas: un impuesto municipal que gravaba en Baiona la extracción de estas plantas¹²⁰; y los importantes ingresos percibidos por la cofradía del Santísimo

¹¹⁷ Vid. Le Bouëdec, G., <<La pluriactivité dans les sociétés littorales: XVII-XIX siècle>>, en *Annales de Bretagne et des Pays de L'Ouest*, 2002, 1.

¹¹⁸ El ilustrado Jose de Viera y Clavijo en su *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias*, realizado entre 1790 y 1809, ((2 tomos, Gran Canaria, 1866-1869) dejó constancia de su utilización en este archipiélago. Sobre la aplicación como fertilizante de estas plantas -y de otros productos del mar (moluscos, crustáceos, cabezas y vísceras de pescados) en Asturias, consúltese Pérez de Castro, J.L., <<Generalidad sobre los fertilizantes en la agricultura tradicional asturiana>>, en *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, año XII, Oviedo, 1958, nº XXXIII, pp. 106-123 (en particular pp. 116 a 123); nº XXXIV, pp. 263-287; y nº XXXVI, pp. 99-113. Agradezco al profesor J. Suárez-Ocampo Valdés el haberme facilitado los últimos estudios citados en esta nota.

¹¹⁹ Sobre el tradicional uso de estos abonos orgánicos en Portugal, vid. Krüger, F., <<Notas etnográfico lingüísticas da Povoia de Varzim: A apanha do çargazo>>, en *Boletín de Filosofia*. Lisboa, 1936. Tomo IV, fascículos 1-2, p. 117 y 128. Por lo que respecta a Francia, G. Le Bouëdec (<<La pluriactivité...>>) recoge la siguiente deliberación del directorio del distrito de Pontrieux, fechada en mayo de 1793, a propósito del *goémon*: “[...] Cette plante maritime est nécessaire non seulement pour l’engrais des terres, mais même pour le chauffage des habitants qui n’ont pas de bois à feu sur les lieux et qui ne peuvent s’en procurer qu’à grand frais. [...] Elle supplée au défaut de feuillages est des fruits propres á faire du fumier, avantages dont jouissent les paroisses de l’intérieur qui, étant pourvues de bois à discrétion, emploient á faire du famier les matières que les riverains de la mer conservent précieusement pour faire du feu”.

¹²⁰ En 1595 exigía un real por carro de este abono extraído de la playa de A Concheira para sufragar la fiesta del Corpus. Vid. Ramos González, H., *Crónicas históricas de la villa de Bayona*. Madrid, 1925, p.

Sacramento de A Guarda en concepto de arriendo al mejor postor del derecho a la recogida del *argazo*¹²¹ en los días festivos, actividad no muy peligrosa pero que se cobró alguna vida¹²². Por su parte la homónima obra pía de la Colegiata de Santa María de Vigo, también ingresó cantidades por este concepto, aunque tardíamente, según parece no antes de 1780, renta que siguió disfrutando al menos hasta la década de 1830 inclusive¹²³. De la importancia que seguía teniendo este recurso agrícola habla el bien informado Sáñez Reguart al dar cuenta como “los habitantes de las costas [gallegas] suspenden toda otra ocupación para ir a recoger aquello que saben haber sido arrojado por el mar sobre las riberas”. Este comisario de Marina, asumió las ideas conservacionistas de Valin expuestas en 1776 en un comentario a las ordenanzas de Marina francesas a favor de estos “bosques marinos” a partir de la creencia de que las algas constituían un refugio idóneo para los peces¹²⁴.

43.

¹²¹ Vid. Iglesias Almeida, E., <<El tráfico y la pesca en el puerto de A Guarda. Contribución al conocimiento de su historia>>, en *Actas del I Congreso Internacional Gallaecia*. Vigo, 1989, pp. 92-93. El autor da las cantidades anotadas año a año en el cargo de las cuentas de esta obra pía desde 1684 hasta 1726, y también para el año 1763.

¹²² El 10 de agosto de 1708 se dio sepultura en la parroquial de San Martiño de O Grove a un adolescente que resultó ser hijo de Alberto Varela. Su cadáver había aparecido cerca del islote de Louxo. Él, y dos hermanos, se habían ahogado cuando se disponían a cargar en la orilla un carro de *ceba*. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Martiño de O Grove. Libro nº 19. Difuntos 1693-1813, Fol. 33r.

¹²³ En la contabilidad se distinguen las partidas de ingreso por la *seba* extraída en Coia y en la Ribera (del Berbés). Vid. Iglesias Almeida, E., <<El tráfico y la pesca en los puertos de la Ría de Vigo. Contribución al conocimiento de su historia>>, en *Museo de Pontevedra*, nº 44 (1990), pp. 676-678.

¹²⁴ En su *Diccionario*, Sáñez Reguart, se mostró preocupado por la extracción intensiva de estas plantas marinas, ya que la demanda de este rico abono (“... el sol, ayre y aguas preparan un estiércol admirable respecto las sales de que están cargadas”) era tal que los labradores no se contentaban con las algas desprendidas de modo natural, arrancándolas de sus criaderos rocosos. L. Urteaga habla de la fragilidad del armazón teórico de las ideas conservacionistas del Padre Sarmiento, Cornide o Sáñez Reguart, cuyo valor

Al margen de este uso como abono, se utilizaban en la fabricación de vidrio y de sosa (esta última obtenida por calentamiento de sus cenizas en alquitaras) y como materia prima para hacer jabón. E incluso un destacado médico del siglo XVIII, Lardízabal, defendió el consumo de sargazo como remedio antiescorbútico, paliativo de la falta de verduras y frutas frescas a bordo¹²⁵. Además, la creencia de que estas plantas eran consumidas por los peces, explica la adopción de toda una legislación proteccionista, prohibiéndose su recogida con útiles susceptibles de poner en peligro su reproducción y de alterar el medio marino¹²⁶. Por lo tanto, el aprovechamiento de estas plantas no era cuestión

es más descriptivo que analítico. Éstas parten de la consideración de los recursos naturales, y en particular de los marinos, como recursos limitados, en contraposición a la idea de infinitud dominante en el pensamiento económico de la Ilustración y en general en la economía clásica, y que en España asumió Jovellanos. Vid. Urteaga, L., *La tierra esquilada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*. Barcelona, 1987, pp. 94-97, 102-103, 190-192.

En la contestación de las autoridades municipales de Vigo al interrogatorio sobre “las fábricas, artes y oficios...” formulado en 1805, se declara que los labradores de dicha villa, durante el invierno, cuando el rigor climático reduce mucho las labores agrícolas, se dedicaban a “cojer esquilmo para abonar las tierras y otros que le es preciso, sin cuyo beneficio no producen fruto alguno”. Citado en Carmona Badía, X., *Producción textil...*, nota 282 al capítulo VII.

¹²⁵ Para hacerlo más apto al paladar, propuso un medio de preparación. Vid. Lardízabal, V. de, *Consuelo de navegantes en los estrechos conflictos de falta de ensaladas y otros víveres en las largas navegaciones. Recurso fácil del sargazo o lenteja marina*. Imprenta de Antonio Sanz, Madrid, 1772. Citado por Zulueta, J. de, <<La contribución española a la prevención y curación del escorbuto en la mar>>, en *Revista General de Marina*. Nº 199. Año 1980 (agosto), pp. 157-166.

¹²⁶ Al respecto, se penaba el uso de instrumentos de hierro o como conchas y piedras “agudas” que destruían los criadores naturales o cuando menos retrasaban la reproducción de estas plantas. Al alterarse el ecosistema cabría esperar una reducción de los “mújiles, maragatos y sollas”, y otros pescados que se alimentaban de este “pasto”. Así lo señalaba el subdelegado de Marina de Rianxo en 1773 cuando daba cuenta de otras prácticas vedadas, caso del empleo de “anjazos”, utensilio con el que removía el fango donde pacía y desovaba la sardina. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. Rianxo, 7 de diciembre de 1773.

baladí¹²⁷.

Por providencia del ministro de Marina de Pontevedra, D. José Espinosa de los Monteros, de fecha 10 de diciembre de 1771¹²⁸, los del gremio de tierra eran autorizados para aprovecharse de la “zeva y otros Proventos que arroja la mar y quedare en sus (playas) orillas con la creciente y al tiempo de la menguante, esto comúnmente, pero que de ninguna suerte puedan introducirse a la mar a recogerlo, pues esto pertenece privativamente a los matriculados...”¹²⁹. Además de las desprendidas de modo natural de las rocas, se permitía a los terrestres hacer acopio de la “seba y bocho” agarrados a las

¹²⁷ Vid. López Capont, F., *El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII. Los salazoneros catalanes llegan a Galicia*, A Coruña, 1998, p. 240.

La importancia que tenía el sargazo como fertilizante en las economías del litoral gallego se constata en una de las cláusulas de la escritura de cesión (19-XII-1833) otorgado por los vecinos de Carreira a dos catalanes avecindados en la villa del Caramiñal de los baldíos conocidos como “riberas y ensenadas” de Couso con el objetivo de edificar almacenes de salazón de sardina. Se establecía la prohibición de obstaculizar la recogida del sargazo. Documento citado en Bravo Cores, D.: <<Los almacenes catalanes de salazón en Galicia: características y procesos productivos>>, en *Pedralbes*, 1986, p. 176 (nota 14).

¹²⁸ Consúltese al respecto A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Docs. Pontevedra, 1 y 4 de diciembre de 1771. Este auto -fundado en el artículo 4, tratado 4º, título VI de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 y en el mencionado 130 de la Ordenanza de Matrículas de 1-I-1751- se daba en atención a denuncias de vulneración de los derechos de los matriculados por lo al aprovechamiento de los recursos marinos concernía. Una de las protestas había sido cursada por los procuradores generales y cabos guardianes de las feligresías de Santa María de Pontesampaio y de Santiago de Arcade, enclavadas en la subdelegación de Redondela. Se dispuso que en cada puerto de este distrito se fijase el edicto correspondiente, para poner en conocimiento público este decreto. Una copia del mismo en Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 323.

¹²⁹ *Ibidem*. También se concedía este derecho a sus esposas, hijas solteras o criadas que viviesen en su compañía, y a nadie más ni tan siquiera a sus hijos si no estaban matriculados. A los controventores de esta providencia, se les sancionaba con multas dispuestas para los que vulneraban los fueros de Marina; en el caso de hombres aptos para el Real Servicio se les condenaba a hacer una campaña sin sueldo en la Armada y a los inútiles a estos efectos se les destinaba al Arsenal de Ferrol a disposición del Intendente.

peñas que quedasen totalmente al descubierto, pero valiéndose únicamente de las manos ¹³⁰. Estas restricciones recibieron la esperada oposición por parte de los perjudicados, en ocasiones con el respaldo de los párrocos de sus feligresías. Así, a finales de 1771 el procurador general de la jurisdicción de la villa de Rianxo y el rector de Santa Columba elevaron representación al ministro de Marina de Pontevedra quejándose de una legislación taan rigurosa que, según ellos, ponía en peligro la armonía entre los gremios de mar y tierra, y suponía un claro agravio comparativo, ya que a los pescadores se les seguía permitiendo el abastecimiento de leña en la orilla del mar “quando llegan con sus embarcaciones a hacer de comer”. El fruto de esta denuncia fue insustancial, ya que por real orden de 20 de noviembre de 1773 se permitía a los labradores de la citada jurisdicción la recogida desde la orilla del sargazo que flotase¹³¹. La inflexibilidad de los ministros de Marina sobre esta materia, tenía su razón de ser puesto que a menudo los labradores no se limitaban a hacer acopio de tan demandado abono sino que capturaban pescados de playa y mariscos en las bajamares. Así, por ejemplo, en el lugar de la Ortiña, con el pretexto de cargar sus carros de esquilmo, los terrestres pescaban congrios y sollas con *figas*, además de extraer ostras, incluso en meses de veda¹³².

Por los mismos años que tenían lugar en Redondela y en el citado litoral de la comarca del Barbanza estas disputas entre matriculados y gremiales de tierra por el aprovechamiento del recurso marino en cuestión, la costa de la jurisdicción de Santa Marta de Ortigueira era escenario de episodios similares. Los labradores allí avecindados venían acarreado en sus embarcaciones “Arena, Jebra, Oca, Junco y más abonos¹³³ que produce

¹³⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. Rianxo, 7 de diciembre de 1773.

¹³¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Docs. Rianxo, 7 de diciembre de 1773; Ferrol, 18 de diciembre de 1773. El subdelegado de Rianxo, D. Fermín de Aguirre y Granja, venía embarazando a los terrestres que, bien desnudos bien en carros de bueyes, entraban en el mar a efectuar esta recolección.

¹³² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. Rianxo, 7 de diciembre de 1773.

¹³³ En Asturias, la voz *ouca* alude a toda flora algológica marina y a sus despojos empleados como abono orgánico. Las algas son estudiadas desde un punto de vista lexicográfico en Pérez de Castro, J.L., *op.*

la ría mar que la baña [la jurisdicción] desde el Cabo de Ortegal, y sin cuyo veneficio en abundancia ningún fruto produce el terreno, según es notorio”. En consideración de esto ultimo, por real orden de 10-XII-1749, se había reconocido el derecho al empleo de barcos “de cultura” para tales prácticas, siempre que no se destinasen a la pesca¹³⁴. En enero de 1772 estos agricultores fueron acusados por sus vecinos matriculados, ante el comisionado para la revista de inspección de la marinería y de la flota, “por propasarse [...] a cojer al centro de la ría la olca o xebra en que se cría y abriga la sardina y pescado, conduciendo además en ellos [los barcos] para distintos sugetos Leña y otros fletes” privativos de los denunciantes. En consecuencia, las embarcaciones fueron confiscadas. En defensa de los terrestres salieron el procurador general del condado de Sta. Marta y los párrocos de la inmediaciones, logrando que les fuesen devueltos los barcos. A pesar de que los labradores fueron apercibidos de que en caso de reincidencia serían multados con doscientos ducados, volvieron a las prácticas prohibidas¹³⁵. Éstas, lejos de ser un problema propio de Galicia eran moneda corriente en toda la cornisa cantábrica. De hecho, al hacer balance de los

cit., nº XXXIV y XXVI. En ambos artículos también se abordan, aunque someramente, los sistemas de recolección y los instrumentos utilizados en ellos.

¹³⁴ El catálogo documental de la sección de Matrículas-Pesca del A.G.M. menciona licencias para la recogida de sargazo, solicitadas en 1743 y 1754 por parte de labradores de Sta. Marta de Ortigueira; en el segundo caso, su demanda fue atendida ante la falta de matriculados.

¹³⁵ El auditor de Marina de Viveiro ordenó que los barcos -cada uno propiedad de 12 o 20 personas según declararon los representantes de los infractores- fuesen llevados al puerto de Barqueiro. Mas en septiembre de 1779, resurgió la discordia. Las autoridades de la Matrícula coincidían en que el instigador de las reclamaciones de los terrestres, el alcalde mayor y xustiza ordinaria de la villa y jurisdicción de Ortigueira, Diego Novo, se movía por los intereses particulares pues “induciendo los vecinos a ellas [las dicordias] les está chupando sus caudales como Agente de esta materia, pues en el año pasado ha permanecido en esta capital [Ferrol] a costa de ellos más de quatro meses en estas solicitudes”. El correspondiente dictamen del intendente fue de rechazo a la solicitud cursada por dicho munícipe, protavoz de los labradores, pues de concedérseles una nueva providencia “quando no se experimente de pronto la malicia, no dejará de efectuarse pasado algún tiempo si se les consiente tantas veces”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 272. Doc. San Lorenzo, 21-X-1780.

resultados de la revista de inspección del departamento ferrolano dirigida en el Ecuador de la década de los ochenta por Luis Muñoz de Guzmán, se señaló como causa capital de la decadencia de la matriculación en Asturias los ataques de la justicia ordinaria contra los privilegios de la gente de mar, y en particular “la precisión en que se ven en algunos concejos de tomar para abonar sus tierras la yerba de la mar que los Matriculados quisieran vender como fruto del agua salada”¹³⁶.

Retornando al sector pesquero, el ministerio de Marina fue consciente de que el empleo de terrestres aun sin la pertinente licencia estuvo en ocasiones justificado por la gran falta de mano de obra autorizada. De ahí que se adoptaran resoluciones en torno al procedimiento a seguir por las autoridades competentes en estos casos; de paso se recordó a los ministros de Marina que bajo ningún concepto debían cometer abusos contra los supuestos contraventores. En concreto, por providencia de 5 de marzo de 1757, a raíz de cargos imputados a varios patrones de Rosas por valerse de terrestres para pescar, se ordenó al ministro de Marina de Mataró, que no actuase contra éstos si se demostrase que habían sido contratados por los primeros sin intención de menoscabar los intereses de los matriculados; los patrones, principales responsables, debían ser oídos y respetados sus derechos de apelación por la vía ordinaria y por la judicial, sin amenazarles con penas de prisión o embargo, pues no cabía imputarles “por delito lo que sólo sea efecto de precisión”¹³⁷.

Entre las autoridades de la Matrícula hubo quien postuló retirar el permiso a los terrestres para tirar de las redes desde tierra, es decir, vetarlos para todas y cada una de las labores pesqueras. De hecho, Núñez Ibáñez, en su informe de resultados de la revista de inspección del departamento de Cartagena que había corrido por su cuenta en 1755,

¹³⁶ Las altas autoridades del ramo concluían que genéricamente, la discordia entre autorizados y no autorizados, estaba en la raíz de la crisis que también entonces era evidente en Cantabria. A.G.M. Matriculas.Generalidad. Leg. 1.873.

¹³⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 261. Doc. Madrid, 5 de marzo de 1757.

denunciaba que, a la sombra de esta pequeña franquicia, muchas personas que se ganaban la vida halando los aparejos desde tierra no se matriculaban¹³⁸.

En sentido opuesto, en contra de la exclusividad a rajatabla se manifestó Fray Martín Sarmiento años después. En febrero de 1759 en carta a su hermano Francisco Javier García Sarmiento se expresaba en los siguientes términos: “Lo que es más risible es la ordenanza de que ninguno pesque si no se matricula para que le lleven a longos mares y vuelvan rabo entre las piernas. Es lo mismo que sólo puedan pescar los que estuvieren ausentes. Esto es poner tontos en portillos”¹³⁹. Lo que en privado opinaba el monje, otros lo hicieron público ante la Secretaría de Marina sin fruto alguno.

La normativa de 1751 contemplaba la confiscación de capturas y aparejos de los infractores; pero, dado que esto era de ejecución difícil toda vez que estos individuos solían estar “en concurrencia o compañía con los matriculados”, en abril de 1765, el Marqués de Monteverde, Intendente de Ferrol, propuso que los terrestres y los patrones de los embarcaciones donde faenaban mereciesen las mismas penas y multas dispuestas en el artículo 92 para la marina mercante: condena de dos compañías consecutivas en Europa en bajeles de Su Majestad, la primera con medio sueldo, para el ilegal; y para el capitán o patrón una multa de cincuenta ducados por cada “hombre que llebare sin las circunstancias prevenidas, aunque alegue haberse embarcado sin noticia suya”¹⁴⁰. Y si se diese el caso que dichos barcos no estuviesen matriculados, que se secuestrasen con todos sus aparejos y se aplicasen al real erario. Depurando responsabilidades, el Intendente también se manifestó partidario de cesar al cabo o cabos de mar del puerto donde se produjesen estas infracciones y castigarlos o multarlos según se demostrase su grado de negligencia o

¹³⁸ Dependiendo de su tamaño, las jábegas necesitaban para esta específica maniobra desde 60 hasta 12 hombres; esta fuerza se repartía a la mitad entre los dos cabos o extremos del aparejo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 19-III-1755.

¹³⁹ Vid. Filgueira Valverde, J., *Epistolario do P. Sarmiento*. Santiago de Compostela, 1995, p. 127.

¹⁴⁰ *Ordenanza para el régimen...* Museo Naval (Madrid). Signatura R-98/209.

implicación en estas prácticas¹⁴¹. Y en buena lógica proponía a su vez proceder contra los ministros y subdelegados que por tolerancia o falta de celo tuviesen culpa en estas actuaciones irregulares. Este conjunto de medidas antifraude, confiaba, contribuirían a blindar un privilegio que en su opinión constituía “el principal y casi único nervio” de la subsistencia de la marinería. Estas providencias fueron aprobadas en Madrid¹⁴².

En cuanto a las demandas de habilitaciones en coyunturas de escasez de personal autorizado, el nuevo referente legal de 1751 dio una solución a todas luces insuficiente, como no tardaría en demostrarse. En virtud del artículo 130 de la Ordenanza se volvían a limitar los usos libres a las técnicas de vara y caña desde tierra¹⁴³, y por otra parte se concedió permiso a la marinería para hacerse con los servicios de individuos no matriculados, siempre y cuando no hubiese bastante gente autorizada -ya que ésta debía ser la empleada con preferencia-, y únicamente para auxiliar en las faenas (“ayudar a tirar las redes a tierra, matar el pescado, salarle, etc.”), sin poder navegar en barcos pesqueros en ningún caso.

En relación con estas labores auxiliares, Sáñez Reguart, dio cuenta en su informe técnico sobre el estado de las pesquerías de la provincia marítima de Tarragona con ocasión de la revista general de matrículas dirigida por Muñoz de Guzmán en torno al ecuador de los años ochenta, de la gran cantidad de terrestres que se empleaban en la recogida de las jábegas y de los *artets* o *boutets* desde la playa. Cada una de las primeras demandaban para esta tarea entre cuarenta a cincuenta, y en ocasiones más, llegando en el caso de las segundas a emplearse por encima de las sesenta personas “para la tira, en que tardan 6,8 y más horas”. Sáñez Reguart, ante tal oferta de empleo propuso que el permiso del ministro

¹⁴¹ “...pues es increíble dexé de conocer los yndividuos del gremio de Mar y sus embarcaciones, y saber si entre aquéllos y éstos ay algunos indebidamente”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. Esteiro, 19 de abril de 1765.

¹⁴² *Ibidem*.

¹⁴³ No se hacía mención de los esparaveles. *Ordenanza para el régimen...* Museo Naval (Madrid). Signatura R-98/209.

principal de la provincia y el de los subdelegados a estos paisanos para esta operación constase por escrito. Las papeletas de licencia debían conservarlas los propios interesados, formando las citadas autoridades de Marina lista nominal de los autorizados “...sin que se verifique matrícula ni sugestión, pero que en caso de urgencia ejecutiva 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”. Esta idea no fue recogida por Muñoz de Guzmán en el apéndice al Reglamento de gobierno de las matrículas de la provincia de Tarragona, ni consta su aprobación en el resumen del expediente de la revista en cuestión¹⁴⁴.

En cuanto a las habilitaciones, a la hora de concederlas siempre se debió seguir este orden: marineros jubilados, maestranza, y sólo en último término terrestres. Con autorización o sin ella, el empleo de matriculados de la clase de inhábiles fue una constante en el sector pesquero. El Catastro de Ensenada aporta noticias de la actividad de estos inútiles desde el punto de vista militar. Respecto a la villa Cangas, el puerto gallego con mayor número de matriculados de mar, los peritos declararon que en el barco de pasaje y en las 23 *dornas* empleadas principalmente en la pesca del pulpo que allí se registraban “sirven en cada una un patrón mayor de los 60 años, jubilados por inútiles para el real servicio...”¹⁴⁵. Hay indicios de que la pesca de este cefalópodo resultaba más adecuada que otras costeras para gente entrada en años o con minusvalías físicas. En un trueque de embarcaciones efectuado en agosto de 1752 entre dos matriculados de Sta. Uxía de Ribeira, uno, jubilado, hacía entrega de una lancha sardinera de 31 palmos (6,2 mts.) de quilla a cambio de una dorna “pulpeira” de 13 palmos, dado que “está mas proporcionada a su edad y no ser tan trabaxoso el ejercicio de Pulpo”¹⁴⁶. Por otra parte son abundantes las referencias en los expedientes de Marina al trabajo en la pesca de viejos e inválidos. Por ejemplo, nueve de los 31 vecinos de San Vicente de la Barquera ahogados durante las

¹⁴⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.783. Revista de la provincia marítima de Tarragona. Doc., 11 de marzo de 1788.

¹⁴⁵ Citado en Rodríguez Ferreiro, H., *Economía y población...*, Tomo II, p. 511.

¹⁴⁶ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Protocolos de Simón Díaz Morales. Nº 2.400. Fol. 46.

costeras del besugo de 1757 y 1760 eran de la clase de jubilados¹⁴⁷. Como ya se dijo al tratar de la evolución de los efectivos de la matrícula, el empleo de los inhábiles en las actividades de mar es una de las razones de la dispar tendencia de las cifras de hombres de servicio y de la flota en el último cuarto del siglo XVIII.

El concurso de los profesionales de la maestranza también estuvo limitado. Por el artículo 81 de la ordenanza de 1751 se mandó que los de esta clase que hubiesen “ejercido la navegación en calidad de marineros” quedasen obligados a entrar en turnos para el Real Servicio de la Armada. En el mismo texto, a continuación se reconocía el interés de la Marina en fomentar la habilitación de estos profesionales como tripulación, dado que en los buques de guerra del rey, “con especialidad en los que se emplean en viages dilatados”, era imprescindible contar a bordo con carpinteros de ribera y calafates¹⁴⁸. Nada se decía sobre el empleo de estos profesionales en la pesca. Al respecto, el Marqués de Monteverde, siendo Intendente de Ferrol, instó al ministro encargado de efectuar la revista de inspección en enero de 1765 que incluyese a los que se hubiesen embarcado o pescado en la clase de marinería¹⁴⁹. Cumpliendo con ello, el inspector D. José de Colosía alistó en la clase de marinería a “muchísimos” carpinteros de ribera y calafates tras haber descubierto “a voz común del gremio” que había navegado o faenado en las pesquerías. Gran número de éstos recurrieron sin éxito ante el Intendente de Ferrol e incluso por la vía reservada de Marina¹⁵⁰. Por su parte, Ordeñana, que estuvo de acuerdo con las medidas planteadas por su antecesor Monteverde, en la misma línea de combate del fraude, previno a sus subordinados de la administración de matrículas que salvo “extraordinario motivo”, no admitiesen en ellas con asiento de carpintero de ribera o calafate a quienes no acreditasen

¹⁴⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc. Guarnizo, 24 de enero de 1760.

¹⁴⁸ *Ibidem*.

¹⁴⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. Esteiro, 19 de abril de 1765.

¹⁵⁰ Entre otros, catorce individuos de maestranza de los puertos de Redes, Ares, Seixo y Mugarodos, trabajadores en el real astillero de Ferrol. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. s/f.

haber trabajado en arsenales o a bordo de navíos. Esta providencia se justificaba, según parece, por la abundancia de gente de maestranza que había en el departamento ferrolano habida cuenta “el conocido fruto de este ejercicio”; de ahí que no tuviesen interés alguno en pasarse a la clase de hombre de mar, puesto que gozaban del fuero privilegiado en igualdad de condiciones que los incluídos en ésta, sin estar sujetos al servicio militar a bordo de navíos de guerra¹⁵¹.

Para estos profesionales el ejercicio de las actividades de navegación y pesca llevaba parejo el deber de entrar en sorteo para campaña (norma adicionada al artículo 4 del título VII de la ordenanza de 1802), y sólo en la segunda década del siglo XIX los requisitos se rebajaron¹⁵². Durante la centuria aquí estudiada, puede asegurarse que las habilitaciones de maestranza fueron irrelevantes. Sólo aquéllos en situación de desempleo prolongado darían este peligroso paso. Ello no impidió, como ocurrió en mayor medida con la contratación de terrestres, que ante la imposibilidad de disponer de tripulación autorizada para faenar o tripular barcos de tráfico los patrones de pesca y dueños de buques mercantes, sin la pertinente licencia echasen mano de vez en cuando a algún que otro carpintero o calafate. No obstante, creemos que la mayoría de los 215 individuos de maestranza pasados a la lista de la marinería de servicio en la revista de 1764-65 del

¹⁵¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. 16 de septiembre de 1766.

¹⁵² Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.888. Doc. Aranjuez, 25-V-1806. Así, en virtud de una disposición de 12-II-1816 el rey tuvo a bien conceder a todos los de esta clase que padeciesen atraso en sus pagas y “escasez o falta de trabajos de su profesión” licencia anual para dedicarse a la pesca “con el fin de que por este medio adquieran el alimento de que carecen [...] entendiéndose esta libertad con sugestión y arreglo a la Real Orden de 14 de diciembre último que fixa el término de un año para su uso, pasado el cual deberá autorizarse de nuevo para su continuación”. Esta providencia sería nuevamente ratificada por r.o. de 24-III-1817, haciéndose extensible a todo aquel individuo de maestranza despedido de arsenales o astilleros por innecesario. Aunque no contamos con cifras que hgan posible calibrar la importancia de estas habilitaciones en particular, a estas gracias debieron acogerse no pocos de estos operarios, al menos en provincia marítima de Ferrol, y particularmente en la capital departamental. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Generalidad. Leg. 2.114. Doc. Palacio, 12-II-1816; Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 2.033. Doc. 14-I-1823.

departamento de Ferrol que figuran en la tabla de la página siguiente, eran pescadores y mareantes que se habían alistado en el ramo de la construcción naval para exonerarse de entrar en sorteos para campaña, y no gente criada en los oficios de maestranza.

Dicha hipótesis ayuda a explicar que estas reubicaciones, que cabe considerar forzosas aunque la fuente no lo aclare, fuesen especialmente significativas en la provincia marítima ferrolana que demandaba en ese momento gran cantidad de mano de obra para los astilleros reales. En conclusión, no estaríamos ante altas voluntarias en la matrícula de mar de gente de maestranza por falta de trabajo en este sector, sino ante resultados de la política antifraude de los inspectores encargados de estos controles extraordinarios.

Maestranza alistada como marinería (A) durante la revista de 1764-65

PROVINCIAS	Marinería de servicio*	A	%
Santander	665	13	1,95
Ribadesella	330	24	7,27
Avilés	1.154	49	4,25
Viveiro	685	16	2,34
Ferrol	860	78	9,07
A Coruña	1.398	12	0,86
Pontevedra	4.824	72	1,49
TOTALES	9.926	215	2,17

Fuente: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765

* Sin incluir a los desertores.

Obstaculizada esta eventual vía profesional, hubo gente de maestranza que se dedicó al contrabando y al robo de pertrechos en los arsenales, “cómoda” salida en el afán de evitar la caída en las redes de la usura. Habida cuenta la tardanza endémica en la percepción de sueldos, muchos de ellos compraban al fiado y, como la cobranza de sus

asignaciones se demoraba indefectiblemente, en paralelo fueron incrementándose sus deudas y los intereses de éstas. Más tarde o más temprano, viendo crecer el riesgo de impago de sus créditos, tenderos y prestamistas acudían a los ministros de Marina reclamando contra sus deudores.

Conocedor de esta amalgama de problemas, en 1793, el ya mencionado Davila y Estrada, subdelegado que había sido de los distritos andaluces de Puerto Real, Huelva y Ayamonte, abogó por permitir que la maestranza desocupada se emplease voluntariamente en el mar, sin la obligación de prestar una campaña en los bajeles de Su Majestad; o en todo caso, que alternasen en estas actividades, “de modo que el que fuese hoy no lo hiciese mañana”¹⁵³. Lo cierto es que según dejó anotado debajo del estado de las matrículas de la provincia de Cádiz en 1799, era mucha la maestranza que allí se empleaba en la pesca y en el navegación mercantes “contra ordenanza”¹⁵⁴. En suma, puesto que las habilitaciones de personal de maestranza estuvieron fuertemente condicionadas, el recurso de los terrestres, legal o irregular, resultó decisivo.

Cerrado este paréntesis, el concurso de los terrestres en los espacios marítimo-fluviales resultó especialmente polémico. Como ya hemos dicho, en la desembocadura del Miño se habían producido incidentes a principios de la década de los cuarenta. Aquí, la tensión entre autorizados y furtivos persistió a pesar de imponerse penas de cárcel para estos últimos. La situación llegó a un extremo que con ocasión del mencionado desmembramiento de la provincia marítima de Pontevedra en dos grandes distritos con capitales en Carril y Vigo en 1767, se dispuso que el subdelegado de A Guarda trasladase su domicilio a Tui, con el fin de poner freno “más de cerca” al extendido fraude “al abrigo

¹⁵³ De ese modo, según este ministro, los pescadores “se harían cargo de que sólo la necesidad les obligaba [a la maestranza] a aquel ejercicio”, lo que ayudaría a dejar atrás la “ojeriza” de los primeros hacia la gente de la segunda, a quienes veían como intrusos aprovechados, expuestos a un servicio al Estado infinitamente más llevadero que el prestado por la marinería. Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

¹⁵⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 5 de diciembre de 1799.

de no estar aún demarcados los límites de la mar”¹⁵⁵. Más adelante volveremos sobre ello, cuando abordemos el asunto de los amojonamientos de las demarcaciones físicas de la jurisdicción de Marina.

Muchas de las controversias en torno al concurso de los terrestres de que tenemos noticia se localizan en el litoral del Principado de Asturias y fueron causadas por la competencia en la explotación de la riqueza salmonera de sus ríos. Los expedientes se complicaron estando por medio antiguos privilegios en materia de pesca. Ilustrativos de este contexto son los incidentes en torno al arriendo de los pozos salmoneros del Pravia y del Nalón por parte del concejo de Pravia, en cuya costa la actividad de los terranos venía siendo desde décadas atrás un quebradero de cabeza para las autoridades de Marina¹⁵⁶. La Justicia y Regimiento de dicha villa, abusando de su derecho a la mitad de la pesca de salmón en términos de su jurisdicción, venía arrendado a terrestres la explotación de este recurso. A raíz de una denuncia de los matriculados de los puertos de San Esteban y La Arena¹⁵⁷, el Intendente del Departamento de Ferrol, en conformidad con el parecer de su Auditor, ordenó en julio de 1788 que a igualdad de postura, se prefiriese la puja de

¹⁵⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. San Lorenzo, 17 de octubre de 1767.

¹⁵⁶ Ya en 1764, el ministro de Avilés había ordenado el embargo de los barcos y pertrechos de varios terrestres allí avecindados. A continuación se procedió a la subasta pública de los mismos. Con los ingresos obtenidos por esta vía se pagaron los costas del funcionario comisionado al efecto y del escribano que le había asistido; lo sobrante se entregó a los dueños de los bienes confiscados. En enero de 1770, el subdelegado de Luarca denunció que los terrestres de aquella costa andaban al congrio y a otros pescados a bordo de una docena de barcos. Llamados a declarar los supuestos infractores, contra los no presentados se dictó orden de arresto. A petición de dicho subdelegado, el auditor de Marina de la provincia de Avilés, interinamente en funciones de ministro de este distrito, le envió tres soldados por ser insuficiente el auxilio policial de la justicia ordinaria para contener estas resistencias. No se logró prender a los declarados en rebeldía, llegando a pedirse la ayuda de una compañía entera del ejército, tal era la insubordinación. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Docs. Avilés, 18 de agosto de 1770; [Madrid], 9 de junio de 1770.

¹⁵⁷ Se hablaba de más de quinientos terrestres dedicados a esta actividad en la ría de Pravia. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Expediente sin fecha.

matriculados; en caso de que el remate no fuese ganado por uno de éstos, su llevador en todo caso debía valerse sólo de gente habilitada siempre que faenase en agua salada. También en este caso se establecieron fuertes penas ya para los primeros contraventores, sin esperarse a la reincidencia: el embargo de las embarcaciones además de una multa de quinientos reales. Aun con éstas los desórdenes no se erradicaron, de ahí que el inspector de matrículas, además de ratificar lo anterior, propuso que el Gobernador de la Real Audiencia de Oviedo enviase a un juez ejecutor, para que en compañía del ministro de Marina de Avilés, obligase a las justicias ordinarias a cumplir los consabidos preceptos¹⁵⁸. Una vez más los conflictos de competencias se mostraban en primera plana y obstaculizaban en buena medida el normal ejercicio de la labor de gobierno en materia de matrículas.

La penalización de las actividades ilegales de los terrestres fue un deber que se recordó a las autoridades de Marina con ocasión de las revistas de inspección general. Por ejemplo, al término de la realizada en el departamento de Cádiz en 1765, el Intendente D. Juan Gerbaut encomendó a los ministros al frente de las provincias marítimas que tomasen todas las medidas preventivas que juzgasen necesarias para cerrar el acceso de los “paisanos” a los recursos pesqueros que les brindaban los patrones¹⁵⁹. De algunos de los ardidés de éstos para enmascarar el empleo de mano de obra no autorizada daba cuenta el comisario Núñez Ibáñez en 1760. Al tiempo que confirmaba que en el litoral cántabro las altas en la matrícula eran muy escasas por la carga militar que traía pareja, dejaba constancia de que en aquella costa “los dueños de los Barcos se valen escondidamente de alguna gente no matriculada para sus pescas embarcándola y desembarcándola fuera de sus propios puertos para que no llegue a noticia de los subdelegados”. Da una idea aproximada del importante grado de vulneración del principio de la exclusividad, el hecho de que diez de los 31 fallecidos de San Vicente de la Barquera en los dos referidos naufragios de las

¹⁵⁸ *Ibidem*.

¹⁵⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.

lanchas de la costera del besugo en 1757 y 1760 no fuesen matriculados¹⁶⁰.

Sí se concedió alguna que otra gracia insignificante a título individual y por tiempo muy limitado. Por ejemplo, a petición de Francisco Menéndez de la Fanosa, “tronquista”¹⁶¹ de Su Majestad, Carlos III, por resolución de 9 de junio de 1770, tuvo a bien permitir a Juan Fernández Cantera, vecino de la localidad de Quintana incluida en la subdelegación de Luarca, que faenase con un barquillo que poseía con el fin de autoabastecerse y suministrar pescado al citado cochero, su cuñado, sólo durante el verano mientras no caducase el permiso con que éste contaba para pasar a su tierra natal antes de regresar a servir a la Corte¹⁶².

De muy superior alcance, dado que el número de habilitados fue mayor y en teoría por tiempo indefinido, fue el régimen especial concedido a los repobladores de la Isla Plana, también llamada de San Pablo, frente al puerto de Alicante; con el establecimiento estable de un contingente humano numeroso en este territorio y su simultánea fortificación (nunca terminada), se pretendió clausurar un refugio de defraudadores de rentas y una antigua base de operaciones de los piratas berberiscos en la zona levantina¹⁶³. La isla acogió a partir de 1770 en torno a trescientos ex-prisioneros, la mayoría de origen italiano (genoveses, napolitanos, sicilianos, etc.) avecindados en la isla de Tabarqah (Tabarca) una

¹⁶⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc. Guarnizo, 24 de marzo de 1760.

¹⁶¹ El que guía un tronco o par de caballos, de ahí su nombre.

¹⁶² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Docs. Aranjuez, 1 y 9 de junio de 1770.

¹⁶³ Un estudio monográfico en Vilar, J.B., <<De la Tabarka tunecina a la Tabarca española (1535-1883)>>, en *Cuadernos de Investigación Histórica* (Seminario Cisneros), nº 16 (1995), pp. 267-287. También se aborda esta repoblación en Giménez López, E., <<Aspectos jurisdiccionales de la repoblación en la Corona de Aragón>>, en *El municipio en la España moderna.*, Córdoba, 1996, pp. 234-247. Un estudio antropológico y etnográfico sobre esta comunidad en González Arpide, J.L., *Los tabarquinos*. Alicante, 2002. Volveremos a tratar de esta colonización al ocuparnos del fomento de las almadrabas, pues una de estas pesqueras fue establecida *ex novo* allí en la segunda mitad del siglo XVIII.

vez rescatados por mercedarios españoles¹⁶⁴. De ahí que cambiase su nombre por el de Nueva Tabarca, donde se instaló un contingente principal de 68 familias. Para darles habitación se levantó de la nada un pueblo de calles rectilíneas, se edificó una capilla bajo el culto de la Inmaculada Concepción y se habilitó un puerto pesquero. A instancia del Conde de Aranda, en su condición de presidente del Consejo de Castilla, la Secretaría de Marina concedió a estos colonos la libertad de pesca y navegación a pesar de no estar “aún” matriculados en los mismos términos que éstos. El adverbio entrecomillado induce a pensar que este permiso tuvo un carácter transitorio, y que estaba previsto que los tabarquinos dedicados a las actividades marítimo-pesqueras regularizasen su situación, ingresando en las listas de matrículas¹⁶⁵. Sin embargo no se les autorizó a pescar con *bou*, algo también pedido por Aranda, dado que este aparejo estaba prohibido por regla general, salvo las 18 parejas que podían faenar desde primero de septiembre a fin de abril en el litoral comprendido entre Málaga y Piles, último puerto de la provincia marítima de Alicante¹⁶⁶.

¹⁶⁴ En el expediente de la Secretaría de Marina sobre el establecimiento de esta colonia que hemos consultado, se apunta también el papel jugado por los trinitarios, que junto con los religiosos de la Merced, comprometidos en su misión de redimir cautivos, habían propuesto a Su Majestad que ordenase el éxodo de los tabarquinos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Docs. Madrid, 5 de agosto de 1770; San Ildefonso, 15 de agosto de 1770.

¹⁶⁵ Carlos III ordenó a su célebre ministro que acordase con Arriaga, titular de la cartera de Marina, las medidas conducentes al fomento de la nueva población, que habría de estar bajo la jurisdicción directa del Gobernador de Alicante; a Aranda, mientras esperaba recibir información que a este respecto había pedido con el fin de concretar las actuaciones a llevar a cabo, le había parecido oportuno decretar esta excepción. Confiaba en que los éxitos esperables en la pesca alentarían a los tabarquinos a emplearse en esta actividad y en “las maniobras de la Marina para que con el tiempo ser útiles en ella, que ha sido el principal objeto de su admisión”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Docs. Madrid, 5 de agosto de 1770; San Ildefonso, 15 de agosto de 1770.

¹⁶⁶ Las capturas de cuatro de estas 18 parejas estaban reservadas a surtir el mercado público de esta última capital. Las respuestas gubernamentales al problema de la competencia entre artes fueron cambiantes, y en cierta medida contradictorias. A lo largo del siglo XVIII asistimos a la alternancia de autorizaciones y

Por su parte, Zalvide, en consonancia con el sentir mayoritario de la Administración de Marina, en su Reglamento de pesca y navegación de la provincia de Mataró, condenó sus paliativos el intrusismo de los terrestres. En particular, este diligente ministro denunció las irregularidades notorias que a este respecto venían dándose en el litoral del vizcondado de Cabrera y Bas, entre Arenys de Mar y Blanes, y del Condado de Ampurias (provincia marítima de San Feliu), a raíz de la extralimitación en la gracia otorgada por real orden de 29 de julio de 1757¹⁶⁷ al Duque de Medinaceli, en su condición de señor jurisdiccional de dichos territorios. Se había llegado, según él, a que terrestres actuasen de patrones. Para cortar estas prácticas, Carlos III resolvió por R.O de 30 de enero de 1770, dirigida al Intendente General de Cataluña, sin dejar por ello de garantizarse el fomento de la pesca, que antes de salir a faenar se llamase por pregón a los matriculados; y sólo verificada la falta de éstos, se permitiese a los patrones valerse de terrestres¹⁶⁸. Zalvide defendía la indispensable intervención en estos llamamientos de los subdelegados, subalternos del ministro principal de provincia, y donde no los hubiese, los cabos celadores o alguaciles

prohibiciones de la pesca del bou; el número de parejas permitidas varió en función de las necesidades de abasto de las mesas reales y de la demanda alimenticia de las grandes ciudades. Vid. Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<El despliegue de los bous catalanes en el siglo XVIII>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *Historia Moderna. Historia en construcción. Economía, mentalidad y cultura*, Lleida, 1999, pp. 61-75. La vinculación entre la difusión de estas artes de arrastre y el crecimiento demográfico ha sido puesta de manifiesto a la hora de explicar su implantación en el litoral levantino. Al respecto, Viruela Martínez, R., <<Difusió de la pesca del bou en el litoral valencià (segles XVIII i XIX)>>, en *Cuadernos de Geografía*, nº 53 (1993), pp. 147 y ss.

¹⁶⁷ Dirigida al Intendente General de Cataluña, en virtud de la misma, en respuesta a una representación de dicho titulado, se dispuso que el subdelegado de Marina de Rosas permitiese el empleo en la pesca de individuos del gremio de tierra, a instancia de los patrones, en los casos de falta de matriculados. El 17 de septiembre de ese mismo año, una nueva resolución se advertía al propio intendente que “de ningún modo” la susodicha real orden “es extensiva [...] a que haya de componerse el barco de patrón y marineros no matriculados”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁶⁸ De este modo se resolvía una instancia del apoderado del Duque de Medinaceli, en calidad de Conde de Ampurias.

de Marina. Al tiempo que responsabilizaba a estas autoridades, abogaba por endurecer las penas, en particular a los patrones: pérdida del estatuto de exento de la prestación militar al que a sabiendas admitiese como tripulación a personas no autorizadas, y pago de multa consistente en la mitad del producto de la pesca, aplicándose al fondo común del gremio de mar¹⁶⁹. En suma, la inflexibilidad y empecinamiento en la defensa del axioma de la exclusividad, factor refractario de la inversión¹⁷⁰, definieron la más corriente práctica gubernativa de las autoridades de la Marina, que se sustanció en el rechazo una tras otra de las solicitudes de licencia para terrestres, incluso para tareas que cabe calificar de menores por el insignificante número de trabajadores a habilitar para ellas.

Por lo que llevamos visto, se entiende que la Secretaría de Marina desatendiese la argumentación del mismísimo Director General interino de la Armada, quien previsoramente en noviembre de 1780, cuando según su propio testimonio “todos los matriculados hábiles están en el servicio”¹⁷¹, era partidario de que hasta el despido del cuerpo de las tripulaciones a sus domicilios, se decretara en todos los puertos la libertad de pesca y navegación “a fin de reemplazar el considerable número de matriculados que por naufragios, enfermedades, combates y apresamientos faltarán, llegado el desarmo, con el de los individuos terrestres que atraídos de la maior ganancia se hubiesen egercitado en la mar, y que por no perderla, voluntariamente se matriculasen en aquel caso”¹⁷². La realidad se encargó de demostrar lo erróneo de esta última hipótesis: una vez finalizado el

¹⁶⁹ Vid. Llovet, J., *La Matricula...*, pp. 135-139, 141.

¹⁷⁰ Vid. Ocampo Suárez-Valdés, J., *Campeños y artesanos...*, p. 138.

¹⁷¹ Conviene tener muy presente el contexto de guerra contra Inglaterra desencadenada a raíz del reconocimiento de la independencia de los Estados Unidos por España el 3 de abril de 1779.

¹⁷² Señalaba además que en aquellas circunstancias de armamento extraordinario y campañas peligrosas y de larga duración, cabría esperar abundantes inválidos y desertores, así como pretendientes a separarse de la Matrícula, “como según ordenanza deberá concedérseles” una vez decretado el desarme y siempre que su cuadrilla no estuviese embargada para el servicio. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. Illa de León, 21-XI-1780.

período de habilitación, sólo un número muy escaso de estos individuos obtarían por esa vía, pues para la mayoría de ellos, la pesca era una actividad auxiliar de su principal dedicación, la labranza, y además su participación en el halado de los aparejos, así como la libre práctica de la pesca con caña, les permitía complementar su dieta con productos marinos sin exponerse a entrar en sorteos para la Armada.

En situaciones normales, los matriculados condenaron sin paliativos la ilegal competencia de estos terranos en la pesca y navegación así como en la extracción de las algas, como ya se ha demostrado. Pero la contraproducente exclusividad en situaciones de déficit extremo de mano de obra, llevó a los propios gremios a solicitar con carácter temporal la habilitación de terrestres para las actividades afectadas. Se dio el caso de una especie de hermanamiento por comunión de intereses. Así, en 1781 los diputados y cabos celadores de los cabildos de mar de los puertos de Cudillero, San Esteban de la Arena, Sabugo, Luanco, Candás y Gijón, todos de la provincia marítima de Avilés, en nombre de sus respectivas corporaciones, solicitaron en común el levantamiento del veto a los terrestres mientras sus miembros no regresasen licenciados, o cuando menos durante el trimestre de la costera del besugo, su principal fuente de ingresos¹⁷³. En Galicia, ese mismo año hicieron lo propio los importantes gremios de Vigo y Muros, en grandes aprietos para armar los cercos dada la escasez de profesionales autorizados, según adujeron sus directivos¹⁷⁴. Dadas las dimensiones del problema, no es extraño que el tema en cuestión fuese abordado en el marco de las Juntas de Reino de 1781. La matriculación como *conditio sine qua non* para los que quisieran disfrutar de estas providencias, fue criticada en esta asamblea, de la cual formó parte Cornide Saavedra, en calidad de diputado por A Coruña. Queda constancia de que no era la primera vez que el máximo órgano representativo de las siete ciudades gallegas cabeza de provincia se manifestaba en este sentido; de hecho, en 1761 y 1773 había abogado sin éxito por liquidar este régimen prohibicionista, ya que la experiencia de otras potencias marítimas de Europa así lo

¹⁷³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. s/f. No consta resolución de este expediente.

¹⁷⁴ Vid. Meijide Pardo, A., *Economía marítima...*, p. 48.

recomendaba¹⁷⁵. Al iniciarse la década de los ochenta, aumentaron los clamores por un cambio de política ante la dramática realidad de unos puertos desangrados por la voracidad de la Armada, con sus playas convertidas en cementerios de barcos. Un panorama no menos desolador -como ya quedó dicho al hablar de las obligaciones militares en la Royale inherentes al *systeme des classes*- se vio en Bretaña por entonces y por la misma causa, las levas masivas. En parte, estos efectos devastadores fueron mitigados con el aporte de terranos que escaparon de la miseria de los campos¹⁷⁶.

Hasta ahora nos hemos venido ocupando sobre todo de las ilegalidades laborales en la pesca, actividad que ocupaba a la inmensa mayoría de los matriculados de Galicia. En la navegación las irregularidades a la hora de formar las tripulaciones también fueron notables, pero a diferencia del sector de las pesquerías, por ley se permitió que parte de las plazas de los mercantes del gran comercio con Indias y de los buques del corso fuesen ocupados por individuos sin matricular.

6.5.2.- La navegación. Los límites legales de la exclusividad para las tripulaciones de la flota del comercio colonial y de los corsarios

El artículo 6 de la real cédula de privilegios de 1737 prohibía taxativamente el empleo en las embarcaciones del resguardo de rentas y en las de propiedad privada de tráfico y comercio a toda persona sin matricular. Y por el artículo 88 de la Ordenanza de 1751 Fernando VI confirmaba la exclusividad en materia de navegación en los siguientes términos:

“La prohibición de que no se admita con plaza en embarcaciones de particulares a quien no esté alistado en la matrícula ha de entenderse absoluta, sin reserva de contra maestre, guardián, condestable, despensero, cocinero ni con otro título, conseqüentemente a lo que está ya prevenido en los artículos II, III y IV del Título VI, Tratado IV de las Ordenanzas, para que se verifique que todas las conveniencias y utilidades

¹⁷⁵ *Ibid.* pp. 41 a 48.

¹⁷⁶ Vid. Robin, D., *opus cit.*, pp. 338 a 346.

que puedan resultar de andar en la mar se refundan en sólo la gente matriculada”.

Como en el ámbito de las pesquerías, la defensa de este axioma del mar para los matriculados fue tan confirmado por la Secretaría de Marina como vulnerado en la práctica por los capitanes y armadores. La firme voluntad de cerrar toda vía de agua, por pequeña que fuese, en el buque de la exclusividad, llevó a decretar la matriculación de los patrones del Ebro. A este fin se dirigió la real orden de 23 de septiembre de 1775, comunicada al ministro de Marina de Tortosa en una coyuntura expansiva del comercio catalán por tierras de Aragón y de dinamismo en el tráfico por este río¹⁷⁷.

A principios de la década de los ochenta, ante la gran falta de matriculadas debido a la sobrecarga militar que la nueva guerra contra Inglaterra deparó a las enclaves costeros, en una nueva muestra de su intransigencia la Secretaría de Marina desestimó una petición cursada por asentistas de víveres del ejército de Galicia que argumentaron falta de tripulación para los dos barcos con que transportaban harina de Pontedeume y Betanzos a la plaza de A Coruña¹⁷⁸. La decisión era consecuente dado que por aquel entonces se habían archivado solicitudes de los propios gremios de mar asturianos y gallegos a favor del levantamiento provisional del veto a los terrestres. Sin embargo, por entonces, el principio de la exclusividad ya había sido limitado legalmente para los mercantes del tráfico americano y para los corsarios.

Ya quedó dicho que en virtud de la real cédula de 31 de octubre de 1625 una de las franquicias concedidas a los que se matriculasen voluntariamente fue su preferencia como tripulación en los barcos de comercio, galeones de la plata “y en las flotas y demás navíos de la carrera de Indias”, en los cuales “se les ayan de dar placas de marineros y demás

¹⁷⁷ Vid. Muset Pons, A., <<La matrícula de Marina y el colectivo de patrones del río Ebro en el siglo XVIII>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *El Derecho y el Mar...*, pp. 383-393.

¹⁷⁸ La Secretaría de Marina dictaminó que estos proveedores recurriesen a los muchos inhábiles que “como sucede en las embarcaciones de tráfico, pudiesen servir en las de provisión”, ajustando con ellos los jornales. Esta solución ya había sido apuntada por el Intendente General de Galicia. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. 29 de diciembre de 1781.

oficios dellos”. A este fin Felipe IV mandó al presidente y oficiales de la Casa de Contratación, y también a las justicias ordinarias, que celasen por el respeto estricto a esta prelación por parte de los maestros y armadores¹⁷⁹. Tras nuevas disposiciones en el mismo sentido¹⁸⁰, como la contenida en el Reglamento de Gaztañeta para Guipúzcoa de 1717¹⁸¹, esta gracia sería confirmada con carácter general, y tanto para los navíos mercantes como de guerra, en la citada instrucción de Patiño de 26 de agosto de 1726. Los interesados en emplearse en esta navegación transoceánica debían acreditar certificación de su matrícula formada por el comisario de Marina de su distrito, en la que constase “la calidad” de las embarcaciones en que hubiesen navegado¹⁸². Este preferencia sería de nuevo ratificada en el artículo 34 del Título 13 Tratado 8 de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748.

Lo cierto es que este privilegio resultó más teórico que real por lo que a la navegación comercial se refiere; y es que son muchos los indicios que apuntan a la vulneración de este principio por parte de los capitanes y armadores a la hora de confeccionar las listas de equipaje de los navíos del tráfico americano, pese a que la legislación no presentaba fisuras. El artículo 99 de la Ordenanza de matriculas de 1751 rezaba así:

“En lo que mira al comercio de Indias no tendrán los ministros de Marina

¹⁷⁹ La copia de esta normativa que hemos consultado en A.G.S. Guerra Antigua. Leg. 3.150 bis.

¹⁸⁰ Una resolución de 1716 del Marqués de Castel Rodrigo, Capitán General de Cataluña, ordenaba que los marineros con dos campañas en la Armada fuesen preferidos para tripular los navíos de la Carrera de Indias. Vid. Llovet, J., *La Matricula...*, p. 29.

¹⁸¹ Su artículo 9º rezaba así: “El Rey tiene resuelto y puesto en práctica que en todos los vageles que navegaren en la Carrera de Indias, assí en los Galeones de Tierra Firme como en las Flotas de Nueva España, en sus vageles de guerra y marchantes como assí mismo en los que despachere avisos y navíos sueltos de registro, sean preferidos los que huvieren servido al rey en los vageles de guerra de su Armada real de el occéano; y que ninguno se prefiera a ellos, quando quisieren ellos embarcarse”. La copia impresa de esta normativa consultada para esta tesis en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

¹⁸² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Balsaín, 29 de agosto de 1726.

intervención alguna, respecto de que todo lo concerniente a él es de la privativa jurisdicción del Tribunal de la Contratación; pero será de su cargo zelar que no se admitan en las embarcaciones que navegaran a aquellos dominios con plazas de marineros u otras cualesquiera de Mar los que no sean matriculados; por cuya razón intervendrán a sus tripulaciones del mismo modo que intervienen a las de embarcaciones que llevan otro destino; y como a éstas, formarán sus listas de equipage y pasarán sus revistas de salida para certificarlas, y de entrada para reconocer si traen la misma gente e imponer a los maestros contraventores la pena que corresponda”¹⁸³.

La inexcusable matriculación se confirmó en el Reglamento de sueldos y gratificaciones de los mercantes del tráfico americano, aprobado el 3 de enero de 1755. En el artículo primero de esta normativa se dispuso: “Que en navío alguno de los de la Carrera no deba sentarse plaza de marineros, carpinteros y calafates que no sean matriculados”¹⁸⁴. Como el tráfico americano, en la medida en que reportaba pingües beneficios, podía ser considerado un premio para la marinería, se consideró que no todos tenían el mismo derecho a él. Por otra parte, los que sí lo mereciesen habrían de turnarse en su disfrute. De modo que, en el artículo 2 del citado reglamento de 1755 se prohibió el sentar plaza en los mercantes de la Carrera de Indias a los marineros sin acreditación de al menos una campaña en Europa en navíos reales. Y entre los que cumpliesen con esta condición habrían de preferirse aquellos cuyo último viaje no hubiese sido a América. De ambos requisitos fueron eximidos los carpinteros, calafates, capitanes, pilotos, maestros, capellanes, contra maestros, guardianes y despenseros, a atención a que “conviene se destinen a elección de los dueños de Navíos”. Cabe ver en esto último una exigencia, más que una concesión, del ramo del gran comercio gaditano, ocho de cuyos más importantes armadores fueron quienes junto con el Intendente de Marina Gerbaut formaron el referido reglamento. Tal vez antes de terminar el siglo la maestranza empleada en la la Carrera de

¹⁸³ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen...* Sig. R-98/208.

¹⁸⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 283. Reglamento de soldadas...

Indias perdió dicha exención, al menos en circunstancias bélicas. Esto se infiere del caso del calafate coruñés Juan Pedro de Argote de la fragata *Nuestra Señora del Socorro*. En 1781, a su regreso a Cádiz se le retuvieron los haberes devengados en dos meses y medio por no justificar campaña alguna en el Real Servicio¹⁸⁵.

Pese a estas disposiciones, el fraude del empleo en el gran comercio colonial de individuos sin matricular fue una constante. Una de las estratagemas fue la obtención de pasaportes para navegar en calidad de pasajeros¹⁸⁶. En caso de ser descubiertos, las penas para ellos y sus cómplices eran severas¹⁸⁷. Por otra parte, los postulados liberalizadores del comercio colonial chocaban frontalmente con el axioma del exclusivismo. Una solución intermedia se adoptó en el Reglamento de Libre Comercio de 1778¹⁸⁸. En su punto tercero, sobre la “Naturaleza de los Oficiales de Mar, y Marineros”, se ordenaba que:

“Los Capitanes, o Patrones, Maestres, Oficiales de Mar y las dos partes de

¹⁸⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Docs. A Coruña, 10 de septiembre de 1788; Cádiz, 14 de octubre de 1788.

¹⁸⁶ Fue lo que hizo en 1768 Juan Prats, uno de los contratados por la firma catalana de comercio de Antonio Amat y compañía para tripular un pingue con destino a Cuba. Su ardid fue destapado por el ministro de Marina de Barcelona. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Doc. San Ildefonso, 5 de octubre de 1768; 18 de noviembre de 1768.

¹⁸⁷ A este respecto, el artículo 92 disponía la condena a dos campañas consecutivas, de las llamadas de Europa, en la Real Armada, la primera con medio sueldo. En esta misma línea, el artículo 93, precisaba que: “Si el destino de la Embarcación fuere para América, así el maestre como los que fueren en ella con plaza fuera de la lista o sin plaza ni licencia legítima serán comprendidas en las penas impuestas en las Ordenanzas contra polizones y los que los consienten o ocultan”. Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen...* Sig. R-98/208.

¹⁸⁸ Los estudios sobre el comercio colonial durante esta época son abundantes. Son muy citados los reunidos en VV. AA. *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid, 1987. Un estado bibliográfico de la cuestión en Martínez Shaw, C., <<Comercio colonial ilustrado y periferia metropolitana>>, en *Rábida*, nº 11 (1992), pp. 58-72. Una reciente revisión de su balance en García-Baquero González, A., <<Los resultados del Libre Comercio y “el punto de vista”: una reevaluación desde la estadística>>, en *Manuscrits*, 15 (1997), pp. 303-322.

Marineros de las Embarcaciones que navegaren a Indias han de ser precisamente Españoles, o naturalizados en éstos, y para aquellos Reynos; y el otro tercio podrá componerse de Extrangeros Cathólicos, comprehendiéndose todos en la Matrícula que se forma por los ministros encargados de ella; y de consiguiente en la obligación que deben otorgar los Capitanes de volver a España los individuos de sus tripulaciones”¹⁸⁹.

A la hora de analizar el fenómeno de los fraudes en torno a la contratación de tripulantes de navíos del tráfico con América, hay que tener presente que esta navegación, además de ser la más lucrativa, daba pie a que los matriculados probasen fortuna en una tierra de posibilidades. No debieron ser pocos los empleados en esta *carrera* que aprovecharon el pasaporte gratis que se les brindaba para instalarse ilegalmente en las colonias, pese a que ello estaba terminantemente prohibido en el Reglamento de Libre Comercio y en disposiciones anteriores¹⁹⁰. A este respecto es muy revelador el testimonio del contemporáneo Juan Pedro Velázquez-Gaztelu desde el privilegiado observatorio de Sanlúcar de Barrameda. El marinero, decía, “que pisa América soltero, y aun muchos

¹⁸⁹ Vid. *Reglamento y Aranceles Reales para el Libre Comercio de España a Indias de 12 de octubre de 1778*. Madrid, en la Imprenta de Pedro Marín. Edición a cargo de B. Torres Ramírez y J. Ortiz de la Tabla, Sevilla, 1979.

¹⁹⁰ En general se dictaron providencias contra los polizones y pasajeros sin regularizar. El contenido literal del punto 10 del citado Reglamento de 1778, titulado, *Precauciones para que ninguno se embarque sin licencia*, es el que sigue:

“Después de entregados los Registros [de personas y mercancías], que deben darse cerrados y sellados con dirección a los Ministros Reales de los Puertos de América, y pasadas las copias de ellos a los Jueces de Arribadas, irán éstos a bordo de la Embarcaciones para entregar a sus Capitanes o Patrones mi Real Patente de Navegación, despachada por el Ministro de Indias, de que siempre tienen un número competente de repuesto, y entonces practicarán la Revista acostumbrada de la Tripulación, Cargadores y Pasajeros, a fin de que no vayan Polizones ni se embarque persona alguna sin licencia mía despachada por la Vía Reservada de Indias, del Consejo Supremo de ellas, o de la Real Audiencia de Contratación en Cádiz, que también puede darlas en los casos prefinidos por las Leyes”.

casados, rara vez vuelve a España por el horror que le tienen a la opresión y violencia con que les tratan en tierra sus comisarios y en la mar los oficiales subalternos”. Este erudito sobredimensionaba la causa apuntada, pero acertaba al afirmar que “hay muchos que abrazan sin crianza la profesión de marineros para lograr su transporte a la América”¹⁹¹.

En sintonía con lo apuntado está la extendida costumbre en algunas provincias marítimas de Cataluña de admitir la entrada de hombres en las listas de matrícula bajo la condición de que sucesivamente serían autorizados para navegar a Indias. Lo cierto es que la búsqueda del franqueo del paso a las colonias americanas estuvo detrás de matriculaciones de profesionales ajenos al mar, caso del maestro albañil Buenaventura Renter, vecino de Mataró¹⁹². Para atajar este fenómeno, por real orden de 21 de junio de 1785, dirigida al Intendente de Cartagena, se resolvió que de ningún modo se admitiesen matriculados “con semejantes capitulaciones”¹⁹³.

Los armadores de mercantes del tráfico con América se extralimitaron en sus derechos de contratación de personal, aun a riesgo de padecer fuertes multas. Para combatir este fraude, se retuvieron parte de sueldos en proporción a los alcances de los haberes de los tripulantes a su llegada a Cádiz hasta que justificasen haber hecho al menos una campaña¹⁹⁴. El inspector Muñoz de Guzmán, al reflexionar sobre la decadencia de la

¹⁹¹ Citado por J. Campos Delgado y C. Camarero Bullón en el estudio introductorio a *Sanlúcar de Barrameda 1752*. Madrid, 1992, p. 83.

¹⁹² Con ocasión de su frustrada solicitud de baja en la matrícula en 1785, confesó que en 1779 se había alistado con el propósito de viajar a Indias. Enrolado de marinero en un barco de la Compañía de comercio de Barcelona, casi toda la travesía la pasó mareado sin levantar cabeza. Regresó atendiendo las repetidas súplicas de su mujer, pues de no mediar éstas no hubiese vuelto “sólo por no volver a pasar el mar”. Cierto o no su testimonio, no fue separado de la matrícula al no acreditar campaña alguna en la Armada. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Mataró, 19 de octubre de 1785.

¹⁹³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes...

¹⁹⁴ Uno de los que sufrieron esta retención salarial fue Juan Pedro de Argote, vecino de A Coruña. Había partido en 1779 de este puerto gallego con plaza de calafate en la fragata Nuestra Señora del Socorro que conducía a los primeros colonos de la nueva población de Montevideo. Regresó a Cádiz junto con el

matrícula advertida en la provincia marítima de Cádiz apuntaba como primera causa “la libertad de poder navegar sin matricularse en buques del que llaman Comercio Libre”. Y daba cifras a este respecto: en torno a trescientos individuos avecindados en el puerto gaditano se empleaban como tripulantes en la carrera de Indias sin contar con autorización¹⁹⁵. A los que habría que sumar los 118 empleados en catorce embarcaciones del resguardo de rentas, evidencia de que especialmente en este distrito el buque de la exclusividad tenía serios desperfectos en su línea de flotación.

Muñoz de Guzmán ya había adoptado medidas correctoras de estas prácticas en la navegación transoceánica en el Reglamento para el gobierno de las matrículas dado a la imprenta en Málaga en 1786. En su artículo 14 se disponía que el referido permiso de enganche de no matriculados se entendiese exclusivamente en los puertos habilitados en 1778 “según está decidido para Cádiz”, siempre que el “interesado o amo del barco” solicitase tripulación y únicamente cuando pasados quince días el funcionario de Marina correspondiente no hubiese puesto matriculados a su disposición¹⁹⁶.

En cuanto al ámbito del *corso*¹⁹⁷, la ordenanza de primero de febrero de 1762, que

convoy en abril de 1781. Cuando fue a cobrar sus dietas por la autoridad de Marina le fueron descontados 374 rs. de dos meses y medio de sueldo. Argote apodero a un vecino de Cadiz que nada logró dado que su cliente no acreditaba campaña alguna. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Docs. A Coruña, 10 de septiembre de 1788; Cádiz, 14 de octubre de 1788.

¹⁹⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia de Cádiz. Doc. 23 de octubre de 1787.

¹⁹⁶ “Y así, sólo en caso semejante se dejará navegar a quien no esté en las listas reales, que es el único en que no les parará perjuicio este permiso, que sólo conspira a que nada embarace no detenga este giro, a cuya actividad y aumento concurrirá el ministro con su protección y oficios en todas ocasiones”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento...*

¹⁹⁷ Estudio clásico sobre la legislación en esta materia es Azcárraga y de Bustamante, J.L. de, *El corso marítimo*. Madrid, 1950. Se ha contrapuesto la estrategia eminentemente ofensiva del corso inglés y francés con la actividad de los corsarios armados con bandera de España. Según la tesis de G. López Nadal (<<El Corsarismo en el Mediterráneo entre los tratados de Utrech y París (1715-1856): primeros

codificaba la práctica de esta actividad por parte de particulares contra enemigos de la Corona, disponía en su artículo II que los ministros de Marina permitiesen al armador la contratación de “toda la gente que quisiere, a reserva de la que esté embargada para mi servicio o actualmente en él, con prevención de que haya de llevar, lo menos, una tercera parte de su equipage de gente no marinera y por consiguiente no matriculada, con tal que sea hábil y bien dispuesta para el manejo de las armas”. La posterior normativa de corso (Ordenanza de I-VII-1779) confirmó al pie de la letra esta resolución¹⁹⁸.

Entre esa última fecha y 1781 pudo producirse un cambio legislativo. En un expediente de la Secretaría de Marina se alude a una real orden de 1781 en virtud de la cual se prohibió que ningún corsario saliese de puerto sin que las dos terceras partes de su tripulación estuviese compuesta por gente de la matrícula, a la que debían pertenecer en cualquier caso el capitán, segundo, contramaestre, despensero, maestro de armas y todos los restantes miembros de la dotación del navío que en el tuviesen voto activo o pasivo. El resto de las plazas podría cubrirse con personas de cualquier condición profesional, debidamente identificadas; es decir, debían presentar documentos “justificativos de su oriundez”, y contar con la autorización de las justicias ordinarias de las localidades donde

reflexiones>>, en *Estudis d'Història Econòmica*, nº 2 (1991), pp. 95-110), la función de la mayoría de estos últimos no fue tanto dificultar el comercio marítimo de los enemigos como patrullar las rutas del tráfico de los mercantes hispanos. Son abundantes los trabajos sobre el corso en el siglo XVIII, entre los que se encuentran: Cioranescu, A., <<Piratas y corsarios en aguas de Canarias (siglo XVIII), en Millares Torres, A. (Ed.), *Historia general de las islas Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, 1977, IV, pp. 111-129; Martín Corrales, E., <<Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII>>, en *Aldaba*, 1987, nº 5, pp. 25-39; y del mismo autor <<La huella del corso norteafricano en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVIII>>, en *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarime i Contraban (siglos XV-XVIII)*. Mallorca, pp. 217-230. Respecto a las dos grandes potencias marítimas enfrentadas por antonomasia, son de referencia obligada Starkey, D., *British Privateering Enterprise in the XVIIIth Century*. Exeter, 1989. Y Villiers, P., *Marine royale, Corsaries et Trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*. 3 vols. Dunquerque, 1991.

¹⁹⁸ Vid. Azcárraga y de Bustamante, J.L. de, *opus. cit.*, pp. 292, 309.

estaban avecindados y permiso de sus padres o de sus mujeres dependiendo de su estado civil.

La Secretaría de Marina tuvo que tomar cartas en el asunto dado que los armadores de corso mirando por sus intereses económicos no respetaron la ley, mucho menos flexible, dicho sea de paso, que la inglesa por lo que a la contratación de tripulantes se refiere: de hecho, los *privateers* pudieron llevar a bordo hasta un 75% de marinería extranjera, límite que se alcanzó 1757, en plena Guerra de los Siete Años, prueba de la limitada oferta en el mercado laboral del mar. Por esta misma razón, incentivaron la contratación de desertores de la Navy mediante primas de enganche extraordinarias, además de convertirse en los principales clientes de los *crimps*, traficantes de marinería¹⁹⁹.

A propósito de esta internacionalidad de los equipajes de los corsarios, refugio de desertores, es muy revelador la peripecia marítima de José de Preses, que conocemos por su testimonio tras fugarse de la balandra de pabellón inglés el Duque Yorqua (sic.) que andaba al corso en torno a Finisterre en 1762 y desembarcar de noche en Corveiro, bajo la punta de la batería de esta villa coruñesa, escenario ese año de una fugaz incursión enemiga. Al ser interrogado sobre la actividad naval en la zona, declaró ser natural de la localidad sevillana de Constantina. Soldado en el regimiento de Murcia desde 1748, ocho años más tarde cuando se encontraba en Fuenterrabía desertó de su unidad pasando a Baiona donde se embarcó en un corsario que fue apresado por los ingleses, a los que sirvió en diferentes buques.

Cuando la declaración de guerra de España a Inglaterra, se hallaba en Irlanda. Se desplazó hasta Cork (“Corques”) con intención de enrolarse en uno de los barcos portugueses allí anclados. Sin embargo no fue admitido y marchó a Bristol, donde, haciéndose pasar por italiano -”por que no se le obligase a entrar de marinero en los navíos de guerra”- embarcó en la referida balandra que con cuarenta hombres a bordo salía a corso

¹⁹⁹ Este año, cuando los *privateers* se equipaban con 20.000 hombres, culminaba una progresión ascendente desde el inicio del conflicto bélico con Francia: en 1754 el 22% de los tripulantes de estos buques eran extranjeros, y el 41% el año siguiente. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 185 y ss

con destino a Galicia²⁰⁰.

También en España, en coyunturas bélicas, cuando en los puertos los profesionales autorizados eran pocos, los más menores y viejos, debió ser habitual que los negociantes en este lucrativo sector recurriesen a terrestres, a extranjeros e incluso a desertores, puesto que la demora en el armamento del buque conllevaba una posición de salida en desventaja con respecto a sus competidores en la caza de piezas marítimas. A este respecto es revelador que la tripulación de cuatro de los corsarios armados en Vigo entre abril y diciembre de 1762 sumaban 277 hombres, siendo la matrícula oficial de adultos declarados aptos para el servicio en la Armada de 286 una década más tarde. Inevitablemente pues, el radio de reclutamiento de los corsarios vigueses, y cabe pensar que en mayor o menor medida los españoles, no fue local, a diferencia de la pesca y del cabotaje²⁰¹.

Precisamente el argumento de la falta de matriculados en el contexto de una nueva guerra contra Inglaterra (1779-1783) fue esgrimido por el pudiente Buenaventura Marcó del Pont, comerciante avecindado en Vigo, donde su ascenso socioeconómico continuaba a buen ritmo²⁰², para justificar la contratación de gremiales de tierra aunque “acreditados

²⁰⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 540. Documento sin fecha .

²⁰¹ Los referidos cuatro barcos para los que se despacho patente eran el paquebote *San Antonio de Padua* (70 toneladas) y los bergantines *Nuestra Señora del Pilar*, *Nuestra Señora de la Esclavitud* (50 tn.) y *Nuestra Señora de los Ángeles* (70 tn.) con 72, 75, 60 y 70 hombres respectivamente. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 540. Varios documentos. Y Leg. 300. Doc. Pontevedra, 25 de mayo de 1772.

²⁰² Nacido en Calella en 1738, es el único catalán que figura en el censo del ramo mercantil de Vigo en 1767. Titular de una firma comercial calificada por A. Meijide Pardo (<<Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII>>, en *Vigo en su Historia*. Vigo, 1980, pp. 324 a 331) como una de las principales del norte de España y sólo equiparable en Galicia con la coruñesa de Jerónimo Hiosa. En 1796 obtuvo del arzobispo de Santiago una de las diez regidurías perpetuas del ayuntamiento de Vigo. En cabeza de la élite empresarial y comercial de esta villa, todas la fuentes fiscales de la primera mitad del siglo XIX lo señalan como la principal fortuna de todo el vecindario. Según J.M. González Fernández [<<Oligarquía urbana y gobierno municipal en el Vigo del siglo XVIII>>, en *Castrelos*, III-IV (1990-91), pp. 285-317; y <<Poder municipal y grupos sociales en Vigo en el ocaso del antiguo régimen>>, en *Castrelos*, 11 (1998), p. 236],

en este ejercicio y de quienes nunca a abido la menor queja” para completar la dotación (de 36 a 40 hombres) del *San Carlos*²⁰³. Este afectado, al término de su cuarta campaña de corso, en julio de 1781 solicitó licencia para poder continuar empleando a este personal, revistado por las autoridades de Marina, bajo el compromiso de no llevar desertores, ni de la Armada ni del Ejército²⁰⁴. A Marcó del Pont no le faltaba razón, pues el propio Intendente de Ferrol confesaba en mayo de dicho año que toda la marinería útil de su

Marcó del Pont representa el paradigma de la rápida y duradera presencia en la política municipal viguesa de individuos procedentes de la industria y del giro del comercio. Sobre esta élite consultar también Mejjide Pardo, A., <<Aspectos de la vida económica de Vigo...>>, pp. 277-355.

Los autores citados, pese a dar datos genealógicos sobre el individuo en cuestión, no aluden a la brillante carrera al servicio de la Corona de un hijo suyo, el ennoblecido Casimiro Marco del Pont (Vigo, 1770-Argentina, 1819), al que los reales de Buenaventura ayudaron en su promoción pública. Este gallego, poco conocido, vistió hábito de santiaguista, además de ser miembro de la Real y Militar de San Hermenegildo, de la Flor de Lis, y Maestrante de la Real de Ronda. Inició su andadura castrense en el regimiento de infantería de Zaragoza, y antes de cumplir los 45 años había alcanzado el grado de mariscal de Campo. Tuvo una destacada participación en la Guerra de la Independencia. En 1815 fue nombrado Gobernador y Capitán General de Chile, presidente de la Audiencia de dicho reino, además de superintendente de Hacienda. J.M^a Álvarez Blázquez (<<Vigo en el siglo XIX. De la antigua villa a la ciudad moderna>>, en *Vigo en su historia...*, p. 360), que cita a A. Vilanova (*Los gallegos en la Argentina*. Buenos Aires, 1966), apunta que los descendientes de Buenaventura Marcó del Pont jugaron un papel destacado en las filas del carlismo y en algunas empresas mercantiles en Suramérica.

²⁰³ Marco del Pont era su armador, en compañía de dos socios. A este buque, conocido con el alias de *El Atrevido*, lo tildaba de “corsario en aquellas costas [de Galicia] el primero y más ynnominioso a los Yngleses, como que cuenta ya diez presas”. Por entonces, según Mejjide, era propietario de cuatro barcos a corso. Aumentaría posteriormente el número de presas a trece, ocho de bandera británica y cinco de bandera portuguesa. El valor total de estas capturas, incluyendo su cargamento, superó los seis millones de reales. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Madrid, 31 de julio de 1781.

²⁰⁴ Otros armadores se venían valiendo de forma indiscriminada de naturales y extranjeros domiciliados en Vigo, de “transeuntes y adbenedizos”, e incluso de tripulación de corsarios franceses, americanos y de otras nacionalidades arribados a dicho puerto. Confesaba Marcó del Pont que los únicos matriculados a bordo del *San Carlos* en anteriores campañas habían sido el capitán Bernardo Pequeño, su segundo y tres o cuatro “menos útiles”. *Ibidem*.

departamento estaba movilizada. Hasta el punto que planteó el recurso a la tripulación de los corsarios, “valiéndose con reserva y para seguridad de la que se halle en éstos de solicitar y exigir de los gobernadores y demás justicias los auxilios de tropa y más necesario para el arresto” y envió a Ferrol²⁰⁵. Uno de los afectados por esta medida fue el gran comerciante Gerónimo Hijosa, afincado en A Coruña, pues 26 de los marineros de su corsario *El Infante Don Carlos* fueron enviados a Ferrol en junio de 1781 para servir en la Armada; el resto del equipaje, al margen catorce hombres de armas y los oficiales de cargo, lo componían cho muchachos y otros tantos franceses e italianos²⁰⁶.

Para asistir a un cambio sustancial en lo que atañe a la composición de las tripulaciones de los estos buques, habrá que esperar a la Ordenanza de curso de 20 de junio de 1801, en virtud de la cual los matriculados sólo habrían de ocupar una cuarta parte de las plazas y las tres restantes con gente capacitada para el armamento. Este punto fue ratificado en las Ordenanzas de matrículas de 1802²⁰⁷, que como la anterior, conviene tenerlo presente, fue promulgada durante el nuevo conflicto armado con Inglaterra, en el transcurso del cual se reactivó el corsarismo.

6.5.3.- La multiplicación de voces a favor de la liberalización del mercado laboral. La intransigencia de la Secretaría de Marina y los pobres resultados de las habilitaciones

En el ámbito de la Ilustración, a partir del último cuarto del siglo XVIII se conformó un discurso crítico con las exclusividades en el campo laboral y a favor de la honorabilidad de las artes mecánicas. Como algunos de sus más ilustres formuladores ocupaban puestos de relieve en el aparato del Estado, en sintonía con estas doctrinas se llevaron a cabo acciones legales de liberalización del mercado del trabajo, autorizándose

²⁰⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Docs. Aranjuez, 16 de mayo de 1781; Ferrol, 23 de mayo de 1781.

²⁰⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 546. Doc. 30 de junio de 1781.

²⁰⁷ Vid. Azcárraga y de Bustamante, J.L. de, *El corso...*, pp. 352, 371.

por vez primera en 1779 la entrada de la mujer. Mayor trascendencia económica tuvo la erosión del sistema gremial mediante el derribo progresivo de sus obstáculos a la competencia y la autorización por ley del establecimiento controlado de cualquier artesano o fabricante que aprobase un examen de cualificación ante las Juntas de Comercio²⁰⁸. Precisamente, uno de los que abogaron por la reforma del ámbito organizativo del trabajo fue Campomanes en su muy difundido *Discurso sobre el fomento de la industria popular* (1774) - la obra de mayor influencia entre las españolas de tema económico publicadas en esta centuria-, al abordar el tema de las pesquerías, junto con mejoras técnicas en los aparejos y en las salazones, equidad en el precio de la sal y rebajas impositivas sobre las capturas, abogó por levantar vetos profesionales en este sector²⁰⁹.

Por su parte, Cornide, buen conocedor de los males que aquejaban al mundo pesquero gallego, y más realista que el Capitán General interino de la Armada, criticó la matriculación exigida a los terrestres, a los cuales “el solo nombre de la matrícula aterra y disgusta de un ejercicio a que sólo se dedican como auxiliar de su principal ocupación que es la labranza”²¹⁰. Propuso entonces (1781), mientras continuase la guerra, reclutar la gente que se estimase necesaria para cubrir las plazas demandadas para la Marina real “por medio de una quinta arreglada entre las Parroquias que laban las aguas saladas”, eximiéndola durante ese tiempo de entrar en los sorteos para el ejército. La alternativa de las quintas sería planteada décadas más tarde por Caamaño y Pardo. No es casual que ese mismo año, Sáñez Reguart en su *Plan General sobre el restablecimiento de las pesquerías*

²⁰⁸ Una buena síntesis de la política laboral del reformismo en Díez, F., *Viles y mecánicos. Trabajo y sociedad en la Valencia preindustrial*. Valencia, 1990, pp. 174 a 184.

²⁰⁹ Vid. Ocampo Suárez-Valdés, J., *Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial (1759-1790)*. Oviedo, 1986, p. 139.

²¹⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Cart. 275. Docs. A Coruña, 19-XII-1781; [Madrid], 30-VIII-1783. Este legajo contiene otras temporales concesiones de libertad de pesca para distintos litorales españoles.

en las costas septentrionales de España²¹¹, aconsejase el concurso de terrestres para paliar las consecuencias del limitadísimo número de profesionales autorizados que permanecían en los puertos²¹². Estas propuestas salían a la luz en una coyuntura de extrema falta de mano de obra autorizada a consecuencia de las levadas masivas, general en todos los sectores marítimos. La renta de salinas en circunstancias similares, como veremos, llegó a solicitar licencia para contratar a marinería extranjera, e incluso por falta de tripulación quedaron fuera de servicio algunas embarcaciones del resguardo de rentas, cuyos empleados debían estar obligatoriamente matriculados²¹³.

De este nutrido y creciente grupo de opositores al régimen de la exclusividad, formó parte Ramón Quintana Freire²¹⁴, presbítero de Llanes. En su *Proyecto para fomentar la marinería y pesquería, particularmente en el Departamento de Ferrol*, dirigido a Floridablanca, tras incidir en el mal estado de un sector sustentado por “infelices sesentones y jubilados”, defendía el concurso de los terrestres como tripulación de las barcas en alta mar, al menos hasta un tercio de su dotación efectiva²¹⁵.

²¹¹ En esta memoria también postuló una reforma del régimen de los gremios de mar. Vid. Ocampo Suárez-Valdés, J., *Campesinos y artesanos...*, p. 139.

²¹² Las levadas masivas se sucedían habida cuenta los múltiples frentes bélicos abiertos (Luisiana, Gibraltar, Menorca, etc.). El armisticio con Inglaterra, la llamada Paz de Versalles, no se firmó hasta el 3 de septiembre de 1783.

²¹³ En 1782 Jerónimo Hijosa pretendió adquirir para el corso a una lancha cubierta perteneciente a la administración de las rentas reales de Vigo utilizada en el resguardo en esta ría y que se encontraba amarrada desde el principio de la guerra contra Inglaterra. Vid. Mejjide Pardo, A., <<Hombres de negocios...>>, p. 116.

²¹⁴ Colaboró con el también presbítero Francisco Antonio de Acebo en la redacción del manuscrito *Descripción y noticias del concejo de Llanes*, obra que forma parte del *Diccionario histórico-geográfico de Asturias* del ilustrado Martínez Marina. Este inédito, se conserva en la Academia de la Historia. Vid. *Gran Enciclopedia Asturiana*. Tomo XII. Vitoria, 1982, p. 115.

²¹⁵ Citado por A. Mejjide Pardo (*Economía marítima...*, p. 51.)

Por su parte, otro ilustrado asturiano, éste mucho más celebre, Jovellanos, apuntó como causa fundamental de la decadencia de las pesquerías a la matrícula de mar. En su *Discurso dirigido a la Real Sociedad de Amigos del País de Asturias sobre los medios de promover la felicidad de aquel Principado* (1781), se refería a este régimen como “un gran estorbo” y “especie de esclavitud”. Contraponía el caso de Inglaterra que para surtir de tripulación a la Royal Navy se valía de toda clase de individuos, modelo a tener en cuenta “de parte de una nación que había adquirido tanto crédito por su buena marina”. Instaba a la *Económica* a que se afanase en la búsqueda de alternativas a la matrícula para cubrir la demanda de plazas para la marina de guerra. Mientras no llegaba el “buen día” de su abolición, la Sociedad debía velar por el progreso de la pesca y de la navegación²¹⁶, puesto que por la vía del aumento del número de matriculados se repartiría más la pesada carga de las prestaciones militares en la Armada²¹⁷. Sus ideas sobre liberalización del trabajo y la producción tendrían una formulación más precisa en el *Informe sobre el libre ejercicio de las artes* (1785).

Respecto a la nefasta incidencia de las levas masivas, tiempo después Jovellanos recordó haber sido testigo de cómo en el puerto de Gijón en 1782 sólo faenaban ocho barcos “servidos por niños o viejos inválidos a quienes un soplo de viento, una nubecita, retraía de salir al mar y, aun saliendo, apenas se atrevían a pasar del medio de la concha”²¹⁸.

²¹⁶ Del desarrollo de este ramo se ocupa en su *Informe de la Junta de Comercio y Moneda sobre el fomento de la marina mercante* (Madrid, 20 de septiembre de 1784). Vid. Jovellanos, M.G., *Obras publicadas e inéditas de D. Gaspar Melchor de Jovellanos*. Tomo L de la Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1859, pp. 20-28.

²¹⁷ Era optimista sobre este punto: “Aun podría crecer la población y el ejercicio de la pesca hasta tal punto que las levas se completasen sin necesidad del sorteo, por medio de voluntarios atraídos del premio señalado a los enganches”, como él mismo había comprobado en Gijón. Vid. Jovellanos, G. M. de, *Escritos Económicos*. Edición y estudio preliminar de V. Llombart. *Clásicos del Pensamiento Económico Español (Nueva Época)*. Madrid, 2000, pp. 383-386.

²¹⁸ Vid. Jovellanos, M.G., *Obras publicadas e inéditas de D. Gaspar Melchor de Jovellanos*. Tomo L de la Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1859, p. 523.

Por esos años, hubo peticiones de liberalización, aunque limitadas a determinados servicios de navegación. De hecho, la dirección del Banco de San Carlos pidió sin éxito al poco de su fundación (13-IX-1782) que los barcos de la provisión de tropas en Santander destinados para el transporte de efectos de dicha institución financiera no fuesen tripulados por matriculados²¹⁹.

Tras el armisticio con Inglaterra, una vez concluidos los desarmes, normalizada en parte la situación laboral en los puertos, la administración de las matrículas volvió a guiarse por el escrupuloso principio de la exclusividad. A favor del mismo, por la vía legislativa y con carácter general se amplió el concepto de “habitantes del mar”, al tiempo que se recordó a los ministros principales de las provincia marítimas que el objeto de la Matrícula era evitar que aquéllos se exonerasen de servir a la Patria cuando fuese menester. Nos referimos al artículo XV del Reglamento de Muñoz de Guzmán de 1786 que, extractado, rezaba así:

“... Deben considerarse habitantes del Mar todos aquéllos que del mismo Mar sacan su vitalicio, como son los conductores de las mercaderías, los pescadores, corsarios y todo otro en qualquier modo navegante de oficio. Todos los quales deben estar alistados, por cuyo hecho les es privatiba la ganancia que pueda dar de si el mar, la extensión de sus mareas y aun la de sus sales, de modo que en las embocaduras de los ríos, en las albuferas y lagunas que con comunicación a la mar sean capaces de producir utilidades para la vida, sólo los matriculados y ningún otro puede desfrutarlas sin que esto obste a que los propietarios cuyas sean las tales lagunas o albuferas (con justo título) usen de su derecho, con tal que la pesca que en ellas hagan sean por manos de matriculados; lo que zelará cuidadosamente el ministro, haciéndose dar semanaria o mensualmente noticia de los sugetos de su jurisdicción empleados en ella, y a más examinará si se introducen sugetos extraños o no matriculados, a los que aprehendidos castigará; y si los hubieren puesto los propietarios, serán estos multados a proporción del perjuicio que hayan hecho al número de matriculados, que podría

²¹⁹ Desconocemos el porqué de esta insólita reclamación. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

haber trabajado en la laguna o albufera en el tiempo que los extraños sacaron su fruto”²²⁰.

De acuerdo con ello, durante la revista de inspección general de mediados de los ochenta se volvió a ordenar la matriculación del colectivo de patronos del Ebro, ante el evidente incumplimiento de la orden dictada al efecto una década atrás. La mayoría de ellos se alistaron entonces de forma obligatoria. Los pros de la matriculación eran apetitosos: a los consabidos privilegios jurisdiccionales y fiscales, se unía la posibilidad de ganarse la vida dentro de la legalidad en otras marinas mercantes, horizonte laboral hasta entonces cerrado. Se trataba de una franquicia de indudable importancia, dado que el Ebro sólo era navegable los meses de invierno y primavera al dictado de los deshielos y las lluvias. Pero, con todo, pesaron más las prestaciones militares que conllevaba la matriculación. Hasta el punto que no pocos patronos abandonaron su antigua actividad, con los consiguientes problemas para el transporte de mercancías por este río²²¹.

En paralelo, nuevas voces vinieron a sumarse al coro crítico con este dogma de la política de Marina. Otra de las instituciones que reclamó el libre empleo de terrestres fue el recién establecido Consulado marítimo de Málaga²²². Este organismo, actuando de portavoz de los patronos de pesca, esgrimió el deterioro de muchas embarcaciones de la costera del boquerón por falta de tripulantes, con los consiguientes perjuicios no sólo privados, sino públicos: las dificultades en el abasto de pescado. Comisionado al efecto, Sáñez Reguart comprobó el desuso de 16 barcas de jábega, no las 28 que decían los

²²⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento y orden de gobierno...*

²²¹ En 1801 un negociante de Tortosa exponía la dificultad de dar salida a un cargamento de trigo desde Zaragoza para aprovisionamiento de tropas “por no hallarse hombre alguno [“práctico del río”] que se quiera comprometer y por ello a servir en la Real Armada”. Ante tal situación, se vio precisado a solicitar que un marinero inválido fuese habilitado como patrón. Vid. Muset Pons, A., *opus cit.*, pp. 392-393.

²²² Un estudio monográfico de esta institución en Bejarano Robles, F., *Historia del Consulado y la Junta de comercio de Málaga (1785-1859)*. Madrid, 1947. Para sus primeros pasos, véase Santos Arrebola, M.S., <<La gestión del Consulado del Mar de Málaga: 1785/1787>>, en *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie IV. Historia Moderna, nº 7 (1994), pp. 365-376.

patrones, inutilidad que además no era consecuencia directa de la demandas humanas de la Armada sino paradójicamente del celo del ministro de aquella provincia marítima, Domingo Pavía, quien a diferencia de sus predecesores, acusados de “inacción”, combatió el extendido empleo fraudulento de terrestres. Según el informe del autor del *Diccionario de las artes de la pesca...*, la franqueza de hecho que éstos disfrutaban para practicar actividades marítimo-pesqueras había causado malestar entre el común de los matriculados, cuyos intereses eran claramente contrapuestos al de la elite de los patrones²²³. En cuanto a otra de las razones esgrimidas por el Consulado, la caída en la producción de los saladeros, Sáñez Reguart concluyó que éste no era achacable al déficit de mano de obra, sino a una causa de orden biológico: el pequeño tamaño del boquerón no apto para la salazón, y por ello sin salida en el mercado (más de trescientas arrobas de esta especie se pudrían entonces en la ribera del puerto malagueño)²²⁴.

Y Muñoz de Guzmán, defensor a ultranza del exclusivismo, añadió a estos argumentos el haber advertido como bastantes autorizados pretendían separarse de la matrícula a raíz de la impunidad con que este privilegio era atacado a diario. Estarían dispuestos a seguir trabajando en sus oficios marítimos, pero furtivamente, (con el asumible riesgo de una fuerte pena en caso de ser descubiertos) antes de continuar viviendo con la espada de Damocles sobre sus cabezas, que suponía la exposición a una durísima prestación militar pésimamente compensada *de facto* en términos salariales. El inspector

²²³ Ya que acostumbraban a adelantar dinero a sus empleados, los patrones y armadores de la costera del boquerón preferían contratar a terrestres que a matriculados, para la mayor seguridad de sus créditos. La llamada al Real Servicio de estos últimos en la mayoría de los casos suponía para sus acreedores una lamentable demora en la percepción de las cantidades que habían anticipado.

También se rebatió el argumento de la escasez en el abasto de pescado con la consecuente subida de los precios; éstos, según Sáñez, se mantenían cómodos por efecto de la abundancia de capturas. Hubo tarde de llegar a puerto ocho barcos de anchoa y uno de sardina grande, el que menos con sesenta arrobas de carga y alguno con más de cien. El acopio de boquerón era tal que a cuatro maravedís la libra “no hay quien lo quiera”.

²²⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.874. Doc. Málaga, 3 de noviembre de 1786.

general de matrículas finalizaba su alegato a favor del requisito ineludible de la matriculación, apuntando que el Consulado erraba en su loable propuesta de fomento de la marinería por la vía de la recluta de nuevos pescadores, ya que en el litoral malacitano no podía haber necesidad de mano de obra en este sector cuando allí acudían matriculados de otras provincias. Por ello, esta institución debía mirar para otro lado, a las embarcaciones del llamado giro de América en las que apenas tomaban parte los matriculados²²⁵.

En conformidad con este parecer, por real orden de 3 de noviembre de 1788, dirigida al Intendente de Cádiz para que la circulase en los tres departamentos, se ratificó la premisa del exclusivismo en todas las costas de España. No obstante, para acallar en lo posible las protestas que esta disposición pudiera generar, el inspector general de matrículas planteó y expuso a la consulta del recién proclamado Carlos IV que las personas mayores de cincuenta años que justificasen no tener otro medio de ganarse la vida que la pesca pudiesen matricularse en la clase de inhábiles, con la condición de que todos sus hijos en edad de servir a la Corona en la Armada y sin oficio útil en el pueblo de su vecindad se alistasen como hábiles; éstos tendrían la garantía de tres años de libertad del Real Servicio conforme al sistema de cuadrillas, salvo en casos de guerra o de grandes armamentos. El nuevo rey lo aprobó, aunque, vista la evolución de los efectivos de marinería de servicio, debieron ser pocos los alistados²²⁶.

En la consabida línea de intransigencia oficial, al año siguiente se desautorizó al

²²⁵ *Ibidem*. El puerto de Málaga estaba experimentando un dinamismo considerable gracias a los beneficios del libre comercio con Indias. Precisamente, entre las medidas encaminadas a potenciar estos intercambios hay que señalar el establecimiento del Colegio de Náutica de San Telmo en dicha ciudad para la formación de pilotos. Se fundó en virtud de R.O. de 30 de mayo de 1787 a instancias del referido Consulado malacitano que consignó para financiarlo parte de los ingresos en concepto del derecho de *avería*. Vid. Santos Arrebola, M.S., <<La fundación del Real Colegio de Náutica de San Telmo en Málaga>>, en *Mentalidad e ideología en el Antiguo Régimen*. II Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna. Murcia, pp. 467-477.

²²⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.874. Doc. 3 de noviembre de 1788.

monasterio pontevedrés de Oia que pretendía pescar valiéndose de criados dentro del murallón que defendía estructuralmente al edificio de los envites del mar; de nada le sirvió esgrimir a su favor el mantenimiento de una batería armada contra posibles ataques, ni varios privilegios reales²²⁷. Como ocurrió en muchos otros casos, hubo discrepancias a la hora de definir e interpretar los justos términos de estas concesiones de la Corona, cuando no fueron rechazadas por Marina por falta de pruebas sobre su autenticidad²²⁸.

Por otra parte, en los casos en que la falta de brazos para determinadas tareas no fue consecuencia de las urgencias de la Armada sino del desinterés de los matriculados por realizarlas, se optó por una salida contraproducente. Pues en vez de autorizarse el empleo de gente al margen de la matrícula se obligó a los alistados en ella a cambio de un salario justo. Esta fue la decisión adoptada en 1789 para paliar la demanda de mano de obra a la hora del transbordo de sales de los barcos *chamiceros*, a pesar de que el Asistente de Sevilla postuló la contratación de terrestres. No obstante, la Secretaría de Marina admitió que en caso probado de escasez de hombres de la matrícula para esta faena en concreto, y sin que sirviese de precedente, las plazas necesarias se cubriesen con terrestres para evitar perjuicios a la renta de salinas, en particular el desabastecimiento de Extremadura de tan preciso género²²⁹.

Posteriores armamentos extraordinarios volverían a poner de plena actualidad la

²²⁷ Su representante en Madrid, Fray Pablo Tarancón, procurador general de la Orden del Císter, puso sobre la mesa un gracia de Sancho IV en virtud de la cual se concedían a estos bernardos “veinte pescadores”. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Docs. Oia, 4 de agosto de 1788; Madrid, 14 de diciembre de 1788; Ferrol, 4 de abril de 1789.

²²⁸ Máximo du Bouchet, el Intendente de Ferrol, informó que los privilegios presentados “nada tratan del asunto”; por otra parte, resultó contraproducente para los monjes el haber presentado memorial firmado por ciertos miembros de la junta gremial de los puertos de Lourizán y Canto da Area, en el que según parece se habían falsificado algunas firmas; en este documento se exageraban los beneficios que reportaba a la gente de matrícula la reedificación del citado murallón, en el que se había abierto un canal para el acceso de barcos a su abrigo. *Ibidem*.

²²⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Doc. Madrid, 2 de marzo de 1789.

cuestión de los terrestres, cuyo concurso fue reclamado de nuevo en muchos puertos. E incluso las autoridades locales de la Marina aplaudieron iniciativas individuales extraordinarias como la protagonizada por María Pérez de Navia, ejemplo de la lenta incorporación de la mujer al mercado laboral bajo el amparo de la ley y pese al obstruccionismo de los gremios²³⁰. Viuda de un matriculado del puerto asturiano de Figueras, acreditó muchos años de trabajo como marinero y patrón “ya para la pesca y ya para salvar varias embarcaciones de guerra y mercantes, que estuvieron a riesgo de perderse” y que con su pericia ella había logrado poner a salvo en puerto. Carlos IV, por resolución de 23 de enero de 1790 mandó que fuese asistida con el goce correspondiente a la plaza de marinero “como era propio de la ocupación y servicios con que se había singularizado con las demás de su sexo”²³¹; al tiempo, el monarca aprovechaba la ocasión para poner de manifiesto su deseo de que el ejemplo de esta mujer estimulase a otras para dedicarse a unas actividades tan útiles al Estado. Esto se hizo realidad, pues abanderadas por María Pérez varias compañeras decidieron salir a pescar y a ejercer servicios de pasaje con el beneplácito de las autoridades de Marina²³².

Aunque impermeable a la creciente opinión a favor de la liberalización profesional del sector pesquero y en la navegación, pero atenta a las reclamaciones de licencias de contratación de personal no autorizado cursadas por los colectivos de matriculados,

²³⁰ Sobre esta tema es de obligada consulta la tesis de Serrana Rial García (*Mujer y actividad económica en la Galicia Moderna: la inserción de las mujeres en la producción económica rural y urbana*. 2 vols. Universidad de Santiago de Compostela, 2002. Editada en CD al año siguiente).

²³¹ Este socorro lo había pedido la propia interesada en atención a “su ancianidad”, a sus propios méritos y al de sus familiares más próximos (marido, hijo y yerno) en el servicio en la Armada. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc., San Lorenzo del Escorial, 22 de octubre de 1.790.

²³² Esta luchadora tomó el gobierno de una lancha y con sus compañeras salió a pescar día tras día; los ingresos obtenidos actuaron de incentivo para otras, casadas y solteras, hasta tal punto que pronto “no faltaba quien pasase y pescase, no sólo dentro de la Ría por donde principiaron, sino también en la mar, remediándose en mucha parte la grave necesidad que se padecía”. No tardaron los terrestres en intentar impedir el trabajo de unas competidoras con las que no contaban. *Ibidem*.

paradójicamente los teóricos beneficiarios del exclusivismo, por real orden de 10-VIII-1790 se permitió a los terrestres el ejercicio de la pesca y de la navegación de cabotaje, pero sólo mientras durase el armamento en curso. En esta misma disposición se daba preferencia laboral a los padres, hijos, hermanos o parientes de los matriculados en el Real Servicio, que debían legalizar su situación mediante licencia por escrito de los correspondientes ministros provinciales o subdelegados²³³. Sin embargo, a los terrestres se les prohibía absolutamente emplearse en la navegación a Indias, sin el requisito de la matriculación. Acreditada ésta, a su regreso a la metrópoli, entrarían en el turno de campaña que les correspondiese²³⁴. Además, se contemplaba que en caso de urgencias del Real Servicio, la Armada podría valerse de los terrestres recién matriculados saltándose el turno de cuadrillas para situaciones de normalidad²³⁵. Con estas habilitaciones, restrictivas y llenas de peros, se perseguía solventar los efectos de la sangría de brazos en las pesquerías, aspecto sobre el que interesadamente incidieron los patronos y elites de la matrícula a la hora de reclamar una mayor flexibilidad del mercado laboral. Por ello no extraña la suerte esquiva que tuvieron reclamaciones a título personal de las que en teoría no cabría esperar un lucro significativo para los solicitantes. Sirva de botón de muestra el permiso denegado en febrero de 1791 a dos vecinos de la parroquia de Soto de Luiña²³⁶ para pescar embarcados por su cuenta y riesgo, sin auxilio de terceros²³⁷. La duración del

²³³ Las altas de terrestres en la matrícula debían anotarse en un libro o cuaderno específico.

²³⁴ Vid. Museo de Pontevedra. *Archivo de mareantes*. Sampedro, 287. Doc. Pontevedra, 17 de agosto de 1790. El contenido literal de este despacho gubernativo también se recoge en Meijide Pardo, A., *Economía marítima...*, p. 49.

²³⁵ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. [Madrid], 10 de agosto de 1790.

²³⁶ Feligresía del concejo asturiano de Pravia, cuya costa fue escenario destacado de esta conflictividad, a juzgar por las noticias con las que contamos, algunas ya dadas a conocer.

²³⁷ La petición de licencia se cimentaba en la supuesta rigidez de la oferta de pescado en la capital

levantamiento del veto fue muy corto, pues por R.O. de 15 de abril de 1791 se dispuso que a partir del día 15 del mes siguiente cesasen en todas las provincias marítimas el empleo de terrestres tanto en la pesca como en el cabotaje. Por vez primera se interrogó oficialmente (real despacho de 29-VI-1791) a los ministros de la administración de las matrículas sobre los resultados de estas habilitaciones, tal vez por si el balance aconsejase otro derrotero en la política de la Secretaría de Marina.

Conocemos las respuestas dadas para diferentes distritos costeros de Galicia y Andalucía. En la provincia de Avilés, ni tan siquiera se produjeron solicitudes de habilitación, posiblemente debido a que los terrestres ya venían participando en las labores pesqueras sin licencia; en todo caso, como la autorización permanente para faenar, más allá de la eventualidad de la coyuntura armamentística, estaba muy lejos de ser gratuita, tampoco aquí se registraron altas en la matrícula²³⁸. Comenzando por la provincia de A Coruña, el subdelegado de Betanzos, José Díaz Mascarelle, informó que se habían empleado en la pesca de sardina algunos terrestres en cercos de *rapetones* y *traíñas*²³⁹, pero en clase de “peones”, ya que ninguno quiso matricularse. Lo situación se repitió en la subdelegación de Corcubión; allí, por su acostumbrado trabajo de criados para tirar de los cabos de las redes de cerco desde los trincados cobraron veinte rs. al mes y tres a mayores por cada barco que se llenase de sardina. En el distrito de Camariñas ocurrió tres cuartas partes de lo mismo: en el puerto de la capital los terrestres rechazaron afiliarse a la

municipal y en otros pueblos del interior asturiano, pues el excedente de las capturas, una vez abastecido el consumo en los propios puertos, se destinaba prioritariamente al mercado castellano. Los términos justos de la resolución no pudo ser más clarificadora de la reiterada postura oficial a este respecto, que seguía sin moderarse un ápice: “qualquiera puede tener barco y pescar en matriculándose y por consiguiente está en el adbitrio de los suplicantes proporcionarse el alivio que solicitan”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1960. Doc. 6 de febrero de 1791.

²³⁸ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1961. Doc. Avilés, 13 de julio de 1791.

²³⁹ Sobre las características de estas artes y otras artes, veáse Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 185 y ss. Y Carmona Badía, X., *Producción textil...*, pp. 341 y ss.

matrícula, por lo que la pesca se mantuvo gracias al concurso de los inválidos y al auxilio de algunos hombres de Corme y Laxe. En la cercana Muxía nada varió en lo sustancial, siendo de interés constatar que los propios gremiales de mar reconocieron el indispensable auxilio de los labradores para subir las lanchas al campo con el fin de resguardarles de los temporales del invierno, y para el manejo de cabos y redes desde tierra²⁴⁰. Si en el global de la subdelegación de Camariñas se matriculó un terrestre, en el puerto de A Coruña y agregados lo hicieron dos. Todavía más ínfimo fue el balance en la provincia marítima de Viveiro, donde un único sujeto, vecino de San Xoán de Cobas, ingresó en la matrícula²⁴¹. Nulos fueron los resultados de estas habilitaciones en las provincias marítimas de Pontevedra y Ferrol. Sus respectivos ministros, D. Francisco Ruiz Huidobro y D. Juan Manuel Barbeito coincidieron en señalar el afán de los terrestres en participar en las labores pesqueras pero escapando de la matriculación como si del infierno se tratase. En concreto, el subdelegado de Vigo, a la semana de entrar en vigor la r.o de 10-VIII-1790, informó de que ningún terrestre había causado alta en las listas de matrícula. Ante el clamor de las elites del sector pesquero por la falta de mano de obra, había autorizado el concurso de terranos mediante papeletas simples en esta forma: “Concedo Licencia a Fulano de tal para que pueda pescar con el Patrón Fulano”. Prueba inequívoca del pánico que infundían las duras obligaciones militares de la marinería, es que en el distrito vigués no se había alistado nadie, ni tan siquiera hijos de matriculados, desde el inicio de los armamentos masivos²⁴². Merece destacarse el informe del máximo encargado del gobierno de la

²⁴⁰ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Docs. Corcubión, 16 de julio de 1791; Camariñas, 17 de julio de 1791.

²⁴¹ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Docs. Viveiro, 9 de julio de 1791; A Coruña, 3 de agosto de 1791.

²⁴² Vid. Museo de Pontevedra. *Archivo de mareantes*. Sampedro, 287. Doc. Pontevedra, 17 de agosto de 1790. Excepcionalmente, por el contrario, en el puerto del Freixo, perteneciente a la subdelegación coruñesa de Muros, la “prodigiosa” cosecha de sardina, propició un considerable número de altas en las listas de matrícula al año siguiente. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Muros, 18 de julio de 1791.

provincia ferrolana, al que no le dolieron prendas reconocer que a pesar de todas las providencias oficiales, los maestros y patronos recurrían a terrestres con licencia o sin ella, “a todo ebento”.

En este mismo sentido, el testimonio del subdelegado de Muros, antes aludido, es todavía más iluminador; confesaba Clemente Godoy que ni él ni sus predecesores en el cargo, habían podido abortar del todo estas prácticas ilegales. Su celo en contener estos abusos le había acarreado

“mucha enemiga, que se produjo para sofocarme vestida de especiosos disfraces; porque viviendo aquí todos puramente de la mar, todos tienen interés en este desorden, y con particularidad los más acomodados; y aunque esto es público, quando se ba a hacer alguna aberiguación todos niegan, y si ay alguno que diga la verdad así sobre esto, como sobre cualquier otra cosa, hombres, mugeres y niños lo persiguen tratándole de soplón, hasta aburrirlo y que deje el pueblo; y por este principio, allándose solo el subdelegado, hace éste lo que puede y no lo que debe por falta de fuerza”.

Precisamente para fortalecer su autoridad efectiva, este funcionario del ministerio de Marina propuso enviar un cabo y cuatro soldados mientras durase la costera de la sardina a los puertos de Tal y Esteiro, principales suministradores de furtivos²⁴³. En relación con esto, es incuestionable que la falta de efectivos armados al servicio de las autoridades de Marina a nivel local, mermó notablemente los frutos de su acción de gobierno dirigida a abortar prácticas irregulares en el marco de la matrícula. Además, la constante demora en la percepción de sus sueldos y gratificaciones, asunto sobre el que volveremos, les convirtió en víctimas propiciatorias de los sobornos. De ahí las muchas alusiones a falta de celo por parte del personal de la administración de matrículas²⁴⁴, con

²⁴³ Según informó el subdelegado de Muros, en este distrito era más fácil controlar la entrada de ilegales en el sector del cabotaje que en el de la pesca, pues siempre se requería licencias formales y listas de tripulación. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Muros, 18 de julio de 1791.

²⁴⁴ A este respecto, la actuación de los cabos celadores del puerto pontevedrés de Lourido fue tildada

más de un caso de demostrada corrupción funcional en lo concerniente al empleo de terrestres sin licencia. Ilustrativo de esto último es la nada ejemplar actuación de Eugenio Hernández, subdelegado de Rianxo. A raíz de una denuncia cursada por las mujeres del gremio de mar de dicha villa arosana, en 1798 fue multado severamente tras probarse ciertas las imputaciones que pesaban sobre él, entre otras su anuencia con los patrones y fomentadores catalanes a la hora de habilitar irregularmente a gente de tierra²⁴⁵. Estas y otras contadas excepciones poco honrosas, dentro y fuera de Galicia²⁴⁶, no ocultan que los ministros locales de la Matrícula por regla general defendieron el controvertido privilegio profesional de sus administrados, y aplicaron con prontitud las medidas correctoras que estaban a su alcance ante desórdenes en esta materia.

Tras este pequeño paréntesis, volviendo a los resultados de la real orden del verano de 1790, en Andalucía su balance fue más positivo, aunque muy desigual de unas provincias a otras. En las de Ayamonte, Sevilla, Málaga y Almería, la medida fue un éxito; en la primera se emplearon 62, en la segunda 220, en la tercera 277, y en la última el concurso de los terrestres también fue muy útil, si bien -según confesó al Intendente el

de negligente. Por los autos de visita y residencia con motivo del control de matrículas efectuado a mediados de la década de los ochenta, tenemos noticia de un cargo contra el subdelegado de Betanzos por permitir que los patrones “tripulen sus *dornas* con terrestres, prefiriéndolos a los matriculados”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia marítima de A Coruña. Doc. 23-XII-1787.

²⁴⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.975. Docs. del 4 de mayo al 27 de octubre de 1798.

²⁴⁶ En 1784 el gremio de pescadores de esa villa de Blanes reclamó una sanción contra su subdelegado por exigirles el impuesto sobre el pescado fresco llamado derecho de “ribage” o diezmo de la pesca. Se le acusó de actuar como procurador jurisdiccional del Duque de Medinaceli, señor de dicho territorio, y en consecuencia estar interesado por el incremento de los ingresos por ese concepto fiscal; de ahí que permitiese faenar a terrestres con el fin de que más brazos se tradujesen en más pesca. Corroborando el juicio del ministro de la provincia de Mataró, en Madrid se declaró la incompatibilidad de ambos oficios. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871. Doc., 26 de junio de 1784.

ministro de esta última provincia- no tanto consecuencia de la real orden de agosto de 1790 como por la “nativa inclinación” de éstos a trabajar en el mar. Implícitamente, pues, se apuntaba el habitual concurso de esta gente, con licencia o sin ella. Por contra en los distritos de Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, Algeciras y Motril, la disposición no tuvo efectos por diferentes motivos; en el de Cádiz se acudió a jubilados y a algunos individuos de maestranza para las embarcaciones “de su ribera” y para las del bou; en los de Algeciras y Motril las bajas por motivos militares se cubrieron con ambas clases y personal autorizado con rol en otras provincias²⁴⁷. Por lo que respecta a la real orden de 15 de abril de 1791 antes aludida, en este departamento, al igual que en Galicia, su cumplimiento fue calificado de “entero”, salvo en los distritos de Almería y de Málaga; habida cuenta la referida preferencia de los patrones malacitanos por los terrestres como mano de obra, al no estar expuestos a la prestación militar en la Armada, no extraña que públicamente protestasen por la suspensión de las habilitaciones ordenada a partir de mediados de mayo de ese año.

En cuanto a las altas de terrestres en la matrícula, los resultados generales en el conjunto departamental fueron bastante pobres: de 559 habilitados temporalmente, según los datos facilitados por los correspondientes ministros, sólo se matricularon 72, algo menos de un 12,9%. Sin embargo, D. Francisco Gorriola, interinamente al frente de la intendencia de Marina de Cádiz, matizó que a ese total de terrestres habría que sumarle cien o 150 más empleados en la provincia de Sanlúcar “aunque su ministro no lo regula en su informe con la insuficiente disculpa de no haberse llevado cuenta del número”. Advirtió a su vez defectos en el informe del titular del gobierno de la provincia de Cádiz, que no tuvo en cuenta a muchos terranos que navegaban en los navíos a América, gracias a los permisos que el reglamento del libre comercio para la tripulación de los *registros*, y en los barcos de cabotaje por la franquicia que dispensaba una real cédula de 13 de abril de 1790, y que según parece también se empleaban, en este caso sin licencia, en la pesca con bou.

²⁴⁷ En particular, en la citada demarcación granadina fue fundamental el concurso de matriculados de los puertos almerienses de Dalías y Adra, que en gran número y con licencia de su ministro operaban allí. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Doc. Isla de León, 20 de septiembre de 1791.

La una y mil veces ratificada exclusividad de los matriculados a la hora de desempeñar actividades marítimo-pesqueras, una y mil veces era vulnerada en la práctica. Particularmente intolerable para las autoridades de Marina y fuente de frecuentes conflictos con los ministros de Hacienda fue el empleo de marinería no autorizada como tripulación de buques correos²⁴⁸, asilo de no pocos desertores. Para poner fin a esta “abusiva práctica”, por real orden de 10 de abril de 1792 se dispuso el cese inmediato en este ejercicio de todo aquel no matriculado, al tiempo que se prohibía para el futuro. El ministro de Marina de la provincia de A Coruña, dado que la capital de su distrito era puerto base de estos buques correos, fue el principal responsable de velar por el cumplimiento de esta disposición. Además de circularla a los subdelegados de la provincia a su cargo, en pos del objetivo a conseguir propuso un paquete de medidas:

- 1ª) solicitar al administrador principal de correos una razón individual de las tripulaciones actuales de los referidos buques, así como el número y clases de hombres de mar que se requiriesen para la dotación de éstos; con arreglo a los asientos de las listas, pasaportes o licencias de los ministros provinciales se destinarían allí para servir las mismas plazas que tenían en la Armada

- 2ª) pasar revista periódica a estos correos para erradicar todo fraude en sus tripulaciones, en particular la huida a América de desertores²⁴⁹

- 3ª) por último, en atención a que dicho mandato de Carlos III perseguía preservar

²⁴⁸ Este servicio postal es analizado detalladamente en Belloto, M.L., *A instituição do correio marítimo das Índias*. São Paulo, 1969. También Cid Rodríguez, R., y López Bernal, J.M., <<El declive de los correos marítimos de Indias y su incorporación a la Real Armada>>, en *Revista de Humanidades*, nº 3 (1992), pp. 47-61. Durante el período 1764-1800, fueron 25 los buques que prestaron servicio a esta renta. En su mayoría eran del tipo fragata, genericamente llamados paquebotes en la legislación de Correos. El 80% de esta flota fue construida en Zorrosa y el resto en Ferrol y en La Habana o comprada a particulares (sobre todo en los primeros años) para luego, en el mencionado astillero del Nervión, adaptarla a las funciones de transporte a la que había sido destinada. Vid. Rivero Medina, A.Mª., <<El Astillero de Zorrosa...>>, p. 139.

²⁴⁹ Salida muy frecuente, como demostraremos documentalmente cuando analizemos el problema de los prófugos.

el derecho de todo matriculado a beneficiarse de los jugosos sueldos que pagaba la renta de correos a los enrolados en sus navíos, el ministro de Marina de la provincia coruñesa representó en su oficio la conveniencia de garantizar la alternancia de tripulaciones para los que se hacía indispensable llevar noticia separada de buques y marineros²⁵⁰.

La conclusión que en septiembre de 1791 extrajo el Intendente interino de Cádiz de las noticias de sus subordinados y de su propia experiencia de gobierno, fue reconocer el papel de los terrestres, no sólo en circunstancias extremas de reclutas en masa, como el estado presente, sino en situaciones que llamó de “mediano armamento”. En su opinión, el concurso de éstos era el único medio de equilibrar el balance negativo en las listas de la matrícula donde iba *in crescendo* el ritmo de las bajas voluntarias, al menos en el departamento que gobernaba. Aunque había denegado las peticiones de separación con el pretexto de inminentes convocatorias de marinería, el Intendente no había podido frenar esta sangría por otra vía, la de sentar plaza en el Ejército, lo que aseguraba a los matriculados convertidos en soldados el no ser reclamados por la jurisdicción de Marina en virtud de la R.O. de 27 de julio de 1790²⁵¹. En resumen, en la mayoría de las provincias andaluzas el recurso de los terrestres resultaba vital, y en algunas de ellas, en palabras de D. Francisco Gorriola, “sin diferencia de tiempos”, es decir incluso en situaciones normales, en todo momento. Mientras tanto, la matriculación continuaba siendo una condición absoluta e ineludible. El hecho de que este ministro ni explícita ni implícitamente se manifestase a favor de esta losa de requisito, cabe interpretarlo como una soterrada puesta en tela de juicio del mismo, en vista de sus pobres, cuando no nefastos, resultados en términos de fomento de la marinería.

Nada cambió en lo sustancial de ahí hasta el final de siglo, salpicado de intermitentes habilitaciones. De nuevo se adoptaron disposiciones en orden de la preferencia a la hora de admitir el concurso de terrestres. De hecho, a instancia del Intendente de Cádiz, en febrero de 1793 se volvió a establecer una prelación a favor de los

²⁵⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. A Coruña, 28 de abril de 1792.

²⁵¹ En concreto, apuntó las muchas altas de gente de mar en el nuevo regimiento fijo de Málaga.

parientes de matriculados en campaña. A su vez se dispuso que mientras los terrestres participasen con licencia en las labores pesqueras, estuviesen obligados a contribuir “con la parte que como si fueran del Gremio les correspondiera para socorro de las mugeres y hijos de los ausentes”²⁵². Y de nuevo por la misma razón, la falta de matriculados para las actividades pesqueras debido a los armamentos masivos, en este caso en el contexto de la guerra contra la Convención, se autorizó el concurso controlado de los terrestres bajo condiciones. Intentando mejorar el balance de las habilitaciones, por real orden de 2 de agosto de 1794 a los terrestres que se registrasen en las listas específicas para los de su clase, se les concedía la exención de sorteos y quintas. Pero no de inmediato, sino tres meses después de formado su asiento. Entretanto se ocupasen en el mar, todas las causas civiles y criminales que guardasen relación con este ejercicio profesional serían competencia de las autoridades de Marina, una precisión de la ley previéndose, con razón, controversias jurisdiccionales que, como era de esperar, se produjeron²⁵³.

Alguno de los resúmenes del estado de las matrículas que resultó de las dos últimas revistas de inspección extraordinarias llevadas a cabo en el siglo XVIII aportan cifras de terrestres habilitados. De la comparación de datos se concluye que el recurso legal a esta mano de obra fue mucho más acusado en unas provincias que en otras. En Algeciras, el nulo protagonismo de esta fuerza de trabajo alternativa en 1799 se debía, a juicio del inspector de matrículas, Vicente Imperial Digueri, a la persistencia de dos trabas al desarrollo de la pesca: los privilegios de las almadrabas y la prohibición de faenar de noche²⁵⁴, motivaban que ni tan siquiera los matriculados que no se empleaban en dichas

²⁵² Se mandó que este dictamen, mediante circular, fuese puesto en conocimiento de los intendentes de Cartagena y Ferrol. Vid. A.G.M. *Matrículas. Generalidad*. Leg. 1.878. Docs. Isla de León, 12-II-1793; Madrid, 19-II-1793.

²⁵³ Lo dicho tuvo que confirmarse en 1798 a raíz de un enfrentamiento entre el Gobernador militar del Puerto de Santa María y el subdelegado de Marina de dicha villa gaditana. Vid. A.G.M. *Matrículas. Generalidad*. Leg. 1.876. Doc. Isla de León, 15 de septiembre de 1798.

²⁵⁴ En la anterior revista, llevaba a cabo en el verano de 1795, los perjudicados habían protestado por esto mismo, aunque sin éxito. Por R.O. de 6 de octubre de 1785 se dispuso que no se alterase la práctica

pesqueras de túnidos tuviesen garantizados sus ingresos²⁵⁵. La situación era bien distinta en la provincia de Cádiz. Allí, según el estado de la revista de su matrículas efectuado en junio de 1795, por entonces se encontraban habilitados 264 individuos²⁵⁶, cifra bien considerable si tenemos en cuenta que la gente de mar de servicio sumaba 868 individuos; de éstos, 629 (el 72,46%) se encontraban en campaña, de ahí que la oferta de trabajo en los puertos a todas luces tenía que ser importante. En opinión del inspector Torres y Guerra, el precio de estas licencias era muy bajo: los terrestres contribuían mensualmente con una peseta para alivio de las familias de los llamados al Real Servicio. Ninguno de ellos ni sus hijos se matriculaban “jamás”, y siempre que la Corona los intentaba reclutar para la Armada se escondían con la complicidad de sus mujeres²⁵⁷. Muy posiblemente la mayoría de los terrestres de Cádiz se empleaban en la navegación mercante, al contrario de lo que ocurría en la provincia de Málaga, donde el empleo de éstos venía definido por una fuerte eventualidad. Esto justificaba que no existiese constancia oficial de su empleo en actividades marítimas ni de su paradero, puesto que pescaban tan sólo “el día que no tienen otra ocupación, excepto alguno que navega en el tráfico”²⁵⁸.

La Secretaría de Marina debió coincidir con el citado ministro Torres y Guerra en que la peseta que ingresaban en la caja gremial era una “corta pensión”, más si cabe, teniendo en cuenta el escenario bélico de finales de siglo con una incidencia muy negativa en la economía del litoral. Tal vez a la conciencia de que la principal causa del fracaso de los alistamientos de terrestres había sido y seguía siendo la obligación militar que contraían

establecida. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Algeciras, 13 de julio de 1795.

²⁵⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. San Roque, 15 de marzo de 1799.

²⁵⁶ Se repartían territorialmente del siguiente modo: 133 en la capital provincial, 115 en la Isla de León, diez en Puerto Real y seis en Chiclana. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Chiclana, 24 de junio de 1795.

²⁵⁷ *Ibidem*.

²⁵⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Málaga, 18 de abril de 1799.

con el Estado a cambio de regularizar su situación laboral en el mar, obedezca la real orden de 23 de septiembre de 1794 en virtud de la cual se les exonerase de entrar en levadas para la Armada siempre que costeasen el enganche de un hombre útil en su lugar²⁵⁹. De los 33 asentados en 1799 en las listas oficiales de Marina de la provincia de Alicante, la única del departamento de Cartagena para la que contamos con datos a este respecto, sólo uno se encontraba en campaña. Los 32 restantes habían puesto sustitutos²⁶⁰, al igual que muchos -la fuente documental no concreta cifras- de los habilitados entonces en las provincias de Sanlúcar de Barrameda y Cádiz²⁶¹.

Las siempre condicionadas licencias se despachaban en mayor o menor número en unos y otros litorales mientras las críticas contra el exclusivismo arreciaban desde diferentes sectores. Una de las afiliaciones más significativas al partido del anti-prohibicionismo, fue la protagonizada por Sáñez Reguart²⁶² que como ya se ha dicho, con anterioridad había abogado por el concurso de los terrestres, aunque en circunstancias

²⁵⁹ *Ibidem*. Analizremos con más detalle las sustituciones en el capítulo dedicado a la regulación del sistema de reclutamiento de marinería en la España del siglo XVIII.

²⁶⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc, Cartagena, 14 de septiembre de 1799.

²⁶¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Docs. Isla de León, 7 de octubre y 5 de diciembre de 1799.

²⁶² Vid. Sáñez Reguart, A., *Colección de producciones de los mares de España*, Madrid, 1796 (reed. Madrid, 1993, p. 24). Si bien Larruga sitúa al conocido Francisco Xavier García Sarmiento en el bando de los antiexclusivistas, trayendo a colación el artículo 2º de las ordenanzas de pesca de la provincia marítima de Pontevedra a él debidas y aprobadas por Fernando VI el 12-V-1750, lo cierto es que del contenido literal de esta disposición en concreto no se infiere implícitamente una defensa de la participación de los no agremiados en los trabajos del *cerco* real, que el ministro en cuestión deseaba fomentar entre otras cosas porque admitía para su manejo “todo género de personas, pobres, Ricos, Viejos y muchachos llevando cada uno su estipendio o parte de pesca a proporción de su trabajo o de lo que ynteresa en el zercos, con lo qual ynsensiblemente se ba aumentando el número de gente matriculada”. Vid. Larruga, E., *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España...*, Madrid, 1787-1796 [Ed. facsímil, Zaragoza, 1995], Tomo, XLII, pp. 112-113; Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 378. Pontevedra, 25-IV-1750.

concretas. Hay quien sitúa a Capmany²⁶³ en este bando, cada vez más nutrido, del que sin duda formó parte activa el polifacético gallego Juan José Caamaño y Pardo, hijo y hermano de oficiales de Marina. En su *Representación...sobre el estado de las pesquerías nacionales, causas de su decadencia, y medios de restablecerlas* (Madrid, 1797)²⁶⁴ se manifestaba abanderado de la libertad absoluta de pesca, cuando paradójicamente dos años antes protestaba, sin éxito, porque en las cuatro leguas en torno a Sálvora, isla del mayorazgo paterno, redaban aparejos de algunos fomentadores catalanes y otros negociantes del ramo. Y es que resultaba, y resulta difícil predicar con el ejemplo²⁶⁵. Por su parte, Jovellanos, en esencia repitió su conocido discurso de tres lustros atrás, lapso de tiempo durante el cual los acontecimientos desde su óptica le habían dado la razón. Ahí están sus *Apuntamientos* de 1795 para la edición española de la *Encyclopédie méthodique*, y cuatro años más tarde en su *Representación a Su Majestad en solicitud de aumento de*

²⁶³ Carlos Martínez Barbeito, C., (*El montepío de pesca...*, p. 26), incluyó en la nómina de tratadistas favorables a la liberalización del sector al conocido Antonio Capmany Suris (1742-1813), político, filólogo e historiador, célebre ante todo por sus *Memorias históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la antigua ciudad de Barcelona* (Madrid: en la imprenta de D. Antonio Sancha, 1779-1792, 4 vols.), obra dedicada a Carlos III y financiada por la Real Junta y Consulado de Barcelona. Es dudosa su adscripción a la línea aperturista en materia laboral, habida cuenta su manifiesta defensa de los gremios como instituciones reguladoras del trabajo (*Discurso económico-político en defensa del trabajo mecánico de los menestrales y de la influencia de sus gremios en las costumbres populares, conservación de las artes y honor de los artesanos*, 1778). Vid. Díez, F., *Viles y mecánicos...*, pp. 180-181.

²⁶⁴ Íntegramente reproducida en Larruga, E., *Memorias ...*, Tomo XLIII, pp. 39-58.

²⁶⁵ Este hidalgo, que armaba por entonces cuatro cercos reales en la ría de Arousa, cimentó su reclamación de exclusividad en el privilegio para establecer una almadraba de la que más adelante nos ocuparemos. La Secretaría de Mariña defendió la libre competencia, pues la concesión en cuestión no era extensible a las pescas “comunes”; insistía además que el disfrute de dicha gracia no podría causar a los matriculados “la menor extorsión”. Vid. A.G.M. *Matrículas. Generalidad*. Cart. 1.883. Doc. [Madrid], 9-XI-1795.

*dotación para el párroco de la villa de Gijón*²⁶⁶.

Estas tomas individuales de posición²⁶⁷ se vieron respaldadas desde el ámbito institucional. En efecto, en los estertores del siglo a la corriente crítica con el exclusivismo se sumaron varias entidades preocupadas por el fomento de la marinería y de la pesca, caso del Consulo marítimo de la Coruña²⁶⁸. A este respecto, es oportuno recordar que el escrito de Caamaño y Pardo citado arriba iba dirigido a la Real Sociedad Cantábrica de Santander²⁶⁹, de la que era socio. La Junta de la Diputación de este organismo también fue la destinataria por aquel tiempo del *Discurso [...] sobre la restauración de las pesquerías nacionales* (Madrid, 1797) firmado por J.A. del Río Villegas, igualmente crítico con el régimen en cuestión²⁷⁰. A pesar de toda esta corriente de opinión, el nuevo siglo se abría con la enésima confirmación de la exclusividad formalizada en una nueva ordenanza de matrículas, que al respecto sólo admitía una insustancial concesión: en virtud del artículo 2 de su título II, los menores de 18 años fueron autorizados para ocuparse en la pesca y navegación de cabotaje en barcos de su localidad natal o domicilio²⁷¹.

²⁶⁶ En este texto daba cuenta de la bajada de los rendimientos del diezmo de mar en la parroquia de Gijón como consecuencia del erial humano en que se convertían los puertos por causa de las levadas ingentes durante las guerras. Vid. Jovellanos, M.G., *Obras publicadas e inéditas de D. Gaspar Melchor de Jovellanos*. Tomo L de la *Biblioteca de Autores Españoles*, Madrid, 1859, p. 523.

²⁶⁷ Señalar a su vez las del *capitán de industria* Antonio Raimundo Ibañez, fundador del complejo siderúrgico de Sargadelos, y el aludido Eugenio Larruga.

²⁶⁸ Vid. Mejjide Pardo, A., *Economía marítima...*, p. 48-50.

²⁶⁹ Un estudio de la plantilla y actividades de esta institución en Demerson, P. de, *Próspera y adversa fortuna de la Real Sociedad Cantábrica (1775-1804)*. Santander, 1986.

²⁷⁰ Vid. Ocampo Suárez-Valdés, J., *opus. cit.*, p. 140.

²⁷¹ En las notas manuscritas de memoria durante su reclusión en el castillo de Bellver en 1804 para el proyectado *Diccionario geográfico-histórico de Asturias*, Jovellanos dejó escrito lo siguiente: “Se sabe cuán frecuentes han sido y deben ser los armamentos navales; que éstos se tragan toda la matrícula; que aun ésta no alcanza para su tripulación; que de los que van a ella no viene un tercio; que entretanto quedan barcos

6.5.4. Los conflictos jurisdiccionales en torno a las prácticas marítimas: privilegios en un marco de libertad.

A diferencia de lo ocurrido con el concurso de los terrestres, sí hubo comunión de intereses en el seno de los gremios de mar, entre simples pescadores y patrones, a la hora de combatir el mantenimiento de privilegios señoriales y concejiles en un marco de teórica libertad para los matriculados. Esto generó tensiones entre los privilegiados y discriminados que en algunos casos llegaron por vía de apelación ante el máximo tribunal, el Consejo de Guerra. Aunque se disputaron los derechos para ejercer el pasaje, la competencia por la explotación de los recursos piscícolas y marisqueros fue la principal causa de dichos enfrentamientos, alentados por la concesión *ex novo*, de privilegios de pesca a miembros de las antiguas elites rentistas o de la burguesía mercantil.

6.5.4.1.- El pasaje.

Debido a lo accidentado de la costa gallega y cantábrica, donde era más fácil salvar por mar que por tierra la distancia entre localidades del litoral, la mayoría de noticias sobre esta actividad que nos han reportado los expedientes de la Secretaría de Marina, tienen aquí su marco geográfico. En las rías de Galicia el pasaje fue un servicio de transporte fundamental y relativamente rápido, toda vez que la alternativa de los viales terrestres dejaba mucho que desear²⁷². Es bien conocido el impulso dada por la Corona desde

abandonados y que, sin embargo, no se permite a los terrestres ocuparlos ni subrogar a los ausentes en su manejo. Se dirá que se les niega este permiso porque ellos se niegan a entrar en la matrícula, y es verdad; pero tienen el escarmiento al ojo y no quieren correr sus riesgos”. Contraponiendo la prosperidad pasada, recordaba haber oído que hacia el ecuador del siglo XVIII “un buen día de besugo valía a los marineros dos mil ducados”. En cuanto a la pesquería de sardina, principal captura del puerto gijonés, apunta que de los 22 o 24 barcos empleados en ella hacia 1750 se habían reducido a la mitad al rematar la centuria. Vid. Jovellanos, G.M. de, *Gijón. Apuntamientos para el Diccionario Geográfico-Histórico de Asturias (1804)*. Gijón, 2001, pp. 78-80, 126-127.

²⁷² La administración borbónica, con escaso y tardío éxito, ordenó actuaciones encaminadas a la mejora de los caminos públicos, cuyo pésimo estado habían padecido en sus propios huesos

mediados del siglo XVIII a la construcción de una carretera principal, lo más recta posible entre A Coruña y Madrid (el llamado *camino real* de acceso a la Meseta), quedando desatendida la red interior de Galicia que al cierre del siglo continuaba en pésimas condiciones²⁷³.

A través del Catastro de Ensenada, localidad a localidad, puede seguirse la pista de las, sin duda, varias decenas de embarcaciones que efectuaban este servicio a mediados del siglo XVIII. Cuantificarlas a partir de los estados de matrícula es imposible pues en estas fuentes oficiales se computan conjuntamente con las pesqueras. Esto es debido a la plurifuncionalidad de muchas de las embarcaciones *menores*, caso de los 4 barcos y trece *dornas* de la parroquia coruñesa de Santa María de Oza empleadas “para fletar a la

ilustres extranjeros y del que dejaran testimonio escrito en sus cuadrenos de viaje. Se buscó potenciar los intercambios comerciales mediante la rebaja de los costes de transporte, especialmente altos en Galicia debido a su accidentada orografía. Estos condicionantes físicos no pasaron por alto a los ministros reales aquí destinadas, siendo significativas a este respecto las palabras de D. Rodrigo Caballero, a la sazón Intendente General de Galicia, en su carta de 17 de diciembre de 1720 a la Justicia y Regimiento de A Coruña: “un país tan montañoso como el que se compone este Reino y sus puertos casi ynascibles como los que tiene, pide a bozes que el arte enmiende a la naturaleza para la seguridad y conveniencia de los pasajeros...” Vid. Archivo Municipal de A Coruña. Libros de Acuerdos Municipales. Caja 36, fols. 66r-67r.

²⁷³ Por real cédula de 10 de junio de 1761, Carlos III, rechazando las propuestas de financiación formuladas por la Junta del Reino, autorizó el cobro de un arbitrio de dos reales en fanega de sal consumida en Galicia para costear la construcción del tramo del camino real entre A Coruña y Astorga. Se contemplaba el recargo de un real más en fanega de resultar insuficientes los ingresos obtenidos para acometer la obra. Aunque inicialmente fue establecido por un período de diez años a contar a partir del primero de julio de 1761, lo cierto es que su cobro se prolongó hasta 1793. Vid. García-Fuentes de la Fuente, M.J., *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. A Coruña, 1999. Este autor, especialista en el tema, recoge las siguientes palabras de Lucas Labrada, secretario del Real Consulado de A Coruña, en el arranque del nuevo siglo: “Una provincia por la mayor parte montuosa cual es Galicia, con los peores caminos transversales que se puedan imaginar mal puede adelantar sin ellos la cultura de las tierras ni dar salida a sus productos. Tampoco puede ponderarse bastante el beneficio que la debe resultar de que se hagan transitables para todo género de acarreo”. También ha tocado este tema Artaza Montero, de, <<La Junta del Reino y las carreteras de Galicia (1775-1834)>>, en *Revista del Instituto “José Cornide” de Estudios Coruñeses*, nº 22.

inmediación” de la ría del Pasaje, “como igualmente para pasar las gentes, cavallerías y ganado, y la pesca en tiempo de verano”²⁷⁴. O de las cincuenta *dornas* alistadas por Mugaros “que sirven para pesca de Pulpos y pasar gente a la Graña, Ferrol y Esteiro”²⁷⁵. En este caso y en bastantes otros, estamos ante pequeñas embarcaciones descubiertas a merced de cualquier temporal durante su corta travesía como quedó de manifiesto en el trágico naufragio de 15 de febrero de 1738²⁷⁶.

La importancia de este servicio se acrecentaba en el caso de los territorios isleños. Como muestra de la implicación de un vecindario y de sus autoridades en garantizarlo, en enero de 1775, en junta plenaria del gremio de mar de la Illa de Arousa, en presencia del subdelegado de Marina, los dos cabos celadores, y -por la parte del gremio de tierra- la justicia ordinaria y otros vecinos, “por quanto se allan aislados y sin que aiga lancha de Pasaxe a la Puebla, Villanueva u otras partes, no pueden transitar, buscar bíveres y más nezesario”, ante notario acordaron elegir la embarcación de Andrés de Cores “por ser nueva, segura y de buen tamaño” para efectuar este servicio, fijando entonces las tarifas y demás condiciones²⁷⁷.

²⁷⁴ Vid. A.R.G. Catastro de Ensenada. Respuestas Generales de Santa María de Oza. Libro 166, fols. 881r., 890v-892r. Ejemplos de esta pluriactividad de la flota para San Salvador de Teis, San Vicente de Trasmañó y San Fausto de Chapela en A.H.U.S. Catastro de Ensenada. Libro 273. Fol. 4.024r.

²⁷⁵ Vid. A.H.U.S. Catastro de Interrogatorio de la villa de Mugaros. Libro 273, fol. 2.782v.

²⁷⁶ Al margen derecho del folio donde se asientan las partidas de defunción de dicho día, el cura de Mugaros anotó “Fatal desgracia”. En la referida fecha se había hundido en medio de la ría una dorna patronada por Felipe Serantes viniendo con gente de la feria de Ferrol. Peciéron todos a excepción de un vecino de Ares “que tubo la fortuna de librarse asido a la dorna”. Además del patrón, murieron otros tres vecinos de Mugaros y nueve hombres y mujeres de Ares, “tres de ellas preñadas y entre ella madre e hija y padre y hijo”. Y “otros forasteros que no se pudo averiguar su número”. En el margen izquierdo, el párroco relata la negra casualidad de que ese mismo día de feria se cumplían 114 años del hundimiento de otra dorna con ocho personas que regresaban de la feria a Mugaros. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales. Nº 3, Difuntos, 1723-1768, Fols. 29r-v.

²⁷⁷ Este barco, gobernado por Rafael de Cores, hijo del propietario, se tripularía con la gente que

El común de estas embarcaciones transportaba ordinariamente a personas, ganados y caballerías. Pero la que poseía el concejo de A Coruña también conducía a correos, de a pie y a caballo, además de tropas de Su Majestad, comestibles y “otras urgencias” con destino al Castillo de San Antón²⁷⁸. En circunstancias excepcionales, ante la imposibilidad de atender un incremento de la demanda de pasajería por parte de los barcos dedicados regularmente a esta práctica, se habilitaron más embarcaciones al efecto. Así ocurrió en 1783 a raíz del desplome de parte del puente de Pontedeume debido a la gran avenida del río del día 6 de marzo de ese año. Mes y medio más tarde el Comandante General de Galicia firmaba el asiento -por dos años, a menos que las obras del puente finalizasen antes- con unos comerciantes de la villa. En virtud de esta contrata, aprobada por el Consejo de Castilla, se obligaban a poner en servicio cuatro embarcaciones: dos barcas “planas” con capacidad para doce a 16 caballerías, y otras tantas lanchas “comunes” para embarco de personas. Un grupo de matriculados de Pontedeume presentó un recurso denunciando que los empleados en este servicio lo eran forzados, estaban sometidos a un horario abusivo y mal pagados²⁷⁹. Teniéndolo en cuenta, la Secretaría de Marina ordenó la rescisión del asiento, pero el Consejo de Castilla se opuso y, a consulta suya, Carlos III resolvió a favor de la continuación del contrato; a su término, si el puente continuaba

fuese necesaria. Se firmó el compromiso de pagar la renta acostumbrada, conforme la satisficieron los que habían corrido con dicho pasaje, con la condición de estar permanentemente en funcionamiento y “bien reparado”. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan García Villamarín. N° 518 (6), fols. 7r-8r. Catastro de Ensenada. Sig. C-653/1, fol. 133r.

²⁷⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Docs. A Coruña, 1 de enero de 1741; A Graña, 24 de enero de 1741; Madrid, 15 de junio de 1741. Leg. 267. Doc. A Coruña, 12 de junio de 1770.

²⁷⁹ Según declararon, el salario estipulado, cinco reales al día, no les convenía, puesto que en el tráfico y en la pesca podían llegar a obtener hasta ocho reales. También adujeron que los comerciantes no habían construido las referidas barcas “planas”, y se valían sólo de las pesqueras. El subdelegado de Marina se había puesto de parte de los matriculados, autorizándoles a desempeñar este servicio por medio de seis barcos con una tripulación total de treinta hombres. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Docs., 1 de abril a 23 de agosto de 1783.

intransitable, a la hora de volver a contratar otro servicio de pasaje, serían preferidos los hombres de la matrícula “siempre que se allanen las condiciones puestas a otro cualquier asentista”. Esta vez, en la pugna de competencias tan frecuente entre secretarías y consejos, perdió Marina al resolverse la cuestión como si de un expediente de obras públicas se tratase.

Los servicios de pasaje, que salvo por imperativos climáticos debían estar operativos diariamente²⁸⁰, por regla general se explotaron en régimen de arriendo. El arrendatario o arrendatarios, a cambio del adelanto de una anualidad o mediante el pago fraccionado del precio del remate²⁸¹, se aseguraba el beneficio de esta renta por el tiempo acordado, normalmente doce meses -que solían correr desde primero de enero- y a veces con posibilidad de prórroga²⁸². En cuanto a las tarifas, que el arrendatario se obligaba a mantener durante el tiempo de su contrato²⁸³ y que en ocasiones se abonaron en especie²⁸⁴, fueron más altas para las caballerías que para las personas, por criterios, cabe pensar, de

²⁸⁰ En el referido asiento de 1783 en razón del servicio extraordinario de pasaje establecido en Pontedeume se estipuló que las embarcaciones habrían de estar “prontas desde el amanecer hasta el toque de oraciones” y en los días “de correo” las veinticuatro horas”. *Ibidem*.

²⁸¹ Ejemplos de distintas condiciones de pago en A.H.U.S. Protocolos de Ignacio Domingo García. Año 1799. Fols. 42r-v. Y A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/17,20.

²⁸² Así se preveía para el caso de la explotación de la barca de pasaje de la Illa de Arousa ajustada en 1755, y bajo las mismas condiciones “no nombrándose otra lancha con yugal junta” al vencimiento del arriendo. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan García Villamarín. Prot. N° 518 (6), fols. 7r-8r. Catastro de Ensenada. Sig. C-653/1, fol. 133r.

²⁸³ La exigencia de tarifas abusivas fue causa de anulación de contratos de esta naturaleza. Un ejemplo en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. Santillana del Mar, 20 de diciembre de 1772.

²⁸⁴ En las condiciones de arriendo para el bienio 1786/87 de la barca de pasaje propia del gremio de Ribadesella, se estipuló que los vecinos del partido de Leces pagasen cada año por razón de este servicio un baño de espigas y un cuarto (medio copín) de maíz en grano curado y limpio, según costumbre; los avecindados en el partido de Cuesta en Fuera “por no ser tan frecuente su pasaje han de pagar una de los dos especies”. Vid. Pérez Valle, J.J., <<El noble gremio...>>, pp. 159-162.

peso y espacio ocupado a bordo²⁸⁵; y hay evidencias de que los precios a pagar por los forasteros eran elevados que los fijados para los vecinos de las orillas que comunicaba el pasaje²⁸⁶.

Sin alcanzar el grado de conflictividad en el sector pesquero -donde, en particular para Galicia, los ruidosos enfrentamientos judiciales en torno al uso de las nuevas artes, las jábegas, llegaron a silenciar los litigios que desde antiguo enfrentaban a gremios por preferencia o exclusividad de postas o por el empleo de aparejos en aguas prohibidas o fuera de temporada-, el ejercicio del pasaje no estuvo exento de controversias. Dos fueron sus causas, a menudo interrelacionadas: la contradictoria persistencia de privilegios en un marco de teórica libre competencia, y el empleo de terrestres. Por esta última razón, la Secretaría de Marina casi siempre intervino a instancia de matriculados, ahora en mejor posición jurídica para hacer valer sus derechos profesionales frente a los poderosos.

Varios concejos y señores, laicos y eclesiásticos, vieron contestados sus privilegios en este terreno, y a más de uno se le negó el derecho a explotar en exclusiva este servicio en determinadas zonas. Las resoluciones en este sentido, en conformidad con el mencionado artículo 6º de la real cédula de 18 de octubre de 1737, no tardaron en producirse. De hecho, en 1739 la Secretaría de Marina, a instancia del gremio de mar del puerto asturiano de la Arena, declaró libre el ejercicio del pasaje al Castillo de San Martín, hasta que el Marqués de Valdecarzana -que se atribuía en exclusiva la propiedad del único barco que prestaba este servicio, en su condición de castellano perpetuo de dicha fortaleza-

²⁸⁵ En el asiento de 1783 cuando la destrucción del puente de Pontedeume se estipularon las siguientes: por caba caballería 12 y 16 mrvs. Según llevase o no carga; 4 mrvs. por cada individuo y lo mismo por cada pieza de ganado menor y por cada fanega de fruto; la tarifa máxima, 1,5 reales, se exigió por cada carro de leña, madera o sarmientos. Sobre las tasas vigentes en Ribadesella, véase Pérez Valle, J.J., <<El noble gremio...>>, pp. 159-162.

²⁸⁶ En la escritura de condiciones de explotación de la barca de la Illa de Arousa se contemplaba que los forasteros abonasen cuatro rs. por cada yunta de ganado vacuno que introdujesen o scasen de la isla, mientras que la tarifa para los avecindados en ella sería de un real por cada cabeza. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan Garcia Villamarín. Sig. 518 (6), Fols. 7r.-8r.

legitimase documentalmente sus derechos al respecto²⁸⁷. Por los ingresos que reportaba, incluso se dieron disputas entre localidades por monopolizar el pasaje. Ilustrativo a este respecto fue el conflicto de competencias que se originó a raíz de que el Consejo de Castilla, con la apoyatura del informe del gobernador de este litoral, permitiese a la villa cántabra de Carasa que disfrutase como suya de una barca con puerto base en el llamado Pozo de la Llanilla, a orillas del río Marrón. Dado que el agua salada al tiempo de las mareas vivas alcanzaba este lugar, la Secretaría de Marina denegó la licencia y dispuso que la embarcación antigua de pasaje de dicho río, propiedad de la villa de Ampuero, fuese reformada “hasta hacerla capaz de carruages”. Así, se pretendía acallar nuevas reivindicaciones de la vecina Carasa por deficiencias en el servicio²⁸⁸.

Por lo que concierne a los barcos de pasaje que eran bienes de *proprios* de las haciendas municipales, sabemos del enfrentamiento de algunos patrones de la villa de Puerto Real con la Justicia y Regimiento de ésta por el servicio de pasaje a Cádiz. Dado que el concejo no pudo justificar documentalmente su privilegio este respecto, calificado de “estanco de la navegación”, el Almirantazgo autorizó en 1740 a los matriculados a turnarse con sus barcos en esta actividad²⁸⁹. No se trató del primer caso en que una concejo

²⁸⁷ Además, entonces también se atendió otra demanda de estos matriculados; a saber, la pesca franca en los pozos salmoneros que el Marqués de Valdecarzana tenía por suyos sin justificación. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc., San Ildefonso, 18 de marzo de 1739.

²⁸⁸ Según las pesquisas de las autoridades de la Matrícula, con esta habilitación para el pasaje Carasa buscaba facilitar la provisión de una “venta o casa-taberna” que pretendía establecer en el lugar de embarque, un despoblado “que sólo puede servir para asilo de ladrones y gente de mala vida”. Por entonces en Cantabria había al menos otras tres barcas de pasaje que eran de propiedad municipal: las de Treto, Santoña y Puente de Ramales que comunicaban con Vizcaya, las Encartaciones y Asturias. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Docs., 2 de febrero y 14 de agosto de 1752.

²⁸⁹ La villa de Puerto Real prohibía a toda persona el transporte de pasajeros y mercancías de éstos, interin su embarcación no soltaba amarras hacia Cádiz. La alternancia de barcos de pasaje de diferentes propietarios era habitual en Chiclana, el Puerto de Santa María y en la propia capital gaditana. El concejo de Puerto Real conservó, no obstante, el derecho a percibir, directamente o bajo arriendo, la llamada renta del embarco “a los pasaxeros no privilegiados”. Este impuesto, que venía ingresando desde hacia 136 años,

perdió sus derechos a la explotación del pasaje en exclusividad²⁹⁰ ni sería la última. En septiembre de 1750 la Secretaría de Marina dictó la suspensión del uso de las barcas de pasaje en el Guadalquivir propias de la ciudad de Sevilla hasta que probase con papeles sus prerrogativas al respecto²⁹¹.

Sin embargo, otras actividades de pasaje en conformidad con justos títulos o porque no generaron competidores siguieron rentuando a las municipalidades durante todo el siglo XVIII. Sirva de muestra la barca propiedad de la ciudad de A Coruña que ya desde principios del siglo XVI prestaba este servicio en la ría de O Burgo. Permitía la circulación de personas y “bestias” entre la capital y la parroquia de Alfoz²⁹². En la década central del siglo se arrendaba al mejor postor por un trienio²⁹³, al igual que lo fue la embarcación del *carreto* que comunicaba Noia con Muros²⁹⁴.

La que arrendaba desde antiguo el monasterio de San Xoán de Poio es la

según hizo constar mediante copia de las cuentas municipales, a partir de ahora se habría de cobrar sobre el muelle, en tierra. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 278. Doc. Buen Retiro, 28 de marzo de 1740.

²⁹⁰ En 1735, la Justicia y Regimiento de Ribadeseella perdió en beneficio del gremio de mar la titularidad de la barca que comunicaba las orillas de la desembocadura del Sella. Vid. Pérez Valle, J., <<El noble gremio...>>, pp. 126, 159 y ss.

²⁹¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Doc. Madrid, 20 de septiembre de 1750.

²⁹² Vid. Velo Pensado, I., *La vida municipal de A Coruña en el siglo XVI*. A Coruña, 1992, p. 165. El rendimiento de la renta para las arcas municipales se multiplicó por ocho hacia 1600 respecto a los valores anteriores a la década de 1520. A Pasaxe, nombre que conserva la punta de la orilla izquierda de la citada ría, da fe de un antiguo servicio que la construcción del puente condenó a desaparecer.

²⁹³ El precio de su remate apenas varió entre 1749 y 1757. En este intervalo fue siempre de 4.160 rs, excepto en 1751 en que ascendió ligeramente hasta los 4.217 rs. Este producto representó entonces entre un 49 % (1750) y un 20% (1754) de los ingresos totales en concepto de explotación de propios municipales. Vid. Saavedra Vázquez, M^a. del C., <<La hacienda local del período ilustrado; el caso de La Coruña>>, en *Concepción Arenal. Ciencias y Humanidades*, Año V (1986, agosto), pp. 40 y 46.

²⁹⁴ Vid. A.H.U.S. Protocolos de Ignacio Domingo García. Año 1799. Fols., 42r.v.

embarcación de pasaje de la que hemos podido reunir más datos. Su propiedad y uso fue objeto de varios episodios de controversia. En 1750 estaba entablado pleito ante la Audiencia de Galicia entre este cenobio y el gremio de mareantes de la villa de Pontevedra a raíz de que éste contradijese tanto la exclusividad de la pesca en las aguas comprendidas entre la isla de Tambo y el coto de Poio, como los derechos de posesión de la barca que circulaba en el estrecho brazo de mar que mediaba entre la parroquia de San Salvador de Lérez y Pontevedra. En defensa de sus prerrogativas, los monjes presentaron copias de cuatro privilegios, dos del reinado de doña Urraca y otros tantos del año 1303, meras confirmaciones de los primeros en opinión de su examinador en la Audiencia. Además, una vez leídos, se advirtieron dudas sobre los límites territoriales de las posesiones que se atribuía el monasterio y, lo que tenía más importancia desde el punto de vista económico, en estos papeles nada se decía en cuanto a la exclusividad de pesca en aquellas aguas. Por lo que atañe a la propiedad de la barca de pasaje, los benedictinos no exhibieron los títulos legítimos a pesar de haberlo dispuesto el Regente del tribunal. El ministro principal de Marina de Pontevedra les dio un plazo para hacerlo; cumplido o no, continuaron arrendando este servicio de transporte²⁹⁵.

No obstante, la polémica se reabrió. Por decreto de 14 de julio de 1765 el Intendente de Ferrol volvió a prohibir a los monjes que hiciesen uso de la barca como propia, entretanto legitimaban con papeles originales sus derechos. Los monjes, en su descargo, declararon que siempre habían concertado con matriculados la cesión del beneficio del pasaje en régimen de arriendo y, además, alegaron ser dueños de las tierras “que pisan [los pasajeros] al embarcarse y desembarcarse”. La máxima autoridad departamental en esta materia, apoyándose en el informe del fiscal de Marina, ordenó el examen del contrato de arrendamiento en vigor y, de resultar ser cierto que lo llevaban

²⁹⁵ García Sarmiento dispuso el embargo de la renta en cuestión pasado un mes sin presentar la documentación referida. Para acallar las protestas de la comunidad conventual de Poio por los perjuicios que les había ocasionado el prendimiento de los mareantes al verse privados de la percepción del diezmo de su pesca, este ministro ordenó de paso que en el distrito provincial que gobernaba los matriculados siguiesen pagando la contribución decimal por sus capturas. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 243.

matriculados, se les mantuviese en el ejercicio y que el “importe” (interpretamos que el precio principal del arriendo) se depositase en persona segura, alistando la barca²⁹⁶.

Sin embargo, ante las altas esferas de la Secretaría de Marina, los benedictinos debieron mover muy bien sus piezas, puesto que en Madrid se determinó el levantamiento inmediato del embargo, concediéndoles un plazo de seis meses para presentar sus títulos²⁹⁷. Hay indicios de que el monasterio de San Xoán de Poio logró una vez más conservar su amenazado bien. Siguió arrendado la barca de pasaje de *La Merced*, que hacía la travesía entre los muelles de la Moureira y los de la feligresía de San Salvador de Poio (“Poio pequeño”). En 1793 su explotación, vía arriendo, se ajustó con un matriculado, en los términos de que dio fe -como era preceptivo en virtud del Reglamento de Muñoz de Guzmán de 1786- el correspondiente escribano de Marina.

Debe quedar claro que aun cuando las autoridades de la matrícula dieron el visto bueno a derechos de explotación en exclusiva de este servicio por parte de señores jurisdiccionales o municipalidades que acreditaron debidamente sus privilegios, prohibieron en todo caso que éstos se valiesen de terrestres. Por haberlo hecho, entre 1752 y 1757 la villa de A Guarda fue despojada de la renta del pasaje de una embarcación en el río Miño²⁹⁸. Por no respetar este veto laboral, en 1770 se censuró al prior y cabildo de la

²⁹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. Madrid, 28 de julio de 1765. Enterado el gremio del Arrabal de que a resultas de la última inspección se había embargado la utilidad del pasaje a favor de la Real Hacienda, solicitó la propiedad de esta barca cuyo rendimiento ayudaría a “reparar en parte la decadencia del gremio por la penuria de los tiempos y la falta de pesca y tráfico”.

²⁹⁷ Y si se suscitasen dudas al respecto “dignas de ventilarse en justicia, las determinará el Intendente con el monasterio” y cabría apelar al Consejo de Guerra. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. 31 de agosto de 1765.

²⁹⁸ En abril de ese último año, el Intendente de Ferrol accedió a devolverle la propiedad de esta barca, con tal que fuese manejada sólo por matriculados, que durante ese lustro, con autorización del subdelegado confirmada por el ministro principal de Pontevedra, la habían beneficiado sin carga alguna. La Justicia y Regimiento reclamó lo que había dejado de percibir durante este tiempo, y la intendencia de Ferrol resolvió que solicitase “nueva gracia del uso” de la barca, toda vez que no había podido acreditar sus supuestos privilegios. El cabildo además de alegar, como era habitual a falta de papeles, la posesión

Colegiata de Santillana del Mar²⁹⁹, y al año siguiente se privó a la villa de Santa Marta de Ortigueira del uso privativo de dos barcas que prestaban este servicio, las de Fonelos y Sismunde, mientras no se sujetase a la vigente ordenanza de matrículas³⁰⁰. En relación con esto, y como evidencia de la aludida mano blanda de la Secretaría de Marina ante irregularidades de los gestores de las matrículas, el subdelegado del distrito asturiano de Ortiguera (concejo de Coaña), tan sólo fue amonestado verbalmente en 1739 por emplear a terrestres como tripulación de una de las barcas de pasaje de la ría de Navia cuya titularidad compartía con el Marqués de Santa Cruz de Marcenado y Vizconde del Puerto³⁰¹.

inmemorial, justificó que la carencia de documentación acreditativa se debía a la quema del archivo municipal a raíz de una invasión portuguesa. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina, Leg. 284. En un oficio remitido desde Madrid al Intendente de Ferrol con fecha 14 de septiembre de 1757, se comunicó que este recurso había sido oído en justicia, con apelación al Consejo de Guerra. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

²⁹⁹ Esta colegiata poseía la llamada barca de pasaje de Santo Domingo. El subdelegado de Suances prohibió en 1770 que emplease a terrestres como remeros de ésta, providencia que fue respaldada por el ministro de Santander quien de paso dejó constancia de que en el supuesto de haberle llegado directamente algún recurso similar, en salvaguarda del interés público en mantener este servicio, hubiera fomentado que los matriculados se aviniesen a ejecutarlo. Se colige pues que esta comunidad eclesiástica había justificado la contrata de trabajadores ilegales por no haberse ajustado con aquéllos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. Guarnizo, 19 de noviembre de 1770.

³⁰⁰ Por resolución de 28 de julio de 1771 -comunicada a la Intendencia de Ferrol, pero también al Presidente del Consejo de Castilla, prueba de que el concejo afectado había acudido a este última instancia-, se confirmó una vez más la exclusividad de los matriculados para ejercitarse en esta actividad, como en cualquier otra marítima, sin perjuicio de la condición de propio municipal de ambas embarcaciones “cuya utilidad corresponde a los de la referida villa, bien se arrienden en pública subasta o se administren como lo tenga por más conveniende, lo que penderá de su arbitrio”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

³⁰¹ Los matriculados de Vera pusieron en duda la limpieza del nombramiento de este ministro, por haber sido a ruego de los de Ortiguera, sus vecinos, con los que mantenía negocios en el pasaje. Este cargo se desestimó ya que cualquier particular era libre a la hora de arrendar este servicio a quien le pareciese,

Todo apunta a que las excepciones a la tan traída y llevada exclusividad de los matriculados para las prácticas marítimas, y en particular para el pasaje, debieron ser muy contadas y muy pocos también sus beneficiarios. Posiblemente merecieron esta gracia el puñado de labradores de la isla arosana de Cortegada que tripulaban una barca de pasaje entre ésta y Santiago de Carril, parroquia a la que pertenecían. Bevián, cuando efectuó su polémica revista de puertos en 1750, les amonestó por no estar matriculados, sin conseguir que se alistasen. A renglón seguido dispuso que cuando lo necesitasen “a voz o señal” - dada la corta distancia que media entre Cortegada y tierra firme- reclamasen la salida de un barco de Carril para el pasaje, por cuyo servicio pagarían una cantidad en metálico, que estimaba menos gravosa que la acostumbrada contribución en especie que venían abonando al propietario de la embarcación por un uso del que no obtenían lucro alguno³⁰². No obstante, a tenor del testimonio del párroco de Santiago de Carril esta solución no habría sido viable, ya que los matriculados de esta villa, para rentabilizar un pasaje con escasos usuarios, habían exigido más de lo que los labradores de Cortegada estaban en condiciones de satisfacer dado sus cortas haciendas. Por ello, el cura, actuando como portavoz de sus feligreses isleños, solicitó que fuesen autorizados a construir un barquito por su cuenta, lo que haría posible atender urgencias ineludibles, como la administración de sacramentos en plena noche³⁰³. No consta la resolución de este expediente, pero habida cuenta la respuesta favorable en casos con evidentes similitudes³⁰⁴, podemos conjeturar que la Secretaría de

siempre y cuando el barquero o barqueros contratados tuviesen asiento en las listas de matrícula. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. A Coruña, 10 de febrero de 1751.

³⁰² El dueño del barco en cuestión era un hidalgo local, D. Juan Manuel Noguero, a quien por alquilarla le pagaban anualmente diez ferrados de maíz y otros tantos de centeno que prorrataban entre sí. Los pocos vecinos de Cortegada, menos de una docena, embarcaban hacia Carril por necesidades espirituales (recibir sacramentos y oír misa) y materiales (transporte de granos para su molienda). Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Docs. A Coruña, 10 de febrero de 1750; Carril, 3 de diciembre de 1750.

³⁰³ *Ibidem*.

³⁰⁴ Con la condición “de que no sirve de exemplar para los Pueblos del Guadalquivir ni de otros ríos

Marina bien pudo transigir, siempre y cuando el barco se utilizase para los usos señalados y nunca para el tráfico. En este sentido, por providencia de 13 de mayo de 1778, a instancia del Conde de Montijo, se exceptuó de la matrícula al patrón de la barca de pasaje que este noble tenía en el Guadalquivir, puesto que el barquero a quien solía arrendarla era un “hombre de oficio o campestre” dedicado al mero transporte de gente de una a otra orilla³⁰⁵.

A pesar de la sucesión de disposiciones confirmando la exclusividad de los matriculados, las desviaciones de la letra del artículo 120 persistieron. Así, el subdelegado de Laredo, con el auxilio de los cabos celadores de la matrícula de Santoña, no logró hasta 1785, “sin costa de pleito”, que la justicia y regimiento de esta última villa abandonase la “viciosa antigua costumbre” de rematar su embarcación de pasaje en terrestres³⁰⁶. En 1804, los matriculados de A Coruña reclamaron con éxito la propiedad de la lancha de pasaje del concejo herculino argumentando que era explotada por gente de tierra, pese a que en la Ordenanza de matrículas de 1802 se había reafirmado el principio de la exclusividad. Se resolvió que a partir de entonces el gremio de mar fuese quien la arrendase en el mar

navegables”, el Intendente de Cádiz en un informe de 17 de abril de 1764 se mostró partidario de autorizar a los vecinos de Sanlúcar de Guadiana a que, sin tener que matricularse, pudiesen conducir en sus propios barcos los frutos que obtenían y los útiles de labranza, desde sus domicilios hasta las cercanías de Ayamonte, donde tenían sus campos, a más de seis leguas de distancia. La alternativa del transporte por tierra de estas cosechas tendría un coste superior al valor de lo conducido. El Intendente reconocía que ya en 1738, al tiempo de formarse la matrícula en el litoral onubense en virtud de la instrucción del año anterior para la formación de las listas, se había planteado exceptuar a estas embarcaciones en atención “a que no tenían otro tráfico que el referido”, medida que finalmente no se adoptó. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. 4 de mayo de 1764.

³⁰⁵ No obstante, expresamente se prohibió que el beneficiado pescase y se dispuso la obligada matriculación de aquéllos que, en su supuesto, le ayudasen a barquear. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

³⁰⁶ Al año siguiente, este servicio volvió a ser explotado por matriculados. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. Laredo, 7 de febrero de 1785. Leg. 1.951. Doc. Laredo, 21 de enero de 1786.

postor³⁰⁷. Simultáneamente, a raíz de una nueva denuncia del gremio del Arrabal pontevedrés por la misma causa contra el monasterio de San Xoán de Poio, en noviembre de 1804 el comisario de Marina Felipe de Orbezo abogó por conceder a los matriculados el disfrute de la disputada barca de la desembocadura del Lérez “que no deja de producir un buen beneficio por la continua concurrencia de havitantes de aquella vanda con la villa de Pontevedra, principalmente en las frecuentes ferias y mercados que se celebran en aquel País”³⁰⁸. La resolución de este expediente nos es desconocida.

Abolidos en las Cortes de Cádiz los privilegios exclusivos en razón de señorío, la combativa corporación pontevedresa reclamó por la vía judicial la desposesión forzosa contra los benedictinos. Se formaron autos y, oídas las alegaciones de ambas partes, el Comandante General de Ferrol, de acuerdo con el informe del auditor de este departamento, decretó el fin de tan cuestionado monopolio, sin dejar de reconocer el derecho del monasterio a continuar con este servicio, siempre y cuando corriese por cuenta de matriculados. Los gremiales de Pontevedra no acataron la providencia y secuestraron la barca y el bote del barquero. Castigados por ser inductores de este atentado contra la propiedad, los apoderados del gremio recurrieron a la Real Audiencia de Galicia. Así estaban las cosas en 1814³⁰⁹.

6.5.4.2.- Pesquerías y ostras

El artículo 119 de la ordenanza de 1751, invocado una y otra vez con ocasión de

³⁰⁷ ...”por espacio de uno, dos o tres años”. Se propuso la aplicación de lo ingresado por este concepto “para el adelanto de aparejos de pesca”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.917. Doc. 26 de noviembre de 1804.

³⁰⁸ Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 1.812. Doc. Madrid, 28 de noviembre de 1804.

³⁰⁹ El ministerio de Marina ordenó el pritaje de ambas embarcaciones para tasar supuestos desperfectos y estimar la pérdida de fletes, costes que habría de asumir el gremio. Tras averiguaciones se descubrió que los “motores” de esta acción habían sido los apoderados de la corporación contra quienes se dictó orden de arresto que no llegó a ejecutarse al depositar fianza. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.987.

controversias de orden jurisdiccional, concedía a las autoridades de la matrícula la jurisdicción en asuntos de pesca. Su contenido literal es el siguiente:

“El conocimiento de los asuntos relativos a la pesca, como quiera que se entienda, hecha en la mar, en sus orillas, en los puertos, rías, havras, y generalmente en todas las partes a donde llegue el agua salada, y tenga comunicación con la del mar, ha de pertenecer privativamente al juzgado de los ministros de marina. Siendo de su particular inspección la práctica y observancia de las reglas establecidas sobre esta materia, la concesión de licencias a los que hubieren de emplearse en ella, etc., respecto de estar la facultad de pescar reservada a la gente de mar matriculada como está prevenido en el Título VI del Tratado IV de las Ordenanzas [Generales de la Armada de 1748]”³¹⁰.

Existió ciertamente voluntad por parte de la Secretaría de Marina de evitar incidentes por cuestiones de competencias relativas al ejercicio de las tareas pesqueras; favorecer un clima de distensión pasaba por cortar de raíz cualquier extralimitación en las atribuciones de su personal administrativo. De ahí que este ministerio se aviniese a reconocer determinados derechos, debidamente justificados, que desde antiguo venían disfrutando concejos, vecinos y señores jurisdiccionales en materia de pesca y que habían sido vulnerados por sus administrados o puestos en entredicho por sus funcionarios. A este respecto, en virtud de dos reales órdenes de 7 y 10 de julio de 1770 se resolvió que el ministro de la provincia marítima de Tortosa no impidiese a los terrestres la pesca en agua dulce, al tiempo que se reconoció la jurisdicción del Consejo de Castilla en los dominios exclusivamente fluviales³¹¹. Subrayamos esto último pues la confirmación de regalías de pesca en agua salada en todo momento se condicionó a la matriculación inexcusable de los

³¹⁰ *Ordenanza para el gobierno...* Vid. Museo Naval (Madrid). Signatura R-98/208.

³¹¹ El expediente en cuestión se había abierto a raíz de una denuncia por verse privados los matriculados de Tortosa y Xerta de la llamada pesca del *azud* (término de origen árabe que en la actualidad tiene la doble acepción de canal de derivación y presa) o del molino en el Ebro por parte de los arrendadores de dicha renta. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876.

que se empleaban en ella³¹². En este orden de cosas, cabe hacer referencia a las contestadas regalías del monasterio de San Xoán de Caaveiro en materia de aprovechamiento de los recursos piscícolas del Eume, y la respuesta gubernativa al respecto. Dado que este cenobio surtía de reos a las mesas reales³¹³, la Corona preservó los derechos de una comunidad que obsequiaba a los exigentes paladares de la Corte³¹⁴. Aquí entraba en juego un factor en el terreno de la difícil conciliación de los privilegios señoriales con la tan traída y llevada libertad de pesca para todos los matriculados, el excepcional destino de las capturas. La resolución favorable al monasterio fue extraordinaria, como lo prueba el hecho de que en una nueva muestra de la escrupulosidad en el cumplimiento literal de la normativa, Carlos

³¹² Por ejemplo, el ministerio de Marina consintió el ejercicio del derecho de los vecinos del concejo de Hinojedo, perteneciente a la jurisdicción de la villa de Santillana del Mar, a beneficiar en exclusiva salmones en el tramo del río que pasaba por dicho término municipal, pero siempre que se matriculasen. *Ibidem*.

³¹³ Sobre estas selectas provisiones alimenticias, consúltese A. Meijide Pardo, <<Remesas gallegas de pescado fresco a la Corte borbónica (1740-1790), en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 1971, nº 79, pp. 187-212. A través de un sistema de suministro propio, la Casa Real se surtía de una gran diversidad de especies. Según J.U. Bernardos Sanz (*El abastecimiento y consumo de pescado en Madrid durante el Antiguo Régimen*. Ponencia presentada en el VII Congreso de la Asociación de Historia Económica, celebrado del 19 al 21 de septiembre de 2001 en Zaragoza) el consumo de pescado en este centro privilegiado era notable, en contra de la opinión M.C. Simón Palmer (*La alimentación en el Alcázar de Madrid y sus circunstancias*. Madrid, 1982. De la misma autora *La cocina de Palacio*. Madrid, 1997); entre 1679 y 1681 entraron en sus despensas más de mil kgs. de besugo fresco, si bien dominaron las provisiones de salado, en particular el bacalao (25 toneladas en dicho trienio). En los días de vigilia, los menús integraban una sobresaliente variedad de productos marinos.

³¹⁴ El prior de Caaveiro solicitó nueva providencia para evitar el furtivismo en el Eume, con riesgo de “menoscabo o extinción” de los reos. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1953. Madrid, 2 de abril de 1787. La pesca por los criados de los monjes en el “coto” fluvial bajo dominio del ducado de Lemos generó incidentes. El mayordomo de esta casa exigió licencia para la captura de reos y salmones en este tramo, salvo los destinados a abastecer las despensas de los Borbones, como ha señalado A. Meijide Pardo en <<Aspectos de la vida económica de Pontedeume en el siglo XVIII>>, en *Anuario Brigantino*, 1993, nº 16, pp. 65-66.

III hubiese desestimado poco antes la petición de licencia para largar una pareja de bous en tiempo de veda para abasto de la mesa del Capitán General de la Armada, pese a que la solicitud la había respaldado Muñoz de Guzmán, inspector general de matrículas³¹⁵. Mejor suerte corrió años más tarde el Conde de Lalaing. Por real privilegio de Carlos IV despachado por el Consejo de Castilla a 9 de abril de 1800 se le facultaba con carácter hereditario y a perpetuidad (“como feudo alodial, libre de todo censo”) para armar diez parejas de bou, ocho de ellas en las costas de Cataluña y dos en la de Málaga³¹⁶.

Retomando el tema de los altercados por choques de competencias, debe quedar claro que en ningún caso se puede hablar de concesiones políticas ni jurisdiccionales por parte la administración de matrículas, y sí de una inquebrantable defensa de sus atribuciones en cuestiones de pesca y navegación marítimas conforme al referido artículo 119 de la Ordenanza de 1751. Dadas estas posiciones, los roces competenciales -que lamentó el Intendente de Ferrol “sólo sirven para retardar la administración de justicia”- fueron moneda corriente, documentándose numerosas apelaciones de autos y resoluciones de los ministros de Marina ante las reales audiencias, el Consejo de Castilla y en última instancia el Consejo de Guerra.

Lejos de pasar página ante lo que consideró excesos de jurisdicción de que fueron víctimas los matriculados, los ministros de Marina llegaron a multar a las justicias locales³¹⁷. Y la Secretaría del ramo no cedió ni un ápice en sus atribuciones; de ahí que

³¹⁵ Se razonó este dictamen, en atención “al descontento con que mira el Cuerpo de Pescadores la excepción de esta regalía”. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Doc. Puerto de Santa María, 6-II-1787.

³¹⁶ *Real Privilegio de S.M. y señores de su Consejo y Cámara...* Madrid, Imprenta de la Viuda e hijo de Marín, 1800. Una copia de este documento se conserva en el Museo Naval de Madrid. De este modo, este aristócrata veía aumentadas sus franquicias en materia de pesca; una década antes había sido agraciado con el privilegio de armar una almadraba en la costa de Hospitalet. Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, p. 31.

³¹⁷ A un regidor del lugar de Perbes, términos de la jurisdicción de la villa de San Vicente de la

llegase a anular licencias para pesca en agua salada concedidas por el Consejo de Castilla³¹⁸. Tampoco toleró injerencias de las justicias locales en este terreno, desautorizándolas, exigiéndoles su inhibición, que abandonasen las riendas de causas contra matriculados, aunque la actuación de estos hubiese sido irregular y por lo tanto punible. De las decenas de resoluciones en este sentido que podrían traerse a colación, citamos aquí la real orden de 29 de marzo de 1770 en virtud de la cual se juzgaba improcedente la actuación del síndico personero de Huelva contra cuatro patrones valencianos domiciliados en Cádiz y en Sanlúcar de Barrameda por haber pescado con bou, red prohibida entonces; dada la infracción, la causa sería seguida por el Intendente de Marina gaditano³¹⁹.

En la práctica, la libertad en materia de pesca para todos los matriculados reconocida en la real cédula de 18 de octubre de 1737, y luego ratificada en la Ordenanza de 1751, fue complicado de conciliar con ciertos privilegios concedidos por la Corona a casas nobles y a concejos, con anterioridad. Las autoridades de Marina, en la medida de lo

Barquera, por real orden de 11 de mayo de 1761 se le impuso una multa de cincuenta ducados, además de la obligación de correr con los daños y perjuicios por haber confiscado el barco, red y capturas a varios matriculados del lugar de Preo en la ría de Nansa. A renglón seguido, por medio del subdelegado de Marina se advertía a la justicia de San Vicente de la Barquera y más comprendidas en las mencionada ría, que si algún pueblo o particular viniese disfrutando en privado de la pesca en algún pozo en virtud de privilegio fundado, éste le sería respetado siempre y cuando se valiese en exclusiva de matriculados con artes autorizadas para la explotar estos recursos, “sin embargo de todos y cualesquiera establecimiento y costumbres anteriores a la formación de la Matrícula”. Apenas un lustro después de estos incidentes, se tuvo que volver a legislar (R.O. de 6 de agosto de 1767) a raíz de una nueva competencia de jurisdicción en torno a la explotación de la riqueza salmonera de la zona. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

³¹⁸ Por real orden de 28 de abril de 1764 dirigida al Intendente de Cádiz, se dispuso que el sujeto habilitado por el consejo real por antonomasia para establecer un *corral* en la costa de Chipiona, no hiciese uso de dicho privilegio sin haberlo presentado previamente ante la intendencia gaditana. Habría de ser esta instancia la que, conocido el dictamen del fiscal de Marina, resolviese en favor o en contra. *Ibidem*.

³¹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876.

posible, siempre que las prerrogativas fueron debidamente justificadas, buscó soluciones que contentasen a las partes enfrentadas. Por ejemplo, un real despacho del Consejo de Hacienda de 12 de noviembre de 1742, a pedimento de la renta de la sal, primando por encima de cualquier otra consideración los intereses económicos de lo Corona, permitió a toda embarcación forastera y extranjera pescar en el litoral de Marbella. Sin embargo, el Intendente de Cádiz, dispuso que en cinco de los 27 lances o postas para la pesca que estaban delimitados en la jurisdicción de dicha ciudad, se admitiesen únicamente a los matriculados allí avecindados, respetando un real privilegio particular³²⁰. En relación con esto, fue habitual en los siglos precedentes que las autoridades concejiles concediesen prioridad a sus vecinos a la hora de la explotación de los recursos del litoral bajo su jurisdicción³²¹. Esto generó abundantes conflictos a la largo de la costa española, muchos de los cuales llegaron a los tribunales. Para evitar controversias de este tipo, el concejo de Vélez-Málaga acordó la separación de zonas de pesca entre forasteros y naturales en 1705³²². Pero la delimitación no satisfizo a los primeros que reclamaron la completa liberalización. Argumentando los perjuicios para el estanco de la sal, recurrieron al

³²⁰ Esta resolución fue respaldada por José Campillo, a la sazón titular de la Secretaría de Marina, pues el interés de su ministerio era “que los vecinos de Marbella pesquen en los sitios más ventajosos, como parece razón que lo consiga cada uno en su pays, y que en los demás pesquen los forasteros naturales de estos Reynos, sin embarazarse en que la renta de la sal venda mucho o poco, pues esto ha de provenir de la mucha o poca pesca, y para que ésta sea abundante está mandado que quando los Barcos de Marbella no salieren a pescar, pesquen en los sitios que tienen reservados los pescadores forasteros”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Doc. Cádiz, 4 de diciembre de 1742.

³²¹ Por ejemplo, los foráneos que deseasen largar sus aparejos en el litoral de Gibraltar debían contar con licencia de la Justicia y Regimiento del Peñón. Para los infractores, en las ordenanzas de 1555 se contemplaban multas de 3.000 mrvs. y el embargo de las embarcaciones con sus pertrechos. Vid. Sarria Muñoz, A., <<Las ordenanzas de Gibraltar relativas a la pesca y las jábegas malagueñas (1697-1711)>>, en *Jábega*, nº 68 (1990), pp. 26-27.

³²² Al Levante de la ciudad, en el lance llamado de La Carraca, los primeros, y al Poniente los segundos, marcando la Torre de Güia la frontera entre uno y otro espacio. Vid. Pezzi Cristóbal, P., *Pasa y limón...*, pp. 117 a 119.

Consejo de Hacienda, y la Justicia y Regimiento de Vélez, que había intentado sin éxito que su acuerdo fuera confirmado por real ejecutoria, decidió revocarlo en 1749. Parece que esto no supuso el fin de las discriminaciones en este materia. De hecho, Pezzi Cristóbal constata, como novedad, la concesión en 1769 de permisos condicionados³²³ por parte del concejo de Vélez-Málaga a barcas forasteras para faenar en aguas de su jurisdicción antes de la Semana Santa. Cabe pensar que estas licencias fuesen forzadas por la Secretaría de Marina.

Esta última, con la ley en la mano, consintió antiguos privilegios en materia de pesca que venían disfrutando municipalidades, vecinos y señores jurisdiccionales, tanto laicos como eclesiásticos. En virtud del artículo 123 de la ley marco de 1751, las autoridades de la Matrícula debían informar de las almadrabas, encañizadas y demás pesqueras establecidas,

“ ... a fin de sugetarlas [...] a reglas proporcionadas. Y si hubiere Comunidades o Particulares que estén en posesión o pretendan tener derecho a ellas, harán que les presenten los títulos y documentos en que se fundaren; cuyas copias auténticas, con las justificadas noticias que hubieren adquirido [...] pasarán a manos del Yntendente de su Departamento, y éste me las remitirá a fin de que Yo [el rey] disponga lo que aya de practicarse”³²⁴.

El requisito exigido a los beneficiarios fue pues la justificación documental de sus regalías. Marina, y nos interesa que esto quede bien claro, siempre condicionó la confirmación de las mismas al empleo inexcusable de matriculados. Una y otra vez se resolvió en el mismo sentido. Por ejemplo, el Intendente de Cartagena defendió el derecho que amparaba al común de los matriculados a pescar en la *Azohía*, un espacio que la

³²³ A la previa presentación de fianzas y al avío de una barca para que durante el resto del año faenase en alternancia con las otras matriculadas en el propio Vélez. También autorizaron entonces, a instancia de la ciudad de Málaga, la actividad de una o dos parejas de bou para el suministro de la capital. Vid. Pezzi Cristóbal, P., *Pasa y limón...*, pp. 115-116.

³²⁴ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza...* Sig. R-98/209.

llamada compañía general de pesca de la ciudad capital de dicho departamento pretendía seguir explotando en régimen de exclusividad. El concejo de Cartagena no lo aceptó, abriéndose la vía judicial. En noviembre de 1758 se confirmó las anteriores órdenes en favor de la libertad de pesca, con la única condición para este caso en concreto, de que ésta se practicase de las mismas redes que usaba la referida compañía, al objeto de que “no se siga por la del atún detrimento a la de los demás pescados”³²⁵. Poco después, en el verano de 1760 se desencadenó otro conflicto de igual naturaleza que tuvo por escenario el Mar Menor. La ciudad de Murcia pretendió disfrutar privativamente de la pesca en estas aguas, y con este fin su corregidor publicó varios edictos en los que se vetaba el concurso de los matriculados. A instancia de la Secretaría de Marina, Carlos III anuló esos bandos y mandó al regimiento murciano que acudiese en defensa de sus supuestos privilegios (entre otros, el llamado de la encañizada) ante el Intendente de Cartagena, y llegado el caso apelase al Consejo de Guerra³²⁶.

En este orden de cosas, con ocasión de la revista de la provincia marítima de Sanlúcar de mediados de la década de los ochenta, Sáñez Reguart, en calidad de técnico en pesquerías, informó que en las inmediaciones de dicha localidad así como en Rota y Chipiona había *corrales* o *paradas* poseídos en exclusiva por particulares. Estos ni siquiera permitían que en las cercanías de ellos faenasen matriculados, hasta el punto de clavar estacas en los recintos para impedir que redasen en ellos. Incluso en los casos en que fuesen disfrutados en virtud de legítimos títulos, abogó por la demolición de estas paradas compensado a los propietarios si la Corona lo considerase justo. Además de perjudiciales a “la institución de la Matrícula y su fomento”, según razonó este comisionado dichos corrales entorpecían la navegación “porque los barcos no pueden aterrarse sin grave peligro y más en caso de huir un temporal”. En Madrid se resolvió que el Intendente de Cádiz

³²⁵ Esta providencia fue comunicada al ministro de Hacienda y al Intendente de Cartagena. Este última volvió a ver confirmada su competencia en la materia por real orden de 27 de agosto a consulta del Consejo de Castilla. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

³²⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

examinase los privilegios (dado que al parecer ni el inspector general de matrículas Muñoz de Guzmán ni su auxiliar Sáñez Reguart lo habían hecho), para luego informar acerca de este punto³²⁷.

No sin controversias, la Justicia y Regimiento de Pravia siguió percibiendo la mitad del producto de los salmones pescados en aguas de su jurisdicción, derecho que vio confirmado por ejecutoria del Consejo de Guerra de fecha 24 de julio de 1769. Sin poner en duda el fundamento de este privilegio, en 1788 el Intendente de Marina de Ferrol, a instancia de los gremios de mar de los puertos de San Esteban y la Arena, resolvió que el concejo en cuestión hubiese de preferir a los matriculados respecto a los terrestres en caso de igualdad de puja para el arriendo de la renta de los salmones³²⁸.

A la hora de la concesión de permisos para pesqueras en régimen extraordinario en espacios reservados en ocasiones se tuvo en cuenta la finalidad del beneficio obtenido. Así el hospital cartagenero de La Caridad obtuvo en noviembre de 1762 licencia de la Secretaría de Marina para establecer en la Manga una *encañizada*, en el sitio de Calnegre, cuyo producto sería aplicado a dicha obra pía. Para salvaguarda de los intereses de los matriculados del Mar Menor, tuvo lugar la demarcación de los límites de esta pesquera en presencia de las autoridades del ramo. Sus arrendadores reclamaron sin éxito la libre contratación de personal para los trabajos, tanto en tierra como en mar³²⁹.

El principio de la exclusividad también colisionó con los derechos señoriales por lo que la explotación de ostreras se refiere, denunciados ante los tribunales en varias ocasiones por los pescadores de la Ría de Arousa desde el siglo XVII³³⁰. En este litoral,

³²⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia marítima de Sanlúcar de Barrameda. Doc. 6 de noviembre de 1787.

³²⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875.

³²⁹ De las vicisitudes a la hora de la puesta en marcha de esta pesquera, se da cuenta en Ferrándiz Araújo, C., <<La encañizada de Calnegre en la Manga del Mar Menor y su formación en el siglo XVIII>>, en *Murgetana*, nº 45 (1976), pp. 87-101.

³³⁰ Antonio Meijide Pardo (<<Notas históricas sobre ostricultura en la Ría de Arosa>>, en

existieron parajes ostreros bajo dominio jurisdiccional de cenobios, de la mitra compostelana, y de nobles (los casas condales de Monterrei y Castronuevo, la vizcondal de Fefiñáns, la marquesal de Montesacro, etc.), donde la captura de este molusco estaba prohibida sin licencia de estos señores que, en virtud de antiguas regalías, algunas heredadas del bajo medievo, se atribuían la propiedad exclusiva sobre tales viveros naturales. Por falta de legitimación, varias de estas franquicias habían sido anuladas en cumplimiento del referido artículo 123 de la ordenanza de 1751. Otras, no obstante, persistieron. La Casa de Goiáns venía permitiendo la explotación de este recurso por parte de gremiales de mar bajo determinadas condiciones en la desembocadura del río del mismo nombre (en el actual municipio coruñés de Boiro)³³¹, y con carácter puntual a petición de eclesiásticos para el abasto de sus cocinas³³². Había precedentes de querellas judiciales

Cuadernos de Estudios gallegos, tomo XXIV, nº 72-74, pp. 463-488) dio cuenta de estas disputas, además de abordar muchos aspectos relacionados con la cría y explotación de este marisco hasta el siglo XIX. También Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 538-541.

³³¹ Sabemos del permiso concedido en 1725 a cinco mareantes, que formaban compañía, a cambio de la percepción por parte del otorgante de la mitad del producto obtenido, “según el valor que tuviere”(de lo que se deduce que la casa ingresaba un porcentaje del beneficio en dinero obtenido de su venta), y con la obligación de que a la hora del recuento de las ostras capturadas estuviese presente una persona en nombre del propietario. Los habilitados se obligaban a pasar dicho papel ante escribano público en el plazo de ocho días. Vid. Archivo Histórico de la Diputación de Pontevedra (en adelante A.H.D.P.). Archivo Caamaño. Leg. 1.229/9.

³³² En la documentación patrimonial de este mayorazgo de los Caamaño se incluyen diferentes solicitudes de licencia de particulares para pescar en esta zona. Por ejemplo, el 12 de junio de 1653 los franciscanos del Xobre (A Pobra do Caramiñal) pedían autorización, para largar las redes en ese “lago de mar” con el objeto de capturar algún pescado, “que su pago no faltará del cielo” para la festividad de su patrón San Antonio a dos días vista. Según se colige de la documentación, los eclesiásticos (caso del capellán de la casa de Romelle, de la que también era señor el dueño de Goiáns) y comunidades religiosas recibieron al respecto un trato preferente. En enero de 1728 el señor de Goiáns daba orden por escrito a su mayordomo allí para que no perturbase a la persona o personas que enviase el abad de San Martín Pinarío a coger “todas las ostras que quisiere y hubiere en esa ostrera de mi casa”. A menudo el destino de este marisco era la mesa de fiestas señaladas, como el Viernes Santo. Vid. A.H.P.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/4, 22.

generadas por la pesca sin licencia en este paraje concreto, conocido como el “estanque”³³³, al amparo de la ordenanza del ramo, los matriculados se encontraron en mejor disposición a la hora de defender sus intereses. Hacia 1771 varios individuos de la matrícula del cercano puerto de Cabo de Cruz extrajeron ostras³³⁴ de allí sin autorización, según D. Vicente Caamaño, el entonces dueño, “no por propio impulso sino inducidos de la protección e influxo de algunos magnates [...] cuyo carácter debía separarlos de fomentar disensiones”³³⁵. Para poner coto a lo que consideró un atropello, este hidalgo solicitó infructuosamente el despacho de una real cédula que confirmase su supuesto privilegio de pesca en régimen de exclusividad en la desembocadura del Goiáns. Entonces, tanto el fiscal y el ministro de Marina de Pontevedra como los subdelegados consultados, aun reconociendo la posesión inmemorial - “que es el título más robusto que conoce el derecho”-, que se atribuía la Casa, informaron en su contra.

Razonando el dictamen, se incidía en que la hipotética confirmación de esta regalía sentaría un “molesto” precedente, que se aprestarían a esgrimir otros señores

³³³ Entre estos pleitos citamos el movido contra vecinos de Vilanova de Arousa en 1692, o el que enfrentó al señor de Goiáns con el canónigo de la iglesia metropolitana de Santiago y tenenciero de Boiro D. Juan Francisco de Caamaño en 1764. Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/8,19. Esta última causa intentó ser resuelta por la mitra antes de llegar a los tribunales. El propio arzobispo comunicó a D. Jorge Caamaño y Gayoso, a la sazón titular de dicho mayorazgo, su intención de pactar una solución extrajudicial, a pesar de haber hallado en el archivo de la catedral ciertos documentos “que no ponen tan clara la materia”; es decir, la propiedad exclusiva de la casa de Goiáns sobre la ostrera en cuestión.

³³⁴ La resistencia de esta casa a franquear el acceso a este recurso y/o un descenso en la productividad de estas viveros naturales, explicarían que por esos años matriculados del entorno hubiesen abandonado la explotación ostrícola y “hecho *sacadas*”, [arte del *xeito* empleada sobre todo para la pesca de sardina] como se decía en una instancia cursada por pescadores al cura de Lampón, en calidad de mayordomo de Goiáns. Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/22.

³³⁵ En otra carta, ya sin tapujos, se quejaba del amparo dado por el subdelegado del Caramiñal a estos infractores. *Ibidem*.

jurisdiccionales³³⁶, para en justicia reclamar un trato igualitario. Si bien al parecer no se impedía a los matriculados capturar otras especies, la Casa explotaba la ostrera valiéndose de criados terrestres, lo que resultaba inadmisibile para Marina³³⁷. Como también era punible que por ser esta zona muy fangosa, la extracción del molusco se efectuase con *rastros* -y no con *tangas*³³⁸- que alteraban el “pasto” de la sardina refugiada en esos recodos, poniendo en peligro el desove y la cría. Tal vez las credenciales de D. Vicente Caamaño ayudó a la Casa de Goiáns a seguir conservando su privilegio bajo condiciones dos décadas después de ratificarse por ordenanza la libertad de pesca para todos los matriculados³³⁹. Lo normal hubiera sido que este contestado derecho quedase en suspenso hasta que Su Majestad resolviese conforme al dictamen de la auditoría de Marina sobre la legitimidad de los títulos de propiedad que debían presentarse. Ahora se adoptó una solución conciliadora; en este caso, como en otros que se suscitasen, se debía defender la exclusividad de los matriculados sin perjuicio de los fundados derechos de comunidades o particulares. En el supuesto que éstos fuesen violados, los señores podían recurrir ante el Intendente de Marina y en último caso apelar al Consejo de Guerra.

Como hemos visto, tanto en el caso del pasaje como de las ostreras, lo máximo que lograron los privilegiados fue ver confirmados sus derechos siempre que pudieron

³³⁶ Caso del Conde de Oñate y de Castronuevo, que en el cercano lugar de la Ortiña (Rianxo), en la desembocadura del río Te, poseía una fortaleza bajo la que se amarraban las embarcaciones.

³³⁷ *Ibidem*. La Casa de Goyanes venía defendiendo con armas de fuego su regalía ante los continuos intentos de intromisión de los pescadores de Cabo de Cruz y Postmarcos, altercados que hasta entonces no se habían atrevido a denunciar “por el respeto que tienen a dicha casa por su conocido poder, riqueza y valimiento”. No hay que pasar por alto la condición de oficial del cuerpo de la Armada de D. Vicente Caamaño.

³³⁸ Sobre este instrumental de marisqueo, véase Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, tomo V, pp. 154-155. También Canoura Quintana, A., *La pesca...*, pp. 371-376.

³³⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Docs. Santiago, 14-IX-1771; El Pardo, 31-III-1772; Madrid, 10-IV-1772.

acreditarlos documentalmente y siempre que empleasen a matriculados. Aunque bajo este último requisito indispensable, la Secretaría llegó más allá al conceder *ex novo* privilegios exclusivos de explotación de recursos marinos, aunque casi siempre por tiempo limitado, en atención a la magnitud, interés público y localización de las pesqueras, y en algún caso a modo de recompensa por servicios a la Corona en algún caso.

Uno de los sectores que se intentó reactivar mediante franquicias extraordinarias fue el del coral, con tradición en Cataluña³⁴⁰. En 1753 Fernando VI agració a Antonio Tovar, vecino de Madrid, con el privilegio exclusivo por diez años para la extracción de este pólipos en el litoral africano, con puerto base en Orán y bajo la protección de flota de guerra española. Este asentista preveía el fletamiento de cincuenta laúdes y el empleo de doscientos matriculados, con lo que, habida cuenta la baja calidad media de las tripulaciones de la Armada, debió ganarse la aprobación del ministerio de Marina que también aplaudiría su compromiso de armar cuatro jabeques a corso³⁴¹. No fue ésta la única traba legal a la libre competencia entre matriculados en lo que a la extracción y comercio de coral se refiere. De hecho, en 1790 se creó la Real Compañía y Fábrica de Coral³⁴², empresa financiada mediante acciones, más ambiciosa que la de Tovar aunque inactiva desde 1792 hasta su liquidación en 1803 por la competencia extranjera (superioridad técnica de las fábricas de Marsella, Génova y Livorno), la inseguridad de los caladores (el corsarismo se reactiva durante la guerra contra la Convención) y sobre todo por la limitada

³⁴⁰ Vid. Turón Pisserra, J., *La indústria del corall a Catalunya*. Tesis doctoral inédita, Barcelona, 1992. Y Grau, J.M. y Puig, R., *El corall a la costa de l'Empordà (Begur, siglos XVIII-XIX)*, Barcelona, 1993. Ambos títulos citados en Martín Corrales, E., <<Los coraleros catalanes en el litoral argelino en el siglo XVIII>> , en C. Martínez Shaw (ed.), *El Derecho ...*, pp. 427-456.

³⁴¹ Vid. Martín Corrales, E., <<Los coraleros...>>, p. 435.

³⁴² Pretendía rivalizar con empresas extranjeras que también disfrutaban de franquicias en este ramo, caso de la francesa Compagnie Royal d'Afrique y la napolitana Compañía del Corrallo. Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, tomo V., pp. 141-146. Palacio Atard, V., <<La frustrada Compañía del Coral a fines del siglo XVIII>>, en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gessellschaft Lateinamerikas*, IV (1967), pp. 543-556. Y Martín Corrales, E., <<Los coraleros...>>, pp. 439 a 452.

oferta de marineros, problema agravado, repetimos, en el transcurso de dicho conflicto y todavía más en el siguiente contra Inglaterra. Por enésima vez, sin menoscabo de los insustanciales derechos laborales de los matriculados, en el reglamento provisional de esta compañía se dispuso que sus falúas habrían de ser tripulados por estos y sólo en el caso de ser insuficientes, con un tercio de no matriculados.

El respeto a esta exclusividad de carácter laboral también se había exigido una década atrás a Tomás Meléndez de Arbas, comerciante de probable origen asturiano y vecindado en Ferrol. Por real orden de 15-I-1780 se concedió el privilegio exclusivo de calar durante una década en la ría de Arousa, a ambos márgenes de la desembocadura del Ulla, una red para capturar *peces corsarios*³⁴³ -arroaces, delfines (“golfinos”) y marsopas (“toniñas”)- y luego beneficiarlos, sobre todo mediante la extracción de saín, grasa muy demandada ante todo como aceite para el alumbrado³⁴⁴. Parece ser que esta gracia, dispensada bajo condiciones llevaderas (fábrica de las embarcaciones precisas con maderas sin utilidad para la Armada, localización de las factorías de salado y obtención de grasa fuera de los núcleos de población, etc.) se justificó, por la relativa estrechez del litoral reservado, y ante todo por la excepcionalidad de las especies, por cuya pesca no competían los matriculados. Además, sobre el papel la empresa les beneficiaría en tanto en cuanto de llevarse a efecto se reduciría el número de unos voraces depredadores de la preciada

³⁴³ Vid. Vázquez Lijó, J.M., <<Proyectos de pesquerías de peces corsarios en la Galicia del siglo XVIII>>, en *Universitas. Homenaje a Antonio Eiras Roel*. Santiago de Compostela, 2002. Tomo I, pp. 411-423.

³⁴⁴ Sin duda el principal beneficio directo de la pesca de cetáceos era la producción de grasa y aceite. Respecto a la treintena de mamíferos de este género que vararon en el litoral de Tortosa en octubre de 1789 el bien informado Cornide recoge la noticia de que por orden del ministro de Marina de aquel distrito se beneficiaran “sacando aceyte y que el que produxeron en caliente era tan líquido y claro como el común, bien que no se había aprovechado tanto como habría podido ser, porque habiendo ocurrido este suceso improvisadamente en parage muy distante al poblado, no había prontso remolques para acercarlos y cabestrantes para sacarlos a tierra”. Vid. Cornide Saavadra, J., <<Conjeturas sobre el género a que pertenecen los 31 cetáceos que bararon en los Alfaques de Tortosa el día 18 de octubre de 1789>>, en *Espíritu de los mejores diarios literarios que se publican en Europa*, nº 215 (enero 1790), pp. 31-32.

sardina, los cuales en sus correrías causaban muchos desperfectos en los aparejos³⁴⁵. Sin embargo, no logró dos prerrogativas muy apetecibles: el fuero de Marina, por no estar matriculado, y la exención de derechos por la venta del pescado y del saín y grasa que extrajese. Sin esta descarga fiscal la rentabilidad de la empresa se resentía considerablemente, y todo apunta a que se no pasó de la fase de proyecto.

Posiblemente al tanto de este precedente fallido, un lustro después Diego Antonio Rivas y Castro, cirujano de la Armada con destino en Pontevedra, inició los trámites de solicitud de permiso para pescar estos pequeños cetáceos. Pero su plan hubo de madurarlo, y no sería hasta 1790, cuando por R.O. de 3 de marzo de dicho año se le concedió licencia para calar dos redes, una en la ría de Pontevedra y otra en la de Arousa, de nuevo frente a la confluencia del Ulla con el Atlántico. Como Meléndez habría de seguir unas directrices por lo que a la corta de maderas se refiere, y vio reconocido su derecho al despacho de sal en los mismos términos que disfrutaban todos los empleados en actividades pesqueras³⁴⁶. También se le permitió el aprovechamiento de los peces corsarios que barasen en la costa o quedasen atrapados en las tabladas o pozos de particulares a causa del cierre de las salidas al mar. Sin embargo, no se consideró de recibo obligar a seis matriculados de los puertos más cercanos, a trabajar para Rivas en los días de mayor pesca, ya que las ganancias que obtendrían de estas faenas tal vez fuesen inferiores a las que le reportaría sus habituales actividades. Pero si voluntariamente optasen por emplearse en esta pesquera,

³⁴⁵ Entre los argumentos expuestos por los mareantes del litoral arosano en pro de sus artes, en concreto de la sacada baja, ante la entrada en juego de las jábegas estaba el contar con “cope” o “cartel”, y por lo tanto más resistentes a las acometidas de los delfines. Vid. A.G.M. Pesca. Generalidad. Leg. 2.118. [informe del 27 de junio de 1768 y respuesta al mismo].

³⁴⁶ Por real resolución de 23 de diciembre de 1782 se concedían las rebajas en el precio de este artículo y demás gracias en su despacho, “sin diferencia alguna personal” a los pescadores, armadores, auxiliares, compradores particulares y , en definitiva a cuantos interviniesen en los procesos de pesca y salazón “o en otro cualquier modo que se beneficien en las Pesquerías”. Con esta precisión legislativa se pretendía poner fin a las continuas controversias sobre quiénes eran acreedores a estas franquicias. Vid. Vázquez Lijó, J.M., <<Proyectos...>>.

habrían de ser, claro está, preferidos en todo caso a los terrestres. A modo de contraprestación por esta real licencia, el ministro de Marina de Pontevedra dictaminó quedase al arbitrio de Su Majestad el destinar toda la grasa obtenida por esta industria que demandase la Armada en el departamento ferrolano. Estos no dejaban de ser inconvenientes menores para la viabilidad de la empresa si lo comparamos con la negativa a la solicitud por parte del promotor de la exclusividad a la hora del establecimiento de este tipo de pesqueras en las rías de Pontevedra y Arousa, si bien como pago en concepto de patente (por “razón de inventor”) se dispuso que fuese recompensado con un 2% del producto de las otras pesqueras durante el primer bienio que según su modelo se armasen, en todo caso a una distancia mínima de media legua y más cercanas a la costa que las de Rivas. Y lo que resultó decisivo para que el proyecto quedase en letra muerta, fueron rechazadas las contribuciones que este fomentador reclamaba de los pescadores durante los primeros cuatro años de funcionamiento de sus dos pesqueras, por considerarlas totalmente desproporcionadas a las ventajas que supuestamente les depararían aquéllas; las cargas que pretendía imponer a los matriculados de la provincia marítima de Pontevedra serían 25 sardinas de cada millar, fuese cual fuese su tamaño, o en su defecto seis y cuatro mrvs. de vellón por millar de la grande y de la chica (*xouba*), respectivamente; por su parte, los de las provincias de A Coruña y Ferrol, menos beneficiados por su mayor lejanía a los parajes señalados, pagarían diez sardinas por millar o dos y un mrvs. dependiendo si se trataba o no de *xouba*. Lo más que logró el proyectista fue que la Corona contemplase la posibilidad de destinar “alguna corta partida” de los fondos de los gremios de mar por cada cien peces corsarios que capturase el primer año³⁴⁷. Si éstas no fueran pocas dificultades,

³⁴⁷ De haberse accedido a esta reclamación el promotor se aseguraría unos pingües ingresos, tuviese o no éxito su plan. A falta de estadísticas oficiales de capturas para aquellos años -la primera, poco fiable, es de 1829 (Carmona Badía, *Producción textil...*, Tomo II, pp. 401-402)-, con todas las reservas utilizaremos las cifras aportadas por J. Cornide Saavedra en su *Memoria...* de 1774; “según noticias que se pudieron recoger” de los propios matriculados, la cosecha regular de sardina en la provincia marítima de Pontevedra se estimaba en 491.000 millares al año; aun corrigiendo por exceso este dato cuantitativo -sin duda inflado en el afán del citado estudioso por defender las artes tradicionales frente a las jábegas- y calculando el rendimiento de las

el gremio del Arrabal de la villa de Pontevedra, por boca de sus vicarios, se opuso frontalmente el establecimiento de la pesquera en la homónima ría, por los perjuicios que causaría a la navegación mercante. Aunque este veto fue ordenado levantar por las autoridades de Marina por considerarlo infundado, el plan en cuestión no fructificó³⁴⁸.

6.5.4.2.1.- Las almadrabas³⁴⁹

Sí obtuvieron frutos algunas de las almadrabas concedidas en régimen privilegiado a miembros de las antiguas elites rentistas y a comerciantes emprendedores en el último tercio del siglo XVIII. Por el número de personas empleadas en ella y porque su producto fue considerado siempre como una importante alternativa a las importaciones de bacalao extranjero, ya criticadas por Uztáriz y Ulloa³⁵⁰ desde posiciones mercantilistas, y continua preocupación de las autoridades económicas españolas, nos detendremos a analizar la

contribuciones en cuestión sobre la hipótesis de una producción anual de 250.000 millares, de los cuales una cuarta parte correspondería a *xouba*, Rivas y Castro estaría en condiciones de percibir sólo en el referido distrito marítimo cerca de 40.000 reales de vellón.

³⁴⁸ E. Larruga (*Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España...*, Madrid, 1787-1796 [Ed.Facsímil, Zaragoza, 1995], tomo XLIII, p. 26.) nos informa que los pescadores de la costa rianxeira “desean que se establezca otra armazón de arroaces, como la que va propuesta para el río Ulla”. El problema de esta fuente estriba en que el autor fue recopilando información con mucha anterioridad a la impresión de su obra; en concreto la “memoria” donde se incluye esta noticia salió de imprenta en 1798.

³⁴⁹ Una descripción genérica del arte de pesca en cuestión, válida para sus diferentes tipologías en Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, pp. 6-70. El texto viene acompañado de abundantes dibujos y croquis de los diversos tipos de almadrabas.

³⁵⁰ Este tratadista, que bebe del primero, recetó políticas proteccionistas que dificultasen la entrada de pescados secos o salados procedentes de otros países y ante todo el imprescindible fomento del propio sector económico. Vid. Ulloa, B. de, *Restablecimiento de fábricas y comercio español*. Madrid, 1740 (ed. Madrid, 1992), pp. 150-157.

titularidad y regímenes de explotación de estas pesqueras antes de centrarnos en el impulso oficial a estas pesqueras en la segunda mitad del siglo XVIII, y en este contexto, merecerá capítulo aparte el proyecto ideado para la isla gallega de Sálvora.

Las almadrabas, paradigma de las empresas de orientación comercial en el sector pesquero de la edad moderna, venían funcionando en el litoral mediterráneo desde la Baja Edad Media³⁵¹. Su explotación, en un principio regalía de la Corona, como tantas otras rentas y recursos, fue enajenada (en teoría gratificaciones por compensación de servicios que ocultaban una venta de parte del patrimonio real). Los grandes beneficiarios de este proceso fueron algunas casas nobles. En las postrimerías del siglo XVIII, sólo las ceutíes seguían bajo titularidad regia desde 1687, aunque arrendadas en subasta pública al mejor postor³⁵².

En el antiguo reino de Granada, su armamento estuvo prácticamente monopolizado desde finales del siglo XV por la Casa de los Guzmán, luego duques de Medina-Sidonia. Este régimen de explotación en exclusiva de la totalidad de almadrabas que se calasen desde la desembocadura del Guadiana hasta la frontera malagueña de Gibraltar venía legitimado por un supuesto privilegio real de Sancho IV concedido en 1294 a Guzmán el Bueno por su heroica defensa de la plaza de Tarifa³⁵³. Este monopolio fue contestado desde

³⁵¹ Estas pesqueras para el litoral siciliano durante el antiguo régimen son objeto de estudio en Girgenti, S., *Storia dell tonnare di trapani nell'età moderna*. Trapani, 1982. De las *armações* del sur de Portugal trata Romero Magalhaes, J., *O Algarve económico (1660-1773)*. Lisboa, 1988, pp. 195-213. Para Cerdeña, Donnedu, G., <<Le tonnare in Sardegna (1500-1800)>>, en *Società e Storia*, nº 21 (1983), pp. 535-563.

³⁵² Con anterioridad, Su Majestad sólo percibía de ella los derechos reales. El armador, según parece llevaba la tercia parte del producto, sujeto a diezmo percibido por la catedral de Ceuta. Estas almadrabas, según M. Cámara del Río (*Las almadrabas en Ceuta en el siglo XVIII*. pp. 185-199.), tras un largo período que bien pudo haber coincidido con el de la dominación portuguesa de la plaza, volvieron a calarse a partir de 1683. Muy posiblemente no se armaron de 1694 a 1727, sitiada Ceuta por las tropas del sultán Muley Ismail. Esta actividad pesquera se retomó en 1731 y continuaría de forma intermitente hasta finales de siglo, a juzgar por la documentación contable (del diezmo) manejada.

³⁵³ Esta merced sería confirmada en 1295 por Fernando IV. Vid. Regueira Ramos, J., y Regueira

un principio por otros nobles interesados en competir por la explotación de la riqueza atunera de los mares andaluces; los Ponce de León, duques de Arcos y marqueses de Cádiz, se convirtieron en el principal adversario de los Guzmán en la pugna por el beneficio de estas pesquerías, hasta el punto de armar la de la ciudad de Cádiz desde 1474 hasta 1492³⁵⁴; a su vez, los colectivos de pescadores se enfrentaron judicialmente con esta casa, reclamando su derecho al aprovechamiento de este fruto marino³⁵⁵. Estas disputas no son de extrañar habida cuenta el importante lucro obtenido de la explotación almadrabera, cifrado en 1540 en unos 30.000 ducados. Las de Conil y Zahara, los establecimientos de mayor rentabilidad y volumen de capturas, siempre permanecieron en posesión de los Medina-Sidonia que las explotaron directamente³⁵⁶. El ajetreo de la actividad humana en estas célebres *atunaras* gaditanas, llamó la atención de varios artistas que nos legaron interesantes vistas³⁵⁷.

Mauriz, E., *Túidos y tunantes en las almadrabas de las costas gaditanas*. Cádiz, 1993, pp. 44 y ss.

³⁵⁴ *Ibidem*. Desde 1474 hasta 1492, en que perdieron el señorío de la ciudad de Cádiz, armaron almadrabas en ella, además de otras dos en la costa próxima. También los Enríquez, almirantes de Castilla, pusieron en tela de juicio este monopolio, en concreto el tocante a la almadraba de Tarifa. Tras un primer pleito ganado por los Guzmán (1445-1457), a principios del siglo XVI se entabló otro; en esta ocasión el fallo de la Chancillería fue favorable a D. Fabrique Enríquez de Ribera, I Marqués de Tarifa; finalmente, por real ejecutoria de este tribunal en 1599, los duques de Medina Sidonia recuperaron la propiedad de esta pesquera.

³⁵⁵ Sobre los orígenes del establecimiento de almadrabas por parte de este linaje, consúltese además Ladero Quesada, M.A., <<Los señores de Gibraleón>>, en *Cuadernos de Historia*, Vol. 7. Madrid, 1977. Este destacado medievalista ha señalado “el interés creciente hacia las posibilidades del mar como fuente de recursos y vía de comercio” que evidencian estos enfrentamientos.

³⁵⁶ En aquel año se habían capturado entre 40.000 y 60.000 atunes. Vid. Navarro Saiz, J.M^a., <<Aspectos socioeconómicos de los señoríos de los duques de Medina Sidonia a principios del siglo XVI>>, en *Huelva en su Historia*, nº 2. Huelva, 1988, p. 334. Y Regueira Ramos, J., y Regueira Mauriz, E., *Túidos...*, p. 50.

³⁵⁷ Las más conocidas, por haber sido con mayor frecuencia objeto de reproducción en diferentes libros, son las incluidas en *Civitates Orbis Terrarum*, de Braun y Hogenberg. También merecen citarse las

La propiedad efectiva de las almadrabas que se calaban en términos de la jurisdicción de Tarifa, resultó más confusa. Si bien el cabildo municipal de dicha localidad no llegó a enfrentarse judicialmente con la casa ducal por este motivo, sí venía vulnerando sus prerrogativas en materia de pesca de atunes; el concejo de Tarifa a principios del siglo XVIII concedió varias licencias a particulares para *atunar* alegando la obligación de garantizar el abasto público de este género. Y no sólo eso, sino que en las dos primeras décadas de esta centuria, la almadraba de la playa de Bolonia, considerada como un propio municipal había sido arrendada en diversas ocasiones por esta municipalidad. Esta apropiación indebida conllevó la lógica demanda de reivindicación en nombre del Duque de Medinasidonia que vio de nuevo confirmado *de iure* su facultad exclusiva para pescar túnidos en “los mares adyacentes” a Tarifa³⁵⁸. Aquí, sus almadrabas³⁵⁹, que gozaron de las primeras desgravaciones en materia alcabalatoria de las que tenemos constancia para pesqueras, reportaron a la Casa unos ingresos anuales superiores a los 6.200 rs en el quinquenio 1746-1750. Durante la segunda mitad de esta centuria, las almadrabas andaluzas no acabaron de levantar el vuelo y su rendimiento estuvo muy lejos del

panorámicas de Antoon van den Wijngaerde (Galera i Monegal, M., *Antoon van den Wijngaerde, pintor de ciudades y de hechos en la Europa del Quinientos. Cartobibliografía razonada de los dibujos y grabados, y ensayo de reconstrucción documental de la obra pictórica*. Madrid - Barcelona, 1998. También Kagan, R.L., (dir.), *Ciudades del Siglo de Oro: las vistas españolas de Anton Van den Wyngaerde*. Madrid, 1986; y Rosselló, V.M. (dir.), *Les vistes valencianes d'Anthoine van den Wijndaerde [1563]*. Valencia, 1990). Un tercer título que contiene grabados con escenas de pesca y conservación de los túnidos es *Illustriorum Hispaniae urbium*, editado en Amsterdam en 1671. Algunas de las ilustraciones de esta obra pueden verse en Pérez de Colosía Rodríguez, M^a. I. y Sarria Muñoz, A., <<Las almadrabas del Duque de Medina Sidonia en Tarifa>>, en *Baética*, nº 13 (1991) pp. 246 y 249.

³⁵⁸ Vid. Pérez de Colosía Rodríguez, *op. cit.*, pp. 248 y ss.

³⁵⁹ Sáñez Reguart (*Diccionario...*, Vol. I, p. 46) da cuenta de una real provisión de 13 de mayo de 1743 que ratificaba la libertad de derechos en concepto de alcabalas y cientos por la venta de todas las especies capturadas por la atunara ducal de Tarifa.

alcanzado en el XVI, su siglo de Oro³⁶⁰.

La otra gran casa nobiliar propietaria de almadrabas en la costa española fue la ducal de Medinaceli. Suyas fueron las de Denia y Benidorm. La primera, del tipo de *retorno y buche*, según información recogida por Sáñez Reguart, en 1790 desde hacía cuarenta años no se calaba, estando en ruinas los almacenes y demás edificios de esta pesquera. A la hora de la contratación de matriculados, este casa ducal no se había visto impedida. De hecho, por orden del Infante Almirante de 22 de octubre de 1738 se autorizó el empleo d ocho hombres para el “cuidado ordinario” y a 75 para las faenas de la armazón de la Denia, desde el 15 de mayo hasta el 15 de septiembre de cada año³⁶¹. Y en 1757, el Duque de Medinaceli solicitó con éxito otra gracia similar para la de Benidorm.

También en la segunda mitad del siglo XVIII seguían en explotación algunas almadrabas de titularidad municipal. Una de ellas era la de Escombreras, que desde “tiempo inmemorial”, relata Sáñez Reguart, formaba parte de los bienes de propios de Cartagena. Por escritura de convenio entre esta ciudad y el gremio de mar cartagenero, más en concreto el llamado cuerpo de *arraeces* -cuyas ordenanzas más antiguas, aprobadas por Su Majestad, databan de 1552-, estaba regulado el régimen de pesca y las condiciones de venta de las capturas. La falta de liquidez en sus arcas, había conducido a que el concejo se endeudase. Aunque los réditos del préstamo suscrito habían sido redimidos por la hacienda regia, la ciudad mantuvo la propiedad sobre la almadraba. Eso sí, bajo la condición de destinar al abasto público hasta el 50% de las capturas a precios cómodos. Las prioridades del vecindario a la hora de la compra del pescado también habían sido

³⁶⁰ López de Ayala en su *Historia de Gibraltar* (1782) recoge, al igual que Sáñez Reguart, la noticia de los 110.152 atunes capturados en 1558 que habían reportado al Duque de Medina-Sidonia 80.000 ducados de ingresos, muestra incontestable del esplendor de antaño; por contra, en vida de este cronista rara vez una almadraba beneficiaba más de 10.000 atunes. Este lo achacaba a una sobreexplotación; a los aguas del Estrecho acudían para la pesca del atún cantidad de matriculados venidos de toda la costa levantina, particularmente catalanes. Vid. Pérez de Colosia Rodríguez, *op. cit.*, p. 253; Sarria Muñoz, A.: <<Las ordenanzas de Gibraltar..., p. 25.

³⁶¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Madrid, 3 de diciembre de 1757.

tenidas en cuenta por la villa de Almazarrón a la hora de arrendar su almadraba a un particular. En efecto, este regimiento murciano exigió a los armadores de ésta que destinasen al mercado público de la localidad una parte proporcional de los atunes y melvas que capturasen³⁶².

La tercera almadraba bajo titularidad municipal de cuya existencia tenemos noticias para el siglo XVIII es la propia de la ciudad de Almería que se calaba en el paraje llamado de Agua Amarga³⁶³, no confundir con la localidad alicantina del mismo nombre. Por real privilegio de 20 de enero de 1632, este concejo estaba facultado para establecer una almadraba en la posta de su jurisdicción que le resultase más idónea. Haciendo valer esta regalía, “sin uso en más de un siglo”, en 1761 la Justicia y Regimiento la arrendó a los armadores Joaquín Bueno y D. Juan Antonio Ruiz³⁶⁴.

³⁶² Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, pp. 41-45.

³⁶³ Vid. Abad Cerdán, R., <<Las almadrabas de Almería>>, en *Almedian*, febrero de 2003 (ed. digital).

³⁶⁴ En 1751 estaba en funcionamiento la almadraba que se dice “de esta ciudad” (Almería), aunque su rendimiento era escaso: “en algunos años como éste [1751] no sacan [los pescadores] lo preciso a su alimento”. Fernando VI había resuelto por aquel entonces que cada barca de esta pesquera contribuyese con 30 rs. al capellán nombrado por el obispo de la sede almeriense para atender los necesidades espirituales de los empleados en ella mientras durase la temporada atunera. En carta enviada a Ensenada, se daba cuenta del interés de estos matriculados en elegir al eclesiástico encargado de misar para ellos, “pues sin duda les costará menos”, argumentando que dichos actos litúrgicos los costeaban de su bolsillo. Por todo ello se infiere que el establecimiento almadrabero en cuestión debió localizarse en un paraje más o menos aislado, lejos de un templo. Dada la intensidad y amplitud de las jornadas de trabajo durante la pesquera, a los trabajadores en ella se les hacía difícil acudir a los oficios divinos celebrados en horario regular. Sin duda persistía la consideración popular de las almadrabas como marco picaresco, una imagen, para el caso de Zahara, recreada por Cervantes en *La Ilustre fregona*. Con la figura de este capellán, la autoridad diocesana pretendía combatir el vicio, adoctrinar a esta gente durante los meses de la armazón, cuando la bebida no faltaba. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Doc. Almería, 10 de julio de 1751. No es el único caso de capellanía específica para la gente de la pesquera. El concejo de Vélez-Málaga corría en el siglo XVIII con la provisión de una capellanía donde se celebraba misa para este colectivo, y nombraba a los presbíteros que habrían de officiar en ella. Vid., Pezzi Cristóbal, P., *Pasa y limón...*, pp. 116 y ss.

Además de las almadrabas incluidas en el recuento efectuado por Sáñez Reguart, sin contar las de Ceuta, sabemos de alguna otra que se había calado en las décadas precedentes. En el siglo XVIII hay constancia del armamento de una almadraba -de la clase de “vista y tiro”- por los pescadores de las cofradías de San Jaime y San Andrés, en el paraje de Agua Amarga, al sur de Alicante³⁶⁵. Por otra parte, la documentación del Archivo del Reino de Valencia manejada por Oliver Narbona contradice las noticias recogidas en el *Diccionario...* concernientes a las almadrabas de Denia. En la década de 1770 se calaron, reportándole al Duque de Medinaceli de 1.000 a 1.500 pesos fuertes (de a 15 reales de vellón) al año³⁶⁶. Las capturas, una vez saladas, se comercializaban sobre todo a través del puerto de la ciudad Alicante, donde desde antiguo estaba establecido el impuesto municipal conocido como *corte del atún*³⁶⁷.

El arrendamiento fue la fórmula de explotación más común de estas pesqueras. Salvo excepciones³⁶⁸, dada la fuerte inversión requerida y considerando los imponderables naturales, los arriendos tuvieron una duración superior a un lustro³⁶⁹; ante todo por la primera de estas causas, normalmente la gestión de estas empresas fue asumida por compañías integradas por varios particulares que aportan capital; valga de ejemplo la del

³⁶⁵ Vid. Mas y Gil, L. *La pesca en Alicante (Ensayo para su historia)*. Alicante, 1979.

³⁶⁶ Vid. Oliver Narbona, M., *op. cit.*, p. 161.

³⁶⁷ Esta contribución, junto con otros “restos de tributación foral”, fue abolida definitivamente por real provisión de 11 de abril de 1771. Vid. Giménez López, E., *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*. Valencia, 1981, p. 217.

³⁶⁸ Caso de la almadraba de Almazarrón que hacia 1791 corría su contrata de explotación por un cuatrienio. Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, pp. 44-45. Por el contrario, inusualmente prolongado fue el arrendamiento por quince años de la almadraba portuguesa de Farroilhas que en 1717 había conseguido de la Corona el francés François de Belly. Vid. Romero Magalhaes, J., *O Algarve económico (1600-1773)*. Lisboa, 1998, p. 203.

³⁶⁹ Por ejemplo, por seis años se arrendó la del Cabo de Gata (armada en el paraje conocido como Torrejón de San Miguel) en 1783. Vid. Abad Cerdán, R., *opus cit.*

Terrón arrendada en 1766 por ocho años a varios vecinos de Huelva, miembros de la oligarquía local, la mayoría con asiento en el concejo de dicha ciudad³⁷⁰. Poco común resultó la entrada del propietario de la almadraba como socio de la compañía arrendataria. Por el contrato de calamiento y explotación de la referida almadraba onubense, el Duque de Medinasidonia llevaba dos de las catorce partes de su producto³⁷¹. La alta rentabilidad que solía reportar esta armazón, explicaría que su explotación corriese por cuenta de la propia casa ducal³⁷².

En cuanto a los precios anuales del arriendo, en la segunda mitad del siglo XVIII oscilaron entre los 2.500³⁷³ y los 30.000 reales. Por norma general no se ponían límites a las capturas, pero se dieron casos de contratos en virtud de los cuales el que se quedaba con el remate de la explotación de la almadraba, a mayores del precio concertado se veía obligado a satisfacer un canon adicional por cada túnido pescado³⁷⁴. Sin duda estas cantidades guardaron relación con la inversión requerida y con los beneficios que en circunstancias normales podían reportar las distintas almadrabas. En 1766, la del Terrón

³⁷⁰ Sobre este particular, De Vega Domínguez, J., *Huelva a finales del Antiguo Régimen, 1750-1833*. Huelva, 1995, pp. 158 y ss. En 1786, la de Cope también estaba siendo explotada por una compañía. Vid. Sáñez Reguart, A., *op. cit.*, Tomo I, p. 44.

³⁷¹ Las condiciones de esta escritura de arriendo cabe calificarlas de suaves; a cambio del pago de 19.500 rs. al año, la compañía pasaba a beneficiar en exclusiva todos los peces que se capturasen “de derecho y de revés” (es decir, al paso de los atunes de poniente a levante y viceversa); y lo que era más trascendente en términos económicos, se le reconocía el monopolio para las faenas almadraberías en toda la costa onubense “desde la barra de San Lúcar hasta la de Ayamonte”. Vid. De Vega Domínguez, J., *op. cit.*, pp. 158-162.

³⁷² Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, p. 65.

³⁷³ Precio de remate de la subasta de la explotación de la de Balerma hecha por el Duque de Medina Sidonia en 1767. Este mismo señor arrendó al mismo tiempo la del Cabo de Gata, nombrada de San Miguel, por 9.200 rs., prueba del mayor rendimiento de ésta respecto a la primera. Vid. Abad Cerdán, R., *opus cit.*

³⁷⁴ Un real de plata por atún fue el gravamen impuesto por el cabildo de Tarifa en 1704. Vid. Pérez de Colosia Rodríguez, *op. cit.*, p. 250.

fue arrendada en 19.500 rs.; 4 años más tarde el Duque de Medinaceli, en su condición de Marqués de Denia, hacía lo propio con la de esta villa alicantina por 15.000 rs. En 1786, corría el arriendo de la almadraba de Cope por 27.010 rs. anuales. Cabe suponer que si los años inmediatamente anteriores habían sido de copiosas capturas, el arrendador intentase sacar tajada, por la vía de negociar al alza el precio del nuevo arriendo. No obstante, de antemano no se podía garantizar plenamente el éxito de la empresa, toda vez que por causas naturales los atunes podían tomar otros derroteros y alejarse de la costa.

6.5.4.2.1.1.- La reactivación de las empresas atuneras en la segunda mitad del siglo XVIII. El proyecto de almadraba en Sálvora.

A juzgar por la documentación sobre este tipo de pesqueras que figuran en los legajos de la secretaría de Marina conservados en Simancas y en Viso del Marqués³⁷⁵, cabe situar una primera fase en las tentativas de reactivación de este tipo de armazones a finales de la década de 1750 y en el arranque de la siguiente. No parece casual que la célebre carta que Fray Martín Sarmiento envió al Duque de Medinasidonia, conocida con el título *De los Atunes y de sus transmigraciones y conjeturas sobre la decadencia de las Almadrabas y sobre los medios para restituirlas*³⁷⁶, esté fechada en febrero de 1757. Este informe, encargado por el citado aristócrata, pone de relieve su interés en contar con un diagnóstico erudito sobre el estado de unas pesquerías que tanto lucro habían reportado a sus antepasados. La importancia de este texto radica ante todo en la estadística de capturas que aporta desde 1525 a 1756 para cinco almadrabas propiedad de la citada Casa³⁷⁷. Por otra

³⁷⁵ El hecho mismo de que los expedientes sobre almadrabas se encuentren reunidos en legajos aparte, tanto aquí como en el Archivo General de Marina D. Álvaro de Bazán (A.G.M.) de Viso del Marqués, prueba la consideración de este tipo de pesqueras como empresas de particular relevancia económica.

³⁷⁶ Existe una edición facsímil del manuscrito original conservado en el Museo de Pontevedra. Vid. López Capont, F., *El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII*. A Coruña, 1998.

³⁷⁷ Dicha información seriada, que traduce la tendencia secular y las fluctuaciones cíclicas de las pesquerías de túnidos, ha permitido una estimación cuantitativa del rendimientos de estas almadrabas. Vid. Urteaga González, L., y Muro, I., <<Una serie histórica sobre producción pesquera. Las almadrabas de la

parte, el benedictino al apuntar la sobreexplotación y la vulneración de las vedas como causas del declive de estas almadrabas, refleja el credo ilustrado en materia de protección de los recursos naturales y adelanta el espíritu conservacionista latente en las Ordenanzas de pesca redactadas para varias provincias marítimas del departamento de Ferrol a finales de la década siguiente. Un mismo ideal de explotación racional y controlada de los productos del medio ambiente marino que recorrerá todo el *Diccionario* de Sáñez Reguart³⁷⁸.

La primera solicitud de licencia para el calamiento de una nueva almadraba de la que tenemos constancia fue la cursada por Miguel Ramis y Sancho a finales de 1751. Es decir, antes de haberse cumplido un año de la entrada en vigor de la ordenanza de matrículas. Este individuo, vecindado en Mallorca pidió permiso para el calamiento de una armazón de atunes en el litoral de la capital de las Baleares³⁷⁹. Puso sobre la mesa un argumento que sería constantemente esgrimido por los posteriores promotores de pesqueras de túnidos; a saber, la necesidad casi imperiosa de fomentar las pesquerías de salado a gran escala con el fin de frenar la masiva importación de este género de países extranjeros, sobre todo bacalao de Terranova y en menor medida abadejo de las Shetland. Ramis reclamó una serie de gracias para optimizar la explotación de la almadraba que resumimos en: el carácter hereditario de la concesión de la pesquera, la libertad a la hora de elegir el paraje para calarla y cambiar su localización si lo juzgase conveniente “en maior utilidad de la pesca”. Por motivos de defensa frente a posibles ataques moros, con preferencia se buscaría la cercanía de alguna torre para facilitar el resguardo de los empleados y pertrechos de la almadraba³⁸⁰. En tercer lugar, la licencia para contratar a técnicos extranjeros (“de Francia,

bahía de Cádiz (1525-1763)>>, en *Estudios Geográficos*, Barcelona, 1993, nº 54 (211), pp. 323-353.

³⁷⁸ Sobre este tema es de consulta obligada Urteaga González, L., *La tierra esquilhada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*, Barcelona, 1987.

³⁷⁹ En este archipiélago, de forma discontinua parece que venían operando desde tiempo atrás algunas almadrabas, aunque no contamos con datos sobre la antigüedad de estas prácticas.

³⁸⁰ En relación con ello, como medida preventiva ante el corsarismo argelino, el promotor solicitó

Ytalia u otra parte”) y para prescindir de sus servicios cuando conviniese al empresario³⁸¹. Facultad para ajustar con los propietarios de montes las talas de maderas que necesitase para la fábrica de las embarcaciones; garantía de que en caso de establecimiento de otras armazones de túnidos en dicha isla por parte de particulares, éstas habrían de guardar respecto de la suya una distancia mínima de 30 millas a levante y poniente; y finalmente, permiso para introducción del producto de la almadraba en los mercados españoles y de dominios extranjeros, pagando el 15% de su valor (“vajo el justo precio de su coste”) en concepto de derechos reales por “extracción”³⁸².

Más de un indicio apunta a que el proyecto bajo estas condiciones, recibió el visto bueno del ministro de Marina de Palma quien puso al tanto al Marqués de la Ensenada,

licencia para que sus trabajadores pudiesen usar escopetas. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. Palma. 28 de diciembre de 1751. No es casual que a finales del siglo XVI las almadrabas que se calaban en aguas del Reino de Valencia se localizasen en las cercanías de torres y otros puestos fortificados. Vid. Oliver Narbona, M., *Almadrabas...*, pp. 116, 117, 128. Este autor ha constatado documentalmente los perjuicios causados a estas armazones por las incursiones corsarias, en la mayoría de los casos perpetradas por berberiscos.

³⁸¹ Desde finales del medievo los sicilianos tenían ganada fama de expertos en el arte de las almadrabas. Vid. Girgenti, S., *Storia...*, Por insuficiencias técnicas del marinero autóctono, en 1577 Jerónimo Salvador, arrendatario por Su Majestad de estas armazones en el Reino de Valencia había contratado a expertos de dicha isla como arraeces. Vid. Oliver Narbona, *op. cit.*, pp. 112 y ss. Es significativo a su vez que François de Belly, natural de Francia, fuese quien en 1717 contrató con la Corona portuguesa el arrendamiento por 15 años de la almadraba de Farroilhas. Sobre este particular consúltese Romero Magalhaes, L., *O Algarve...*, p. 203. No está de más reseñar la célebre almadraba de Colibre, en el Rosellón, descrita sucintamente por Sáñez Reguart, y por extenso en el *Traité general des pêches et histoire des poissons qu’elles fournissent, tant pour le subsistance des hommes...* (3 vols., París-Saillant-Nyon, 1769-1782) del ilustrado Duhamel de Monceau. Una y otra obra incluyen ilustraciones sobre este tipo de pesca.

³⁸² Sobre la política de impulso pesquero por la vía de la desgravación fiscal, véase Vázquez Lijó, J.M., <<El fomento de las pesquerías españolas en el siglo XVIII por la vía de las exenciones y rebajas fiscales>>, Ponencia presentada al *VII Congreso da Asociación de Historia Económica*, celebrado del 19 al 21 de septiembre de 2001 en Zaragoza.

Secretario de Marina³⁸³. Desconocemos en cambio si éste dictaminó en favor de la concesión y en que términos. Es muy posible que antes de pronunciarse definitivamente requiriese un informe de la asesoría jurídica del departamento o del auditor general de su propio ministerio en Madrid, para disponer de criterios sólidos en que fundar una resolución en la que tal vez se rebajarían algunas de las gracias pedidas por Ramis. Nada sabemos sobre el devenir de esta empresa; lo cierto es que de haberse puesto en marcha, no debieron continuarla sus herederos, ya que según cierta noticia en 1786 no se calaba almadraba alguna en Mallorca³⁸⁴. Un lustro más tarde, Sáñez Reguart -que no aporta datos sobre los precedentes de estas armazones en las Baleares-, afirmó que Mallorca, Menorca e Ibiza contaban cada una con la suya, armadas por cuenta de particulares, “y suelen lograr muy buenas cosechas”³⁸⁵.

Después de este precedente, los siguientes proyectos se localizaron en el litoral murciano y de la Andalucía oriental. Comenzemos por el caso de Vera. Esta ciudad elevó una representación a la Intendencia de Marina de Cartagena en el otoño de 1759, en la que solicitaba licencia para volver a establecer una de estas pesqueras de túnidos, en concreto en el paraje conocido como San Juan de los Terreros, donde antiguamente, según alegaba, se habían calado armazones de este tipo. Una vez concedido el permiso, cuando el arrendario se encontraba a punto de comenzar su explotación³⁸⁶, la ciudad de Lorca reclamó la suspensión de la licencia, argumentando el perjuicio que ocasionaría a la establecida en

³⁸³ *Ibidem*.

³⁸⁴ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.952. Doc. Motril, 6 de octubre de 1786.

³⁸⁵ Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, pp. 23 y 30.

³⁸⁶ D. Juan Bautista Antón la había arrendado por una década en 1760; en su puesta a punto había invertido más de 80.000 reales. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. Cartagena, 4 de febrero de 1761.

el puerto de Cope. Esta controversia fue motivo de pleito formal³⁸⁷.

Vera hizo lo propio respecto de la almeriense de Agua Amarga, ya comentada. En virtud de real orden de 28 de marzo de 1761, esta pesquera recibió el obligatorio permiso de Marina para su explotación. Aunque quedó sin efecto en un primer momento a causa de la reclamación de Vera, ésta no prosperó, ya que se certificó la legitimidad del citado real privilegio de 1632 alegado por Almería, además de estar separados ambos puntos, Agua Amarga y los Terrenos, en más de nueve leguas, distancia que hacía infundado el temor a los perjuicios que pudiera causar la primera a la segunda³⁸⁸. A los obstáculos recíprocos de las municipalidades se vino a sumar, como cabía esperar, la denuncia que de estas pesqueras hizo el Duque de Medina-Sidonia. Las consideraba un atropello a su monopolio de armazón de almadrabas en la costa del antiguo reino de Granada. En atención a tan antigua y fundada regalía, la Secretaría de Marina abrió las puertas para una solución concertada entre las partes, al determinar el cese de ambas “a menos de convenirse” con el citado aristócrata³⁸⁹. En resumen, una nueva excepción en un marco de libre competencia regulada.

No debe llevar a engaño esta resolución, pues no todos los títulos de propiedad a ojos de los funcionarios de Marina resultaron tan incontestables como los disfrutados por la rama principal de los Guzmán. A la hora de examinar y determinar respecto a los términos de antiguos privilegios de pesca, hubo discrepancias entre las autoridades competentes e incluso extralimitaciones más allá del marco del *modus operandi* dispuesto en el mencionado artículo 123 de la ordenanza de 1751. Así, como ocasión de la revista de inspección del departamento de Cartagena, Zalvide, ministro celoso donde los haya a la hora de defender los prerrogativas de sus administrados, en 1774 suspendió la licencia de calamiento de la pesquera llamada de Lisa o Mujolera, en el término de Albir (Altea),

³⁸⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. Madrid, 21 de junio de 1760.

³⁸⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Doc. Madrid, 28 de marzo de 1761.

³⁸⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc., 11 de diciembre de 1762.

propia del Duque de Medinaceli. Este grande se apresuró a protestar por lo que juzgó de osadía. Aunque en el dictamen del auditor del departamento cartagenero se reconoció las dudas razonables sobre los justos términos de los privilegios del Marqués de Denia y sus sucesores³⁹⁰, se censuró la actuación de Zalvide por haberse excedido en sus competencias al declarar libre dicha pesquera al cuerpo de los matriculados. Desautorizándolo, el bailio Arriaga, la máxima autoridad en su condición de secretario de Estado del Despacho Universal de Marina, resolvió permitir al duque el calamiento de la almadraba alicantina de Albir en el año 1774, entretanto aclarase su derecho y se decidiese en el juzgado de la Intendencia de Cartagena los justos términos de sus prerrogativas de pesca. Para 1775, por orden de 3 de enero, se renovó el permiso anual “sin perjuicio del curso y determinación del pleyto sobre propiedad”³⁹¹.

Si bien desde antiguo, al poco de ser puestas en práctica en muchos casos, habían surgido protestas por el ejercicio de franquicias y gracias concernientes a la explotación de las almadrabas, que no en pocos casos llegaron a los tribunales, la mayoría de estas denuncias habían tenido como protagonistas a otras casas nobles que aspiraban a parte del pastel; o bien se trató de litigios de la Corona con beneficiarios- por ejemplo, la casa del Marqués de Denia (título que en el siglo XVIII llevaba el Duque de Medinaceli) debido a la ampliación ilegítima de sus privilegios. Los pescadores, al convertirse en aforados y disponer de unas teóricos jueces conservadores de sus derechos adquiridos al matricularse, se situaron en mejor posición de cara a la defensa de sus prerrogativas reconocidas por ordenanza, en particular aquéllas que gravitaban en torno a la teórica libertad de aprovechamiento de los recursos marinos. Revelador de este nuevo orden de cosas resulta el conflicto suscitado en 1761 entre pescadores de San Lúcar de Barrameda con el

³⁹⁰ “por remuneración y particulares servicios hechos a la Corona”. En el informe se lee: “los dos privilegios sobre fábrica y venta de sal hacen de otras especies de peces que el atún, aunque implícitamente suponen la posesión de pescarlos, no suponen la facultad”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Doc. Aranjuez, 12 de abril de 1774.

³⁹¹ *Ibidem*.

administrador de las almadrabas del Duque de Medinasidonia. A instancias de este gestor, el gobernador de dicha plaza había promulgado un bando en el que prohibía a todo hombre la pesca de atunes, no de otros peces, con todo tipo de aparejos, salvo espineles o anzuelo, y por otra parte, el aprovechamiento de los túnidos que por azar entrasen en sus artes, pena de seis años de presidio y pérdida de las embarcaciones y sus pertrechos³⁹². Esta segunda providencia atentaba contra lo dispuesto por órdenes de la intendencia gaditana de 2 de junio de 1751 y 13 de junio de 1755 que permitían a los pescadores beneficiar los atunes “que la casualidad llevaba a sus redes” Además, ejerciendo competencias de Marina, el administrador del Duque imponía castigos a los empleados en sus pesqueras. Se optó por pasar página (los infractores no fueron multados), por una solución que conciliase los intereses de unos y otros; se conminó al Gobernador a que no se extralimitase en sus atribuciones, mientras los matriculados seguirían con sus actividades conforme a ordenanzas y demás regulaciones de Marina³⁹³.

Una segunda fase en los intentos de reactivación de las almadrabas que cabe situarla entre 1785-90. No hay que descartar que las autoridades de Marina tuvieran presente los buenos resultados que por entonces cosechaba la *Companhia Geral das Pescarias Reais* del Algarve, establecida en 1773 y buque insignia de la política oficial encaminada a la “animação das pescarias” mediante exenciones fiscales³⁹⁴. Estos nuevos intentos de reanimación del sector de los túnidos, surgieron tras el naufragio de diversos

³⁹² Esta disposición, en perjuicio del abasto público, alteró los ánimos, llegando algunos a vociferar proclamas como “viva el rey y muera el duque”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Docs. Buen Retiro, 4 de mayo de 1761; Madrid, 7 de mayo de 1761.

³⁹³ *Ibidem*.

³⁹⁴ Del fomento del sector pesquero por parte de la administración pombalina se ha ocupado J. Veríssimo Serrão en *Historia de Portugal*. Vol. VI., pp. 217-220. También Amorim, I., <<Relações de trabalho e gestão pesqueira...>>, pp. 82-83. Una fuente contemporánea muy citada al respecto es Andrade, V.J. de, *Memoria sobre as pescarias do reino do Algarve*. Lisboa, Impr. Regia, 1813.

proyectos de pesca de ballenas, antaño muy importante en el litoral cantábrico³⁹⁵, y mientras languidecía la Real Compañía de Pesca Marítima creada en 1775 por iniciativa de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, con el fin de capturar en aguas del Atlántico Norte todas las especies susceptibles de transformadas en conservas³⁹⁶.

Tuvieron en común el objetivo de competir en el mercado español con el bacalao importado sobre todo a los ingleses; y recibieron una serie de franquicias de orden tributario, pero las empresas almadrabras, por su menor envergadura económica, no se regularon como compañías privilegiadas a diferencia de los proyectos de pesca de altura que simultáneamente se pusieron en marcha impulsadas por funcionarios y empresarios. De todas ellas, la más ambiciosa fue la Real Compañía Marítima³⁹⁷. Constituida en virtud

³⁹⁵ Vid. Ciriquián-Gaiztarro, M., *Los vascos en la pesca de la ballena*. San Sebastián, 1961. Y Canoura Quintana, A., *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII*. A Coruña, 2003. Tras el corta andadura de la Compañía Mercantil de Ballenas de San Sebastián, fundada en 1732 a instancia del Consulado donostiarra cuyos barcos fueron destinados al corso en 1739 a raíz del estallido de la Guerra del Asiento, sin que jamás reanudasen la pesca de grandes cetáceos, desde los círculos de la Administración se fomentó sin éxito alguno la actividad ballenera en un escenario nuevo, Canarias. Vid. Martín Corrales, E., <<Atraso tecnológico en la pesca del salado en Canarias en el siglo XVIII>>, en *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*. Madrid, 1989, vol. II, pp. 103-123. Martínez Shaw, C., <<La renovación de la pesca española en el siglo XVIII>>, en *Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*. San Fernando, 1998, p. 58.

³⁹⁶ Vid. Astigarraga Goenaga, J., <<La Compañía General de Pesca Marítima en las costas del Mar Cantábrica (1770-1782)>>, en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, nº 48, tomo 1-2, (1992), pp. 137-158.

³⁹⁷ Con una inversión de 300.000 rs. de vellón prevista por parte de la Corona, perseguía potenciar la pesca de altura en las aguas de Europa, África y América y beneficiar todas las especies susceptibles de ser saladas y/o curadas. Esta compañía, en problemas financieros y técnicos desde su arranque, nunca levantó el vuelo siendo liquidada en 1804. Lo más reseñable de su corta actividad fueron la realización de exploraciones en la búsqueda de caladeros vírgenes y el levantamiento de una factoría en Puerto Deseado (Patagonia) destinada preferentemente a la limpieza y curtido de las pieles y la producción de grasa de los grandes cetáceos y del león y lobo marinos. Sincrónicamente al inicio de las actividades de esta sociedad en los confines meridionales del Imperio, dio sus primeros pasos la efímera Compañía Meridiana de Pesca, con

de r.c. de 19 de septiembre de 1789, tuvo en Sáñez Reguart y en Jerónimo de Hijosa a sus principales promotores. Este último venía organizando y financiando desde 1774 actividades de pesqueras en el litoral gallego que en 1788 se enmarcaron en la llamada Empresa de Pesca de Galicia orientada al abasto de la corte madrileña y que acabaría siendo absorbida casi de inmediato por aquélla³⁹⁸. La idea de una compañía por acciones para la explotación de los recursos pesqueros de Galicia no era nueva pero sí su realización, pues la planteada en 1746 no fructificó³⁹⁹.

vistas a la explotación de la riqueza de las aguas del golfo del Yucatán. Vid. Fernández Díaz, R., <<Un proyecto económico ilustrado: la Compañía Meridiana de Pesca>>, en J.L. Peset (coord.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, Vol. II. Madrid, 1989, pp. 125-139; Y Martínez Ortega, A.I., <<Consideraciones sociológicas sobre un proyecto pesquero en Yucatán a fines del siglo XVIII>>, en *La economía marítima del Atlántico: pesca, navegación y comercio*. Tomo III de las Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América. (Zaragoza, 1996), 1998, pp. 1663-1674. Un resumen de la andadura de una y otra en García Fajardo, J. y Fernández Rey, J., *Estudio preliminar a Colección de producciones de los mares de España* de A. Sáñez Reguart. Madrid, 1993, pp. 28-30, 44-50.

³⁹⁸ En el puerto coruñés de O Son, Hijoa logró poner en pie una factoría para la salazón a gran escala de merluza y abadejo. Al respecto, consúltese Meijide Pardo, A., <<Hombres de negocios de la Galicia dieciochesca. Jerónimo de Hijosa>>, in *Revista* (Instituto José Cornide), año III, nº 3 (1967), pp. 136-147. Y Martínez Shaw, C., <<La empresa de pesca de Galicia, 1788-1789>>, en *Historia y perspectivas de investigación. Estudios en memoria del profesor Ángel Rodríguez Sánchez*. Badajoz, 2002, pp. 175-183.

³⁹⁹ La iniciativa fue oficial y sabemos de ella por una carta de Ensenada a Avilés, el Intendente General de Galicia, fechada el 6 de julio de 1746. El objetivo de la empresa era proveer de toda clase de pescados frescos, secos y en escabeche al mercado español. Habría de contar con unos estatutos aprobados por la Corona. El 15 de julio Avilés informó que tenía fundadas esperanzas de que “sugetos distinguidos” de Galicia suscribiesen hasta cincuenta acciones de cien pesos (20.000 rs.) cada una. El Intendente ordenó que el proyecto promovido desde Madrid y ya conocido en A Coruña-ciudad de la que era corregidor- se hiciese público en todas las provincias gallegas. Los interesados en invertir en la compañía habrían de comparecer ante el Intendente o exponer por escrito su propósito ante esta instancia o por la vía del regimiento herculino. No sólo se admitían aportaciones en numerario sino que también se saludaba la concurrencia de socios con “efectos, trabajo personal, barcos, redes y otros muebles que puedan servir y adaptarse a los importantes útiles ministerios de la compañía”. De este plan nada más sabemos. La falta de

En conclusión, las solicitudes por parte de varios particulares de permisos para el calamiento de nuevos almadrabas surgen en un contexto definido por el impulso, o cuando menos la receptividad, del gobierno, y en particular del ministerio de Marina, a proyectos pesqueros de todo tipo, baste recordar el plan de capturas de pequeños cetáceos en la ría de Arousa o la compañía privilegiada del coral. Uno de los hicieron público su interés en el sector almadrabero durante la trascendente revista de inspección dirigida por Muñoz de Guzmán, fue Antonio Roch y Geli, hijo del alguacil de la gente de mar del puerto de Bagur, que en 1786 pidió permiso para calar una armazón atunera en el litoral catalán entre Farriol y Montgri. El permiso se condicionó a la presentación ante el ministro de Mataró por parte del solicitante de garantías financieras para acometer esta empresa⁴⁰⁰. Pocos meses después, el 20 de noviembre se autorizó el establecimiento de una en Mallorca a José Feliu e Ivars⁴⁰¹. Transcurridos dos años, este mismo promotor, argumentando el poco producto que había obtenido de la primera, localizada entre los cabos Blanc y Derrocat, pidió licencia para calar otra a tres leguas de distancia, en Portupí, bajo las franquicias obtenidas para la anterior (abasto de sal al mismo precio que los matriculados, exención impositiva en concepto de las primeras ventas del pescado en la isla⁴⁰², licencia

toda referencia tanto en la documentación municipal como en los expedientes de Marina nos lleva a pensar que ésta ni tan siquiera llegó a ser constituida formalmente. Vid. A.M.C. Libros de Acuerdos Municipales. Caja 46, fols. 474v-477v.

⁴⁰⁰Vid. A.G.M. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. San Feliu de Guixóls, 13 de marzo de 1786.

⁴⁰¹ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.952. Doc. Motril, 6 de octubre de 1786. Se localizaría entre los cabos Blanc y Derrocat, y por lo tanto no perjudicaría a la que se armaba en Menorca. El fomentador en cuestión reclamó seis años de franquicias y rebaja en el precio de la sal.

⁴⁰² Conforme a la R.O. de 10 de marzo de 1752, en virtud de la cual las primeras ventas de pescado fresco quedaban exentas del pago de alcabalas y cientos en las provincias de Castilla y León. Por real resolución de 23 de diciembre de 1782 se confirmó esta gracia y se hizo extensiva a los salados, secos o de cualquier modo beneficiados procedentes de las pesquerías de los dominios españoles y destinados al abasto del mercado interior. Los vendidos para consumo en los propios puertos por menor en puestos públicos o “por mayor o por menor para surtimiento de las personas que compran fuera de ellos” contribuirían por

para construir almacenes, etc.) y otros nuevas (préstamo de rizonas, libre introducción de pertrechos para la pesca, etc.). Sáñez Reguart informó que de concedérsele esta segunda, Ivars casi monopolizaría la pesca en este isla, dado que habría de reservarse dos millas entorno a la almadraba, espacio en el cual no se podría faenar con ninguna otra arte al objeto de garantizar la entrada de los túnidos; además, no habría que descartar perjuicios a la navegación en la zona de Portupí. No sabemos cual fue el dictamen del ministro de Mallorca, pero a tenor de las objeciones referidas de alguien muy tenido en cuenta, es más que probable que la Secretaría de Marina resolviese en contra. En cualquier caso, hacia 1790 se armaba sólo una en aguas mallorquinas⁴⁰³.

En el acudor de los años ochenta también se abrió el expediente de la llamada almadraba de Sálvora a petición de su señor jurisdiccional, D. Vicente Caamaño. Por su excepcionalidad para la Galicia de esta centuria, dado las especies a capturar, y los términos en que fue concebida, le hemos dedicado una atención especial. Su diseño fue obra del primogénito del propietario D. Juan José Caamaño, una de las personalidades más relevantes del panorama socio-político de la Galicia a caballo entre los siglos XVIII y XIX⁴⁰⁴. Para no desviarnos en exceso del tema que aquí interesa, resumiremos los términos de este ambicioso plan, sin duda aventurado y que no cuajó. La sangre y más si cabe la alta consideración que los promotores gozaban entre los altos estamentos de la Marina, -en particular D. Vicente Caamaño, que dirigió el cuerpo de pilotos del departamento de Ferrol- jugaron a favor, aunque no lograron la concesión de la almadraba en los términos óptimos que habían previsto.

alcabalas y cientos con una tasa del 2% del precio de venta, pero sólo de la primera transacción. Este fue el canon que, de acuerdo con una nueva real orden de 18-II-1784-, a juicio de Sáñez Reguart habría de gravar las capturas de la almadraba de José Feliu e Ivars qqque se introdujesen en el mercado español. Vid. Vázquez Lijó, J.M., <<El fomento...>>

⁴⁰³ Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, p. 30.

⁴⁰⁴ Vid. Meijide Pardo, A., *Juan José Caamaño y Pardo (1761-1819). Conde de Maceda. Iustrado y economista ferrolano*. A Coruña, 2001.

Desde el primer momento la almadraba se ideó como motor de la recuperación demográfica de la isla. Pese a que hemos logrado recopilar muchos datos al respecto⁴⁰⁵, no entraremos a analizar en profundidad el plan de repoblación de Sálvora al que tenemos pensado dedicar un estudio específico próximamente. Digamos aquí que esta prevista colonización guardó ciertas similitudes con el caso alicantino de la Isla de San Pablo, así llamada antes de ser rebautizada como Nueva Tabarca⁴⁰⁶. En sus aguas -por los años en que se emprendían las gestiones de cara a la repoblación de Sálvora- se calaba una almadraba del tipo de *monteleva*, aunque más modesta que la proyectada por los Caamaño si atendemos al número de los empleados en ella: un arraez, un sotarraez y 25 hombres⁴⁰⁷. Desconocemos hasta cuándo se mantuvo la actividad de este establecimiento almadrabero⁴⁰⁸; lo cierto es que la colonia en torno a 1800 estaba sumida en una irreversible decadencia; las importantes labores de acondicionamiento emprendidas por la Corona de cara a fomentar el asentamiento humano en la isla Plana habían resultado insuficientes ante obstáculos tan serios como la escasez de recursos acuíferos y agrícolas. Este territorio inhóspito y rocoso a finales del siglo XVIII volvió a quedar casi despoblado; la mayoría de su vecindario pasó a la costa alicantina más cercana, y otros regresaron a sus

⁴⁰⁵ En los expedientes de Marina, y sobre todo gracias al descubrimiento de un fondo documental hasta hoy virgen. Nos referimos al llamado *Archivo Caamaño*, colección documental que se custodia en el Archivo Histórico de la Diputación Provincial de Pontevedra (en adelante A.H.D.P.).

⁴⁰⁶ También conocida como Isla Plana, cuenta con una longitud máxima de 1.800 mts. y una anchura de 400 mts.; emerge de las aguas a 3 millas del cabo de Santa Pola y a 11 de la ciudad de Alicante. De las causas y resultados de este trasvase poblacional ya tratamos al referirnos al permiso concedido a estos colonos para dedicarse a la pesca y navegación sin estar matriculados. Vid. Vilar, J.B., *op. cit.*, pp. 267-287.

⁴⁰⁷ Vid. Sáñez Reguart. A., *Diccionario...*, p. 41.

⁴⁰⁸ Resulta extraño que Juan Bautista Vilar no lo mencione para nada; sí señala, que salvo un destacamento de 11 hombres, los tabarquinos se dedicaban a la pesca y salazón del pescado, valiéndose “de aparejos y técnicas traídos del norte de África pero de raigambre itálica [...] hoy perdidos pero que subsisten en zonas próximas a la Tabarca tunecina”. Vid. Vilar, J.B., *op. cit.*, p. 283.

lugares de oriundez o se instalaron en el Magreb⁴⁰⁹. Del fracaso de esta colonización, evidente ya hacia 1785, es posible que estuviesen enterados los promotores de la almadraba de Sálvora. Puesto que sería desafortunado poner sobre la mesa el ejemplo tabarquino como modelo, tal vez a esto se debe la ausencia de referencias al mismo tanto en las misivas y representaciones de D. Juan Jose Caamaño y su padre.

Remitido el peligro de nuevos ataques de los piratas norteafricanos, causantes de la despoblación de Sálvora desde hacía más de un siglo, su propietario, al tiempo que buscaba apoyos a su plan, lamentaba el que los naturales, “enemigos de novedades y faltos de resolución” no se hubiesen planteado volver a habitarla⁴¹⁰. Era evidente que Sálvora de partida presentaba unas condiciones más benignas para el poblamiento que la Tabarca alicantina. Además de sus recursos pesqueros contaba con un elevado potencial cinegético y con abundantes pastos. La casa de Goiáns intentó, no siempre con éxito, controlar su explotación, mediante licencias.

Los Caamaño apostaban porque los frutos del establecimiento almadrabero fomentasen el poblamiento de la isla; dada la estacionalidad de la pesquera, era viable que los matriculados y sus familias practicasen cuando menos una agricultura y ganadería de subsistencia en la isla. A propósito, apenas dos décadas atrás, el desarrollo de las actividades pesqueras había actuado de principal motor del *boom* demográfico experimentado en la isla onubense de La Higuera. En efecto, el éxito de las cada vez más abundantes parejas de bou que faenaban en sus aguas, la mayoría propiedad de catalanes y valencianos, fue tal que generó en pocos años el asentamiento de una nutrida colonia permanente, dando lugar a una nueva población, Isla Cristina⁴¹¹. No era La Higuera el

⁴⁰⁹ *Ibid.* “Los que escogieron el destino africano, se ganaron la vida como pescadores, comerciantes e intérpretes al servicio de consulados y firmas mercantiles europeas”.

⁴¹⁰ En otra carta señalaba que la despoblación había sido a raíz de las “continuas irrupciones de los Berberiscos que en aquellos tiempos infestaban estos mares” Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/16.

⁴¹¹ Vid. Gozávez Escobar, J.M., *Los orígenes de Isla Cristina. El impulso pesquero*. Isla Cristina, 1988. Más se aborda este tema en Martínez Shaw, C., <<Las relaciones económicas entre Cataluña y la Baja

único ejemplo al que acudir; hacia 1780 la cercana Vila Real de Santo António estaba en plena expansión de su vecindario gracias al auge de las pesquerías de atún del Algarve⁴¹².

Indudablemente, la ausencia de habitantes en Sálvora suponía un serio inconveniente a la hora de defender los derechos de propiedad sobre ella. La consideración de este territorio como una especie de tierra de nadie, tal vez explique que entre las franquicias concedidas por Carlos III a D. Jerónimo Hijosa para promover una nueva pesquería en Galicia estuvo la de permitirle la cura y salazón del abadejo y demás pescados a beneficiar en las islas despobladas de Baiona, Ons⁴¹³ y Sálvora, así como la construcción en ellas de “chozas y barracas” necesarias para cobijar a los empleados y como almacén

Andalucía en el siglo XVIII>>. Un intento de interpretación>>, en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*. Vol. I. *Andalucía Moderna*. Córdoba, 1978, pp. 347-356. Y Sánchez Lora, J.L., <<Introducción del arte de arrastre y quiebra de las pesquerías andaluzas en el siglo XVIII>>, en *Huelva en su Historia*, nº 2, 1988, p. 348. La propiedad de este territorio fue objeto de controversias. Conforme a informes del ministro principal de Marina de la provincia de Ayamonte, el Marqués de Astorga fue privado de la posesión que ejercía sobre esta isla. Este grande apeló al Consejo de Guerra y consiguió tras una dilatada consulta en la Sala de Justicia, que este tribunal, conforme al dictamen del fiscal, resolviese restituírle en su propiedad. El expediente fue archivado, al tiempo que Muñoz de Guzmán abogó por amonestar al citado ministro por perturbar la pacífica y justa posesión del Marqués de Astorga mediante “representaciones poco sinceras” Vid. A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia marítima de Ayamonte. Doc. 4 de diciembre de 1787.

⁴¹² Vid. Veríssimo Serrao, J., *História...*, Vol. VI, pp. 218-220.

⁴¹³ La razón de la despoblación de esta isla parece haber sido la mismo que en el caso de Sálvora. En el *Interrogatorio* de la villa de Sanxenxo se lee que el territorio de Ons “está ynculto y parte de él sólo produze pasto, de que se aprovechan promiscuamente todos los vezinos naturales y forasteros que quieren echar en ella sus ganados mulares y cerriles, dexando de executarlo con los lanares y bacunos por el riesgo de que los extraigan y roben las embarcaciones enemigas que suelen ampararse de dicha Ysla para hazer agua, y este mismo riesgo fue motivo de que los pobladores antiguos la avandonasen”. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Villa de Sanxenxo. Libro-117 s/f.

de los aparejos y demás pertrechos⁴¹⁴. No obstante, la extensión de Sálvora y paradójicamente su despoblación, favorecía un establecimiento almadrabeto, dada la ausencia de condicionantes espaciales a la hora de localizar las labores de preparación del atún para su destino comercial. Habida cuenta los olores emanados, como muestran las fuentes gráficas de época, este proceso se llevaba a cabo en locales situados fuera de los núcleos de población, en descampados.

Inicialmente el plan de fomento de la pesquera de atunes fue puesto en conocimiento de D. Pedro Joaquín de Murcia, sustituto del relevante compostelano D. Manuel Ventura Figueroa, fallecido en 1783, al frente de la Colecturía General de Expolios de las mitras del Reino de Galicia⁴¹⁵, que lo tuvo por conveniente. Hay indicios, pues, de que los promotores de la pesquera contemplaron la posibilidad de recurrir a los créditos blandos del Montepío de pesca que en última instancia controlaba el citado Murcia⁴¹⁶. También consultaron con el pontevedrés D. Francisco Gil y Lemos, a la sazón jefe de escuadra, cuyo ascenso en el escalafón administrativo y militar de la Marina continuaba con paso firme⁴¹⁷. En carta que le envió con fecha 6 de septiembre de 1786 le informaba

⁴¹⁴ Vid. Mejjide Pardo, A., <<Hombres de negocios de La Coruña dieciochesca. Jerónimo de Hijosa>>, en *Revista* (Instituto José Cornide), año III, nº 3 (1967), p. 134.

⁴¹⁵ Vid. Martínez Barbeito, C., *op. cit.*, p. 27. En otra misiva de 29 de septiembre, D. Juan José Caamaño llama “padrino” a Murcia, y le informa de que en ese mismo correo dirija al ministro de Marina el memorial con un plano y otros papeles. Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/16.

⁴¹⁶ Al año siguiente, 1787, Murcia, por encargo del Conde de Floridablanca, envió un informe a Lerena, ministro de Hacienda, sobre el estado del Montepío. Abogó por extender esta vía de financiación a todo el litoral español como medio para fomentar la pesca y en consecuencia la matriculación. Al tiempo, estando de actualidad la polémica en torno a las jábegas y el método de salazón, se pronunció a favor de promover en Galicia “la concurrencia de Compañías de pescadores catalanes cuyo ejemplo estimulase a los del país”. Vid. Mejjide Pardo, M^a.L., *La “Guerra por la Sardina”*. A Coruña, 2002, pp. 103 y ss. Esta autora, parece desconocer el cargo el Colector General de Expolios que ocupaba D. Pedro Joaquín de Murcia, al que llama “arbitrista”.

⁴¹⁷ Una sucinta ficha biográfico-profesional de este ilustre gallego en Andújar Castillo, F., *Consejo*

de las buenas condiciones de Sálvora para ser habitada “por su fertilidad, situación y proporcionadas conveniencias para la subsistencia de sus avitantes”. Confesaba que para obtener algún rendimiento de este territorio despoblado había ideado esta pesquera, “después de varias experiencias”⁴¹⁸. Sometido el proyecto a examen de “facultativos” a instancias de D. Vicente Caamaño y superado con nota (se aseguró el “logro de sus unibersales ventaxas”), decididamente el señor de Sálvora respaldó el plan de su hijo mayor, dotado según sus palabras de una “penetración ingeniosa”. Comenzaron entonces a poner su iniciativa empresarial en conocimiento de distintas autoridades de Marina. Ésta contó con el visto bueno del ministro de la provincia marítima de Pontevedra, Don Felipe Mateos, ante todo porque confiaba en que daría empleo a gran número de matriculados⁴¹⁹. Una segunda utilidad, nada despreciable, sería la producción de aceites “para consumir en alumbrarse la gente pobre y la rica en sus cocinas y familia de escalera abajo, de que es mucha porción la que se consume y no poca en los sulaques de embarcaciones y sus betunes, con especialidad para los Buques del Rey”. Por otra parte, Mateos -que en repetidas ocasiones mostró un respaldo decidido a los catalanes y a las polémicas jábegas- se apresuró a echar por tierra un presumible argumento de los pescadores de la zona en contra de la almadraba: el supuesto obstáculo a la entrada de la sardina en la ría, algo que en su opinión carecía de fundamento, ya que el preciado cupleido se acercaba a la costa de noche y el aparejo en cuestión se largaba de día⁴²⁰. También el propio D. Juan José Caamaño refutó este argumento, ya que que la almadraba se calaría en meses en los cuales la sardina no estaría en sazón. Esto lo decía en la carta (Ferrol, 7 de octubre de 1786),

y *Consejeros...*, pp. 206-207.

⁴¹⁸ Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/16.

⁴¹⁹ Señalaba al respecto que en aquel momento las plazas disponibles en las embarcaciones no cubrían la oferta de tripulantes, llegando incluso los pescadores a emigrar ante la falta de trabajo en el sector. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Doc. Pontevedra, 16 de noviembre de 1786.

⁴²⁰ *Ibidem*. De paso, Mateos tomaba posición en contra de los *xeitos*, artes con las que faenaban nocturnamente gran número de embarcaciones “que sólo con el chapaleo de remos hazen mucho ruido”.

remitida al inspector general Muñoz de Guzmán⁴²¹. En esta misiva presentaba los beneficios esperables de su pesquera de túnidos; unas utilidades se resumían básicamente en dos: el incremento de los ingresos de la Hacienda por la vía del gran consumo de sal que demandaría el beneficiamiento de las capturas; y los efectos positivos en la balanza comercial, pues la hipotética abundancia de atunes conllevaría una minoración en las importaciones de bacalao⁴²². A estas dos ventajas se unía una tercera: las más que posibles capturas de *peces corsarios* (delfines, marsopas, etc.) que causaban considerables perjuicios a los matriculados.

No cabe duda que el proyecto había sido fruto de una seria reflexión, si bien pecaba de imprecisiones en cuanto a las condiciones de explotación; por ejemplo, no aparece concretado el cuándo de la temporada atunera⁴²³. Sabedores de lo aventurado de su proyecto, los Caamaño intentaron guardarse las espaldas, lograr de la Corona una serie de privilegios y franquicias por lo que a la explotación de los recursos marinos del litoral de Sálvora se refiere. Una costa que, dicho sea de paso, presentaba condiciones como

⁴²¹ Véase el documento de esta data en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Muñoz de Guzmán no sólo aprobó la empresa, sino que manifestó su deseo de que “todos los caballeros de su edad y posibles tubiesen tan nobles ideas, y que sus padres coadyubasen como el de V.S. a ellas”. Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/16.

⁴²² El éxito de la empresa era presumible por esta lógica regla de tres expuesta por D. Juan José Caamaño: si una lancha con cuatro o cinco tripulantes pescaban al anzuelo entre cuatro y seis docenas de túnidos, si una embarcación de volantes (redes de tres varas de alto y 11 de larga cada una), tendidas 24 horas capturaban en ese tiempo 30 docenas, “¿quanta infinidad y diversidad podrá cojer un aparejo que tiene casi quarto de legua y más de extensión y coje la altura que tiene la Mar en el sitio que se larga y está por término de tres meses tendida con sus puertas abiertas de día y de noche aprovechando o sobrebiniendo en sí quentos Pescados hacen tránsito en aquella parte?”. *Ibidem*.

⁴²³ Dados los tiempos de la corriente migratoria de estos peces, marcada por su ciclo biológico, cabe pensar en la primavera y principio del verano, de ahí la falta de fundamento de futuras denuncias por perjuicios a la pesca de la sardina. Tras invernar en el Atlántico los atunes se desplazaban en grandes bancos en dirección a las cálidas y apacibles aguas del Mediterráneo, cruzando por el mes de abril el Estrecho de Gibraltar.

fondeadero para barcos de tráfico, de cara a comercializar el previsible producto de la almadraba⁴²⁴. Junto con el esbozo de proyecto presentado, el primogénito de la casa de Goiáns acompañó una estimación del coste inicial de la empresa, el dinero necesario para ponerla en marcha, distinguiendo los siguientes capítulos:

Conceptos	Coste en reales de vellón
60 anclas de 3 quintales	15.000
2 lanchas de 20 varas de largo	20.000
4 lanchas de 15 varas	8.000
100 quintales de cáñamo	24.000
100 quintales de esparto	12.000
400 quintales de corcho	8.000
1.000 pipas	40.000
3.000 anegas de sal	96.000
salarios y portes	35.620
instrumental	8.000

⁴²⁴ De esta opinión era Cornide, que hablaba de la posibilidad en días de temporal de tomar fondo en sus cercanías embarcaciones de hasta quinientos quintales, pudiendo sus tripulantes ganar tierra con botes. Vid. A.R.G. Papeles Cornide. Leg. 2/17. *Descripción...* Con mayor conocimiento de causa, el mencionado cartógrafo marino Tofiño de San Miguel dejó constancia de que “en caso urgente y tiempo de verano se puede fondear con los vientos a la briza al NE de la Isla de Sálvora entrando en ella y la Punta de San Vicente que es la meridional de la Ría [de Arousa], aunque hay demasiado fondo y no muy buena calidad”. Vid. Tofiño de San Miguel, V., *Derrotero de la costa de España...*, Tomo II. Madrid, 1789, p. 49.

Conceptos	Coste en reales de vellón
3 almacenes ⁴²⁵	60.000
manutención de operarios	20.000
gastos “impensados”	253.380
TOTAL	600.000⁴²⁶

Si prescindimos de los “gastos impensados”, su coste global que no difiere mucho de los treinta mil ducados en que fue valorada la almadraba de Denia la década anterior⁴²⁷. Tamaña inversión prevista da una idea aproximada de la magnitud de un proyecto que Muñoz de Guzmán se apuró a remitir para su examen a Sañez Reguart. Una vez peritado, éste lo consideró merecedor de la “protección soberana del Rey”. Muñoz de Guzmán estuvo plenamente de acuerdo con este dictamen, subrayando el hecho de que el empresario “furniría” a los matriculados que tendrían que pescar en alta mar “lo que reúsan

⁴²⁵ Estos establecimientos con funciones de atarazanas se habían mostrado indispensables, habida cuenta la corta temporada de las almadrabas, en torno a los 3-4 meses. El coste de tales edificios más tarde o más temprano se amortizaría, si consideramos el ahorro en el importante capítulo de gastos por reparación y fabricación de aparejos y barcos. Por otra parte, en caso de fuertes inclemencias meteorológicas, garantizarían en buena medida la integridad de los pertrechos y naves. Al respecto, apuntemos que el 28 de junio de 1584 un temporal destrozó la almadraba calada en términos de Jávea. Vid. Oliver Narbona, M., *op. cit.*, p. 118.

⁴²⁶ “Sin embargo de que según sea el aumento de la pesca, así se hirán agregando otros para su beneficio”. Inicialmente la primera provisión de gasto fue muy inferior. Esto se infiere de un papel de la colección Cornide de la Real Academia de la Historia. En este documento, fechado a 14 de septiembre de 1785, se habla de 177.640 rs. de coste de la instalación de una almadraba en Sálvora. Vid. Pérez García, J.M., *Un modelo de sociedad rural ...*, p. 244.

⁴²⁷ Vid. Oliver Narbona, M., *Almadrabas...*, p. 161.

mucho los gallegos”⁴²⁸.

Para garantizar la viabilidad del plan, en representación fechada en Ferrol a 27 de julio de 1787, los Caamaño solicitaron una serie de gracias:

- el privilegio exclusivo para armar la almadraba en cuatro leguas en torno a Sálvora, espacio necesario para maniobrar con las grandes piezas del aparejo. Esta regalía, en opinión de los solicitantes no privaba que en todo el resto de “esta costa” (suponemos que aluden a la de Galicia) se estableciesen al menos otras veinte redes de este tipo, unas de otras a la distancia precisa de cuatro leguas.

- la extensión del privilegio a todas las demás pescas en dicha demarcación. Ello como medida preventiva, como colchón de seguridad para años en los que escaseasen los túnidos.

- libertad de contratación por cuenta y riesgo del señor de la casa de Goiáns a la hora de hacerse con los servicios de técnicos y armadores mediterráneos, prácticos en estas pesqueras⁴²⁹.

- el establecimiento en la propia isla de las salinas que se considerasen precisas, en caso de que la empresa tuviese éxito⁴³⁰. En previsión de importantes volúmenes de

⁴²⁸ Como hemos visto, el desequilibrio en el reparto de las clases de marinería, reflejo de la escasa cualificación náutica de la inmensa mayoría de los matriculados - y en particular de los gallegos, pescadores de muy corta radio de navegación- fue un continuo lamento de las autoridades de Marina. Simultáneamente al examen del proyecto de Sálvora, el mencionado Mateos propuso un plan para corregir esta deficiencia. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Docs. Ferro, 30 de julio y 4 de agosto de 1787.

⁴²⁹ Sin duda su concurso se hacía indispensable, toda vez que los matriculados gallegos carecían de la más mínima experiencia en el arte del calamiento de las almadrabas. Un desconocimiento que se hacía extensivo a las labores de despiece y método de salado de los túnidos. Particular pericia en este sistema de pesca tenían los *arraeces* de Benidorm, a juzgar por el testimonio del contemporáneo Cavanilles (1795). Según este naturalista, a cargo de matriculados de esta localidad alicantina estaba la dirección de las atunaras que se armaban en la costa de Tortosa a Cartagena en las postrimerías del setecientos. Citado por Oliver Narbona, M., *op. cit.*, p. 168.

⁴³⁰ En este punto contaron con el firme respaldo de Muñoz de Guzmán, pues la sal allí saldría más barata al evitarse los costes del flete, que la traída de Andalucía, muy a menudo por embarcaciones

capturas, asegurar el suministro de sal resultaba imprescindible siendo el pescado un producto muy perecedero. Qué mejor forma de abaratar costes de producción⁴³¹ y de evitar los riesgos en la tardanza en la provisión de sal que surtirse de ella en el mismo lugar en que el producto de la almadraba era manipulado. Las autoridades de Hacienda pusieron entonces dos condiciones para acceder a esta reclamación: la exigencia de un *sobrellave* de la renta en cuestión que controlase la producción y su destino, y en segundo lugar la obligación de vender todo el excedente al precio de ocho reales la fanega⁴³².

Y por último, la concesión de franquicias y gracias para la repoblación de Sálvora: la domiciliación allí de los empleados, -un mínimo de cien durante la temporada del atún⁴³³-, resultaba imprescindible de cara a garantizar la seguridad de los almacenes y

extranjeras, sobre todo portuguesas, “lo que es mui sensible a las matrículas, y lo considero [decía el inspector general] pérdida del interés nacional, por ser extracción de dinero del Reyno”. Los Caamaño se comprometieron a contribuir a la Hacienda real con los mismos derechos que gravaban a las localizadas en las inmediaciones de Cádiz, petición de justicia “en atención a que somos iguales vasallos que aquéllos”. Véase, A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Docs. Ferrol, 27 de julio y 4 de agosto de 1787.

⁴³¹ Los 96.000 rs. en concepto de tres mil anegas de sal, constituían el principal capítulo dentro de los gastos previstos para poner en marcha esta pesquera. El administrador de la renta de salinas de Galicia y Asturias informó que “el terreno y la intemperie de toda la costa de Galicia no son a propósito para hacer salinas, como lo ha acreditado la experiencia en varias de las que ha habido”. Vid. Mejjide Pardo, A., *Juan José Caamaño...*, pp. 98-100.

⁴³² Habida cuenta de que el dueño de Sálvora no las aceptó, la Junta Suprema de Estado resolvió entonces a favor del sobreseimiento del expediente que fue archivado. *Ibidem*.

⁴³³ Se esperaba un aumento del contingente de mano de obra una vez progresase el establecimiento pesquero. Este centenar suponía una cuarta parte de la primera estimación de efectivos humanos, poco realista se mire por donde se mire. Aunque se cuenten entre esas 400 personas que supuestamente se instalarían en la isla a raíz del éxito de la empresa conjuntamente a hombres, mujeres y niños, la cifra peca por exceso. Así se preveía en una especie de minuta de lo que habría de ser una escritura de arriendo de la isla de Sálvora. En virtud de ésta, el señor de Goiáns cedía a una compañía arrendataria el derecho a disfrutar todos los privilegios que se le concediesen a él y a sus sucesores de cara al fomento de la almadraba, siempre y cuando la estableciesen y mientras durase el contrato de explotación de los recursos de la isla.

pertrechos de la empresa. No obstante, el interés a medio plazo de los Caamaño era que Sálvora volviese a ser poblada de forma estable por el mayor número de vecinos posible.

Aunque no se menciona en la correspondencia a que dio origen esta solicitud, no cabe duda de que los Caamaño estaban al tanto de que simultáneamente al discurrir de este expediente la Corona había otorgado dos concesiones a particulares para armar almadrabas, con facultad perpetua y hereditaria (como feudo alodial, libre de todo censo), en atención a los méritos y servicios de los solicitantes. Nos referimos a la almadraba de Rosas y a la de Hospitalet; la primera, propia de D. José Masdevall, médico de cámara de S.M. con ejercicio⁴³⁴; y la segunda, del Conde de Lalaing, comendador del Cañaveral en la orden de Calatrava, teniente general de los reales ejércitos, gentilhomme de cámara con ejercicio y primer caballero del rey, entre otros títulos y dignidades⁴³⁵. Conviene precisar en cuanto a la almadraba de Hospitalet, que en el caso de que sin causa justificada (“guerra, peste u otra semejante”), por negligencia, este noble o sus sucesores dejasen de calar el arte dos años, el privilegio sería anulado, quedando al arbitrio del soberano la concesión “a cualquier otro sujeto” del permiso oportuno para armar esta pesquera en el paraje señalado.

⁴³⁴ José Masdevall y Terrades figura entre los más destacados galenos españoles de la segunda mitad del siglo XVIII. Inspector del Principado de Cataluña, fue presidente de la Academia de Medicina de Cartagena además de socio del Real Colegio de médicos y cirujanos de Zaragoza y de la Sociedad de París. Una semblanza biográfica de este personaje en Vázquez Domínguez, A., <<Nota para la vida y obra del caballero Masdevall>>, en *Archivos iberoamericanos de historia de la medicina* (1952; enero-junio), p. 285. De su labor como epidemiólogo se dan breves apuntes en López Piñero, J.M.^a, <<Hace... doscientos años>>, en *Investigación y Ciencia*, 1984, (92), pp.4-5; y Riera, J., *Médicos españoles del siglo XVIII: (estudios y documentos)*. Valladolid, 1996, pp. 111-113.

⁴³⁵ La de Rosas, autorizada en virtud de real decreto de 8-I-1788 dirigido al Consejo de Cámara por la vía reservada de Marina y ratificado por real cedula de 2 de febrero de dicho año, debía calarse entre los cabos de Creus y Bagur. La de Hospitalet, en la playa despoblada entre el fuerte del Coll de Balaguer hasta la Torre de Cap-Roig (a la entrada del puerto del Fangal, según se disponía en los reales decretos de concesión de 6 junio de 1789 y 9 de enero de 1790, confirmados por real cédula de 4 de febrero de ese año. Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, p. 31.

O sea, el carácter hereditario estaba en este caso condicionado⁴³⁶.

En vista de estos precedentes cercanos en el tiempo, cabía esperar una resolución favorable. Y así fue. En conformidad con los dictámenes de los diferentes ministros de Marina consultados, por real cédula de 6 de febrero de 1790, Carlos IV tenía a bien conceder perpetuamente a D. Vicente Caamaño y a sus sucesores⁴³⁷ el privilegio para establecer la almadraba en las referidas cuatro leguas en torno a Sálvora en exclusividad, régimen que no se observaría en lo concerniente a las demás pescas, a que tenían derecho de disfrute todos los matriculados⁴³⁸. Esta decisión era la esperable, puesto ya que de por sí tal excepción a la plena libertad de pesca sancionada por la Ordenanza de primero de

⁴³⁶ Un ejemplar de la real cédula otorgando el privilegio en cuestión al Conde de la Laing en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Doc. Madrid, 6 de junio de 1789.

⁴³⁷ Se atendía de este modo el ruego de D. Juan José Caamaño en su carta (Ferrol, 26 de agosto de 1788) al Secretario de Marina Valdés, en consideración a que en los primeros años, el rendimiento de la pesquera no compensaría el elevado desembolso de su puesta en marcha. Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1229/16.

⁴³⁸ A lo que sí tenía derecho era a beneficiar todas las especies, túnidos o no, que entrasen en la almadraba, facultad también expresa en la escritura de constitución en 1766 de compañía para el arrendamiento de la pesquera de atunes conocida como del Terrón, nombre del puerto onubense de Lepe. Vid. De Vega Domínguez, J., *Huelva...*, pp. 156-162.

enero de 1751 era difícil de sustentar con la ley en la mano⁴³⁹.

Por el capítulo quinto de este despacho, se otorgaba por diez años a todos los que se domiciliasen en la isla las mismas franquicias y gracias -sin especificar cuáles- que Carlos III había tenido a bien conceder a otras poblaciones. Pocos meses después, D. Vicente Caamaño reclamaba una mayor concreción, a semejanza de lo estipulado en los artículos de la real cédula de 5 de julio de 1767 expedida para la repoblación de Sierra Morena⁴⁴⁰; el señor de Goiáns decía contentarse con la concesión a los repobladores de

⁴³⁹ En una prueba más de la intransigencia de las autoridades de Marina a la hora de extender los privilegios señoriales en materia de almadrabas a otras prácticas pesqueras, a consulta del Consejo de Guerra, Carlos IV a 6 de septiembre de 1796, entretanto no se resolvía el expediente abierto a raíz de las quejas de los matriculados de Tarifa, había prohibido al Duque de Medinasidonia que volviese a establecer en el litoral tarifeño la pesquería nombrado “del sedal”, además de ordenarle permitiese a los del gremio de mar de dicha localidad gaditana que faenasen fuera del espacio reservado al calamiento de almadrabas, con barcos y aparejos no atuneros. A pesar de ello, los administradores de esta gran Casa noble en una nueva extralimitación en sus prerrogativas, habían arrendado la almadraba calada en la playa de los Lances “para pescar con toda clase de redes”; esto dio pie a que los arrendatarios empleasen aparejos con mallas muy espesas que capturaba toda suerte de pez chico, en grave perjuicio del común de los matriculados. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.894. Doc. Cádiz, 20 de mayo de 1811.

⁴⁴⁰ Paradigma de los proyectos colonizadores emprendidos en época de Carlos III, -vinculados a la difusión de los postulados desamortizadores a su vez en íntima relación con el aumento de la demanda de tierras de cultivo y al alza de la renta y de los precios agrarios en la segunda mitad del siglo XVIII-, de entre la numerosa bibliografía centrada en este fenómeno, remitimos a Alcázar Molina, C., *La colonización alemana de Sierra Morena*. Madrid, 1926; Capel Margarito, M., *La Carolina, capital de las Nuevas Poblaciones. (Un ensayo de reforma socio-económica de España en el siglo XVIII)*. Jaen, 1970; Delgado Barrado, J.M., <<La génesis del proyecto repoblador de Sierra Morena>>, en *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, nº 178 (2001), pp. 303-329; desde un enfoque jurídico Vallejo García-Hevia, J.M^a., <<Campomanes y las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía>>, en *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, nº 163 (1997), pp. 185-293. Una buena síntesis del desarrollo de estos proyectos en suelo andaluz, con cuadros cronológicas del proceso en Villas Tinoco, S., <<Tres etapas en el desarrollo de la colonización carlotercerista en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía>>, en *El cambio dinástico y sus repercusiones en la España del siglo XVIII*. Homenaje al Dr. Luis Coronas Tejada. Jaén, 2001, pp. 555 a 574.

Sálvora de la exención de todos los tributos, derechos reales, pechos, servicios, cargas personales y concejiles durante una década, además del derecho a celebrar una feria y mercado franco el primer domingo de cada mes en el paraje señalado. Ya que por punto general la repoblación de las islas debía contar con más regalías que las comunes en estos casos por la singularidad geográfica, con más razón la colonización de Sálvora debía promoverse extraordinariamente, toda vez que cuantos allí se domiciliasen trabajarían en la pesquera; por ello, solicitó a mayores que todos los que constaren estar empleados en ella quedasen libres de todo servicio, fuese el que fuese⁴⁴¹.

Desconocemos los términos en que fue resuelto el asunto de la colonización de la isla, que parece se trató como una pequeña patata caliente. El señor de Goiáns había hecho su representación por la vía de Hacienda. La instancia fue remitida a Marina ya que este ministerio había acordado la concesión del privilegio de la almadraba. A continuación fue devuelto a Hacienda, por sus competencias en materia de franquicias fiscales y concesión de ferias⁴⁴². A juzgar por una copia documental conservada en el archivo de la casa de Caamaño, hacia 1790 se planteó el establecimiento en la isla de una “*compagnie ou maison de commerce*”. En el borrador de contrato de explotación de los recursos de la isla se fijaba una duración de cinco años, que finalizaban el 31 de diciembre de 1795. Figuraban como socios fundadores de esta compañía -cuyo nombre y razón social sería *Compagnie de l'Ysle de Salvora*- Jean Joseph Clement, Jean Baptiste Pardeilhan y Jean Baptiste Domec⁴⁴³. Ellos se repartirían los cuatro cargos de esta firma comercial: un síndico, un

⁴⁴¹ Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/12.

⁴⁴² Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Leg. 1.959. Doc. 5 de julio de 1790.

⁴⁴³ Ninguno de ellos ha podido ser identificado entre el personal extranjero con plaza en Galicia por aquellos años. Vid. Mejjide Pardo, A., <<El cuerpo consular en las plazas marítimas de Galicia en el período de 1790 a 1840>>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, T. 20, fasc. 60 (1965), pp. 55-89. No figuran entre los principales comerciantes con capitales invertidos en el tráfico con Indias desde el puerto coruñés, ni entre los muchos accionistas de sociedades de seguros marítimos y prestamistas para el crédito marítimo identificados por L. Alonso Álvarez (*Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*). A Coruña, 1986). Tampoco los menciona A.

tesorero y dos directores. Toda apunta a que el contrato no se llevó a efecto.

Meses después del otorgamiento de este privilegio de Carlos IV, el cura de San Paio de Carreira, en nombre de sus feligreses movió pleito contra la casa de Goiáns por la propiedad de Sálvora. En su representación al Consejo de Castilla de 30 de enero de 1791 solicitaban la suspensión de la real cédula de concesión de la almadraba, dado que ni el establecimiento pesquero ni la repoblación del territorio habían tenido lugar. Los fiscales de este tribunal prepararon la demanda de reversión a la Corona de la isla. El Consejo por su despacho de 13 de septiembre de 1793, conminó a la casa de Goiáns y al cabildo catedralicio de Santiago -que se había personado en la causa esgrimiendo sus derechos de propiedad sobre la isla en virtud de una lejana donación regia- a que justificasen documentalmente sus respectivas reivindicaciones. En caso contrario se procedería al secuestro de Sálvora y de sus “aprovechamientos”. El privilegio de 1790 provisionalmente fue retenido por el Consejo de Castilla, pero la incorporación de Sálvora al patrimonio regio no llevó a materializarse. D. Vicente Caamaño pudo demostrar con papeles que la isla estaba incluida desde 1529 en el mayorazgo de Goiáns. De este modo, fue confirmado en su dominio, si bien dicho consejo real reservaba a los vecinos de Carreira y a cualquier otro interesado “la acción y derecho que pueda corresponderles” en cuanto a las facultades de usufructo de Sálvora⁴⁴⁴.

En 1795⁴⁴⁵ la almadraba continuaba en fase de proyecto; su promotor se justificaba,

Martín García (*Población y sociedad...*, Vol. I, pp. 273 a 283), entre los muchos comerciantes franceses establecidos o con negocios en Ferrol y su hinterland.

⁴⁴⁴ Por lo que atañe a la demanda del cabildo de la Iglesia compostelana, se resolvía que acudiese ante la Real Audiencia de Galicia en defensa de sus derechos. Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.826/12.

⁴⁴⁵ Por entonces, corría con este giro y con las demás pescas de la Casa de Goiáns D. Juan José Caamaño en nombre de su padre, muy ocupado con la dirección del Real Cuerpo de Pilotos del departamento de Ferrol. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Goiáns, 1 de octubre de 1795.

El primogénito ya acumulaba cargos y honores: entre los primeros, caballero hacendado del Real Consulado de A Coruña y vocal nato de la Junta de Propios y Arbitrios de la villa de Ferrol; entre los

-ya que costaba admitir que la empresa era poco viable, aduciendo como causas “los particulares de la guerra y la imposibilidad del acopio de materiales”. Aún confiado en las posibilidades económicas de este establecimiento pesquero, el primogénito del señor de Goiáns, hacía pública en la *Gaceta de Madrid* de fecha 25 de septiembre de 1797, la oferta de cesión a “personas o compañías que gustasen de admitir esta empresa”, a explotar bajo todas las gracias concedidas por Su Majestad en virtud de su real cédula de 6 de febrero de 1790; además, franquearía medio millón de reales “en calidad de reintegro” y proporcionaría terrenos tanto para levantar las edificaciones y viviendas necesarias como para labranza y otros usos”⁴⁴⁶. En esta noticia se refería a las pesquerías españolas en términos de decadencia y abandono. Precisamente sobre las causas de la crisis de este sector, reflexionó por extenso ese mismo año en su mencionado informe a petición de la Real Sociedad Cantábrica, a la que pertenecía en calidad de socio⁴⁴⁷. Caamaño y Pardo en esta *Representación*⁴⁴⁸ no se limitó al diagnóstico sino que recetó una serie de medidas para

segundos, alguacil mayor del tribunal compostelano de la Inquisición. Vid. *Almanak Mercantil o guía de comerciantes para el año 1796*, p. 345; A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.286/10.

⁴⁴⁶ Vid. Mejjide Pardo, A., *Juan Jose Caamaño...*, p. 103.

⁴⁴⁷ A la Junta General de Diputación de esta institución celebrada el 19 de agosto de 1798 acudieron en total 74 personas, entre las que se encontraban, además de nuestro protagonista, su hermano D. Rafael Caamaño y Pardo, así como los también gallegos D. Francisco Gil y Lemos, ya mencionado, y al canónigo compostelano Pedro Antonio Sánchez, destacado ilustrado, fundador de la Real Sociedad Económica de Santiago (1784), socio de mérito de la madrileña, y miembro de la Real Academia de la Historia desde 1795. El correspondiente de esta sociedad cántabra en A Coruña era entonces Joaquín de la Pezuela. Vid. Demerson. P. de, *Próspera y adversa fortuna de la Real Sociedad Cantábrica (1775-1804)*. Santander, 1986..., pp. 61, 185-192.

⁴⁴⁸ *Representación a la Junta de la Diputación de la Real Sociedad Cantábrica por su socio D. Juan Josef Caamaño [...] sobre el estado de las pesquerías nacionales.....* El título 14º de los estatutos de esta institución reconocía como una de sus metas la promoción y desarrollo de la agricultura y el comercio. Como ocurrió con otras sociedades de amigos del país, se secundarizó el tema de las pesquerías a pesar de la concurrencia a su primera Junta General (5-X-1796) de Sáñez Reguart. Sin perder de vista el interés por fomentar la marina mercante, como banco de pruebas para las tripulaciones, vivero de marineros de los que

reflotar a tan importante ramo de industria, haciendo hincapié, como ya se ha apuntado, en la imprescindible y urgente eliminación de los privilegios exclusivos de los matriculados por lo que concernía a las actividades marítimo-pesqueras⁴⁴⁹.

En junio de 1798, el señor de Goiáns solicitaba a Saavedra, Secretario del Despacho de Hacienda a quien dedicado su folleto conocido por el título de *Sustitución a las rentas provinciales con la única y universal sustitución*⁴⁵⁰-, una vez más sin éxito, “las varias y singulares gracias” en el abasto de sal que S.M. había concedido a los armadores o poseedores de almadrabas, subrayando que la suya era la primera a establecer en Galicia⁴⁵¹. Concluía el devenir infructuoso de este proyecto insólito por lo que a estos mares se refiere. Sin duda, como ocurrió con las pesqueras de peces corsarios, el plan no llegó a tener aplicación práctica. Y Sálvora no volvió a estar habitada hasta muchas décadas después⁴⁵².

¿Qué fue de las otras almadrabas de nuevo establecimiento?. Su suerte fue desigual. En su informe evacuado en julio de 1804, el comisario de marina Felipe de Orbegozo, afirmaba que los ingresos de la concedida al Conde de Lalaing y calada en el Cabo de Creus⁴⁵³ no compensaba los gastos de su armamento. En cuanto a la de Rosas,

echó mano la Armada, debe interpretarse el impulso de los estudios de Náutica. El título 9º de esta reglamentación, precisamente contemplaba el establecimiento de un observatorio de Astronomía unido a la Escuela de Náutica de Santander. Vid. Demerson, P. de, *Próspera y adversa fortuna...*, p. 59.

⁴⁴⁹ En su otro título *Proyecto sobre libertad de pesca y fomento de la marinería...* publicado en 1815, aunque redactado en 1807 volvería a cargar contra la Matrícula de Mar, “un sistema que es el más desolador y exterminador de la industria pesquera”. Vid. Meijide Pardo, A., *Juan José Caamaño*, p. 86.

⁴⁵⁰ De este plan fiscal se trata en Elorza, A., *La ideología liberal en la ilustración española*. Madrid, 1970, pp. 185-187; y Dopico, F., *A Ilustración...*, pp. 243-244.

⁴⁵¹ Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.229/12.

⁴⁵² Es significativo que en la isla la casa de Goyanes no percibiese ni un sólo real por ningún concepto entre 1836 y 1847. Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.181/8.

⁴⁵³ En años anteriores se había calado a la altura del Cabo Salou, y en la temporada atunera de 1804

perteneciente a los herederos de Masdevall, reportaba una ganancia anual de 80.000 rs., de los que habría que descontar 40.000 rs. de gastos de calamiento y “demás atenciones”. Por lo que respecta a las restantes pesqueras activas entonces, las propias de las casas ducales de Medinaceli y Medinasidonia, seguían siendo explotadas en régimen de arrendamiento, aunque se habían experimentado cambios en su emplazamiento (por ejemplo, una se localizaba en el Palmar). La de San Juan de los Terreros no se armaba por entonces, como tampoco la tabarquina. En suma, hacia 1804 estaban activas, con desigual rendimiento, quince almadrabas en la costa peninsular, dos más que las operativas a principios de los noventa⁴⁵⁴. Este tipo de pesqueras, por sus dimensiones volvieron a merecer la atención de las autoridades de Marina⁴⁵⁵, de ahí el citado informe de Orbegozo, comisionado al efecto, y posteriores propuestas de reglamentación de esta actividad; en las siguientes décadas entraron en crisis, al tiempo que experimentaron cambios en su titularidad, tras la abolición de los privilegios jurisdiccionales por las Cortes de Cádiz⁴⁵⁶. Habrá que esperar hasta el real decreto de 20-II-1817 para asistir a la abolición legal de todos los privilegios señoriales

lo estaba en Selva de Mar. Vid. Fernández Duro, C., *Almadrabas. Reseña histórica de su empleo en las costas de España y reglamento para su régimen*. Madrid, 1866, pp. 43. y ss.

⁴⁵⁴ *Ibidem*.

⁴⁵⁵ También fueron objeto de interés de ensayistas como Roque Barcia en títulos como *y Pequeña memoria de grandes desaciertos sobre la pesca* (Madrid, 1822), y *Las Almadrabas* (1838)

⁴⁵⁶ El titular de la cartera de Marina D. José Vázquez de Figueroa, atacó duramente la explotación de las almadrabas bajo régimen de propiedad señorial en su conocido discurso sobre el estado de la matrícula pronunciado el 24 de agosto de 1811. En su opinión estas antiguas mercedes sí eran verdaderos privilegios “y no los que el matriculado gana con su servicio”. Además apuntaba que a menudo con las almadrabas acababa capturándose no sólo túnidos sino “todo otro género de peces” privando a los pescadores “de concurrir a tales provechos, o exigen de ellos tributos y pensiones por dejarles en una libertad que les toca de derecho, y se les por efecto de la violencia más perjudicial a un ramo tan interesante de la Nación”. Exposición parlamentaria reproducida en Salas, F. J. de, *La Matrícula...*, pp. 261-269.

en materia de pesca⁴⁵⁷. Pero estas últimas son historias que rebasan los objetivos planteados en este estudio.

6.5.4.3.-Las desembocaduras como territorios irredentos. Los amojonamientos

Como ya apuntamos páginas atrás, las desembocaduras de los ríos fueron escenario principal de múltiples tensiones entre estos intrusos y los matriculados, complicándose la situación cuando entraron en juego derechos señoriales. En las próximas páginas, nos centraremos en el litoral gallego, aunque sin dejar de referirnos a los problemas generados en torno a la pesca de salmones en Cantabria y sobre todo en Asturias⁴⁵⁸.

El primer episodio de controversia sobre los límites de ciertos privilegios señoriales en materia de pesca que vamos a analizar para Galicia, estuvo protagonizado por una comunidad eclesiástica de regulares, al poco de entrar en vigor de la ley marco sobre matrículas. Es bien sabido que desde el Medievo la pesca fluvial era en buena medida patrimonio de monasterios merced a donaciones regias. El cisterciense de San Xusto de Toxosoutos⁴⁵⁹, contaba con un priorato a dos millas del puente sobre el Tambre, que daba nombre a la localidad de Pontenafonso. Esta sucursal disponía de barco de pesca, canales y más de sesenta redes y pesqueras empleadas en capturar la gran cantidad de truchas, lampreas⁴⁶⁰, reos, salmones y demás especies “que de la mar vienen a gozar del agua dulce

⁴⁵⁷ Vid. A.G.M. Pesca. Generalidad. Leg. 2.114. Doc. Palacio, 20-II-1817.

⁴⁵⁸ En este principado fueron corrientes los pleitos entre particulares y señores jurisdiccionales (comunidades religiosas y casas nobles, mayoritariamente) por la pesca en estos espacios. Allí, en el Catastro se censaban 11 cañales y 46 pozos y apostales para lampreas, anguilas y en especial salmones. Los llamados *agostiegos* se capturaban en las desembocaduras con trasmallos, “refuelles y redes salmoneras”. Vid. Ocampo Suárez-Valdés, J., *Campesinos y artesanos...*, pp. 130-131.

⁴⁵⁹ Fundado a principios del siglo XII bajo la Regla de San Benito, por la bula *Pastoralis officii debitum* (1575) de Sixto IV pasó a integrarse en el Císter.

⁴⁶⁰ El arzobispo de Santiago poseía “junto al puente de don Alonso”, unos canales que le reportaban la llamada renta de las lampreas. Esta contribución solía arrendarse anualmente en 250 piezas “de las cuales ha de dar el arrendador las que se le pidiesen frescas y las restantes frescas y curadas en el tiempo y sazón

(según las Estaciones del Río)”. Según declararon en su recurso los matriculados de los puertos de Freixo, Mosteiro y Pontenafonso, de la provincia marítima de A Coruña, había habido noche en la que en un canal se había cogido pescado por valor de 3.300 reales de vellón⁴⁶¹. Los monjes tenían arrendadas y aforadas estas pesqueras y canales, disfrutados en virtud de un supuesto privilegio de Alfonso VIII, a labradores de la feligresía de Santa María de Cando, y no permitían que matriculado alguno pescase desde el mencionado puente hasta donde llegaba el mar. Alegando los artículos 119 a 130 de la nueva ordenanza, en vigor desde hacía apenas seis meses, pedían que los jueces ordinarios de la villa de Muros y de Santa Cristina de Barro franqueasen la pesca a todos los matriculados “sean del puerto de España que fuesen”, en el espacio que bañaba el mar desde la casa del priorato hasta el puente sobre el Tambre; además solicitaban la prohibición a los terrestres de tripular el barco propiedad de los monjes, pena de confiscación del mismo por parte del ministro de Marina correspondiente, con jurisdicción exclusiva sobre el territorio bañado por el mar. Desconocemos la resolución de este expediente⁴⁶², pero fuese cual fuese, el irredentismo por este espacio continuó. En 1787, Fray Pablo Tarancón, procurador general de la orden cisterciense, elevaba recurso protestando por la providencia dada por el brigadier Muñoz de Guzmán con motivo de importante inspección, en virtud de la cual se

de ellas, y por lo que faltare ha de dar medio Real”. Vid. Archivo Histórico Diocesano de Santiago (A.H.D.S.) Fondo General. Leg. 44. *Bienes y rentas de la Mitra de Santiago y pensiones que paga. Año 1775*. Sin foliar.

⁴⁶¹ Así lo constató alguno de los solicitantes que de solteros y antes de matricularse habían servido a estos bernardos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. A Coruña, 21-VII-1751.

⁴⁶² Posiblemente dramatizando la coyuntura, los matriculados señalaban que muchos de los suyos, privados de su principal medio de subsistencia, habían tenido que emigrar a Tierra de Campos a ganarse el sustento como temporeros. Enterado del asunto, el Intendente de Ferrol Bernardino Freire dispuso que el ministro de la provincia de A Coruña recabase información acerca del real privilegio que esgrimían los bernardos a fin de poner al tanto de la materia al Marqués de la Ensenada, a la sazón Secretario de Marina. *Ibidem*.

concedía licencia a todos los matriculados para pescar en el Tambre⁴⁶³.

También la pesca en el tramo final del Mero justo antes de morir para formar la ría del Burgo fue motivo de controversias. Por auto del ministro de la provincia marítima de A Coruña en 1766 se prohibió a los matriculados del Burgo y El Pasaje la utilización de palanquetas y otros útiles de hierro que pudiesen dañar estructuralmente la presa de las aceñas que el Marqués de Cañizar poseía allí. Pero a renglón seguido se recordó al aceñero que en materia de pesca en agua salada se ciñese a lo dispuesto en el artículo 4º del título 6º tratado IV de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 confirmado en el 130 de la ley marco de 1751 para el ramo de las matrículas; es decir, que él (y cualquier otro individuo sin matricular) sólo podía pescar en dominio marítimo con vara, caña, esparaveles u otros artes que pudiese usar desde tierra⁴⁶⁴. A pesar de ello, los molineros siguieron beneficiando las especies (anguilas y lampreas, sobre todo) que quedaban en los pozos cercanos a las aceñas al bajar la marea. Para determinar la razón que asistía a una y otra parte, se nombraron peritos que reconocieron *in situ* el escenario del conflicto. Resultó que el agua salada llegaba hasta el puente de Cambre, más arriba de las aceñas. Por tanto, el intendente de Marina de Ferrol se vio obligado a intervenir de acuerdo con el artículo 119 de la Ordenanza de Matrículas de 1751, de constante invocación. Ello no supuso la resolución del *affaire* desde el punto de vista judicial, puesto que la Real Audiencia de Galicia interpretó como motín el incidente entre molineros y matriculados. Así considerados los hechos, la Sala del Crimen de este tribunal, al que había acudido el aceñero, al socaire de la real orden de 7 de agosto de 1766⁴⁶⁵, una vez formados autos luego

⁴⁶³ Entonces este regular alegó que el monasterio de Toxosoutos, filial de la casa madre de Sobrado, estaba en la pacífica posesión del río desde Lueiro hasta Merou. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1953. Doc., 8-IX-1787.

⁴⁶⁴ Los diferencias entre los matriculados y el arrendatario en materia de pesca en las inmediaciones de dichas aceñas venía de atrás, habiéndose llegado entonces al enfrentamiento físico con derramamiento de sangre. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 266. Doc. [Madrid, 28 de enero de 1767].

⁴⁶⁵ Por ella se disponía que “en las incidencias de tumulto, motín o toda commoción popular,

de la deposición de testigos, decretó la prisión del cabo celador de la matrícula, uno de los principales acusados⁴⁶⁶.

En esta misma línea, por real orden de 9 de octubre de 1781, con motivo de una instancia del Marqués de Meritos en la que pedía licencia para seguir pescando en las aguas de su molino que bebía del Guadalete, se volvió a exigir el cumplimiento de las ordenanzas y en particular la exclusividad de los matriculados para faenar en los términos del agua salada. Por resolución de 5 de abril de 1785, comunicada al Intendente de Marina de Cádiz, se confirmó lo dicho que debía observarse “por punto general” en todas las provincias marítimas⁴⁶⁷.

Esto por lo que respecta a los privilegios de tipo señorial en materia de pesca, cuya empeñada defensa hasta las últimas consecuencias, por lo menos para los casos gallegos estudiados, no puede explicarse convincentemente si sólo tenemos en cuenta el rendimiento económico de esta actividad, pobre en muchos casos. Bien pudiera ser que los privilegiados temiesen un efecto dominó, es decir, que a partir de la pérdida de una regalía concreta si pusiese en tela de juicio el resto de sus prerrogativas de carácter jurisdiccional; en todo caso eran conscientes de que la conveniencia de blindar toda manifestación de dominio, por simbólica que fuese.

Tampoco los concejos ni los vecinos permanecieron impasibles ante la entrada de matriculados en sus cotos privados de pesca. Por contra, denunciaron y apelaron sentencias ante instancias superiores (Audiencias y el Consejo de Castilla) siempre que pudieron costear los gastos procesales, en su intento de conservación de sus antiguas prerrogativas. En Asturias, estos conflictos de competencias por cuestiones de pesca en espacios de

desorden o desacato a los magistrados públicos, nadie goze fuero sea de la clase que fuese”, quedando pues bajo jurisdicción de las justicias ordinarias o de los delegados del Consejo de Castilla. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 266. Doc. [Madrid, 28 de enero de 1767].

⁴⁶⁶ No consta resolución del expediente, que a propuesta del Marqués de Someruelos, Auditor General de la Armada, fue remitido al Conde de Aranda, presidente del Consejo de Castilla. *Ibidem*.

⁴⁶⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Generalidad. Leg. 1.950. Doc. 5 de abril de 1785.

confluencia de lo dulce y lo salado estaban a la orden del día en el ecuador del siglo XVIII, amontomándose las intancias de alcaldes y regidores en los oficios de la Real Audiencia de Oviedo⁴⁶⁸.

Especialmente ruidoso fue el pleito por la pesca en ciertos pozos del río Marrón, entre ellos el llamado de La Alisilla. Por el interés de las argumentaciones de las partes enfrentadas, resumimos aquí los autos obrados a raíz de una representación de 22-XI-1785 de varios particulares, no matriculados, que reclamaban el derecho a capturar salmón allí. En defensa de sus intereses acudieron al Consejo de Castilla, de lo que se infiere el lucro obtenido de esta actividad que compensaría sobradamente los costes derivados de prolongar la causa. Este tribunal razonó que los salmones, lampreas, sábalos, sollas y otros peces “delicados”, aunque capturados en parajes bañados por el agua salada debían considerarse fluviales “ya que desoban, se crían y participan principalmente de la agua dulce y su pesca no requiere conocimiento ni experiencia marítima, entendiéndose lo mismo con los barcos para el paso de las gentes en los ríos y para la conducción de frutos y abonos de las heredades”. Para poner fin a las diferencias entre los Consejos de Castilla y Guerra sobre la pesca de salmones y demás especies en estos parajes concretos de la jurisdicción de Laredo, tras informes de uno y otro tribunal, Su Majestad dio la razón al segundo; en último término reconoció la competencia de Marina en asuntos de pesca donde llegaba el agua salada.

En relación con este asunto, Sáñez Reguart tras inspeccionar las pesquerías de la provincia marítima de Sanlúcar de Barrameda dio cuenta que en los llamados “caños”⁴⁶⁹ del Guadalquivir los paisanos redaban casi todo el año después “de las mareas del

⁴⁶⁸ Por despacho de 12 de julio de 1758 se recordó al Regente de dicho tribunal que los matriculados “aunque no tengan sueldo” (de la Armada) gozaban de los mismos privilegios inherentes a su estado, y si se diese colisión de competencias se consultase al Consejo de Guerra. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876.

⁴⁶⁹ “... de la Torrecilla, Tarfia, Figuerola, Brene, las Nuevas y Zurraque”. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia marítima de Sanlúcar de Barrameda. Doc. 6 de noviembre de 1787.

equinoccio”, sin permitir que los matriculados hiciesen lo propio con labadas ni cualquier otra arte de pesca. Estos se tenían que limitar a comprar a aquéllos sus capturas para luego revendarlas en Sanlúcar, Sevilla o Cádiz⁴⁷⁰.

Por lo que llevamos dicho se comprende que el caballo de batalla entre la jurisdicción ordinaria y la de Marina fuese la delimitación lo más precisa posible del área de competencias de una y otra. Aproximadamente tres lustros después de la entrada en vigor de la ordenanza de matrículas, se había procedido a fijar mojones a modo de demarcación de lo dulce y lo salado con el apuntado propósito de acabar con las controversias de jurisdicción en determinados parajes. Así se había dispuesto por un auto de 19 de julio de 1765, a raíz de una denuncia del gremio del Arrabal de la Moureira de la villa de Pontevedra contra los monjes de San Salvador de Lérez por la pesca en el entorno de la desembocadura del homónimo río⁴⁷¹. Parece que detrás de esta resolución estaba García Sarmiento, dando muestras una vez más de un profundo conocimiento de todo lo que se cocía en materia de matrículas en la vasta provincia que gobernaba⁴⁷². La instancia fue presentada aprovechando un revista de matrículas para actualizar los asientos de personas y embarcaciones, y como resultado de una inspección ocular se colocaron unas

⁴⁷⁰ *Ibidem*. Desconocemos la resolución del caso, ni los dictámenes que casi seguro se requirieron del inspector general Muñoz de Guzmán y del Intendente gaditano.

⁴⁷¹ Los conflictos entre ambas partes por la pesca en los pozos del Lérez venía de lejos, documentándose incidentes desde al menos el ecuador del siglo XVI. De este tema tratan las piezas documentales 509 a 529 de la colección *Archivo de Mareantes* del Museo de Pontevedra.

⁴⁷² El diligente ministro pontevedrés tres días antes comunicó al subdelegado de Vigo la necesidad de determinar el espacio geográfico donde “el uso de la mar” era privativo de aquéllos, pues estaba informado de que “en varias Rías de las de la extensión del Departamento en que desaguan algunos Ríos, ai embarcaciones y ostreras y que pescan y trafican los terrestres al abrigo sin duda de no estar determinados” dichos límites. Las demarcaciones debían establecerse por el ministro de Marina de la provincia y por sus subdelegados “con citación de las respectivas justicias”. Vid., Museo de Pontevedra. *Archivo de mareantes*. Sampedro, 248. Doc. Pontevedra, 16 de julio de 1765.

marcas⁴⁷³. El monasterio de Lézrez no admitió esta demarcación, y legitimado por antiguos privilegios⁴⁷⁴ que presentó al efecto, vio reconocido por la Intendencia de Ferrol su derecho a pescar de forma privativa más abajo de dichos mojones. Por su parte, la corporación de matriculados no se dio por vencida; aunque pretendía una nueva demarcación, de momento desistió en su empeño dada su precariedad financiera para afrontar el coste procesal, según confesó después. Así estaban las cosas cuando con ocasión de la revista general de Muñoz de Guzmán, los de la Moureira reclamaron otro reconocimiento de la zona. Éste fue llevado a cabo por Sáñez Reguart, que comprobó que el agua salada llegaba hasta 3/4 de legua más arriba de los antiguos mojones⁴⁷⁵. El monasterio jugó todas sus cartas, llegando incluso a lograr dictamen favorable del asesor de Marina de la provincia de Pontevedra. Disconforme con este parecer, en una decisión poco habitual, el ministro de dicho distrito pidió informe a Arias Paternina, asesor general para la revista de inspección en curso. Conforme al nuevo peritaje abogó por fijar los nuevos mojones al pie mismo de la aceña propiedad de los monjes⁴⁷⁶. Respecto a la principal baza de estos últimos, sus antiguos

⁴⁷³ El peritaje, al que fueron citadas las partes enfrentadas, fue realizado por un oficial primero del ministerio de Marina. En los mojones se inscribieron las siglas T.A.S. (“términos del agua salada”).

⁴⁷⁴ Una donación de los reyes Ordoño y Doña Elvira de 16 de noviembre era de 924, confirmada por Alfonso XI y por su sucesor Enrique II.

⁴⁷⁵ Dedujo pues que el peritaje de 1765 se había efectuado “en marea muerta con un diluvio de avenida o no se proxedió con buena fee”. Como era preceptivo para esta inspección ocular fue citado el monasterio, pero nadie se personó en su nombre; ante este hecho, fue un procurador del juzgado de Marina, nombrado de oficio, quien representó a esta parte.

⁴⁷⁶ Sáñez Reguart se desplazó al lugar donde comprobó cómo en tiempo de “mareas decadentes” y aun sin ser pleamar y con vientos de tierra a mar, el agua salada llegaba a “medio tiro de fusil” de dicho molino; por lo tanto, infería que en circunstancias óptimas los estertores de las corrientes marinas debían alcanzar ese lugar, y aún más de no existir una presa pétreo que encauzaba el agua hacia la aceña. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs. Santiago, 27 de septiembre de 1787. [Madrid,] 28 de septiembre de 1787.

privilegios, este letrado se remitió al artículo 30 de la Ordenanza de 1751 que rezaba así: ⁴⁷⁷;

“Todo aquel que haga profesión de hombre de mar, como quiera que sea, ha de estar precisamente matriculado, en la forma que está prevenido en el Título VI del Tratado IV de las Ordenanzas [generales de la Armada de 1748]; de suerte que a él que no tuviere su asiento formado en la lista de Marina del pueblo de su domicilio no ha de permitirse dentro o fuera de él, ejercicio alguno de Mar, con qualquier título o pretexto que sea, tanto en la habilitación de las embarcaciones como en su navegación de toda especie, en su custodia, y en todo lo demás que directamente pertenece a la profesión de Mar; sin exceptuar los pequeños barcos de tráfico interior, los de la Pesca, los destinados al resguardo de rentas ni otros algunos, *no obstante qualesquiera privilegios, leyes, usos y costumbres anteriores*”.

En suma, a lo máximo que podría aspirar el monasterio era mantener su exclusiva en la pesca, siempre que emplease a matriculados. Los monjes volvieron a apelar ante el Intendente de Ferrol, donde dormía el expediente en abril de 1789⁴⁷⁸. Entonces, en una enésima instancia el gremio logró la inmediata y definitiva resolución de Marina a este respecto⁴⁷⁹. En septiembre de dicho año comenzaron las labores de demarcación. Al efecto se trasladaron al lugar un ingeniero comisionado *ex profeso*, acompañado de un escribano, el cabo de mar y los vicarios del gremio de mareantes y un apoderado por parte del monasterio benedictino. Fue contratado un maestro cantero que, con ayuda de operarios, habría de colocar dos “columnas de cinco quartas de alto y una de ancho en quadro de cantería de grano primo, abriendo a esta porporción en cada uno de los Peñascos que son

⁴⁷⁷ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen...*, Sig. R-98/208.

⁴⁷⁸ Confiaban en su victoria por la vía de agotar todos los recursos; sabían que la demora en la resolución judicial de la causa les favorecía, habida cuenta que el gremio no contaba con fondos para continuar *sine die* con este pleito.

⁴⁷⁹ El Intendente, en oficio de 11 de julio que se cita pero cuyo contenido exacto desconocemos, se defendió asegurando no haber habido omisión en el despacho de este expediente. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Docs. Pontevedra, 29 de abril de 1789; [Madrid], 20 de mayo de 1789.

del mismo género y están declarados por término fijo para dicha división de aguas, un ahujero en profundidad de una cuarta para de echo proceder a la correspondiente fijación⁴⁸⁰.

En respuesta a una consulta de Floridablanca, Secretario de Gracia y Justicia, a Valdés, que lo era de Marina, por despacho de 26 de noviembre de 1789 abogó porque las justicias ordinarias y las de Marina de cada localidad estableciesen de común acuerdo señales físicas que delimitasen geográficamente el ámbito de competencias de unas y otras. Conforme a esta propuesta, por real orden de 31 de enero de 1790 Carlos IV dispuso se llevase a cabo un amojonamiento formal en todos los puertos y rías, fijando una señal permanente en presencia de las justicias locales y de los correspondientes ministros del ramo de Marina. Pronto se precisaron los términos legislativos. Así, por R.O. de 5 de marzo de dicho año, el monarca volvía a incidir en el imprescindible consenso entre ambas jurisdicciones al tiempo que puntualizaba que las marcas debían colocarse en los límites de los dominios propiamente marítimos “aun quando por casualidad suba más o menos el agua salada”.

En torno a la interpretación de esta última cláusula surgieron interrogantes, como el expuesto a la Secretaría de Gracia y Justicia por el alcalde ordinario de Gandía, ya que en los marjales de su distrito desde antiguo pescaban pacíficamente los matriculados y los que no lo eran. Además, aquí la delimitación de espacios afectaría a los intereses del Duque de Gandía propietario de una dehesa que mediaba entre el mar y dichos terrenos pantanosos⁴⁸¹. Si plausible había sido el proceder de este magistrado local al informar a la superioridad de las dudas que tenía a este respecto, de exceso de celo por sus administrados cabe calificar la actuación del ministro de Marina de Santander pocos meses antes. Sin haber tenido en cuenta la referida cláusula, a consulta del subdelegado de Suances -en

⁴⁸⁰ Los mojones se afianzaron con pedazos de metal (“de potes”). Vid. A.H.P.P. Archivo Municipal de Pontevedra. Leg. 48 (11).

⁴⁸¹ No consta resolución de este expediente. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Gandía, 21 de julio de 1791.

discrepancia con los corregidores de Santillana del Mar y de Torrelavega por el amojonamiento en el sitio de la Barca de Barreda- resolvió que la señal se colocase “sin perder una línea” allí donde llegase la marea más viva, aunque “se note dulce el agua”. Por real orden de 18 de diciembre de 1790, dirigida al Intendente de Marina Du Bouchet, se ordenaba la circulación de la orden de marzo mencionada arriba y una vez más se insistía en el acuerdo jurisdiccional, habiendo de constar “por instrumento formal la anuencia y consentimiento” de ambas jurisdicciones para fijar el señalamiento⁴⁸², cuyos gastos debían ser costeados por una y otra a partes iguales⁴⁸³.

Por lo que llevamos dicho se infiere que la puesta en pie de estas marcas no fue inmediata, pues a menudo generó problemas. Incluso en más de un caso ni tan siquiera debió llevarse a efecto por la abierta oposición de los concejos; de hecho, el juez ordinario de Castropol archivó la real orden de 31 de enero de 1790 que le había sido comunicada por el regente de la Real Audiencia de Oviedo⁴⁸⁴.

⁴⁸² Al tiempo, Carlos IV dejaba fuera de la demarcación de Marina el mencionado territorio de la Barca de Barreda, propiedad de D. Francisco de Salas Calderón, en conformidad a la real orden de 4 de abril de 1783 “porque quedando sus posesiones en la parte respectiva al mar, se le quita con ésto la pesca con terrestres”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. [Madrid], 10 de mayo de 1791. En vista de esta resolución, es más que probable que las credenciales y contactos en la Corte del Duque de Gandía le garantizasen que su mencionada dehesa quedase fuera de la jurisdicción de Marina.

⁴⁸³ En su citada misiva de 21 de julio de 1791, el alcalde ordinario de Gandía informó que, pese a no ver justificado el mojonamiento previsto, estaba dispuesto a efectuarlo a expensas suyas en la parte que le tocaba “con calidad de reintegro” de los propios municipales, de las penas de Cámara o de otros efectos sin perjudicar a la real Hacienda (“a S.M. bien vistos”). Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Gandía, 21 de julio de 1791.

⁴⁸⁴ Así consta en un dictamen de 4 de octubre de 1790 del auditor general de Marina del departamento de Ferrol José Lavandeira a raíz de un conflicto de jurisdicción entre el citado magistrado local y el subdelegado de Figueras que había procedido contra unos terrestres por haber mareado en zonas que les estaban vedadas. Por enésima vez se produjeron diferencias a la hora de interpretar los términos de los reales privilegios alegados por el concejo de Castropol en lo tocante a la pesca en la desembocadura del río Ove. Este informe fue remitido al ministro de Gracia y Justicia días después. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. Ferrol,

4 de octubre de 1790.

CAPÍTULO VII

LOS DEBERES DE LOS MATRICULADOS DE MAR

En anteriores páginas de esta tesis ya tuvimos ocasión de referirnos al carácter de acuerdo contractual que tenía la matrícula. Un contrato que los hombres de mar, por falta de alternativas, se veían abocados a suscribir y en virtud del cual debían prestar servicio a la Armada siempre que fuese requerido su concurso. A cambio se les concedieron una serie de contraprestaciones de orden económico, fiscal y jurisdiccional que a menudo fueron vulneradas, y que por lo que concierne a la práctica en exclusiva de los oficios marítimos llegó a resultar contraproducente para sus beneficiarios en determinadas circunstancias. La alternancia de los matriculados en el Real Servicio fue regulada a partir de la Ordenanza de 1751 mediante un nuevo sistema: las cuadrillas. Pero los teóricos reemplazos anuales en tiempos de paz a menudo se incumplieron por problemas logísticos a la hora de la remuda de tripulaciones.

Aunque las duras, siempre ingratas y, particularmente en coyunturas bélicas, sucesivas campañas en los buques de la Armada constituyeron los principales deberes de los matriculados de mar para con el Estado, éstos también tuvieron que prestar servicios en los arsenales. Además, los matriculados estuvieron obligados a turnarse en los modestos puestos de vigilancia costera (atalayas y *fachos*) a cambio de nada. Otros deberes, caso de las labores de practica, el transporte de materiales y bastimentos para atender necesidades militares (construcción de bases navales, abasto de presidios africanos), los trabajos a beneficio de la renta de salinas y, suponemos, que los prestados en las embarcaciones de Aranjuez, sí estuvieron remunerados. No obstante, dado que los salarios a veces se pagaron mal y no compensaban el abandono de las actividades marítimas que conllevaban, fueron motivo de reiteradas protestas por parte de los matriculados.

7.1.- Los sorteos para el servicio en la Armada. Resistencias, fraudes y sustituciones.

“La matrícula de la Gente de Mar se ha establecido con el fin de que sirva alternativamente en mis vageles de Guerra, siempre que ordinaria o extraordinariamente se armaren para defensa de los intereses y honor de mi Corona y ofensa de sus enemigos”¹.

Así se hacía pública la principal razón de ser de la institución objeto de estudio en el artículo 54 de la ordenanza de 1751. Para garantizar dicha alternancia se estableció un nuevo sistema, que sería objeto de modificaciones en pos de una mayor equidad en el reparto de la carga militar de la Matrícula. Por esto mismo, los matriculados estuvieron sujetos a un régimen de libertad vigilada, que se extremó para los miembros de la cuadrilla de embargo. Pese a las reiteradas prohibiciones, muchos de los catalanes desplazados a Galicia para explotar sus recursos pesqueros permanecieron aquí después de caducadas sus licencias e incluso alguno de ellos partió de Cataluña sin el pertinente permiso, librándose de este modo año tras año de ser enviados a campaña. En consonancia con la voluntad de distribuir con justicia el deber de servir en la Armada, sólo tardíamente se autorizó descargas personales de esta obligación por la vía del enganche de sustitutos.

7.1.1.- El sistema de cuadrillas y la resistencia a los sorteos.

En virtud de la ley fundamental de 1751, en cada localidad la marinería se dividió en cuatro partes o cuadrillas. En esta distribución, competencia de los ministros principales de provincia, se habría de guardar el más exacto equilibrio tanto en el número como en la calidad. La inscripción en las cuadrillas se determinaría por sorteo en presencia de la autoridad de Marina; la primera cuadrilla quedaría embargada para el servicio durante doce

¹ Artículo 54 de la *Ordenanza para el régimen...* Museo Naval (Madrid). Sig., R-98/208.

meses, y al cabo de este tiempo le sustituiría la segunda, y así sucesivamente hasta la cuarta, manteniéndose siempre este orden en la rotación (artículos 55 y 56). Se fijarían carteles en las localidades cada mes de diciembre haciendo públicos los nombres de todos los componentes de la cuadrilla, al objeto de que ninguno de ellos pudiese alegar desconocimiento de sus obligaciones para con el Estado y se presentasen a principios de año al subdelegado de Marina. Mientras durase el embargo de su cuadrilla, no podrían cambiar de domicilio ni navegar más allá de los límites de la provincia marítima en la que estuviesen matriculados (art. 57).

No obstante, ya en octubre de 1751, se admitieron salvedades a este respecto, a raíz de una representación del ministro de Avilés D. José de Colosía. Éste expuso los graves perjuicios que se seguían a la marinería de esta provincia, donde escaseaba la pesca en verano, por lo que desde antiguo muchos practicaban la navegación normalmente no más allá de Vizcaya. Colosía planteó la cuestión a Freire, el Intendente de Ferrol, y éste a su vez al Marqués de La Ensenada, que conforme al criterio de ambos, resolvió ampliar el espacio laboral de los incluidos en la cuadrilla de servicio a la extensión de todo el departamento dado que no había “motivo de armamento”; no obstante, cuando lo hubiere, sería menester observar literalmente la disposición de ordenanza². Poco después, la marinería de Mallorca recibió el mismo trato. Por real orden de 11 de abril de 1752, en atención al crecido tamaño de la matrícula de esta clase registrada por dicha provincia balear, se autorizó que durante el tiempo que estuviesen embargados pudiesen navegar “en la extensión” del departamento de Cartagena³.

Para evitar las salidas ilegales, en la cédula de matrícula de cada individuo se haría constar su cuadrilla, al tiempo que se ordenaba la retención por parte de los subdelegados de las certificaciones del asiento de aquéllos que estuviesen expuestos a ser llamados al servicio, “respecto de que siendo conocidos en su provincia no necesitan para emplearse

² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Docs. Avilés, 21 de julio de 1751; A Coruña, 28 de julio de 1751; [Madrid], 4 de octubre de 1751.

³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

en su profesión de este requisito indispensable para fuera de ella”. Si alguno de los embargados llegase a saltarse este control, en teoría tendría cerrado el acceso al mercado de trabajo para los oficios marítimos ya que para ejercerlos era imprescindible la presentación de sus cédulas a las autoridades de Marina⁴. La pena para el que se incumpliese la ley en este importante punto era dura. Todo aquél que se ausentase en el año que le tocase entrar en sorteo para el servicio, no estando a tiempo cuando fuese requerido, sería condenado a tres campañas consecutivas en Europa, la primera con medio sueldo, la segunda con dos tercios y la tercera con el sueldo íntegro de la plaza que ocupase según su pericia como hombre de mar (art. 59).

Con ocasión de armamentos los cupos de marinería se asignarían por provincias, cuyos ministros principales recibirían órdenes expresas del Intendente. La contribución de cada una de estas demarcaciones habría de ser proporcional al tamaño de su matrícula, sin que las más cercanas a la capital del departamento fuesen perjudicadas por esta razón, “a menos que sea en casos prontos y executivos que no den lugar a esperar la gente de las más distantes provincias; lo qual deberán prudentemente graduar los intendentes” (art. 60). En las órdenes de reemplazos o levas se haría constar la calidad de la tripulación demandada acada provincia marítima; es decir el número de *hábiles* (artilleros), *medianos* (marineros) y *nuevos* (grumetes), clasificados conforme a lo prevenido en los artículos 36 y 47 de la Ordenanza de 1751. Con una importante aclaración a este respecto. Un hombre alistado entre los medianos, obligatoriamente no entraría a servir de marinero; es decir, la correlación no era automática, ya que las plazas debían “señalarse al tiempo del Armamento, según el examen que se hiciere de su mayor o menor habilidad” (art. 61).

A raíz de la entrada en vigor de la real orden de 19 de agosto de 1754, de indudable

⁴ El artículo 58 concluía de este modo: “Y siendo, como debe ser, igual la división en todo el Reyno, y no menos el método de alternativa en todos los departamentos y provincias, se sabrá siempre la quadrilla que en cada año esté de servicio; y como para tomar plaza en embarcación o emplearse como quiera en exercicio de mar han de presentar sus cédulas a los ministros o subdelegados, deberán éstos no sólo no permitirlo sino aprehenderlos y remitirlos a la capital de su provincia o a la del departamento”. Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen...* Sig. R-98/208.

trascendencia, del sorteo conjunto de los individuos de la cuadrilla embargada se pasó a la ejecución de tres específicos; uno para cubrir las plazas de artilleros, otro para las de marineros y un tercero para las de grumetes⁵. Ateniéndose al número y calidad de las plazas que tocasen a cada provincia, a su vez el ministro principal las compartiría de forma proporcional entre los pueblos; por orden suya, los subdelegados convocarían de inmediato a toda la marinería embargada aquel año y se procedería al nombramiento individual “por suerte rigurosa”, según las referidas tres clases. En el sorteo entrarían todos los de la cuadrilla de servicio, “a reserva del que estuviere notoriamente imposibilitado”. Conforme el subdelegado los fuese llamando por lista “extraerán las cédulas, que manifestarán los que deban aprontarse para campaña”. (art. 62). De lo dicho se deduce que eran los propios sorteados los que extraían las papeletas sin aclararse de donde.

La vaguedad legislativa por lo que atañe a la insaculación para determinar quiénes habrían de servir en la Armada, contrastaba con la detallada y creciente regulación del acto en sí del sorteo de quintas⁶. En los sorteos de mozos, el nombre de cada uno de ellos constaba en un papel enrollado dentro de una bola que se introducía en una bolsa o cántaro. En otro recipiente similar se introducía igual número de bolas; en un número determinado de ellas, según el cupo de plazas exigidas, se escribía la palabra “soldado” y las demás quedaban en blanco. Era un niño el encargado de sacar las bolas de los nombres y las bolas de la suerte, un recurso a la mano inocente que no parece se utilizase en los sorteos de matriculados a tenor de la falta de toda referencia al respecto en la documentación que hemos utilizado.

Como era de esperar, en la Ordenanza de 1751 se contemplaba el embargo de más de una cuadrilla “en tiempos de guerra o en otros en que se ofrecieren armamentos considerables” para los que resultase insuficiente la movilización de la cuarta parte de la marinería apta por el Real Servicio. Claro está, en circunstancias similares las ordenanzas

⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

⁶ Vid. Borreguero Beltrán, C., *El reclutamiento...*, pp. 210 y ss.

francesas también disponían la recluta de todas las *classes*⁷. Como se verá las tensiones se dispararon a consecuencia de la sucesión de levadas masivas, casi siempre enmarcadas en coyunturas bélicas. En el artículo 78 de dicha normativa se dispuso que en semejantes circunstancias,

“...sin que anticipadamente se haya tomado la precaución del embargo, toda la Marinería que se hallare en los Pueblos, estará obligada a concurrir, según las órdenes de su ministro o subdelegados, los cuales los nombrarán de la misma forma por suerte rigurosa, en la qual entrarán todos los que se hallaren en el Pueblo, de qualquier cuadrilla que sean, después de haverse destinado toda la de servicio ordinario de aquel año”⁸.

Se erraba al suponer que dado que en el sistema de reclutamiento ordinario, “la casualidad sola determina”, no cabría la queja de los afectados. No tardaron en efectuarse reajustes significativos en la normativa en aras de un reparto lo más equitativo posible de la carga militar. Así, en contra de lo dispuesto en el artículo 63 de la ordenanza de 1751, en el que se instaba a los ministros y subdelegados a que siguiesen al pie de la letra el método establecido “sin reparar en que a unos haya tocado repetidas veces la suerte, mientras a otros ninguna”, por la mencionada real orden de 19 de agosto de 1754 a partir de entonces cuando hubiera que atender una demanda ordinaria de tripulación para la Armada, antes de ningún otro habría de encantararse a todos aquellos que en el último turno de su cuadrilla hubiesen tenido la fortuna de no ser llamados a campaña “porque de lo contrario habría hombre que no tocándole la suerte no navegase”⁹.

También en el régimen francés de inscripción marítima se establecieron mecanismos correctores de las desigualdades derivadas del azar del sorteo. Las autoridades competentes debían velar porque el peso de la carga militar se repartiese entre todos; de

⁷ Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 272.

⁸ *Ordenanza para el régimen y gobierno...* Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/209.

⁹ Vid. A.G.M. Matrícula. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

modo que entre los de un misma *classe* embargada, debían ser movilizados con prioridad los que no habían hecho campaña antes que aquéllos que ya habían servido en la Royale¹⁰. Por otra parte, en la Instrucción que contenía los puntos que habrían de observar el comisario de guerra de Marina D. Francisco de Rávago durante la revista de inspección extraordinaria del departamento de Ferrol que le había sido confiada en 1771, se cita una real orden de 26 de junio de 1762, y en relación con ella la práctica seguida en las anteriores inspecciones de no incluir en una misma cuadrilla a padre e hijo o a suegro y hierno¹¹.

Antes de seguir adelante, y dado que se ha venido haciendo alusión a campañas y se continuará en próximas páginas, debe quedar claro que por campaña se entendía un servicio en la Armada por espacio de doce meses conforme a lo establecido en el título 3º del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. Por real orden de 23 de octubre de 1765 se confirmó esta duración anual en todos los departamentos “no siendo en los casos de total desarme que lo reduzcan a menos”¹². Y de nuevo se hizo lo propio por una real orden de 11 de junio de 1790 a propuesta del Intendente de Cádiz, volviendo a igualar a este departamento con los otros dos, después de que por el artículo 295 de la Ordenanza de Arsenales se hubiera reducido la duración de cada campaña a nueve meses en aquél¹³.

Con ocasión de los reemplazos anuales y más en casos de armamentos extraordinarios, la actividad de los oficios de Marina de los ministerios de provincia se incrementaba considerablemente. En pocos días habrían de publicarse las listas, efectuarse

¹⁰ Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 272.

¹¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 21 de septiembre de 1771.

¹² Esta resolución se dio en respuesta a un oficio de D. Pedro de Ordeñana, Intendente de Ferrol en el cual abogaba por fijar en un año el término para fin de campaña “o mutación de tripulaciones [...] respecto a que éstas no tienen la fátiga que las de los otros departamentos”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Docs. Ferrol, 16-X-1765; San Lorezo, 23-X-1765.

¹³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Aranjuez, 11 de junio de 1790.

los *encantamientos* y despacharse con destino a la capital del departamento a los matriculados a quienes les tocara la mala suerte de prestar servicio. Con el tono familiar y distendido que caracteriza la correspondencia entre Fray Martín Sarmiento y su hermano el ministro de Pontevedra, el primero a propósito de una leva para la Armada de más de 1.700 hombres que estaba ordenada para esa provincia en febrero de 1759, confesaba al segundo sentir

“...la nueva faena que te ha sobrevenido de sorteos. A la verdad, esa faena es distinta de la pasada y nada tiene de peligrosa como ella. He visto ahí los sorteos y me parece que ese ejercicio conviene a tu salud, pues con las voces que darás se suplirá el ejercicio corporal que no haces y te hace falta. Ojalá tuviese yo en mi celda de mes a mes un sorteo que hacer para agitarme y hervar con esfuerzo para suplir el ejercicio que tampoco hago”¹⁴.

Conforme a la ordenanza, en tiempos de paz debieron ser varios miles los matriculados movilizados con ocasión de los reemplazos anuales. Aunque los datos que aporta la documentación manejada sobre este particular son escasos y dispersos, apuntan en la dirección señalada lo que se sabe para otras armadas, en particular la inglesa, la más numerosa y temida de todo el siglo XVIII. Como media cada buque de la Navy despedía anualmente a la mitad de su equipaje, si bien en los navíos más grandes, los *ships of line*, la rotación de tripulaciones era menor¹⁵.

Durante el proceso de recluta fueron habituales las manifestaciones de protesta y los alborotos, aunque no pasaron de la categoría de incidentes leves. Según se infiere del amplio volumen de documentación manejada para este estudio, rara vez desembocaron en episodios de amotinamiento. Por el contrario sí los hubo y bastantes en Francia contra el *systeme des classes*, en particular en el Pays de Labour donde se registraron, sobre todo en tiempos de Luis XIV, varios ejemplos de comunión entre localidades costeras frente a los

¹⁴ Vid. Filgueira Valverde, J., *Epistolario...*, p. 127.

¹⁵ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 148.

agentes del poder real encargados de las reclutas para la *Royale*¹⁶. El Estado, dando el brazo a torcer, como ya se dijo, hizo una excepción con los puertos vascos que en la práctica disfrutaron de un régimen de inscripción marítima más flexible que el aplicado en el resto de la costa francesa. Y por otra parte, en las regiones fluviales se produjeron insurrecciones en la segunda mitad del siglo XVIII motivadas por la extensión a ellas del referido sistema de inscripción marítima por las obligaciones militares que conllevaba. Con violencia de palabras y de obra contra los comisarios y demás funcionarios de Marina e incluso con incendios de locales símbolos del poder central, se respondió en Francia a la amenaza de las levadas. Unas reclutas también contestadas con acciones de presión económica, caso del paro voluntario de la navegación fluvial en el curso del Dordoña. Cabantous ha enfatizado que la complicidad familiar, cuando no comunitaria que disfrutaron los insurrectos dificultó en buena medida el aborto de episodios de insumisión. A propósito las palabras del Intendente de Marsella en 1671 son esclarecedoras: “ qu’il u’y a pas un matelot qui n’ait un gentilhomme ou une femme qui le protège ey ne cherche à l’exempter du service”. En efecto, también la nobleza y, más excepcionalmente, el clero prestaron ayuda los insurgentes¹⁷. La primera velaba por su jurisdicción y por sus ingresos como perceptores de rentas, un sostén económico amenazado por las demandas de hombres para la Armada; y ante todo manifestaba su oposición al poder central que venía a perforar la red de clientelas locales¹⁸.

Volviendo a España, a tenor de nuestros datos, los catalanes encabezaron la

¹⁶ Uno de ellos tuvo lugar en 1671 cuando varios puertos del litoral vasco-francés se levantaron contra el enrolamiento obligatorio de 4.000 de sus marineros. Una sublevación en masa que no se pudo contener por la fuerza (penas de cárcel y prohibición de pescar y navegar a los amotinados y sus cómplices), llegándose a la conciliación: amnistía a los insurgentes, aumentos (mejor dicho, promesas de aumento) de sueldos, etc. Vid. Cabantous, A., *La Vergue et les Fers...*, pp. 85-86.

¹⁷ Por el contrario fue común la ayuda humanitaria de los párrocos a los desertores.

¹⁸ *Ibidem*. Apúntese el apoyo de la nobleza de la cuenca del Garona a la marinería movilizada contra su voluntad para equipar navíos del rey.

resistencia a las obligaciones militares de la Matrícula, y como veremos en otro capítulo, las tasas de deserción de los matriculados de este Principado fueron superiores a la media. El día de Corpus de 1752 se produjeron disturbios en la villa de Selva de Mar, con motivo del sorteo de la segunda cuadrilla. Además de desacatos, los matriculados atentaron contra el patrimonio del prohombre del gremio (en su condición de auxiliar del subdelegado)¹⁹. Uno de los contados motines con ocasión de levas para la Armada, fue el protagonizado el 19 de abril de 1760 por los 41 matriculados de la cuadrilla de embargo correspondiente a la villa de San Feliu de Guíxols. La causa del mismo, las supuestas discriminaciones a la hora de concederse las exenciones del servicio en la Armada. Esta insubordinación, encabezada por seis individuos, duró sólo hasta la mañana del día siguiente tras haber logrado el ministro de Mataró persuadirlos de abandonar su postura. Contenidos, fueron embarcados para Cartagena a servir plaza en la Armada sin recibir castigo alguno²⁰.

En otros casos conocidos, las penas para los resistentes, y en particular para los principales culpables, fueron muy severas. Por ejemplo, Manuel Loroño²¹, cabecilla de un tumulto ocurrido el 6 de septiembre de 1770 en el puerto pontevedrés de Vilaxoán en el transcurso del acto de sorteo de 48 plazas de mar fue castigado a los trabajos del arsenal por el tiempo que consideró oportuno el Intendente de Ferrol. Ante éste recurrió el

¹⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. Rosas, 9 de junio de 1752.

²⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc., San Feliu de Guixóls, 19 de abril de 1760.

²¹ Había proferido injurias contra el subdelegado de su puerto, al que había herido levemente con un palo, como consecuencia de un incidente originado por el rechazo de este ministro a admitir a dos sustitutos, Juan Fernández y Juan Fontán, presentados por el acusado para cubrir las dos plazas de artilleros de la matrícula de Vilaxoán pendientes de cubrir. El subdelegado justificó su decisión por la absoluta inexperiencia en el mar de ambos "cohechados", como comprobó por las listas oficiales de matrícula. Sin fuerza armada a su cargo, la autoridad efectiva de estos dependientes del ministerio de marina se resentía considerablemente, no siendo éste el único caso conocido en el que peligró su integridad física por ataques a manos de sus administrados. Como prescribía la ordenanza, la justicia ordinaria, en este caso el alcalde mayor de Vilagarcía de Arousa, cumplió con su deber de auxilio. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Madrid, 30 de diciembre de 1770.

condenado, suplicando que su pena fuese conmutada por un número de campañas en la Armada a voluntad de este ministro. Como garantía de que no desertaría ofreció un fianza de doscientos pesos (3.100 reales de vellón). Su recurso prosperó y por decreto de 24 de dicho mes se proveyó que una vez depositado este aval -que hizo efectivo D. Tomás Méndez ante el escribano de Marina del distrito- se subrogaría la pena de presidio por una condena de dos años enteros de servicio en buques de guerra en la plaza que se le señalase, el primero con medio sueldo y el segundo con dos tercios. A continuación Loroño, no dándose por vencido en la razón que le asistía contra la actuación del subdelegado, y agotando todos los recursos a su alcance, solicitó cuando menos cumplir la pena con el sueldo entero; en todo caso, logró que su expediente fuese revisado y resuelto conforme al dictamen del auditor de Marina del Departamento de Ferrol que hasta entonces no se había pronunciado al respecto²².

El hecho de que el Intendente de Cádiz D. Juan Gerbaut, teniendo sobre la mesa los resultados de la revista de inspección de matrículas del departamento a su cargo finalizada en la primavera de 1765, dispusiese que los ministros provinciales observasen el método regular establecido por ordenanza, salvo que por la superioridad se ordenase lo contrario en coyunturas de armamentos masivos, parece revelar irregularidades, o en todo caso denuncias de los afectados por la ejecución de estas suertes²³.

Irregularidades las hubo por aquellos años. El Marqués de Monteverde, a la sazón Intendente de Cartagena, en una representación al secretario de Marina fechada en 1766 daba cuenta de un ardid consentido y promovido por “algunos subdelegados” de Asturias y Galicia²⁴ con el propósito de sacar indemnes de los sorteos a sus protegidos. El juego sucio consistía en introducir en el cántaro utilizado al efecto las preceptivas cedulillas blancas y negras en una bolsa y fuera de ella colocar “cautelosamente” unas cuantas boletas

²² Arriaga, secretario del Despacho Universal de Marina, dudó de la facultad de Intendente “ para disponer tales castigos y conmutaciones”. *Ibidem*.

²³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765.

²⁴ Cuya matrícula conocía bien ya que acababa de vacar al frente de la Intendencia de Ferrol.

en blanco; advertidos de ello, los “ahijados” de estos ministros, nunca metían la mano en el saco y de este modo siempre salían airosos del sorteo. Según este ministro, esta práctica fraudulenta no la habían denunciado los matriculados por temor a sufrir represalias de las autoridades implicadas a su regreso del Real Servicio. Finalmente, alguien se decidió a acusar y se tomaron cartas en el asunto, recibiendo tan corruptos dependientes del ministerio de Marina un castigo severo²⁵.

Las descompensaciones en el reparto de las obligaciones militares entre matriculados generadas al entrar en juego decisivamente el factor suerte con ocasión de los reemplazos y levas de marinería, llegaron a poner en tela de juicio la conveniencia del sistema vigente. Precisamente, en 1766 se llegó a plantear su reforma en profundidad. El régimen de sorteo de plazas para cubrir las demandas ordinarias de marinería para la Armada en función del orden de embargo de las cuadrillas, sancionado por el artículo 55 y siguientes de la ordenanza de 1751, no garantizaba que todos y cada uno de los matriculados prestasen rotatoriamente servicio. Siempre presente lo ingrato y duro de esta prestación militar, se alzaron voces de afectados reclamando un cambio en el método en aras de la igualdad de todo individuo del colectivo de marinería hábil y no exenta en el cumplimiento efectivo de sus deberes militares. En este orden de cosas, el gremio de Luarca propuso en 1766 la eliminación de las cuadrillas y la elección por sorteo general entre todos los capacitados para el servicio en los bajeles del rey, exonerados, eso sí, los últimamente restituidos de campaña²⁶.

Hubo discrepancias en la cúpula de la administración de las matrículas a la hora de juzgar la reforma planteada por esta asociación asturiana. Ordeñana, Intendente de Ferrol, la desestimó, mientras sus homólogos de Cartagena y Cádiz no consideraron infundada la

²⁵ Monteverde, a pesar de que las providencias dadas al efecto habían corregido estas prácticas, confesaba no responder “de la conducta de ninguno de los subdelegados quienes dan motivo a muchas quejas”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. San Lorenzo, 21 de julio de 1766.

²⁶ En la representación de este colectivo no quedaban del todo claro los criterios a seguir, pues se hablaba de nombrar a los matriculados para el Real Servicio en consideración a sus clases “y tiempo que cada uno hubiere servido o dexado de servir”.

abolición de las cuadrillas. Es de interés el razonamiento del referido Marqués de Monteverde, Intendente de Cartagena, que partía del hecho cierto de que en el marco del sistema vigente el juego de la fortuna daba lugar a fuertes desequilibrios en el reparto de las responsabilidades efectivas de servicio en la marina de guerra. La lotería a la que obligatoriamente jugaban año tras año los matriculados traía la alegría a unas casas y el desconuelo y la sombra del hambre a otras. Mientras a marineros una y otra vez les sonreía la suerte, otros sin ella a la hora del encantamiento eran destinados a Indias u destinos lejanos; algunos, ausentes de la metrópoli tres años, al restituirse a sus casas como licenciados, volvían a ser llamados a campaña por otra desventura del azar, dado que la cuadrilla a la que pertenecían volvía a estar embargada cumplido un trienio.

Para corregir estas situaciones de dramática injusticia que se entiende acabasen en muchos casos por alentar las deserciones, Monteverde abogó por un nuevo sistema de elección de plazas al tiempo de las reclutas ordinarias o reemplazos; en cada localidad, ministros y subdelegados elaborarían tres relaciones separadas e individuales, hombre a hombre; de artilleros (o *hábiles*), marineros (o *medianos*) y grumetes (o *nuevos*) en razón de su antigüedad en la matrícula y de las campañas que acreditaran. Una vez formalizadas se remitirían los originales a las contadurías principales de los respectivos departamentos para su comprobación por las listas oficiales que allí existían; corregidos los posibles errores, se devolverían a los ministros para que con base en ellas y sin mediar sorteo efectuasen los *compartos* de gente conforme al número y clases solicitados. Persistiría no obstante el embargo continuado de la cuarta parte de los matriculados de cada localidad. Los que encabezasen las relaciones serían los primeros en ser destinados a campaña y así sucesivamente hasta volver a empezar por el mismo orden una vez completada la lista. Respetando el espíritu del artículo 57 de la Ordenanza de 1751 se preveía la fijación de carteles donde se haría público los nombres de los primeros de cada relación para que los restantes pudiesen con licencia emplearse “algún tiempo” en las actividades marítimo-

pesqueras fuera de sus localidades, pero sin permitir ausencias prolongadas²⁷. Cuando los armamentos no ocupasen la cuarta parte del primer embargo, los sobrantes inmediatos en la relación serían enviados al servicio en el reemplazo siguiente. Además, para evitar la extendida estratagema de acreditar incapacidad o edad que eximiesen del servicio en la Armada mediante falsedad documental, debían rechazarse los certificados de curas y los informes de médicos, cirujanos y sangradores. El reconocimiento de todos estos supuestos enfermos o lisiados deberían efectuarlo facultativos de Marina *in situ* en las capitales departamentales. Gerbaut, Intendente de Cádiz, fue en todo del mismo parecer que su homólogo de Cartagena, salvo en este último punto de las inspecciones médicas, por considerarlas gravosas para el Estado²⁸. Para obviar inconvenientes y poner coto a estas prácticas irregulares, Gerbaut propuso: primero, obligar al personal facultativo a que certificase bajo juramento; segundo, que el ministro o subdelegado diese su palabra de honor a continuación del certificado, constatando el eximente; en tercer lugar, que estos funcionarios de la administración de matrículas respondiesen con sus empleos en caso de demostrarse falsedad en sus testimonios; y por último, que los intendentes procurasen “la averiguación por la gente remitida”, entendemos, que ordenasen pesquisas, interrogando a los compañeros de los supuestos inhábiles.

La respuesta de la Secretaría de Marina a estas propuestas reformadoras, a las que no parecía conveniente dar carpetazo sin más, dada la entidad de sus promotores, fue ordenar “más examen”; en otras palabras, habrían de ser estudiados en detalle y recabar noticias sobre la realidad criticada antes de adoptar resoluciones. Entretanto, a lo que sí accedió Madrid fue a introducir ligeras modificaciones en el sistema pero dentro del marco de las cuadrillas, en la línea de la R.O. de 19 de agosto de 1754; en lo sucesivo, de la

²⁷ Monteverde particularizó los abusos consentidos o no a los catalanes que permanecían en Galicia exentos de obligaciones militares en la Armada por espacio de hasta ocho años.

²⁸ Además, razonaba, de que “habría que costear inútilmente a lo menos el socorro de éstos y individuos siempre que se comprobase cierta su indisposición, debería precisamente el subdelegado hacer doble nombramiento del número de los enfermos para que en caso de estarlo no resultare incompleto el de los matriculados pedidos por el Yntendente”. *Ibidem*.

cuadrilla embargada con prioridad entrarían en el servicio los que no acreditasen campaña alguna:

“de modo que si se piden 20 artilleros y los hai de los que no navegaron se nombren estos sin sorteo con los que navegaron, y si no hai los 20 y sólo ocho, éstos nombrados y por el sorteo los doce”²⁹.

Estas modificaciones legales en aras de la mayor equidad posible se convertían en papel mojado en manos de subdelegados corruptos o cuando menos poco celosos de sus deberes. En una representación sin firma de 1785 en nombre del cuerpo de matriculados de la provincia de Alicante, entre otras acusaciones por irregularidades en la actuación de los autoridades de la Marina, se denunció el amaño de los sorteos, “pues a los que quieren salgan los ponen bolas gordas”, que parece ser extraía el propio escribano del ramo³⁰.

Pese a que en los cientos de expedientes sobre gente de mar de la Secretaría de Marina, son muy contados los abiertos a raíz de recursos interpuestos por matriculados por supuestos abusos con ocasión de reclutas masivas, esto no implica bajos niveles de resistencia a las mismas. Lo que revela es la poca frecuencia del uso del cauce administrativo por parte de los afectados; desconfiados de los frutos de sus palabras, aun a voz común de gremio, tomaron la salida más drástica, la deserción, como habrá ocasión de demostrar en un próximo capítulo. A este respecto, es muy revelador el siguiente testimonio de alguien tan bien informado como Muñoz de Guzmán. Este brigadier andaluz, en el curso de la muchas veces aludida revista de matrículas bajo su dirección, apuntó en noviembre de 1786 como una de las causas del declive de la matriculación, el “poco orden” seguido en los sorteos, además de los conocidos ataques a los privilegios y prerrogativas de la gente de mar. Un cúmulo de factores adversos que retraían de la matrícula a todo aquel que no se veía en la más extrema necesidad, sin otra salida profesional medianamente

²⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Docs. Ferrol, 9 de abril de 1766; San Lorenzo, 21 de julio de 1766.

³⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Alicante, 10 de mayo de 1785.

factible, de enrolarse en sus listas³¹.

Por otra parte, es importante tener en cuenta que la oposición a los sorteos en determinados puertos vino propiciada por la mano blanda de las autoridades de Marina y por todo un entramado de complicidades difícil de erradicar. Por lo que a esto concierne, es de sumo interés un expediente relativo a los fraudes de los matriculados de la capital malagueña para eludir el Real Servicio. Estos fueron especialmente refractarios a la entrada en suertes para campaña. Al menos así lo denunciaba en 1788 D. Domingo Pavía, ministro principal de la provincia que tenía por cabeza este puerto. En su discurso se adivina una crítica velada a la actuación de sus predecesores al frente de dicho distrito, y en todo caso un lamento por la evidente falta de autoridad a la hora de combatir los abusos de los matriculados. Pavía esperaba en breve “establecer la completa subordinación que hasta aquí no se ha conocido”. De hecho, tal había sido la insubordinación, que dos sorteos habían quedado sin efecto, al huir al campo la mayoría de los embargados. Estas fugas eran aquí habituales, habiendo alcanzado notables proporciones en fechas recientes con ocasión de la orden de reemplazo del equipaje de los navíos *San Antonio* y *San Francisco de Asís* que arribaran a Cádiz, teniendo buena parte de su tripulación que ser hospitalizada. Las urgencias de este relevo, llevó a Pavía a no perder tiempo en convocar a los fugados por edictos y pregones; los no presentados fueron perseguidos al objeto de enviarlos a la cabecera departamental a cumplir la pena preceptiva. No conviene pasar por alto que esta resistencia se produjo en circunstancias normales de recluta conforme al ordinario turno de las cuadrillas. Por lo que cabría encontrarse con una resistencia mayor a las levadas extraordinarias en situaciones de guerra³².

Otra forma de eludir las campañas era prolongar por muchos años cuando no definitivamente las licencias para trasladarse al extranjero. En relación con esto, en el primer punto del apéndice al Reglamento para la provincia de Mataró aprobado por Carlos III por real despacho de 8 de junio de 1786, el Inspector General Muñoz de Guzmán ordenó

³¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.874. Doc. Málaga, 3 de noviembre de 1786.

³² Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.955. Doc. Málaga, 27 de agosto de 1788.

a las autoridades de dicha demarcación catalana que la concesión de licencias a matriculados para viajar se condicionase a la presentación de “fianzas de su regreso”, en especial cuando el destino era Francia, “sobre cuyas familias ha de vigilarse para que no sigan a aquéllos mudando de domicilio a países estraños”³³.

Mención particular merecen las tripulaciones de los mercantes, siendo abundantes las evidencias documentales que hablan de mayores facilidades para sortear las obligaciones de la Armada que las que tenían a su alcance pescadores propiamente dichos. Al objeto de repartir esta carga de la forma más equitativa posible, por real orden de 12 de junio de 1761 Carlos III resolvió echar mano de los equipajes de los *registros* de América para completar los navíos mandados armar por entonces. No obstante, en atención a la larga ausencia de sus casas se les concedió una licencia de un mes para visitar a sus familias al llegar a España. A los matriculados del departamento de Cádiz empleados en este tráfico colonial les fue retenida una tercera parte de sus soldadas como garantía de que terminado dicho plazo se presentarían para servir en campaña. Dado que era más difícil de concretar la fecha de regreso a Cádiz de la marinería de los *registros* con asiento en los otros departamentos, el Intendente de Marina y el Comandante General de Cádiz acordaron exigirles dejar allí un “abonado fiador” que asegurase su presentación ante la correspondiente intendencia de Marina. El citado D. Juan Gerbaut propuso, y fue aprobado en Madrid, la retención de un tercio de los haberes de “algunos que, engréidos con los viages de Yndias, piensan poco en pasar a sus casas”³⁴.

En relación con esto último, era mucha marinería de los navíos del gran tráfico con Indias que probaba fortuna al otro lado del Atlántico, sin regresar antes de que el plazo de sus licencias de navegación hubiese concluido. De este modo se libraban durante años de entrar en sorteos, sin por ello ser declarados desertores. Tales irregularidades, que

³³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.783. Revista de la provincia marítima de Mataró. Doc. 8 de junio de 1786.

³⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Docs. Cádiz, 19 de junio de 1761; 26 de junio de 1761.

posiblemente se dieron en mayor o menor grado en otros puertos habilitados al comercio con las colonias, proliferaron ante todo en el principal de ellos, Cádiz. El descontrol del fenómeno por parte de las autoridades de Marina fue tan patente que llamó la atención de D. Vicente Imperial Digueri al inspeccionar las matrículas de Andalucía cumpliendo con la real orden de 7 de diciembre de 1798. Este inspector advirtió que en la capital gaditana existían unas listas de “háviles dispersos” que comprendían en torno a novecientos individuos embarcados en mercantes que habían partido a América. No había constancia de que esta gente hubiese prestado servicio alguno en la Armada ni que hubiese regresado en grave perjuicio de la Matrícula, aprovechando la apertura “de una puerta para la emigración”³⁵.

Prueba del profundo malestar que originaba la suspensión del procedimiento ordinario de los sorteos por cuadrillas es la instancia elevada contra el ministro de Tarragona por los matriculados de esta demarcación en 1785. Lo acusaban de enviarlos al Real Servicio sin mediar sorteo. Se encargó un informe a Zalvide, a la sazón Contador General del Departamento de Cartagena, que justificó el proceder del acusado en consideración de las especiales circunstancias de la leva. Se trataba del compartimento extraordinario de marinería para la escuadra del teniente general D. Antonio Barceló. A éste se le confió el mando de una escuadra organizada en Cartagena y compuesta por cuatro navíos de línea, cuatro fragatas, doce jabeques, tres bergantines y otras unidades menores (tartanas, lanchas cañoneras, etc.). El objetivo era una ofensiva en toda regla contra Argel, en especial contra su capital, en represalia por el incumplimiento por parte del gobierno del *dey* (la Regencia) de los acuerdos y en particularidad por la continuación del corso, principal fuente de ingresos de este estado magrebí³⁶.

Puesto que Barceló pedía gente robusta y de valor, tal vez Villanueva, el ministro

³⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 5 de diciembre de 1799.

³⁶ Vid. Fernández Duro, C., *La Armada Española...*, Tomo VII, pp. 345 y ss. Y Fernández Gaytán, J., «La Virgen del Carmen, protectora de la expedición contra Argel», en *Revista General de Marina*, nº 199 (1980), pp. 103-106.

de Tortosa, “para afianzar [...] estas calidades habrá hecho no riguroso sorteo de cuadrilla sino prudente elección de individuos como que sólo así llevaría el objeto, respecto de que en un sorteo indistintamente se toma el demás (*sic*) o menos robustez sin consultar el valor ni otra cosa que la aptitud para servir la plaza con que viene”. Zalvide, sin querer con ello hacer una defensa generalizada de la actuación de los dependientes del ministerio en las provincias³⁷, veía esta denuncia viciada por “impulso curial o de algún particular díscolo”. Al tiempo, no perdía ocasión para insistir en la necesidad de cortar de raíz el discrecional uso que los *prohombres* de los gremios de mar de esta provincia hacían de los fondos comunes de estas asociaciones, él que había dedicado parte de sus reglamentos a poner fin a estas arbitrariedades³⁸. Esta denuncia no era óbice para reconocer la razón que asistía a los matriculados tarraconenses, vueltos a enrolar cuando apenas habían sido licenciados después de varias campañas durante la última guerra contra Inglaterra, experiencia traumática, sin duda, para la gran mayoría de ellos. De este modo terminaba su informe dirigido a Valdés, Secretario de Marina:

“Hago finalmente presente a V.E. que hasta el caso de que los armamentos no excedan del surtimiento de la cuadrilla de turno y nos vayamos alejando del tiempo en que la necesidad obligó a echar mano de yndividuos de todas la cuadrillas y se atrae gente nueva a la matrícula, no puede dexar de haber clamores semejantes a los que se trasladan a V.E. los matriculados de Tortosa en razón de que vuelven a servicio quando últimamente vinieron de él...”³⁹.

Por otro lado, con ocasión de las demandas extraordinarias de marinería para dar respuesta armada a los ataques marroquíes a Ceuta, el Intendente interino del Departamento

³⁷ “Sin santificar de montón los ministros y mucho menos los subdelegados ni querer se desatiendan los recursos de los matriculados siquiera para consolarlos con razones...”. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. Cartagena, 21 de mayo de 1785.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

de Cádiz, D. José Gorriola, se vio obligado a saltarse el sistema de turnos. Se optó por llamar a servir a los matriculados por orden de antigüedad de sus pasaportes; en justicia, los primeros enrolados fueron los que desde hacía más tiempo estaban despachados de campaña⁴⁰. En semejante coyuntura, viendo como sin mediar los tres años preceptivos en virtud de ordenanza para situaciones de paz, volvían a ser carne de navío al tiempo que asistían a vulneraciones constantes de sus privilegios (fuero propio, exenciones fiscales, monopolio de las actividades marítimas, etc.), una serie de estímulos que en palabras de dicho intendente les habían conducido a abrazar una profesión “que aunque de fatiga y riesgo les prometía distinción y utilidad”, muchos matriculados fueron tomando plaza en el ejército y otros desertaron. La tensión en los puertos sangrados día a día para atender las demandas de tripulación de la Armada era alta, y la reiterada falta de fuerza armada al servicio de los ministros de la Marina a nivel local les impidió abortar insubordinaciones de gente de marinería que tras no concurrir a los llamamientos a campaña, con descaro permaneció en sus domicilios. Desasistidos policialmente, a la mayoría de los subdelegados andaluces no les quedó tomar otro camino que “el de la prudencia y el disimulo para evitar alguna commoción” pese a la magnitud de los desórdenes. Una política de manga ancha ante hechos consumados que Gorriola no tuvo empacho en constatar en su informe⁴¹.

A propósito, por lo que al Ejército se refiere con la presencia de tropa en los momentos más críticos, de mayor tensión (el *encantaramiento* y la extracción de las bolas), se pretendió contener episodios violentos generados por las quintas, sistema de impopularidad generalizada. Como principales factores explicativos de este extendido rechazo por parte del común se han apuntado: la obligatoriedad del servicio militar y su

⁴⁰ Desde el 15 de julio de 1791 convocó a 700 hombres que reguló necesarios para la tripulación del navío *San Agustín*, de las fragatas *Nrs. Sra. del Rosario* y *Santa Cecilia*, y del bergantín *Infante*. Estimó que 200 de esas plazas se cubrirían con los matriculados remitidos desde las provincias, bien parte de los que se “dexaron de enviar para el armamento del año anterior”, y desertores que se habrían presentado a gozar del último indulto. Después de dos meses aún no había logrado completar este contingente. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Isla de León, 20 de septiembre de 1791.

⁴¹ *Ibidem*.

larga duración (ocho años en virtud de la real ordenanza de 1770), el recaer en exclusiva sobre el segmento de los contribuyentes, lo que venía a recargar si cabe aún más el llamado “agobio de los pecheros”, y la penuria material de los quintos (hacinamiento en los cuarteles, retrasos en las pagas, incertidumbre del regreso a su domicilio, etc.). Así las cosas, en ciertas ocasiones, la persistente resistencia a este sistema de leva forzosa - reflejada en la proliferación de desertores, en el omnipresente fraude, y en la multiplicación de recursos- fue más allá y originó enfrentamientos abiertos promovidos frecuentemente por los mozos quintables a lo largo del territorio español (en Fuenlabrada, Valverde y Murcia, entre otras localidades), siendo el más conocido el de Barcelona en 1773⁴².

Especialmente grave por su carácter generalizado fue la resistencia a las reclutas protagonizada por la marinería catalana, y en particular la de la provincia de Palamós. Es de interés un oficio remitido en octubre de 1788 por el ministro principal de la misma en el que denunciaba la indisciplina de la mayor parte de la marinería hábil (útil para la prestación militar) del puerto de San Feliu de Guíxols. Entonces, con motivo de la actualización de sus asientos, sólo se habían presentado cuarenta individuos de esta clase, al margen patronos, inhábiles y maestranza; de nada había servido la publicación de tres bandos en los que se les ordenaba personarse, ni la imposición de una multa de 3 libras (32 rs. de vellón) a cada contraventor⁴³. Pocos años después, fueron los coraleros de Bagur y Palafrugell los que se resistieron a servir en la Armada, y la respuesta de las autoridades

⁴² Consúltese Borreguero Beltrán, C., <<Los motines...>>, pp. 147-160. Una visión de estos disturbios generados por los reclutamientos, en un contexto más amplio en Martínez Ruiz, E., y Romero Samper, M., <<Conflictos y conflictividad social en la España del siglo XVIII>>, en *Actas del Coloquio Internacional Carlos III y su Siglo*, Madrid, 1989, Tomo I, pp. 387 y ss.; y Martínez Ruiz, E., <<La conflictividad social española en el siglo XVIII>>, en *Actas del Congreso Internacional El Dos de Mayo y sus precedentes*. Madrid, 1992, pp. 31 y ss.

⁴³ Otro tanto ocurría en Bagur. Antes de terminar su misión, el inspector dispuso como era preceptivo que el subdelegado de San Feliu de Guixols por ningún pretexto concediese licencia para navegar a la marinería matriculada antes de que se presentasen en la capital provincial. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Doc. Palamós, 27 de octubre de 1788.

de Marina fue prohibirles faenar. Por presión de la Real Compañía de Pesca y Fábrica de Coral, afectada por el retraso en el inicio de la campaña extractiva del pólipo en el litoral argelino que provocó este veto en 1792, finalmente se les dio una licencia de seis meses para esta actividad, haciéndose responsable a los comisionados de esta empresa privilegiada de su regreso en el tiempo fijado⁴⁴.

Este clima de insubordinación a lo largo del litoral en cuestión se extremó durante las guerras finiseculares contra Francia e Inglaterra. Según hizo constar el brigadier Pascual de Bonanza al pie del cómputo de resultados de la revista de matrículas del departamento de Cartagena por él llevada a cabo entre mayo de 1795 y mayo de 1796, había mandado que los ministros y subdelegados echasen mano de todos los recursos a su alcance para remitir a campaña a todo individuo útil, en particular a los del Principado de Cataluña “como más insobordinados y repugnantes” al Real Servicio en la Armada. Al efecto, el inspector había dejado formadas “relaciones circunstanciadas” del paradero de los ausentes y de los mercantes del tráfico europeo o transatlántico donde servían plaza. Desde hacía tiempo resultaba intolerable sobre todo la situación en las subdelegaciones de Bagur, La Escala, Cadaqués y Llanza, que formaban parte de la provincia de Palamós. El 27,90% (288 de 1.032 individuos) del total de marinería de servicio registrada en dichas demarcaciones, pese a encontrarse en los puertos se habían negado a presentarse a la revista, haciendo caso omiso a los edictos, pregones y demás medios con que fueron convocados. Habida cuenta la insubordinación patente “de muchos años a esta parte”, el inspector dispuso que les fuese prohibida la navegación y pesca “hasta que se presten obedientes y concurran a los vageles de S.M.”⁴⁵. Por entonces se sucedían las levadas en masa, ascendiendo hasta el 53,76% (4.261 de 7.926) los matriculados de las nueve provincias marítimas de la “costa firme” del departamento de Cartagena, es decir, sin contar Baleares, que se encontraban en campaña. Dado la proporción en el reparto interprovincial de la carga militar de la matrícula, el temor al Real Servicio no explica por

⁴⁴ Vid. Martín Corrales, E., <<Los coraleros...>>, p. 446.

⁴⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 24 de febrero de 1797.

sí solo la extendida insubordinación de la marinería de Palamós. El hecho de que el 12,87% (52 de 404) de los patronos, y el 13,97% (57 de 408) inhábiles tampoco se presentasen, cuando menos de un 5% de los integrantes de ambas clases prestaban servicio en la Armada, solidarizándose de algún modo con la que podríamos llamar carne de campaña, habla de la consolidación de un grupo de resistencia conformado por lazos familiares y profesionales.

Revista de la provincia marítima de Palamós. Año 1799

	Totales	No presentados a la revista	%
Marinería de servicio	1.176	396	33,67
Patrones	391	133	34,02
Inhábiles	382	129	33,77

Fuente: A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 14 de septiembre de 1799.

Prueba irrefutable de la impunidad efectiva de los matriculados de Palamós es que su resistencia a los controles oficiales se intensificó con ocasión de la revista de 1799, como se constata en la tabla de arriba. Las medidas punitivas arbitradas por el inspector en 1796 no debieron surtir efecto alguno, y a pesar de ello, en términos casi exactos volvió a pronunciarse por segunda vez⁴⁶. Entre los no comparecientes, ganaron peso las patronos e inhábiles, una vez más repetimos, no por miedo a ser movilizados; de hecho, en el total de las referidas nueve provincias, sólo el 0,37% de los primeros (11 de 2.943) y el 0,29% de los segundos (9 de 3.120) se encontraban en campaña⁴⁷.

No es casual que en 1798, otra vez con la guerra como telón de fondo, saliese a la luz una supuesta irregularidad del subdelegado de Rianxo D. Eugenio Hernández. Entre

⁴⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 14 de septiembre de 1799.

⁴⁷ *Ibidem*.

los muchos cargos que por entonces se le imputaron a esta autoridad, algunos probados, caso del fomento y permisividad del uso de las jábegas por lo que había sido multado de 2.000 reales y la advertencia de privación de empleo en caso de reincidir, se mencionó el acordar “compromisos infames con muchos de los puestos en guía para el servicio”. O sea, se le acusó de vender la exoneración de la prestación militar o tener manga ancha con los desertores a cambio de dineros o de gratificaciones de otra naturaleza⁴⁸. Esta imputación tan grave no parece que fuera demostrada, si bien dado otras irregularidades administrativas de este subdelegado, tenía sólidos fundamentos de ser cierta.

Recapitulando lo dicho, a pesar de la impopularidad generalizada y manifiesta hacia las levas de marinería, los motines resultaron excepcionales, y a diferencia del ejército, cuya periodicidad anual en los reemplazos, prevista en la ordenanza de reclutamiento de 1770, tardó en hacerse efectiva, tanto por la oposición de la población civil como por problemas de intendencia⁴⁹, en la Armada el sistema de cuadrillas funcionó con regularidad en tiempos de paz. Por el contrario, la temperatura subió muchos grados en los puertos cuando por circunstancias excepcionales, la Corona exigió la movilización de varias cuadrillas cuando no de todas.

El éxito de los fines militares de la institución objeto de estudio dependía en buen grado de tener localizados en todo momento a los matriculados. De ahí que en la Ordenanza de 1751 se regulase el despacho de pasaportes.

⁴⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.975. Docs. del 4 de mayo al 27 de octubre de 1798.

⁴⁹ Del marco legal de las levas regulares para el Ejército en la segunda mitad del siglo XVIII, se ocupa Martínez Ruiz, E., <<Condiciones básicas del reclutamiento militar en España (1768-1885)>>, en *Los Ejércitos y las Armadas...*, pp. 143-162. La documentación oficial generada por el acto de las reclutas ha sido utilizada a menudo para análisis demográficos y sociales. Un ejemplo en Bilbao Pérez, J.C., y Gurria García, P.A., <<Levas militares en Cameros en el segunda mitad del siglo XVIII. Una aportación al estudio demográfico y social>>, en V.V.A.A., *Temas de Historia Militar*, Zaragoza, 1985, 2 vols, pp. 389-295. En el mismo monográfico de esta revista, Gómez de Valenzuela, M., <<Quintas y levas en el valle de Tena, 1742-1747>>, pp. 413-423.

7.1.2.- El control de los desplazamientos.

El despacho de pasaportes a la marinería despedida no fue una novedad introducida por la mencionada normativa. Ya desde décadas atrás venía siendo práctica establecida en los oficios que la Armada del Mar Océano tenía en Cádiz. Además, en el artículo séptimo del Reglamento de Gaztañeta (1717) para el alistamiento de la marinería guipuzcoana se disponía que a a cada uno de los licenciados de los bajeles del rey se le diese “papel de resguardo para que nunca se les haga carga de fugitivos”⁵⁰.

Como ya hemos dicho, a los matriculados les estaba prohibido desplazarse más allá de los límites de su departamento, en principio de su provincia, durante el embargo de la cuadrilla de la que formaban parte siempre que no hubiesen o estuviesen previstos armamentos. Mientras su cuadrilla estuviese libre, por el artículo 86 de la Ordenanza de 1751, se reconocía la libertad de los matriculados para trasladarse a cualquier territorio de los dominios de la Corona a ejercitarse en la pesca, navegación “o otro destino propio de su profesión de Marinero”.

A continuación, en el artículo 87 se disponía que todo hombre de mar que deseara salir de su provincia debía personarse ante el ministro principal de ella o el subdelegado de su distrito al objeto de proveerse de pasaporte. Un documento que tendría que serle despachado “sin costo ni dificultad alguna”, salvo que existiesen razones contrarias a la salida. Y el rey mandaba a los ministros y subdelegados de todo el litoral español que a aquéllos que no presentasen el referido pasaporte con la certificación de ser matriculado no sólo les prohibiesen emplearse en cualquier actividad marítima⁵¹, sino que les detuviesen para devolverles a la provincia en que estuviesen alistados.

Sabemos de un pequeño incidente de orden competencial entre instancias administrativas de Marina en razón del despacho de pasaportes. Enfrentó en 1770 a

⁵⁰ Una copia impresa de la normativa de Gaztañeta en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

⁵¹ “...navegar en las Embarcaciones de Pesca, tráfico interior, Comercio Nacional o Extranjero, Resguardo de Rentas o que se equiparen con otro qualquier título o pretexto que sea.” Vid. Ordenanza para el régimen y fomento... Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

Ordeñana, el Intendente de Ferrol, con el ministro de la provincia marítima que tenía por capital a la de dicho departamento. El conflicto surgió al haber concedido este último un visado a un hombre de mar para trasladarse a Madrid y pasar a otros parajes a dependencias propias. Ordeñana protestó por lo que consideró una extralimitación de su subordinado. Según él, el ministro principal de marina de Ferrol sólo estaba facultado para expedir licencias a los matriculados autorizándolos a moverse dentro de los términos del distrito a su cargo o para ejercitar la pesca en las demás provincias del departamento, pero no para transitar vía terrestre de uno a otro.

La Secretaría de Marina recabó la opinión al respecto de los Intendentes de Cádiz y Cartagena, para acabar resolviendo conforme a sus informes. Ambos afirmaron que en uno y otro departamento, según la práctica vigente, confirmada entonces, cuando algún matriculado solicitaba permiso para “pasar a la Corte o a pueblos interiores del Reino”, es decir, más allá de los límites internos de las provincias marítimas”, las licencias las facilitaban las correspondientes intendencias de Marina. En suma, se falló a favor de Ordeñana⁵².

También se despacharon estos salvoconductos a naufragos de la marina mercante. Por ejemplo, a Domingo Antonio Fontela y Domingo Antonio Fontelana (sic), matriculados de Pontevedra, se les concedió pasaporte para pasar a Cádiz al objeto de embarcarse con regreso a su domicilio. Habían sido los únicos supervivientes del hundimiento de la embarcaciones que tripulaban a la altura del puerto de Nantes. En atención a su desgracia personal, se aprobó la libranza de quince reales de vellón a cada uno para ayuda de costa⁵³.

⁵² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Doc. 7 de febrero de 1770.

⁵³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 20 de septiembre de 1770. El mismo socorro que dos años después se concedió a otros dos gallegos, Francisco Gabriel González y Cayetano Texeda, que tras cumplir campaña se embarcaron en un paquebote de propiedad particular cargado de comestibles que naufragó a la altura del cabo de Huelva. Se les despacharon pasaportes para poder embarcarse en el primer buque que partiese con destino a Ferrol. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc., 1 de febrero de 1772.

En caso de pérdida involuntaria o robo de pasaportes, se constata como las autoridades de Marina no pusieron mayores problemas al despacho de nuevos salvoconductos⁵⁴, pero respetando el curso ordinario que debían seguir estos expedientes. De ahí que el bailío Valdés, respecto a una instancia de esta naturaleza que le había presentado directamente el gallego Manuel González, aprovechando su estancia en Madrid, resolvió que el interesado acudiese por la vía administrativa común al ministro principal de su matrícula⁵⁵. Como cabría esperar, en los casos en que los matriculados abandonaban sus domicilios por asuntos privados, los pasaportes de despacharon sin ayuda de costa alguna⁵⁶.

Mención particular merecen los controvertidos traslados de los catalanes para explotar recursos pesqueros fuera de sus provincias, en particular en las costas onubenses y gallegas.

7.1.3.- La situación ilegal de los matriculados catalanes en Galicia.

Los argumentos de unos y otros en el marco de la gran polémica sobre el uso de las *jábegas*, más de una vez encauzada por vía judicial y con motines de tintes ludistas en

⁵⁴ Domingo Pastoriza, marinero del departamento de Ferrol, tras partir de la Isla de León hacia Galicia, a la altura de Córdoba fue asaltado por unos ladrones que le sustrajeron los 800 rs. que le habían sido librados por la tesorería de marina y su pasaporte. “Limpio” y sin documentación, pidió que le despachasen otro salvoconducto, que le fue expedido con una validez de 40 días; no consiguió por contra ser asistido con alguna ayuda en metálico “para subvenirse en su camino”. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Docs. San Lorenzo, 2-3 de noviembre de 1785.

⁵⁵ Este, desplazado a la capital con licencia por razones de trabajo, había perdido su pasaporte corriendo el riesgo de ser detenido por la justicia. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.948.

⁵⁶ Valga el caso del gallego José Domínguez que había partido hacia Madrid a la defensa de “un pleito de particulares intereses”. Durante su estancia allí por espacio de 6 meses, fue reclamado por el subdelegado del partido marítimo del Caramiñal. Le fue concedido el salvoconducto, pero sin derecho a auxilio (“limosna”) para costear el viaje de regreso. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Docs. Madrid, 25 de marzo y 1 de abril de 1774.

algún caso, son bien conocidas gracias a estudios de diverso calado sobre el fenómeno catalán en el litoral gallego. Es de destacar la amplitud de la visión de Xan Carmona Badía en su tesis doctoral⁵⁷, el estudio precedente de Luis Alonso Álvarez⁵⁸ y los pioneros trabajos de Antonio Meijide Pardo⁵⁹, estos últimos interesantes ante todo por el acopio de información de época que muestran. A ello sumamos la aportación de H. Rodríguez Ferreiro sobre las primeras décadas de presencia de los fomentadores catalanes en la comarca pontevedresa de O Morrazo, y la de M^a Luisa Meijide Pardo que en un trabajo reciente ha hecho inventario de los críticos contra las redes de arrastre y métodos de salazón introducidos y fomentados por los catalanes, y ha dado pistas sobre las cambiantes disposiciones de la Secretaría de Marina en cuanto al empleo de las jábegas⁶⁰. Un vaivén de prohibiciones y permisos⁶¹ que también caracterizó la política oficial en materia de *bous*⁶², otra red de arrastre cuya utilización a su vez resultó muy polémica. De más

⁵⁷ Vid. Carmona Badía, X., *Producción textil...2º parte*, pp. 322 y ss.

⁵⁸ Vid. Alonso Álvarez, L., *Industrialización y conflictos sociales...*

⁵⁹ Entre otros títulos de este prolífico autor sobre este tema, citamos: *Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la ría de Arousa (1780-1830)*. A Coruña, 1973; <<Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII>>, en *Vigo en su historia*, Vigo, 1980, pp. 298-355; <<La penetración económica catalana en el puerto gallego de Mugaros>>, en *Pedralbes. Revista de Historia Moderna*, nº 4, 1984, pp.

⁶⁰ Vid. Rodríguez Ferreiro, H., <<Consecuencias del establecimiento de los fomentadores catalanes en las Rías Bajas en el siglo XVIII>>, en *Obradoiro. Homenaje al Profesor Antonio Eiras Roel*. Santiago, 1990, pp. 269-296. Meijide Pardo, M^aL., *La "Guerra por la Sardina". (Pleito gallego-catalán sobre las artes de pesca en las costas de Galicia desde 1750 a 1890)*. A Coruña, 2002.

⁶¹ Al igual que en Portugal "conforma a coyuntura institucional", en palabras de I. Amorim (<<Relações de trabalho e gestao pesqueira...>>, pp. 77-78, 90-91). En la costa de Aveiro estas artes fueron introducidas al mismo tiempo que en Galicia, estando documentadas ya en 1751. La penetración de las jábegas se vincula a las relaciones galaico-portuguesas en torno a la sal de las marinas de Aveiro.

⁶² El estudio más completo y clarificador que conocemos sobre la difusión de estas artea barrederas es el de Fernández Díaz, R., Martínez Shaw, C., <<El despliegue de los bous catalanes en el siglo

capacidad de capturas y mayor rendimiento (al ahorrar en mano de obra y en tiempo de trabajo) que los aparejos tradicionales, otra ventaja añadida respecto a éstos es que los bous permitieron faenar más lejos de la costa. Los argumentos contrarios a la utilización de este aparejo son las comunes objeciones puestas a estas técnicas de arrastre: los destrozos de las artes (nasas, palangres, etc.) en su rastreo, y lo que se consideraba más nefasto, la destrucción de la cría, concluyendo Sáñez Reguart, denunciante de estos perjuicios, que el bou “descasta los mares”⁶³. Ciertos particulares, caso del Conde de Lalaing⁶⁴, disfrutaron de privilegios para armar estos aparejos⁶⁵, mientras que las autorizaciones de jábegas en

XVIII>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *Historia Moderna. Historia en construcción. Economía, mentalidad y cultura*, Lleida, 1999, pp. 61-75. De las controversias en el sector pesquero que su uso generó en Málaga donde comenzaron a armarse a principios del siglo XVIII, se trata en Reder Gadow, M., <<Conflictos pesqueros catalano-malageños en la costa marbellí a mediados del siglo XVIII>>, en *Baetica*, 13, 1991; y Burgos Madroñero, M., <<La pesca de parejas de bou en Málaga (siglos XVIII-XIX)>>, en *Isla de Arriarán*, VIII, 1996. Sobre el supuesto impacto ecológico de las nuevas artes en relación con la propagación del pensamiento ilustrado de la conservación de la naturaleza véase Urteaga, L., *La Tierra esquilhada*. Madrid, 1987, pp. 38 y ss.

⁶³ Las prohibiciones en España llevaron a los valencianos a armar estos aparejos en el Algarve, donde en 1787 redaban cuarenta barcas de bou según informaciones remitidas a la Intendencia de Policía de la corte de Lisboa. Ante esta instancia se denunció el uso de los bous que “arrastavam os comedores de peixe”. Pese a estas críticas, lo cierto es que los éxitos cosechados por éstos estaban llevando a los lugareños de aquel litoral a abandonar sus viejas artes adoptando las nuevas técnicas. Vid. Amorim, I., <<Relações de trabalho e gestão pesqueira...>>, p. 95.

⁶⁴ Vid. *REAL Privilegio de S.M. y señores de su Consejo y Cámara, por el qual concede facultad como feudo alodial, libre de todo censo a el Conde de Lalaing para sí, sus hijos y sucesores perpetuamente de diez Parejas de Bou, ocho de ellas en las costas de Cataluña, y dos en la de Málaga*. Madrid, Imprenta de la viuda e hijo de Marín, 1800. Se conserva copia de este documento en la biblioteca del Museo Naval de Madrid.

⁶⁵ El número de parejas de bou autorizadas varió en función de la demanda alimenticia de las grandes ciudades y en menor medida de las necesidades de abasto de las mesas reales. La extensión de estos aparejos ha sido puesta en relación con el incremento de la demanda de pescado consecuencia del crecimiento demográfico experimentado en el siglo XVIII. La indiscriminación de las capturas del bou será

Galicia lo fueron con carácter general para el conjunto de los matriculados. Con una puntualización, antes de hacerse extensivas a todo el litoral de este reino estuvieron prohibidas en algunas de sus cuatro provincias marítimas.

En las próximas páginas vamos a ocuparnos de un aspecto de la penetración catalana que, pese a resultar muy importante de cara al éxito empresarial de estos foráneos en Galicia no ha sido estudiado en profundidad hasta el día de hoy. Nos referimos a la situación irregular, contraria a la ordenanza, de muchos de ellos que falseando licencias o aprovechándose de la falta de rectitud de las autoridades de la Matrícula lograron que ni en sus puertos de origen ni allí a donde se habían desplazado en busca de fortuna fuesen movilizados para el Real Servicio.

Para comenzar, conviene tener presente que cualquier súbdito estaba facultado para pescar en todas las costas de los dominios de la Corona en virtud del artículo 120 de la Ordenanza de matrículas de 1751. Esta libertad, condicionada a la sujeción a los reglamentos y costumbres imperantes en la zona a donde se desplazaban a ganarse la vida, se ratificaba en el 128 de la misma normativa; en defensa de este derecho, se disponía que los ministros provinciales auxiliasen a estos foráneos siempre que contasen con las preceptivas licencias personales y de embarcaciones, si se trasladasen con ellas; además se ordenaba la comunicación de los avisos oportunos de sus altas y bajas al titular del gobierno de la provincia marítima donde tenían asiento, al efecto de tener las listas lo más actualizadas posible. Por otra parte, llegada la hora les serían despachados pasaportes seguros para su regreso⁶⁶.

Ya en 1759, durante la primera fase de penetración catalana previa a su asentamiento definitivo, Fray Martín Sarmiento, que a largo de su vida mantuvo una

objeto de nueva crítica en 1802 por el socio de la Real Sociedad de Amigos del País de Valencia en su contestación a una memoria, que con el elocuente título de *Común es el mar para todos*, circulaba entonces. Viruela Martínez, R., <<Difusión de la pesca del bou en el litoral valencia (siglos XVIII i XIX), en *Cuadernos de Geografía*, nº 53 (1993), pp p. 148-149.

⁶⁶ Ordenanza para el régimen y fomento...Vid. Museo Naval (Madrid). Signatura R-98/209.

constante postura de combate contra los catalanes, llegados a Galicia (“a arrasar la semilla de los pescados”)-opinaba que: “sin ninguno se vuelve a sus mares, es señal que media soborno y cohecho”. Informado por su hermano Francisco Javier, titular del gobierno de la provincia marítima donde se establecieron la inmensa mayoría de los catalanes, no cabe duda de que el monje, aunque desconociese en profundidad los términos de la ordenanza, sabía de que hablaba. Aprovechando que por entonces estaba ordenada una leva de 1.740 matriculados en dicho distrito, en su opinión era el momento propicio para denunciar ante las instancias competentes la situación ilegal de los catalanes, “aunque sin esperar remedio”⁶⁷. Desconfiado, no erraba en su pronóstico negativo. La corrupción apuntada por Sarmiento pudo existir desde un inicio, aunque no descartamos que en algún caso las autoridades de Marina, en su afán de fomentar la libertad de pesca, descuidasen la escrupulosidad en los controles de las licencias para hacerla efectiva.

El erudito sabía por su hermano de la defensa por parte de los dependientes del ministerio de Marina de la postura oficial de la Secretaría de Despacho que marcaba las directrices. Amparándose en ambos artículos de la ordenanza, en 1759 el Intendente de Ferrol D. Antonio Perea suspendió el cumplimiento al auto definitivo de la Audiencia de Galicia de 17 de marzo de 1699 en virtud del cual se reconocía el antiguo derecho del gremio de mar de A Coruña a la hora de pescar en su bahía durante la costera de sardina, desde el primero de julio hasta Reyes, sin que forastero alguno lo pudiese ejecutar en esas fechas, y en el resto del año, la obligación general para todos de practicar esta actividad añadiéndose a las reglas que por costumbre regían allí. El Intendente consideró extemporánea la aplicación de un auto sólo justificado cuando la marina de cada puerto formaba “una especie de cuerpo distinto o municipal, sin alistamiento, prescripción de reglas ni erección de jurisdicción”; en otras palabras, antes de la matrícula. Al producirse un conflicto jurisdiccional, intervino el Consejo de Guerra⁶⁸, en este caso, a favor de los intereses de la

⁶⁷ Vid. Filgueira Valverde, J., *Epistolario do P. Sarmiento*. Santiago de Compostela, 1995, p. 127.

⁶⁸ Por despacho de 21 de julio de 1758 revocó lo dispuesto por el Intendente que había arrestado a algunos patrones y multado con 660 rs. aplicados a la indemnización de un catalán al que aquéllos habían impedido faenar. A dicho ministro de Marina se le devolvieron los autos para que sin hacer novedad alguna

corporación de matriculados coruñeses. El Intendente no acató la resolución del tribunal supremo, llegando a ser apremiado por sobrecarta. Perea se encontraba envuelto en la primera gran polémica en torno a las jábegas que tuvo en el puerto de A Coruña una de los escenarios destacados. Conviene recordar que había respaldado el año anterior el informe del perito de Ayamonte Manuel Garcés favorable al uso de este aparejo no sólo en Galicia sino en toda España⁶⁹.

Para solucionar este molesto contencioso sobre los derechos de faenar, se pidió informe jurídico al Auditor General de la Armada, el conocido D. Pedro Salvador de Muro. Este letrado abogó firmemente por la consabida libertad de pesca ya que posibilitaba el fomento de la marinería en aquellas costas estériles o poco fructíferas. En esta misma línea sus siguientes palabras son demostrativas de la opinión generalizada entre las autoridades de la Secretaría de Marina favorables a la presencia catalana en el litoral gallego.

“ No es dudable que en la dilatada costa de Galicia es en la que se halla la pesca más útil y abundante capaz de promoverse un utilísimo comercio, pero tampoco lo es el ver que menos se disfruta, ya sea por desidia de sus naturales o ya por defecto de fondos⁷⁰; y quando no fuese atendible la ley de la ordenanza que está en puntual observancia en todas las costas del Reyno, la consideración sola del estímulo de aquellos naturales para sacarlos de la pereza y abandono con que miran los lucros del comercio, era bastante para permitir los cathalanes y otros qualesquiera matriculados de otras provincias al uso de la indistinta pesca en aquellas costas con todos y qualesquiera redes que no sean las prohibidas que sacan de rayz la cría de la pesca y pudieran ser causa de su extinción en aquellas costas, pues de éstas no pueden

en el estado de los hechos antes de iniciarse el contencioso, lo instruyese formalmente, con audiencia formal de los interesados y apelación a la referida máxima instancia. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Doc. Madrid, 1 de octubre de 1759.

⁶⁹ Vid. Meijide Pardo, M^a. L., *La “Guerra...”,* pp. 21-22.

⁷⁰ Véase el epígrafe 4.3.2. de esta tesis.

y igualmente usar en Cataluña”⁷¹.

Encontramos en este párrafo uno de los lugares comunes del discurso pro-fomentadores: la desidia del gallego en contraposición al espíritu emprendedor del catalán que sería alabado por ensayistas de economía de la época⁷². En su explicación de lo resuelto sobre este particular, el Auditor apuntó que el Consejo de Guerra legislaba conforme a las normas comunes del derecho “en que para mantenerse al que posee sólo se atiende al último estado de posesión y más cuando se halla vestida con algún título [caso del auto de la Real Audiencia de A Coruña], reservando para el juicio plenario posesorio la excepción de la regla” que asistía a los catalanes en virtud de los citados artículos de la ordenanza de 1751. En opinión de este letrado, este procedimiento legal no era apropiado para todos los casos, y en concreto para el que nos ocupa “porque si por una ley general de nuevo establecimiento se prefijan reglas contrarias o diversas” a las antiguas prácticas acostumbradas, y que tienen por objeto la pública utilidad y el interés del real servicio, quedaban sin efecto éstas segundas siempre que entren en colisión con las primeras⁷³. No consta resolución de este expediente. Lo cierto es que Arriaga, titular de la cartera de Marina, debió encontrarlo algo confuso pues ordenó que este informe jurídico fuese extractado para exponer el caso cuando despachase con el monarca⁷⁴.

También los mendicantes de la ciudad de A Coruña tomaron partido a favor del

⁷¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Doc. Madrid, 1 de octubre de 1759.

⁷² A.Meijide Pardo (<<Aspectos de la vida económica de Vigo..., pp. 332 y ss.) cita testimonios en este sentido contenidos en la *Recreación política* (1769) de Arriquiabiar y palabras del articulista Martínez del Villar en la *Estafeta de Londres* de 1779. Se bendecían sus industrias de salazón por haber logrado restar mercado al bacalao, objetivo este último ya presente en el discurso mercantilista de Uztáriz.

⁷³ Y más si cabe cuando los títulos justificativos de las antiguas prácticas no se ganaron por “causa onerosa o remunerativa”, cabiendo en estas situaciones la indemnización.

⁷⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Docs. Buen Retiro, 25 de septiembre de 1759; Madrid, 1 de octubre de 1759.

pescador gallego en su contienda contra los competidores forasteros. El inmovilismo económico preconizado por el estamento eclesiástico y tal vez ya entonces la resistencia al pago del diezmo⁷⁵ - está después de esta posición por mucho que los ministros de religión afirmasen que se movían por la piedad cristiana, “llevados de sus obligaciones de pastores” del rebaño que Dios había puesto a su cuidado. En 1759, los párrocos de las cuatro feligresías de la ciudad herculina, junto con los abades de los conventos de San Francisco y Sto. Domingo elevaron una memorial al Marqués de Esquilache, nombrado ese año Secretario de Hacienda, en el que defendían los intereses del gremio de mar de A Coruña ante el “intrusismo” de los fomentadores. Luego de ensalzar las virtudes de las gentes de esta asociación⁷⁶, exponían tres consideraciones obligadas, “sin pasar por las llamas del escrúpulo [...], una natural y las dos Pastorales de nuestro ejercicio”. La primera era muy elemental: ya que los gallegos “por el derecho de suerte que les prestó [...] la naturaleza”, no pescaban en Cataluña, era injusto que los naturales de allí viniesen a hacerlo a nuestro litoral, más cuando su progreso iba en detrimento de los primeros. En vista de ello, abogaban por limitar la libertad de pesca para los matriculados “a los puertos de su naturaleza y a los neutros a donde el primero matriculado que llega adquiere derecho”. Los

⁷⁵ Es sabido que los catalanes pocas décadas después encabezaron la oposición a esta carga fiscal en otros puertos gallegos. Vid. Alonso Álvarez, L., *Industrialización...*, pp. 129 y ss; Vid. Iglesias Almeida, E., <<El tráfico y la pesca en los puertos de la Ría de Vigo. Contribución al conocimiento de su historia>>, en *Museo de Pontevedra*, nº 44 (1990), pp. 679. Vázquez Lijó, J.M., <<Aproximación a la fiscalidad sobre la pesca en el Barbanza del Antiguo Régimen. El diezmo de mar y otras cargas>>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, tomo XLVI, fascículo 111, (1999), pp. 72-87. Y del mismo autor, <<El fomento de las pesquerías...>>. Sobre esta oposición en Cataluña, causa de un motín en Lloret en la década de los ochenta, vid. Mas i Marquès, F., *La Revolta dels Joseps. Un conflicte dels pescadors de Lloret al segle XVIII*. Lloret de Mar, 1988; Y Mateo Oviedo, J.A., *Con arte y parte...*, pp. 134-139.

⁷⁶ Afirman que no habían habido “exemplar en la memoria de los hombres más ancianos que ninguno de tantos Yndividuos [de dicha asociación] en el duro extremo de pedir limosna degenerase en la vileza de hurtar, negar deuda que hubiese contraído, ni dejar de pagar quando pudiese, no mediando más escrituras ni vales que su palabra, sin embargo de la corrupción de la naturaleza, prueba convincente de su religión y sana masa”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Doc. Leg. 285. A Coruña, 17-XII-1759.

otros dos argumentos eran de tipo moral. Estos religiosos no podían dejar de considerar la vida licenciosa de muchos catalanes que pronto enriquecidos por sus lucrativos tratos, malgastaban sus caudales y los ajenos y se entregaban a “comunicaciones ilícitas (infidelidades matrimoniales), abandonando sus deberes de maridos y padres. Por todo ello solicitaban que por punto general se prohibiese a los catalanes prolongar sus estancias en Galicia, salvo que se avecindasen con acreditación de su identidad y profesión

“ para que los conozcamos aquí, pues entre millares que se notan dispersos entre el Ferrol, Esteiro, La Coruña y otras partes comarcanas, cubiertos con la capa del comercio, muchos habrá que la providencia deba recoger, y no todos tendrán justo título de detenerse ni serán matriculados, pues si lo fuesen quedarían desiertos algunos puertos de Cathaluña, y llegará precisamente el caso de que S.M. no los halle en su domicilio quando los llame y necesite para su servicio”⁷⁷.

La otra razón aducida por los mendicantes de A Coruña fue el fomento que los catalanes hacían del consumo de las bebidas alcohólicas, fermento de otros vicios anexas. Se les acusaba de establecer en cada taberna (más de 180, según su exagerado cómputo en la ciudad de A Coruña) “otros tantos figones que sirven de anzuelos u estímulos para beber, de ocio y desorden resultan muchos pecados y escándalos que no puede evitar el más zeloso párrocho”, conductas que bajo el palio del fuero de Marina, inhibidas las demás justicias, resultaban difíciles de contener y castigar. Es bien sabido que habitualmente los comerciantes catalanes que operaban en Galicia compaginaban sus actividades salazoneras, además de con inversiones en el *corso*, con el tráfico de bebidas alcohólicas, llegando en algún caso a arriendos del ramo del aguardiente. En buena lógica, intentaban fomentar su consumo⁷⁸.

En esta misma línea argumental, años después José Cornide culpaba a los

⁷⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Doc. Leg. 285. A Coruña, 17-XII-1759.

⁷⁸ Vid. Alonso Álvarez, L., *Industrialización...*; y Meijide Pardo, A., <<Aspectos de la vida económica de Vigo...>>, pp. 332 y ss.

“holandeses del Mediodía” de alentar estas inclinaciones, de viciar las costumbres y fomentar la ociosidad de los pescadores gallegos, adelantándoles en vinos y aguardientes “el valor de su futuro trabajo”⁷⁹. La imagen de nuestros protagonistas dejada dos décadas después por otro ilustrado, Ramón Quintana, si bien exagerada, es sintomática de la extendida idea del hombre de mar como sujeto en las antípodas de las pautas de comportamiento cívico deseable. El presbítero de Llanes en su informe a Floridablanca (*Proyecto para fomentar la Marinería y Pesquerías particularmente en el departamento de el Ferrol*) hablaba de que “la propensa inclinación al vino, aguardiente y todos licores, pone la mayor miseria y desnudez a los más [...]. Parece un oficio cuyas condiciones son dispar en el día quanto Dios Nuestro Sr. les da con larga mano. Las mugeres y familia viven en una continua guerra de pobreza, maltratadas de todos modos por sus maridos, yendo de su boca amenazas, blasfemias y juramentos y quando se retiran por las noches ban hechos unos cueros de vino, si y a no es menester llevarlos...”⁸⁰.

Era la popular *caña* (aguardiente) un componente indispensable, al menos en invierno, del almuerzo cotidiano de los marineros para entrar en calor antes de salir al mar con el alba. El gremio de mar de la villa de Rianxo desde tiempo inmemorial decía disfrutar de la venta libre de aguardiente, el arrendamiento de cuyo ramo, al parecer, recaía siempre en alguno de sus miembros, hasta que en la sesión del consistorio de 9 de enero de 1781 fue rematado en sujetos del gremio de tierra. En la petición presentada ante el subdelegado interino de rentas reales de la ciudad y provincia de Santiago por el que hacía las veces de cabo celador y procurador “de los asuntos municipales y reglas de marear”, protestaba por tal “ympensada nobedad”, y se esgrimían los inconvenientes de la misma para el gremio de mareantes

⁷⁹ Vid. Cornide, J., *Memoria sobre la pesca de sardina en las costas de Galicia*, Madrid, 1774, p. 147. Y Desdèvis du Désert, G., *La España del Antiguo Régimen*, París, 1899 (reed. traducida, Madrid, 1989), p. 556.

⁸⁰ Citado en López Capont, F., *El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII. Los salazoneros catalanes llegan a Galicia*. A Coruña, 1998, p. 173.

“ como mayores consumidores del expresado jénero por ser el desayuno regular y acostumbrado cuando salen de Marear y correspondientes madrugadas de la rigurosa extación del ynbierno, lo que ejecuta y vende uno por sí sólo, porque de venderlo muchos se sigue la emulación, lo que hace las conbeniencias de mejor calidad, comodidad de precio, vreve despacho, para no perder por este motivo las oportunas tareas de la pesca...”⁸¹.

En sintonía con las medidas contra la perniciosa ociosidad, punta de lanza de la política social de Carlos III, Sáñez Reguart en la Introducción a su *Diccionario* llegó a abogar por la prohibición del consumo de este tipo de bebidas de alta graduación. Sus palabras fueron:

“ La Pesquería en su fomento exige que sobre la vigilancia de favorecer los matrimonios e impedir la corrupción de las costumbres en la gente de mar, se evite con la atención posible la mendicidad y miseria prohibiendo en quanto haya arbitrio el uso de los licores fuertes; persiguiendo la ociosidad voluntaria o maliciosa; socorriendo a los que por su edad o achaques no puedan ganar el preciso alimento, y estableciendo ciertas instituciones de sujeción y labor para los reboltosos y desaplicados”⁸².

Dominique Robin ha abordado en algún trabajo la “mauvaise réputation” de los pescadores bretones. En la conformación de la imagen negativa que las autoridades y elites sociales tuvieron de este colectivo jugó un papel muy importante el alcoholismo⁸³. Para

⁸¹ Oídas estas argumentaciones, se decretó auto favorable a la gente de la Matrícula, imponiéndose multa de cincuenta ducados a la justicia y regimiento de la villa de Rianxo por haber introducido semejante innovación. Vid. Archivo Municipal de Rianxo. Libros de actas capitulares. Sig. 271. Consistorio de 1781.

⁸² Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario...*, Tomo I, Madrid, 1791, pp. XXIV-XXV.

⁸³ Al respecto del caracter derrochador de los marineros y pescadores, Froidour, Grand Maître des Eaux et Fôrets durante el ministerio de Colbert, dejó escrito que “ ils étaient aussi fort imprévoyants: ils passent la moitié de l’ an à pêcher, le reste à ne rien faire, à boire et manger ce qu’ ils ont gagné à cette pêche”. Vid. Robin, D., *Pêcheurs bretons...*, p. 262-266.

combatirlo el Parlamento de Bretaña prohibió en 1751 el suministro de cualquier tipo de bebida alcohólica a los trabajadores durante la pesca. Ante la protesta generalizada de la gente de mar de Port-Louis que se negó a trabajar en estas condiciones, la autoridad municipal de esta villa, haciendo de portavoz del *looby* de los fabricantes y comerciantes de sardina salada, logró que la medida fuese suavizada. Si mala era la reputación del hombre de mar de los pequeños enclaves pesqueros, peor fue la del marinero propiamente dicho, cliente habitual de los burdeles que proliferaron en los grandes puertos comerciales de Europa.

Cerrado este paréntesis, y volviendo al asunto central de este epígrafe, el de las irregulares licencias de los catalanes, es oportuno dar cuenta de un ardid utilizado por éstos para franquearse el trabajo en las pesqueras de Galicia. Como denunció en 1762 el ministro de la provincia de Tarragona D. Manuel de Nestares, consistía en causar baja voluntaria en la matrícula para una vez liberados de las ataduras de la Armada, pasar a faenar a aquellas costas lo que terminantemente les estaba prohibido, pues en virtud del artículo 140 de la Ordenanza de 1751, la *separación* traía pareja la pérdida de todos los privilegios de la matrícula, y entre ellos, como no, el derecho a practicar actividades marítimas. Para poner coto a tales irregularidades, en una circular a los tres Intendentes de Marina de 6 de abril de 1762 Carlos III ordenó:

a) prohibir las separaciones voluntarias de la matrícula en tiempos de guerra, como el presente, y

b) el arresto y destino a navíos de la Armada de los catalanes de las cuadrillas de los años 1761 y 1762 que ilegalmente se hallaban en las pesqueras de Andalucía (en

particular en Ayamonte)⁸⁴ y Galicia⁸⁵.

Estas sanciones no lograron erradicar los fraudes de los catalanes, que no pasaron por alto a Zalvide con ocasión de la revista general del ramo de marina del departamento de Cartagena que se le confió en 1773. En el punto 165 de su *Reglamento de pesca y navegación* de la provincia de Mataró, principal emisora de estos foráneos, denunció como uno de los desórdenes de los matriculados de esta demarcación, hasta el momento impunes, la dejación de su deber de servicio en la Armada, al partir ilegalmente para Francia, Andalucía y Galicia, como fundamentales destinos, o permanecer allí una vez vencidas sus licencias⁸⁶. Por entonces el puerto de A Coruña era escenario de un conflicto en torno al uso de las jábegas⁸⁷. Y ese mismo año de 1773 el Marqués de Bosqueflorado, Diputado General del Reino de Galicia en la Corte, después de subrayar el gran peso de la marinería gallega en el conjunto de España, protestó porque

⁸⁴ Sobre el establecimiento de catalanes en este litoral onubense, y en particular la fundación de colonia de La Higuera (Isla Cristina), vid. Martínez Shaw, C., <<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. *Andalucía Moderna*. Córdoba, 1978, pp. 347-356. Y Gozávez Escobar, J.L., *Los orígenes de Isla Cristina. El impulso pesquero*. Isla Cristina, 1988. También Sánchez Lora, J.L., <<Introducción del arte de arrastre y quiebra de las pesquerías andaluzas en el siglo XVIII>>, en *Huelva en su Historia*, nº 2, 1988, p. 348 y ss.

⁸⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Docs. Tarragona, 21 de marzo de 1762; R.O. de 6 de abril de 1762.

⁸⁶ Vid. *Reglamento de pesca...*, pp. 143-144. Y Llovet, J., *La Matricula...*, p. 61.

⁸⁷ Las posturas al respecto, por una parte del Capitán General de Galicia, que desde antiguo residía allí en su condición de gobernador de la Real Audiencia, y por otra del ministro principal de Marina de la provincia coruñesa se radicalizaron de tal modo, que el primero arrestó al segundo por haberle tratado “con expresiones impropias”. Aunque por real orden de 27 de octubre de 1773, Carlos III decretó su puesta en libertad, lejos de desautorizar al Capitán General, la máxima autoridad militar del Reino, aprobó su actuación al tiempo que por enésima vez se insistía en la ayuda mutua que debían prestarse las diferentes poderes públicos.

“ Aquellos no sirven al rey, pues como tienen su departamento en el de Cataluña, como no están cuando se les llama, se eximen. Y aunque en el de Ferrol se reclama contra ellos, dicen no ser de él y que cumplen en el suyo”⁸⁸.

Las voces de los ilustrados se alzaron contra este agravio comparativo haciéndose eco de las legítimas protestas de los matriculados gallegos. Las permisos que presentaban los catalanes, firmados de las autoridades de Marina de sus distritos de origen, tenían “muchos visos de supuestos”, a juicio de D. José Cornide. Este hidalgo coruñés criticaba que “a ciertas [las licencias temporales] las reclamaría aquellos, luego que fuesen fenecidas, y no se mantendrían uno y otro sin hacer el servicio allá ni acá, sirviéndoles para substraherse a las faenas de la Real Armada, el pretexto de estar matriculados en otro departamento”⁸⁹. Por aquellos años, otro pensador gallego, Somoza de Monsoríu, se manifestaba contrario a la forma en que “los holandeses del mediodía” penetraban en el noroeste, opinando que “una Ordenanza de Marina que permite a los matriculados pescar en ajenas provincias con licencia de los respectivos comisarios, por mal entendida y practicada, fue el primer cimiento de este perjuicio”⁹⁰. Uno y otro ilustrado ayudaron a conformar el discurso de los de su clase, la hidalguía rentista, y el clero- desde sus máximos estamentos⁹¹ hasta los párrocos- , (inducidos por la oposición al pago del diezmo eclesiástico) en contra de las “avarientas” jábegas (como las calificó el Padre Sarmiento). Una oposición a los nuevos sistemas de captura y explotación empresarial, en particular de

⁸⁸ Vid. Meijide Pardo, M^aL., *La “Guerra...”*, pp. 116-119.

⁸⁹ Vid. Cornide Saavedra, J., *Memoria sobre la pesca...*, pp. 41-42.

⁹⁰ Vid. Somoza de Monsoríu, F., *Estorvos y remedios de la riqueza de Galicia. Discurso político legal*, Santiago, 1775 (reed. Santiago, 1995), p. 127.

⁹¹ La nueva solicitud de prohibición de las jábegas formulada en 1773 por los matriculados de Cangas y A Coruña, contó con el aval del arzobispo compostelano que escribió personalmente a Julián de Arriaga, titular de la cartera de Marina. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Madrid, 1 de diciembre de 1773.

la sardina, por el temor a que el triunfo de unas nuevas relaciones de producción en el sector pesquero (progresiva proletarización del mareante gallego) conllevara la desintegración de la estructura social del Antiguo Régimen.

En relación con esto, dos constantes críticas, sobre todo la segunda, contra los fomentadores catalanes, fueron sus supuestas prácticas contrabandistas⁹² y su tendencia a acaparar las capturas para su posterior comercialización una vez saladas. Ambos argumentos también fueron esgrimidos por el cabildo municipal de Noia en 1806 con ocasión de prohibir la construcción de dos almacenes de salazón⁹³ fuera de dicha villa, uno en el lugar de Portosiño, perteneciente a la feligresía de San Sadurniño de Goiáns, y otro en Cabalo, localidad de Boa. Este regimiento fundó su resolución en que tales industrias aportaban un beneficio claramente particular; los catalanes venían a “estancar” la pesca para ellos,

“ sólo se fomentan asimismos, y los marineros que le sirven son unos meros dependientes suyos y jornaleros que alucinados con los empréstitos y las anticipaciones de dinero que les hacen, con las bebidas que allí les proporcionan, y otras pasajeras comodidades, jamás pasan de la clase de pescadores infelices a la de comerciantes con su misma pesca, según lo hacían y podrían hacer, conduciéndola a la villa y salándola ellos de su cuenta, o pasándola a

⁹² En el poder otorgado en 772 por el gremio de Cangas al diputado general del Reino de Galicia en Madrid, el Marqués de Bosqueflorido, para oponerse a la introducción por los catalanes de las polémicas jábegas, se denunciaba que la actividad pesquera de los catalanes era una tapadera: “ valiéndose del pretexto de hacer sardina para aver de construir casas y almacenes a las orillas del mar en sitios remotos de poblaciones y viviendas de gentes para el despacho y entrada en ellas de géneros prohibidos que les conducen a las oras que mexor se les acomdan de día y de noche las embarcaciones de su nación y aún otros sospechosos y con fraude contra la real hacienda”. Vid. A.H.P.P. Protocolos. Notario Antonio Rubiños de castro y Loureiro. Sig. 1.326(8). Fols. 39r-42v.

⁹³ El enjambre de estos establecimientos del que hablaba pocos años atrás Lucas Labrada continuaba creciendo. A finales de 1811 se censaban en Galicia 213, repartidos por las cinco provincias marítimas de este modo: 16 (7,5%) en la de Ferrol, 52 (24,4%) en la de A Coruña, 56 (26,3%) en la de Vilagarcía y 89 (41,8%) en la de Vigo. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.894. Doc. Ferrol, 17-XII-1811.

segundas y terceras manos que ocupadas en estos manejos hacen circular entre muchas familias los productos del marinero”⁹⁴.

Lo cierto es que como demostró con claridad meridiana Carmona Badía, sobre todo a partir de los datos del Catastro de Ensenada, y ya en vísperas de la penetración catalana en el sector pesquero gallego se advertían desigualdades más o menos fuertes entre los matriculados por lo que respecta a la propiedad de los medios de producción. El panorama a mediados del siglo XVIII estaba bien lejano de la imagen de una idílica Galicia del litoral dibujada por los ilustrados, particularmente por Cornide en su *Memoria sobre la pesca de la sardina en las Costas de Galicia*. El masivo establecimiento de los catalanes y el éxito

⁹⁴ Archivo Municipal de Noia. Libro de Consistorios. Año 1806. Fol. 133 ss. La adopción de esta medida vendría avalada por reales órdenes de 21-VI-1751 y 6-IX-1796 que prohibían a “todo comerciante la construcción y uso de Almacenes en las Casas de Campo y en las inmediaciones al mar por los graves perjuicios que causan a los Pueblos y facilidad de hacerse el contrabando”. Además estaría en consonancia con los intereses de la administración de rentas reales, por cuanto la lejanía de las edificaciones de los núcleos de población y su enclave a pocos metros del mar, las convertía en centros idóneos para prácticas estraperlistas. No obstante, sabemos que al menos el establecimiento de uno de los dos almacenes en cuestión, propiedad de Felipe Villanueva y tres socios más, naturales de Noia y uno del inmediato Coto de San Bernardo, siguió adelante. Ante la queja de los afectados, el subdelegado de rentas de Santiago, “vista la mala inteligencia y aplicación” de la referida disposición legislativa de 1796, dispuso la inhibición de su dependiente en Noia. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Generalidad. Leg. 1.995. Doc. Noia, 22-II-1807.

Esta posición de la corporación municipal de Noia venía de atrás. En 1790 se desatara pleito entre un fomentador catalán, Francisco Bautista, y el regimiento noiés, por la apertura de una puerta en la muralla que cercaba su almacén para salazón. El cabildo municipal argumentaba que “la Renta carece en este Pueblo de Lancha o Falucho, que en los de maior ingreso mantiene con el competente resguardo; pero aun dado caso de que sufriesen sus productos este desembolso de la Real Hacienda” de ejecutarse la obra que pretendía el catalán, según él con la finalidad primordial de facilitar la carga y descarga del pescado, “nada obtaría para que quando le acomodase” defraudase al fisco, “pues asegurado de que por tierra no podían descubrirse ni velarse sobre sus operaciones, desaparecería todo estorvo para poder manejarse a su salvo”. A.R.G. Vecinos. Leg. 9.809/nº 45. Desconocemos como se ventiló finalmente este litigio, pero conviene señalar que el concejo noiés en casos análogos actuó de forma expeditiva. Así, en 1788 ordenó derribar una de estas “loxes” en la feligresía de San Pedro de Boa, propiedad de Manuel Font, natural de Cataluña y residente en Fisterra.

de sus actividades acentuaría la preexistente diferenciación social⁹⁵.

Volviendo a la evasión de las obligaciones militares por parte de los catalanes desplazados a Galicia, en 1779, en unas circunstancias de armamentos en masa que hacían si cabe más intolerable dicha situación, se dio una respuesta positiva a las reclamaciones de los pescadores gallegos. La Intendencia de Ferrol obligó a estos foráneos residentes en Vigo a prestar servicio o en caso contrario a regresar a sus domicilios en el plazo de diez días⁹⁶. Como medida más general, habida cuenta “el tiempo de guerra”⁹⁷ -en el cual todos los matriculados debían estar “embargados” para el Real Servicio-, también por entonces el Intendente D. Joaquín de Maguna, decretó la prohibición de despachar más permisos y la confiscación de los existentes -para ser examinados caso a caso, considerando los muchos que estaban caducados o prorrogados indebidamente, no faltando incluso quienes pescaban en el litoral de Galicia sin autorización de ningún tipo. Además, en su representación al Secretario de Marina, el Marqués de González de Castejón, expuso que los catalanes no se sujetaban a la R.O. de 8-XII-1756 en virtud de la cual las dos terceras partes de los patrones de embarcaciones de menos de doscientos quintales estaban obligadas a entrar en sorteo para campaña. Esta providencia fue anulada por el Consejo de Guerra, máxima instancia a la que habían apelado los catalanes establecidos en A Coruña,

⁹⁵ Esta estratificación se pondría de manifiesto en el interior de las propias asociaciones gremiales; eran los propietarios y patrones de lanchas y galeones de los cercos “ los que representaban a los gremios en los contratos que éstos firmaban y los que ostentaban los cargos que correspondían al gremio en los concejos donde se localizaban”. Particularmente en el caso vigués, esta diferenciación social se acentuó a raíz de la participación del estrato superior de matriculados (propietarios de barcos de comercio y de almacenes de salazón) en las actividades corsarias, sobre todo a comienzos de la década de 1740. Vid. Carmona Badía, X., <<Igualdade e desigualdade nas pesquerías galegas a mediados do século XVIII>>, en *Grial*, Tomo 27, nº 102 (abril-junio de 1989), pp. 216-226.

⁹⁶ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro 287. Doc. Vigo, 25-VI-1779.

⁹⁷ El reconocimiento de la independencia de los Estados Unidos por España el 3 de abril de dicho año, actuó de espoleta del conflicto bélico con Inglaterra.

disponiendo del capital suficiente para agotar la vía legal⁹⁸.

Los fomentadores cimentaron su recurso en dos argumentos de los que siempre echaron mano a la hora de defender sus actividades: el beneficio que reportaban a las arcas del Estado (ante todo por el consumo de sal) y el peligro de desabastecimiento de pescado para el común. Tales “utilidades” pesaron más que la teórica igualdad de todos ante la ley.

Una evidencia más de que en las más altas instancias de la administración de Marina se tenía constancia de la situación irregular de muchos catalanes que explotaban las riquezas pesqueras fuera del Principado es el punto séptimo del apéndice para la provincia de Mataró que Muñoz de Guzmán a su Reglamento de orden y gobierno de las matrículas formado poco antes para Mallorca. Dicha disposición - que fue aprobada por real despacho de 8 de junio de 1786, y se resolvió pasar el oficio correspondiente al ministro de Estado para que diese las órdenes pertinentes al cuerpo consular en el país vecino- iba dirigida al ministro principal de Marina de Mataró quien tenía la obligación

⁹⁸ Por despacho de 14 de abril de 1780, este tribunal dictaminó que a los catalanes no se les “embarazarse” si acreditaban licencias en regla. Al no acatar el Intendente este fallo, por sobrecarta de 25 de junio de 1781 fue amenazado con una multa de quinientos ducados en caso de nueva contravención. Los que habían buscado amparo en la superior instancia judicial habían sido Gerardo Font, Gabril de Mau y demás de la colonia establecida en Vigo, aunque matriculados por los puertos de Tossa y Blanes en la provincia marítima de Mataró. Según ellos, la retirada de las licencias les había acarreado una pérdida de 100.000 rs. de “utilidades” en la costera pasada. El rey desconsideró el recurso del Intendente de Ferrol quien adujo que el proceder del Consejo de Guerra contra su actuación había vulnerado “en todas partes” el artículo 170 de la Ordenanza de matrículas de 1751 (el título 3º, tratado 10 de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748), que rezaba así: “El Consejo de Guerra en vista de los autos determinará en justicia, confirmando, ampliando, restringiendo o anulando la sentencia dada por el Intendente; y si antes de pronunciar la suya necesitare de nuevas informaciones, ha de valerse precisamente para ellas del mismo Intendente o Gefé que inmediatamente haya entendido en la causa, y no de sus Asesores, ni otros; y en caso de tener fundamento para lo contrario, por ser notoria la parcialidad o injusta la conducta del Gefé no deberá el Consejo proceder contra él directamente, sino consultarme [al monarca], a fin de que yo mande dar la providencia correspondiente”. En el caso que nos ocupa, Carlos III ordenó a D. Joaquín de Maguna a acatar inmediatamente la resolución del máximo tribunal. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. Ferrol, 8 de septiembre de 1781; [Madrid], 26 de septiembre de 1781.

“...de entenderse con los de Galicia y Andalucía para que los Yndividuos de Mataró que allí se emplean en la pesca sean restituidos en debido tiempo; y también sería bueno establecerlo para con los que pescan en Francia, si V.M. gustase que ovedezcan este artículo los Cónsules de España en las costas de Rosellón y de Provenza”⁹⁹.

El expediente que generó la solicitud de traslado de asientos a la matrícula a la villa de Mugarodos cursada en 1785¹⁰⁰ por parte de 16 marineros naturales de la provincia marítima de Mataró afincados en dicha villa coruñesa es de gran interés por varias razones; en primer lugar, aporta luz sobre el asentamiento de catalanes en esta localidad en concreto. Este fenómeno mereció un estudio monográfico de A. Mejjide Pardo¹⁰¹, primando en su análisis la actividad mercantil y crediticia de la élite catalana¹⁰², integrada sólo minoritariamente por matriculados. En segundo lugar, estos documentos permiten conocer las secuencias cronológicas de este asentamiento, y determinar cuándo se hace definitivo. Y por último, el expediente en cuestión, al contener copias de los asientos originales de cada interesado con las notas pertinentes para la actualización de las listas, revela la razón que tenían los que denunciaron antes, entonces y después la situación irregular de estos foráneos, que rara vez regresaban una vez cumplidas sus licencias para faenar en Galicia. De hecho, de once de los solicitantes (seis hábiles y cinco patronos) expresamente se apunta que continuaban dedicándose a la pesca en los ricos caladeros gallegos a pesar de la caducidad de sus permisos. Alguno incluso se trasladó aquí sin la pertinente autorización de su ministro, según se deduce de su asiento. Nos referimos al joven Mariano Isern (*sic*),

⁹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.783. Revista de la provincia marítima de Mataró. Doc. 8 de junio de 1786.

¹⁰⁰ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Doc. Ferrol, 30 de noviembre de 1785.

¹⁰¹ Vid. Mejjide Pardo, A., <<La penetración económica catalana...>>

¹⁰² Prácticas que, dicho sea de paso, dejan más rastros en los protocolos notariales que las pesqueras.

natural de Calella, pasado de la clase de muchachos a la de hábiles en noviembre de 1776; al año siguiente marchó a Galicia sin licencia, donde permanecía en 1785. O Buenaventura Tamareu, que en abril de 1772 -doce años después se matricularse y tras servir una campaña en el Real Servicio (de abril de 1764 a abril de 1765)-, no se presentó a la revista efectuada en su localidad donde tenía asiento y de la que era natural, Mataró, constanding entonces que servía en la villa de Ferrol el oficio de tabernero. No debió causar baja voluntaria en la matrícula pues, por orden del Intendente del departamento ferrolano, pasó a campaña en septiembre de 1772, tal vez como castigo tardío por su conducta.

Como las licencias no podían prorrogarse indefinidamente, y sin duda empujados por el éxito de sus pesqueras en Galicia, muchos catalanes optaron por avecindarse en nuestro litoral. En consonancia con lo dispuesto en la ordenanza del ramo de 1751 para los casos de matriculados que tomaban “arraigo” en pueblos donde no habían nacido, el 9 de junio de 1785 el Intendente de Ferrol D. Máximo du Bouchet permitió a los catalanes “casados y con artes y otros efectos propios” en Mugarodos, el traslado de sus asientos a esta villa¹⁰³. El ministro de la provincia marítima de Ferrol, D. Juan Manuel Barbeito, había revistado los puertos del distrito de su cargo, y en el transcurso de la inspección había pasado a la clase de hábiles a nueve patrones catalanes asentados en Mugarodos¹⁰⁴, por no acreditar ninguna campaña ni estar exentos por el porte de sus barcos.

Por otra parte, del análisis en paralelo de los asientos de estos catalanes, hemos podido deducir lo siguiente:

¹⁰³ Tal vez por estar esto pendiente, los cabos de mar de esta villa coruñesa obligaron a Ventura Tamareu y a Pedro Mas a suspender su “ejercicio” ya que sus licencias de pesca habían caducado. Amenazados de prisión habían huido. Desde Betanzos solicitaron ser alistados por Mugarodos aceptando la pena correspondiente por haber prolongado su actividad una vez concluido el tiempo de sus permisos. Vid. A.G.M. Matrículas Generalidad. Leg. 1.872. Docs. Betanzos, 13-VIII-1785; Ferrol, 31-VIII-1785. Tratados de vagos y prófugos se dio vía libre al juez ordinario para que actuase contra ellos.

¹⁰⁴ Juan Mir, Félix Badía, Pablo Badía, Jaime Gelpi, Francisco Gelpi, Pedro Gelpi, Jaime Gelpi el menor, Miguel Moré y Jaime Domenech. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. Doc. Ferrol, 18 de septiembre de 1790.

- la búsqueda de fortuna en las aguas gallegas fue la razón fundamental de más de una matriculación; en concreto, Pedro Mas y Juan Gelpi, se matricularon en su localidad natal, Vilassar, el 10 de agosto de 1780 para, *ex profeso* salir a pescar a Galicia de inmediato

- las salidas debieron concentrarse temporalmente, dado tanto la coincidencia de la datación de las licencias, normalmente por un año¹⁰⁵, como los profundos lazos de sangre que unían a la mayoría de los catalanes de esta muestra¹⁰⁶. Pedro Mas y Juan Gelpi, ambos naturales y de la matrícula de Vilassar, lograron la habilitación para desplazarse el mismo día: 10 de agosto de 1780¹⁰⁷. Este último seguía los pasos de su padre Jaime Gelpi y del homónimo hijo de éste, cuyas licencias tienen fecha de 7 de julio de dicho año.

En vez de extremarse los controles sobre los catalanes para evitar toda exención fraudulenta del servicio en la Armada, en 1790 el Intendente de Ferrol les dispensó un trato de favor. En cumplimiento de la real orden de 7 de julio de 1790 y de los avisos que le había comunicado el Gobernador-Capitán General de Galicia “para que no quedase en los Puertos hombre alguno útil”, incluidos los empleados en la Real Compañía Marítima de pesca¹⁰⁸, aprobó lo ejecutado en el control de matrículas. No obstante, dispuso el reconocimiento médico de los patronos catalanes de Mugardos después de que alegasen achaques que a la hora de la inspección no habían manifestado por “creerse exentos” del servicio. De este examen resultó que en ese momento todos ellos estaban imposibilitados

¹⁰⁵ Excepcionalmente, a Francisco Gelpi, patrón de un laud de pesca de cincuenta quintales de porte, obtuvo permiso por diez meses.

¹⁰⁶ Para hacer más llevadero el viaje, familiares y vecinos tenderían a partir simultáneamente a bordo de alguno de los muchos mercantes que hacían ruta entre Cataluña y Galicia.

¹⁰⁷ Tal vez la fecha (10 de agosto de 1781) de habilitación que figura en la copia del asiento de Gerónimo Gelpi, hermano de Juan sea errónea; el año bien pudo ser 1780 y no el siguiente.

¹⁰⁸ De la fundación, objetivos y devenir de esta compañía se trata en Martínez Shaw, C., <<La empresa de pesca de Galicia, 1788-1789>>, en *Historia y perspectivas de investigación. Estudios en memoria del profesor Ángel Rodríguez Sánchez*. Badajoz, 2002, pp. 175-183.

físicamente para la prestación militar, algo, en verdad, extraño. En consecuencia, Du Bouchet retrasó su envío al Arsenal de A Graña hasta que se recuperasen de sus dolencia, a todas luces, fingidas¹⁰⁹.

Conviene no perder de vista que toda la polémica en torno a lo legal o ilegal de la presencia de los matriculados catalanes en Galicia está indisolublemente unida a las controversias en razón del uso de los nuevos aparejos de arrastre. Calificaciones tan negativas como las de Sarmiento, contrastan vivamente con el adjetivo de “preciosas” que para la municipalidad de Tui merecieron unas artes “que sólo pueden ser ofendidas de la emulación y careza a que otros hombres de mar aspiran”. A finales de 1768, esta corporación abogó por la habilitación de las jábegas pues de su uso se derivaría toda una cadena de utilidades. Por sus considerables dimensiones, daban empleo a muchos matriculados. Y su mayor capacidad de capturas llevaba pareja un incremento del consumo de sal y hacía posible la bajada de los precios de la sardina, en un año en el que las lluvias torrenciales arruinaron la cosecha de cereal de verano y de invierno¹¹⁰. Esta postura del cabildo tudense fue compartida por la villa de Bouzas y los diputados de abastos de Vigo que habían hecho representaciones del mismo tenor¹¹¹. No obstante no puede hablarse de un frente común de los regimientos gallegos a favor de las actividades pesqueras de los catalanes en Galicia. De hecho, varios ayuntamientos, entre ellos los de A Coruña, Pontedeume y Vigo, protestaron por la negativa de estos foráneos al pago de la renta de la

¹⁰⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. Doc. Ferrol, 6-X-1790.

¹¹⁰ Precisaban que en años en que faenaban los aparejos en discordia el centenar de la “chica” o xouba por lo regular se cotizaba a ocho maravedíes, y el millar de sardina grande a cuatro reales, mientras que cuando habían estado prohibidas las xábegas, los del país vendían el millar al “intolerable” de más de cuarenta reales. Resumiendo, beneficios múltiples, para la Hacienda real, para los consumidores, etc. Y el cabildo en cuestión no se olvidaba de señalar las muchas limosnas que en un año tan dramático, llevaban dado los caritativos catalanes. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 266. Doc. Tui, 6-IX-1768.

¹¹¹ *Ibidem*.

banastería y de otros arbitrios municipales¹¹².

La línea de argumentación de la Justicia y Regimiento de Tui en 1768 resultó casi idéntica a la de la auditoría general de Marina, para la cual la “repugnancia” con que los naturales de Galicia saludaron la introducción de las jábegas se entendía en gran medida en virtud de la “desavenencia personal o nacional en un todo entre Gallegos y Cathalanes, quizá procedida de ser éstos más industriosos y aun poderosos que aquéllos”¹¹³. Aproximadamente veinte años después, el ministro de Marina de Pontevedra, D. Felipe Mateos se manifestaba en términos semejantes a la hora de explicar las críticas de los mareantes del país a dichas redes “barrederas”. Este alto cargo tildaba a la marinería gallega de “perezosa y apoltronada”, la misma idea expresada con otras palabras por Laruga en sus *Memorias*¹¹⁴. A juicio de Mateos los gallegos eran renuentes al fomento de la pesca con las nuevas artes, sencillamente por que éstas demandaban mayor trabajo¹¹⁵.

¹¹² Vid. Meijide Pardo, M^a. L., *La “Guerra de la Sardina”*..., pp. 119-122.

¹¹³ Vid. A.G.M. Pesca. Generalidad. Leg. 2.118. [Respuesta a un informe de 27 de junio de 1768].

¹¹⁴ El ilustrado aragonés denunció “la indolencia y faltas de aplicación con que los naturales [los gallegos] se dedicaban al ejercicio de la pesca”. Citado en Alonso Álvarez, L., *Industrialización y conflictos*..., pp. 24-25.

¹¹⁵ A.G.M. Matrículas. Generalidad. Car. 1.873. Doc. Pontevedra, 8-XII-1787. Su sustituto al frente de este distrito marítimo, D. Agustín Fernández de Arbina llegaba a afirmar en septiembre de 1793 que los gallegos arrojaban al mar la sardina cuando se capturaba en abundancia con el único fin de encarecerla, práctica que, por sí sola probaba los “torcidos” fines que se solapaban bajo la solicitud de prohibición de las jábegas y *xeitos* de trescientas mallas. Los pescadores autóctonos fundamentaban el veto a estas redes de arrastre en las Ordenanzas de Pesca de la provincia de Pontevedra, formadas por García Sarmiento en 1767, y en el *Diccionario de las artes de la pesca nacional* de Sáñez Reguart. Las controvertidas artes habían sido autorizadas por real orden de primero de agosto de 1785, despachada por la vía de Hacienda, disposición que pronto fue anulada por providencia del inspector general de matrículas Muñoz de Guzmán, confirmada por despacho de Carlos III.

Según Fernández de Arbina, los “Poderes de Galicia” promovían estas operaciones, muy interesados en que la sardina se cotizase a setenta reales el millar, cuando estando permitidos los polémicos aparejos se habían pagado a cuatro reales. Vid. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Docs. Madrid, 28-II-1793.

Para muchos de estos ministros el quid de la cuestión, el origen de todos los incidentes entre los gallegos y los emprendedores catalanes, no era otro que la envidia de los primeros por el éxito de los segundos, un progreso que en opinión vertida en 1785 por el Intendente Du Bouchet se fraguaba “a costa de una vida más laboriosa y menos dados a la vevida en que invierten por lo regular lo poco que ganan los mismos naturales en las Pesqueras”¹¹⁶.

Hay indicios de que más de un subdelegado a cargo de las matrículas fue sobornado por los fomentadores, pero no es menos cierto que en el bando de los opositores también hubo posiciones interesadas. Cornide y Monsoriu defendían a la hidalguía rentista a la que pertenecían, y el concejo de Noia no parece que se moviese en pos del bien común si tomamos en consideración versiones de los “empresarios” afectados por sus decisiones. En febrero de 1807 cuatro noieses que habían hecho compañía para la construcción de un almacén con vistas a la salazón de sardina, elevaban recurso ante Godoy, Príncipe Generalísimo Almirante. Denunciaban que -a pesar de disponer de la pertinente licencia de la comandancia militar de Marina de la provincia de Carril- la edificación había sido paralizada por orden municipal poco después de comenzada. Para los exponentes detrás de esta resolución se adivinaba una consecuencia de su negativa a admitir como socio en su empresa a un cuñado de uno de los regidores de Noia¹¹⁷. Es decir, venganzas particulares parecen solaparse tras el auto de este cabildo, por encima de un loable propósito por defender la débil posición de la gran mayoría de los pescadores autóctonos. Una vez más, las autoridades de Matrícula, desde el ayudante militar del distrito de Noia hasta el Capitán General del departamento de Ferrol, pasando por el comandante de Carril, se decantaron por el bando del “progreso”. Les pareció absolutamente justificado el recurso de los cuatro

¹¹⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. Doc. Ferrol, 31-VIII-1785.

¹¹⁷ En la representación contraria a la obra, el cabildo justificaba su medida ante la Real Junta de Comercio y Moneda, en virtud de la controvertida cédula real de 1796, y por la supuesta disminución del abasto de pescado. Según los denunciados, esta última alegación resultaba inadmisibles ya que existía “contrata” entre los fomentadores y el ayudante de Marina de la villa de Noia que garantizaba la satisfacción de la demanda de pescado por parte de sus habitantes. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca- Leg. 1.995. Doc. Noia, 22-II-1807.

fomentadores, pues “no estando sugeto el arribo de las Lanchas a aquel punto [el mencionado lugar de O Cabalo] a los intervalos de las mareas [como ocurría en el puerto de Noia], se preparan las pescas desde luego sin gasto alguno para el transporte y sin el riesgo de perderse dentro de la misma embarcación”. Además, el máximo mando departamental recordaba que a consecuencia de la puesta en pie de varias de estas instalaciones en el distrito de Noia se habían matriculado 56 vecinos de las inmediaciones¹¹⁸. Poco más se podía pedir. La apuesta de los fomentadores, con el inestimable respaldo de los altos órganos del ministerio de Marina, llevaba todas las de ganar como ya se venía constatando.

En suma, con o sin la complicidad de las autoridades de Marina, lo cierto es que los matriculados catalanes asentados en Galicia lograron seguir esquivando las obligaciones militares para con la Armada. Una realidad constatada en las postrimerías del siglo por Larruga que hablaba de cómo estos foráneos, sin menoscabo de su mérito empresarial, se habían establecido en el litoral gallego “sin prestar el menor respeto a las legales prohibiciones”¹¹⁹. Resoluciones como las adoptadas por el Intendente de Ferrol en 1779 fueron excepcionales, explicables por la coyuntura bélica del momento. Por norma general los ministros de Marina sintonizaron con los nuevos actores, a menudo despejando obstáculos legales que entorpecían el fomento de la pesca y su comercialización por parte de estos “industriosos”. Pese a las múltiples denuncias que sus métodos de pesca provocaron, los fomentadores acabaron ganando la batalla, triunfo al que contribuyó la mayor competitividad de las jábegas respecto a las redes “patricias”, en la medida en que las primeras requerían para su manejo menos brazos, factor de no poca importancia en una coyuntura de continuas levadas para la Armada.

¹¹⁸ Señalaban los afectados que sólo en el lugar del Freixo se habían levantado siete almacenes “de diferentes catalanes que había veinte años vinieron a establecerse allí, sin contar otros que subscesivamente se fueron construyendo”. El *enjambre* de estas edificaciones, en atinada expresión del contemporáneo Lucas Labrada, seguía creciendo. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Leg. 1.995. Docs. Noia, 22-II-1807; Ferrol, 1-IV.1807. Este recurso pasó al Consejo del Almirantazgo con muchos visos de prosperar.

¹¹⁹ Opinión recogida en Alonso Álvarez, C., *Industrialización...*, p. 25.

Si por falta de celo y coordinación entre las autoridades de las distintas provincias marítimas fracasaron las medidas adoptadas para evitar que los matriculados esquivasen sus obligaciones para con la Armada aprovechando sus licencias para pescar en otros litorales, más éxito tuvo la política restrictiva en materia de sustituciones. En consonancia con la tan invocada equidad en el reparto de la carga militar de la Matrícula, sólo se admitieron sustitutos bajo condiciones y tardíamente.

7.1.4.- Las sustituciones.

Hasta la década de 1790, no fueron permitidas las sustituciones en el régimen de la Matrícula, salvo en contadísimos casos particulares y por circunstancias muy excepcionales. Que sepamos, hasta los años de la guerra contra la Convención, en ninguna ley se recogieron las causas que daban derecho a un matriculado a liberarse poniendo otro hombre en su lugar. Por el contrario, en materia de quintos sí están documentadas disposiciones de esta naturaleza con anterioridad, aunque esta vía de exoneración del servicio militar nunca fue admitida con carácter general.

En todas las Ordenanzas de reclutamiento para el ejército borbónico, desde la de 1719, se prohibió unívocamente las sustituciones en lugar de quintados. Prueba tal vez de que las reclutas basadas en el sistema de sorteo de mozos no se cumplió es que una y otra vez se confirmó dicho veto por la vía legal, castigándose severamente a los contraventores. De hecho, en virtud de la Ordenanza de 1762:

“ se prohíbe a los que salgan quintados que compren otro hombre o pongan sustituto bajo la pena que será condenado el que se substituya o venda a servir por diez años en uno de los Presidios de África y el que lo comprare, si fuere particular será obligado a servir por doble tiempo de los cinco años que señala la Ordenanza, y si fuere la Justicia en el lugar junto se les precisará a que entregue el doble de gente”¹²⁰.

¹²⁰ En virtud del artículo 10 de la Ordenanza de 1770 sustitutos y substituidos recibirían la misma pena, rebajada de forma notable respecto a las dispuesta en 1762: “Prohibo a los que salgan en suerte que compren otro hombre o pongan sustituto bajo la pena de que el que se substituyera o venda haya de servir por doble tiempo y el que comprare quede sujeto a la misma pena, sin que las Justicias u otras personas

No obstante en 1762 y 1775, cuando se hizo difícil cumplir con los cupos de mozos se dictaron reales disposiciones autorizando las sustituciones bajo determinadas circunstancias. Por ejemplo, una real cédula de marzo de 1775 concedió a los sorteados en los que “concurriesen motivos de mucha necesidad y urgencia”, la posibilidad de poner en su lugar un hombre “que tenga las calidades que requiere el Servicio Militar”¹²¹. Para poder acogerse a esta gracia, se debía demostrar de forma fehaciente que el quinto era indispensable para mantener a su familia y cuidar de su hacienda. Las solicitudes de sustitución, cursadas las más de las veces por los padres de los mozos, debían ir acompañadas de un inventario patrimonial. La documentación con todos los certificados pertinentes era enviada a la Junta Provincial de Agravios, que una vez conocido el informe encargado a las justicias y al Procurador Síndico del pueblo del solicitante, y oídos los testigos, emitía una resolución a favor o en contra.

Centrándonos en los matriculados, las normativas de 1737 y 1751 prohibían las sustituciones personales, aunque ya con anterioridad a esta primera fecha oficialmente se había penado este recurso habitual de los gremios a la hora de cumplir con sus cuotas a los compartos de marinería. Por ejemplo, en 1733, el Intendente de Ferrol D. Bernardino Freire, al respecto de la resistencia de la villa pontevedresa de O Grove a las levas para la Armada, informó que sus habitantes habían acudido al alquiler de marineros, incurriendo por tanto en las penas ya entonces vigentes, aunque no se aclara en qué consistían, para castigar estos enganches ilegales. No sólo se sancionaba a los alquilados sino también a las justicias ordinarias responsables de la presentación de aquéllos¹²².

Varios memoriales y representaciones de protesta por la prohibición de alquileres de marinería, que hemos localizado en la documentación de la Secretaría de Marina,

particulares puedan usar de este arbitrio por los inconvenientes que en ocasiones se han experimentado”. Vid. Borreguero Beltrán, C., *El reclutamiento...*, pp. 309- 310.

¹²¹ *Ibidem*.

¹²² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. A Coruña, 31-VIII-1733.

evidencian el temor que infundían las reclutas por el riesgo manifiesto que conllevaba el servicio en la Armada para la integridad física de sus tripulantes¹²³. Los gremios de mar venían buscando gente que a cambio de dinero se comprometiese a servir en la Armada en lugar de sus socios. Por regla general, estos sustitutos no contaban con experiencia alguna en la navegación, principal razón esgrimida por Marina para prohibir estos alquileres concertados a menudo por las autoridades municipales. Viene al caso citar aquí una representación de 1730 en la que se denunciaba la extendida práctica de las autoridades concejiles en Cataluña de liberar de las levas para la armada a parientes y amigos cubriendo las plazas que por compartó le habían tocado a su localidad con vagabundos y gente inútil que compraban “a costa del común”. El resultado era que la Corona no contaba para sus navíos “con casi ningún marinero de profesión y los paga como tales”¹²⁴.

Prohibiendo las sustituciones se pretendía mejorar la calidad media de los tripulaciones de la Armada, pues, como queda dicho, la mayoría de estos enganchados carecían de la mínima experiencia en la navegación; además, si como cabe pensar por más de una evidencia documental, un buen número de ellos eran personas de los sectores marginales de la sociedad, cuando no prófugos, su tendencia a desertar una vez embolsada la cantidad pagada por la venta de su servicio sería mayor que la del sorteado en regla¹²⁵. Por otra parte, no dejaba de ser una medida en pos de la igualdad de los matriculados en deberes militares, dado que los principales beneficiarios de las sustituciones habían sido los maestros y patronos, es decir las elites de los gremios de mar, en mejores condiciones

¹²³ La tríada de la mala alimentación, la pésima higiene y la férrea disciplina convertían las campañas en un tormento sólo tolerado a la fuerza dada la endémica tardanza en el pago de los sueldos tan penosamente ganados.

¹²⁴ De ahí que el autor del memorial, abogase por la ejecución de las reclutas conforme a nuevas matrículas a levantar por comisarios de Marina nombrados *ex profeso*. Estos asientos habrían de precisar la clase de marinería, distinción que ya estaba prevista en la Instrucción formada por Patiño en 1726. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Barcelona, 29 de octubre de 1730.

¹²⁵ Esto mismo se ha comprobado en las quintas.

económicas que el común de los mareantes a la hora de pagar a otros por ocupar su lugar como tripulación de la Armada¹²⁶.

En el punto 11 de la Instrucción de 4 de noviembre de 1737 el Infante Almirante, hablando para cada uno de los Intendentes de Marina, prohibía las sustituciones razonándolo así:

“ Como estoy advertido de que en las ocasiones en que antes de aora ha sido necesario hacer repartimiento de marinería en todas las costas de estos reynos se han cometido no pocos desórdenes en grave perjuicio del servicio del Rey, y de los mismos marineros, permitiéndoles poner en su lugar otras personas o extranjeros [...], declaro que ninguno a quien toque por la alternativa navegar en los navíos de guerra, pueda poner otro en su lugar, ni exceptuarse de hacer la campaña que deba sin que por esto se os limite la facultad de dispensar en algun caso en que la razón requiera esta condescendencia, que sólo será justa por actual enfermedad del nombrado o de su muger, o por algún otro accidente en que por su ausencia se aventure el crédito, estimación o hacienda del matriculado, de cuyas causas os instruireís e informaréis vos, y los ministros de los partidos, de las personas de más verdad de los pueblos y en éstas circunstancias deberéis nombrar en lugar del que se quede al que le siga en el orden de la alternativa, y el que por alguna de dichas razones fuere escusado deberá servir la sucesiva campaña”¹²⁷.

En cuanto a la Ordenanza de 1751, admitía tan sólo el trueque entre padre e hijo o

¹²⁶ J.I. Erkoreka Gervasio (*Análisis histórico-institucional...*, pp. 358-359), refiriéndose al excepcional margen de maniobra de los gremios vascos a la hora de la contribuir con hombres para la Armada afirma que: “no debe extrañar que esta libre operatividad de las cofradías en la determinación de las concretas personas que habían de prestar el servicio, supusiese en la mayoría de los puertos la exclusión de los maestros de su movilización para la marina real, concentrándose la presión demográfica de las levas en el colectivo de los tripulantes ordinarios. Es difícil calibrar la intensidad con que se dio este fenómeno, pero no faltan datos que testimonian su implantación en varios enclaves costeros”. El autor da cuenta de alguno de estos testimonios.

¹²⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

viceversa, concurriendo en ambos “iguales circunstancias de inteligencia, robustez y disposición para el servicio”. En todas las restantes situaciones se prohibía absolutamente “todo trato y convenio de permuta o substitución”, estableciéndose fuertes penas para las autoridades de Marina que lo consintieran; como mínimo serían suspendidos de empleo, y de probarse que su voluntad había sido comprada quedarían inhabilitados a perpetuidad como servidores de la Corona, además de recibir castigo según las circunstancias (art. 68). Insistiendo en esta línea, a renglón seguido se mandaba a los Intendentes de los departamentos que atendiesen los quejas que cualquier matriculado presentase en relación con dicha materia contra los ministros principales de provincia; y éstos a su vez debían hacer lo propio cuando los denunciados fuesen los subdelegados de los puertos. Si se demostrasen ciertas las acusaciones, a estos dependientes del ministerio de Marina se les aplicarían las penas contempladas, y a costa de sus sueldos vencidos o de otros bienes suyos se gratificaría al delator con treinta escudos de vellón¹²⁸.

No obstante, excepcionalmente se admitieron algunas sustituciones cuando salía beneficiada la Armada. Valga el caso de Nicolás de la Torre, matriculado de Pontedeume desde hacía más de tres décadas, con plaza de artillero de mar en varias campañas, tanto a corso como a América. En atención a sus achaques fue destinado a arsenales, donde servía en enero de 1782 “gozando sueldo y ración sin ninguna utilidad a Su Magestad”. Solicitó pasar a la clase de inhábiles y retirarse con licencia a su domicilio, a cambio de poner en su lugar a un sustituto que presentó al comandante del Arsenal. Su petición fue atendida una vez comprobado que su relevo podía navegar, era mínimamente útil para la Armada¹²⁹.

Es más que probable que se autorizasen otros reemplazos personales en circunstancias similares. En todo caso, en el transcurso de la revista general de matrículas de los tres departamentos llevada a cabo a mediados de la década de los años ochenta, en el seno del cuerpo

¹²⁸ Las autoridades imputadas que directamente o valiéndose de terceras personas, cobrase venganza del denunciante, serían inhabilitadas para siempre, tendrían que resarcir a su costa los daños causados a aquél además de gratificarlo de su bolsillo con cien escudos de vellón (art. 69).

¹²⁹ En circunstancias bélicas como la presente, la Armada buscaba gente bajo las piedras. De ahí que Nicolás de la Torre, aun achacoso, fuese empleado en A Graña. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 274. Doc. Ferrol, 1 de febrero de 1782.

administrativo de la Marina se hizo manifiesta una corriente de opinión favorable a las sustituciones, aunque de modo condicionado¹³⁰. Debe quedar bien claro que en ningún caso estos ministros defendieron autorizar a los gremios su antigua libertad en materia de enganches, por los pésimos resultados para la Armada. Se abordó la sustitución como un derecho individual y no una gracia gestionada por los cabildos de matriculados.

Entre los que defendieron esta vía de liberación del servicio en la Armada estuvo el citado D. Clemente Godoy y Montes, subdelegado de Muros. En su reflexión por escrito sobre los males que aquejaban a la Matrícula, además de insistir en la prioridad de confirmar la exención de milicias, abogó por permitir a todo matriculado “acomodado” que le tocara en suerte ir a campaña:

“...poner otro hombre en su lugar y de la matrícula misma, de que resultaría que el tal acomodado daría su auxilio al pobre compatriota que éste remediaba su casa y que S.M. quedaba mejor servido; también por este medio se debía esperar más empresas de los matriculados en su propia y general industria, ganándolo el Estado por el principio de que no puede ser poderoso el monarca que tiene vasallos pobres”¹³¹.

Lo que proponía Godoy¹³² era regularizar de esta forma la exención de unos pudientes que a menudo la venían consiguiendo de forma fraudulenta. En su representación afirmó que si el caudal del matriculado no se evaporaba durante su ausencia en el Real Servicio, en vez de

¹³⁰ En cierta documentación consultada se alude a una real orden de 24 de noviembre de 1786 en materia de sustitutos y voluntarios. Su contenido exacto nos es desconocido, pero todo apunta a que venía a confirmar lo dispuesto en el artículo 67 de la ordenanza; es decir, autorizaba la prestación militar de voluntarios mientras fuese antes o durante el sorteo y no resultase perjudicial a otros interesados en hacer campaña. El Prontuario de legislación sobre matrículas que tantas noticias nos ha reportado no va más allá de julio de 1785.

¹³¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.871. Revista de la provincia de A Coruña. Doc. 23 de diciembre de 1787.

¹³² Que “por su aplicación y conocimientos” fue elogiado en la revista. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Doc. 6 de noviembre de 1788.

destinarlo a medios productivos se consumía “buscando valedores en todas partes a donde lo lleba el servicio para que le consigan el regreso a su casa, bajo los pretextos las más veces vergonzosos”.

Mientras que este subdelegado respaldaba las sustituciones por parte de matriculados acaudalados u “otros semejantes”, de lo que parece deducirse una discriminación en cuanto al disfrute de esta debatida gracia, el ministro principal de la provincia marítima de Viveiro postuló entonces autorizar con carácter general que todo hombre de mar pudiese ser reemplazado en la campaña que le tocase servir por un individuo que hubiese navegado de forma voluntaria o andado a la pesca legalmente. A su juicio, de este modo se lograría el doble objetivo de no disminuir la matrícula al tiempo que el sustituido podría seguir practicando las actividades marítimas en beneficio propio y de su familia¹³³.

Fue a raíz de un expediente personal, abierto meses después de formuladas ambas, cuando se produjo una nueva disposición regia en materia de sustituciones. El caso, de indudable excepcionalidad por las circunstancias particulares del directo implicado, revela las diferencias de criterios entre las autoridades encargadas de gestionar los asuntos de Marina. Juan Pou, matriculado de Mataró, pasó a América con la perceptiva licencia. Pero caducada ésta, no regresó hasta pasados ocho años. En este tiempo logró “con su industria un crecido caudal”. En el otoño de 1788 solicitó permiso para poner uno o dos hombres de mar que cumpliesen por él la campaña a la que había sido destinado. Su sustituto o sustitutos habrían de ser de la satisfacción del ministro de Mataró, el cual se mostró partidario de conceder a Pou permiso por un año para volver a Indias dadas las razones que adujo: su propósito era, según declaró, la recogida de ciertas partidas de dinero. Por el contrario, Muñoz de Guzmán consideró que habida cuenta que dicha persona era más un comerciante que un marinero debía ser separada de la Matrícula, más si cabe cuando desconfiaba que pudiese aprovechar el viaje a Indias para instalarse definitivamente allí. Una vez cubierta su baja de forma adecuada¹³⁴, no veía inconveniente en

¹³³ Vid. A.G.M. Matrícula. Leg. 1.871. Revista de inspección de la provincia de Viveiro.

¹³⁴ “...a Juan Pou debe despedírsele de la Matrícula reemplazando su falta con un hombre nuevo y seguro en ella; y luego podría dársele licencia para que siguiera su giro, recogiera su caudal...” Así parece resumida en el expediente la postura del inspector. No se aclaraba si este hueco habría de cubrirse con otro

concedérsele la licencia para regresar a la que había sido para él, y lo fue para tantos, tierra de fortuna.

En cuanto a lo de poner uno o dos hombres en su lugar, Muñoz de Guzmán lo consideró “un ~~exemplar~~ perjudicial”. Desde la Secretaría de Marina se le pidió que justificase este dictamen “pues hasta aora más son las razones que persuaden a la utilidad de concederlo [el derecho a ser sustituido] por regla general”. El Inspector General de Matrículas tenía definida su postura desde hacía tiempo. Con ocasión de la revista de la provincia de Mataró en 1786, dictó providencias contrarias a las sustituciones, unas prácticas irregulares que en opinión suya, se habían visto favorecidas por la independencia administrativa de esta provincia y las restantes catalanas respecto a la Intendencia de Marina de Cartagena, cuyas competencias, como ya quedó dicho, fueron asumidas por la Intendencia General del Principado hasta 1777¹³⁵. Seguro de que la elite de los matriculados, enriquecidos por el comercio marítimo, buscarían por todos los medios exonerarse del servicio en la Armada¹³⁶, para la provincia de Mataró el Inspector dispuso en el artículo 9 del apéndice a su conocido Reglamento que:

“Los Matriculados ricos no pueden conformarse a ser embueltos en el común de los marineros. Por esto, luego que alguno esté ya en la esfera de comerciante, ha de manifestar al ministro si tiene fondo de consideración para que se le pase al libro de sobrecargos; y no habiendo hecho campaña tendrá arvitrio de poner un hombre en su lugar que sea domiciliado en el pueblo y hábil para la mar; bien entendido que esto será nulo si se hiciese en el acto del sorteo, o en el año que entre de rol su cuadrilla; pues en estos dos casos se conocerá ser por

matriculado de la cuadrilla embargada ese año, o con un sustituto enganchado por cuenta del separado, pero la resolución del expediente apunta sin lugar a dudas hacia esto último. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. 1.955. Doc., 6 de noviembre de 1788.

¹³⁵ Vid. Matamoros Aparicio, D., <<Administración y jurisdicción...>>.

¹³⁶ Muñoz de Guzmán afirmó que “Siempre buscarán efugios para ir a los Navíos del Rey aquellos matriculados que o por fortuna en sus negociaciones y tráfico o por herencia del caudal de sus padres se hallan con tales conveniencias que no se conforme al papel que hacen en la República el ir embueltos entre el común de los marineros...”. Vid. Llovet, J., *La Matrícula...*, p. 89.

evitar el servicio de los vaxeles y esto no ha de permitirse”¹³⁷.

Dos años más tarde, los argumentos de Muñoz de Guzmán debieron resultar convincentes, o en cualquier caso su opinión fue muy tenida en cuenta, a tenor de la resolución del caso. No se dispuso una autorización generalizada de las sustituciones. Pou fue habilitado para separarse de la Matrícula, a cambio de costear el enganche de dos hombres “nuevos”. Se vendía esto como una gracia del rey “por los adelantamientos que ha logrado con su industria, lo qual deve empeñar a los demás matriculados a esforzarse para lograr iguales recompensas”. Pero lo cierto es que Pou no había pedido causar baja voluntaria; lo que pretendía era comprar su libertad de campaña y seguir disfrutando de los privilegios inherentes a la condición de matriculado¹³⁸.

Habría que esperar a los años iniciales de la Guerra contra la Convención para asistir a un cambio significativo en la legislación en materia de sustitutos. Parece que en un principio esta vía de exención sólo se abrió para los patrones. No conocemos los términos de una disposición de 1793 en virtud de la cual miembros de esta elite profesional lograron eximirse de campaña en la Armada. Si se determinó un perfil al que debían ajustarse los sustitutos no lo sabemos¹³⁹. En la reglamentación en materia de quintas sí se establecieron una serie de requisitos, prohibiéndose la compra o el pacto de enganche de viles profesionalmente hablando y de

¹³⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia marítima de Mataró. Doc. 8 de junio de 1786.

¹³⁸ *Ibidem*.

¹³⁹ Según información del ministro de Marina de Santander en agosto de 1793 en Castro Urdiales, donde, recordemos no se logró el establecimiento de la matrícula (su cabildo de mareantes sólo estaba obligado a presentar relaciones numéricas de sus miembros), era práctica habitual el alquiler de gente para la Armada que no había puesto un pie en un barco. Pese a esto, la autoridad municipal de esta villa le señalaba a su arbitrio las plazas de artilleros y marineros. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.962. Doc. Santander, 13 de agosto de 1793.

hombres con cuentas pendientes con la justicia¹⁴⁰.

En la primera mitad de la década de los noventa, el ministro interino de la provincia de Mataró propuso liberar del servicio a los patrones y en general a los matriculados que presentasen en su lugar a dos sustitutos terrestres¹⁴¹, en lugar de uno. Dado el desequilibrio entre las clases de marinería, y la sangrante falta de profesionales con experiencia en la navegación, no parecía muy aconsejable decantarse por la cantidad en detrimento de la calidad media de las tripulaciones. Al término de la revista de 1795 en el departamento de Cartagena, el brigadier D. José Pascual de Bonanza informó de haber enviado a campaña a 238 matriculados que estaban patroneando¹⁴², por no haber puesto en su lugar a ningún sustituto desde el año 1793, o en todo caso no pudieron justificar que el supuesto ocupante de la plaza que le había tocado en sorteo estuviese en la actualidad prestando efectivo servicio en la Armada¹⁴³. A tenor de la información adicional a los cómputos de matrículas de la revista del departamento de Cádiz llevada a cabo en 1799 por D. Vicente Imperial Diguera, la mayoría de los 1.072 patrones entonces registrados en las provincias marítimas andaluzas había puesto un hombre en su lugar. Por lo tanto, estaríamos ante un mínimo absoluto de más de medio centenar de sustitutos, en torno a un 10 % de la gente de mar de servicio en (5.473 hombres, sin contar con los desertores)¹⁴⁴.

En virtud de una real orden de 23 de septiembre de 1794, esta vía de descarga personal

¹⁴⁰ El sustituto debía ser natural de la misma provincia del sustituido y haber entrado en suertes para la recluta de mozos en su pueblo; no haber ejercido oficios infames de verdugo, pregonero, etc.; no haber sido procesado y llevar un vida sin tacha. Para acreditar todo ello, debía presentar fe de bautismo y demás certificados. *Ibidem*, p. 311.

¹⁴¹ Terrestres, pues era de esperar que en los puertos no quedase matriculado alguno cuando se estaban sucediendo levas en masa, con movilización incluso de individuos ya jubilados. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.964.

¹⁴² No parece que estemos ante los llamados patrones de excepción.

¹⁴³ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 24 de febrero de 1797.

¹⁴⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

al que hasta entonces sólo tenían acceso los patronos se abrió, como ya dijimos, a los terrestres asentados en lista particular para controlar su actividad pesquera. Desconocemos los términos precisos de esta disposición, pero alusiones a sustitutos “puestos por matriculados” con arreglo a ella, dan a entender que este derecho se generalizó a todo el cuerpo de la marinería llamada de servicio. En cualquier caso, en las notas al pie de los estados de las revistas de inspección de matrículas de 1795 y 1799 se hace referencia a la exención a cambio de poner “un hombre” y no dos como proponía el ministro de Mataró. La información contenida en los estados de algunas de las provincias del departamento de Cartagena para el último año del siglo informan del número de sustitutos. Donde se registraron más, 44, en relación a la gente de campaña, 350, fue precisamente en la de Mataró. Por contra, ni los matriculados de Barcelona ni los Vera presentaron sustituto alguno¹⁴⁵. Como puso de manifiesto en agosto de 1799 al término de la revista que acababa de dirigir, a juicio del inspector Pascual de Bonanza el declive de la Matrícula era achacable en parte a la concesión a la marinería hábil del derecho a eximirse del Real Servicio mediante sustituto¹⁴⁶.

Según parece, estas operaciones que implicaron a matriculados se pactaron privadamente entre sustitutos y sustituidos. Es posible que en algún caso, los términos de estas sustituciones acordadas entre partes se recogiesen en papel simple. A juzgar por la ausencia total de rastros documentales en los protocolos de Marina que hemos manejado, los notarios de este ramo muy excepcionalmente dieron fe de contratos de esta naturaleza, de las condiciones del enganche.

Las sustituciones en las quintas no siempre implicaron un desembolso; unas veces fueron fruto de un acuerdo entre parientes y en otras medió coacción. En el mundo de la Matrícula no tenemos constancia de estas dos últimas circunstancias. Todo lleva a pensar que la inmensa

¹⁴⁵ No tenemos certeza de que los sustitutos se incluyan en las cifras de matriculados que estaban en servicio en aquellas fechas. En las demás provincias unos y otros eran los siguientes: Alicante: 69 y 848; Tortosa, 18 y 222; Cartagena, 12 y 400. En Valencia el inspector aclara que no había podido determinar el número de sustitutos “por estar pendiente lo representado sobre el particular”. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Docs. Barcelona, 13 de julio de 1799; Vilanova, 22 de junio de 1799; Vinaroz, 26 de mayo de 1799; Tortosa, 3 de junio de 1799; San Feliu, 5 de agosto de 1799; Gandía, 28 de abril de 1799.

¹⁴⁶ Vid. Fernández Díaz, R., Martínez Shaw, C., <<Las revistas...>>, p. 263.

mayoría de las veces el sustituto puso un precio monetario a su servicio militar. Para las quintas, Borreguero Beltrán habla de cifras pagadas por los pueblos para liberar a sus mozos que van desde los 1.500 a los 2.000 rs. por sustituto¹⁴⁷. Respecto a lo abonado por los matriculados, son escasos los datos que hemos podido reunir. Sabemos que con anterioridad a 1730 las localidades costeras de Cataluña tenían por costumbre adelantar hasta treinta pesos (seiscientos reales de vellón) a cada alquilado que se prestaba a servir en la Armada ocupando plazas que les habían sido compartidas¹⁴⁸. Por su parte, el cabildo de mar de Fuenterrabía acordó en 1753 exigir a cada forastero que quisiese formar parte de las compañías de pesca de dicho puerto el depósito, a satisfacción del Abad mayor del gremio, de ochocientos reales como fianza para el enganche de un sustituto en previsión de que llegado el caso de ser reclutado se negase a servir en la Armada¹⁴⁹. Por otro lado, J. Ocampo afirma que muchas familias de matriculados asturianos intentaron librar a los suyos de las levadas para los bajeles del rey mediante el pago de “fianzas” o “rescates” que iban desde los 450 hasta los 2.500 reales¹⁵⁰. Lo más probable es que por regla general el precio de la sustitución fuese inferior a los mil reales. El ilustrado asturiano Ramón Quintana en su *Proyecto...*, lo expresa así: “Otro de los motivos que desanimó, y desanima hasta lo sumo los Gremios de Mareantes, fue a ver rebocado la libertad que antiguamente se les daba de que los sorteados para el real servicio, pudiesen embiar en su lugar otros del mismo gremio, o lo que es más, a terrestres conviniéndose con unos y otros en quince, veinte o treinta pesos en remuneración”¹⁵¹.

No contamos con referencia alguna a sustituciones de matriculados una vez en campaña. Si la legislación conocida sólo las permitía antes de sorteo y nunca para integrantes de la cuadrilla embargada, con más razón debió prohibirse en aquellas circunstancias. Muy escasas

¹⁴⁷ Vid. Borreguero Beltrán, C., *El reclutamiento...*, p. 307.

¹⁴⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Barcelona, 29 de octubre de 1730.

¹⁴⁹ Vid. Erkoreka Gervasio, J.I., *Análisis histórico-institucional...*, p. 357.

¹⁵⁰ Vid. Ocampo Suárez-Valdés, J., *Campesinos y artesanos...*, p. 138.

¹⁵¹ Véase, Dopico, F., *op. cit.*; p. 156.

fueron las sustituciones de mozos una vez en el Ejército. Las solicitudes de licenciamiento en atención al óbito del padre del quinto o por otros motivos bien justificados, cursadas directamente al Consejo de Guerra, se condicionaron ineludiblemente a la puesta de sustitutos, cuando eran causa de exención reconocida en la Ordenanza. A juicio de Borreguero Beltrán esto revela una “clara tendencia a la disminución de las prerrogativas y al progresivo desarrollo del concepto de obligación militar”¹⁵².

Lógicamente el logro del fin principal de la matrícula, la provisión de tripulaciones cuanto más y mejores para la Armada, pasaba por limitar las exoneraciones del Real Servicio, de lo que ya hablamos al analizar los criterios de clasificación de inhábiles y patronos. Como veremos a continuación, prácticamente en ningún caso se concedieron exenciones no contempladas en la ordenanza.

7.1.5.- Las escasas exenciones por causas no contempladas en las ordenanzas.

Para la Secretaría de Marina, repetimos, buena parte del éxito militar de la matrícula, de sus resultados por lo que a la oferta de hombres para la Armada se refiere, dependía en gran medida de evitar los agravios comparativos en materia de sorteos de marinería. De ahí que se negasen prácticamente todas y cada una de las solicitudes, a título individual o mancomunadamente, de exoneraciones sin reconocer tanto en la legislación de 1737 como en la de 1751. Entre una y otra se denegó esta decarga militar solicitada por la ciudad de A Coruña para los dos marineros que prestaban servicio en la barca de pasaje propiedad de este concejo que comunicaba con tierra al Castillo de San Antón. El Intendente Freire, en atención a que no percibían “extipendio” alguno por conducir a correos y a tropas de Su Majestad, eximió a ambos matriculados por una vez en 1741. Esta gracia eventual no contentó a la municipalidad, previendo que en un futuro los arrendatarios de este pasaje fuesen llamados a la Armada. Freire, se mostró partidario de conceder esta exención pero de forma condicionada: que cada año o a lo sumo cada trienio, rotasen los barqueros en cuestión “al efecto de oviarse el que siendo

¹⁵² A partir de 1778 se determinó que todos los sustitutos de quintos cumplieren ocho años de servicio y no el tiempo que le faltase al sustituido para licenciarse como había sido norma hasta entonces. Vid. Borreguero Beltrán, C., *El reclutamiento...*, p. 312.

matriculados no se queden de continuo sin hacer el servicio de S.M. alternativamente...” Madrid rechazó esta propuesta de trato privilegiado¹⁵³. También se desatendieron peticiones en este sentido de cofradías vascas, al margen del régimen de matrículas. De hecho, con más razón si cabe en plena guerra se resolvió en contra de la exoneración que reclamó la Hermandad de Fuenterrabía en enero de 1798¹⁵⁴.

Como ya quedó dicho, ni los cabos celadores de mar ni los maestros de maestranza, figuras instituidas en la ordenanza de 1751, ni los mayordomos y demás electos por las asociaciones de matriculados - “a menos que haya razones gravísimas de conveniencia, representadas por el mismo gremio, para determinar lo contrario” (art. 151)- fueron exentos de campaña. Muy pocos después, por R.O. de 6 de julio de 1751 los tripulantes de los barcos de aprovisionamiento de los presidios menores de África expresamente fueron obligados a entrar en sorteos para servir en la Armada. Se razonó que el proveedor oficial de estas plazas no tendría problemas para reemplazar a marineros de la cuadrilla embargada llegado el caso de que no les hubiese sonreído la suerte en el sorteo¹⁵⁵. Esta previsión no fue del todo acertada; de hecho, el Marqués de Murillo, encargado del abasto a las plazas africanas encontró dificultades para al apresto humano de los barcos fletados al efecto. A instancia suya, por real orden de 12 de marzo de 1754, se daban instrucciones al ministro de Marina de Málaga para que, en caso de que no se presentasen marineros de forma voluntaria para este servicio, que habría de ser remunerado, obligase a matriculados por turno¹⁵⁶. Con esta resolución se pretendía garantizar el aprovisionamiento, lo que redundaba en beneficio de los intereses de los asentistas que corrían con él. Unos negociantes que movidos por el lucro llegaron a incumplir en más de una ocasión

¹⁵³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Docs. A Coruña, 1 de enero de 1741; A Graña, 24 de enero de 1741. Madrid, 15 de julio de 1741.

¹⁵⁴ Vid. Erkoreka Gervasio, J.I., *Análisis histórico-institucional...*, p. 348.

¹⁵⁵ La resolución se había adoptado a raíz de una duda a propósito planteada por el Intendente de Cádiz. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁵⁶ Al tiempo no se perdía ocasión de ratificar la exclusividad de éstos para cualquier actividad marítima. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

la normativa en detrimento de los derechos de los matriculados. En defensa de éstos, por real orden de 20 de abril de 1756, comunicada por la vía reservada de Guerra, se prohibió el embargo forzoso de las embarcaciones españolas que arribaban a Málaga; lo que pretendía el apoderado del asentista de los presidios radicado en el puerto base de la capital malacitana, era usar de ellas para la conducción de víveres a aquellos destinos por los precios acordados con los franceses e ingleses “antes de empezar a hostilizarse”¹⁵⁷. No es de extrañar que los matriculados se resistiesen a emplearse en este servicio, pues algún indicio hay de que no se les pagaba por ello, o se les pagaba mal. No contentos con no tenerlos asalariados, en 1758, los asentistas y factores para el aprovisionamiento de las plazas de Ceuta y Algeciras, reclamaron de nuevo la exención de sorteos de campaña naval para estos marineros. Y una vez más se resolvió en contra. Por real orden de 16 de septiembre de este último año, se confirmó la obligada alternancia de matriculados en este servicio, un régimen de rotación también vigente en la flota del resguardo de rentas¹⁵⁸.

También en fecha muy temprana se declaró (R.O. de 24 de julio de 1751) se declaró que todos los marineros empleados en embarcaciones del Santo Oficio¹⁵⁹, de rentas, correos y otras debían prestar servicio militar en la Armada. Conforme a esta disposición en 1766 la Secretaría de Marina desatendió la representación del Intendente General de Galicia y de los Administradores de Rentas de este reino, cursada por la vía de Hacienda, a favor de los empleados en las barcas del resguardo de rentas, con el endeble pretexto de la falta de “gente robusta” para tripularlas. Las tres cuadrillas desembargadas del departamento de Ferrol sumaban más de siete mil hombres, y por lo tanto no era un problema de escasez de contratables para estas tareas de vigilancia fiscal. Arriaga contestó a Múzquiz, su homólogo de Hacienda, que, si bien el número de los empleados en los barcos de rentas en Galicia no superaban la treintena, de concederse esta exención “cada uno de 30 que sale del puerto donde hai un sólo exceptuado [por esta razón]... se persuade que acaso no le hubiera tocado la suerte si aquel uno hubiese entrado

¹⁵⁷ Se alude, claro está, a la Guerra de los Siete Años (1755-1762) que enfrentó a ambas potencias.

¹⁵⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

en ella; y en general es lamento de todos que hay a parte que disfrute siempre lo útil y nunca sirban en lo graboso”¹⁶⁰.

Las desestimaciones de solicitudes de este privilegio se sucedieron: por ejemplo, la cursada a favor de la tripulación de la balandra de sanidad de Cádiz. Su obligación de concurrir a *compartos* de marinería fue expresamente declarada por real orden de 27 de septiembre de 1757¹⁶¹; meses después se hizo lo propio con los marineros del llamado barco de *Cruzada* de Estepona¹⁶². Tres décadas después, con ocasión de la revista de la provincia marítima de Tarifa, el ministro principal de la misma propuso esta exoneración para los matriculados empleados en las embarcaciones del resguardo de rentas, servicio que tenía allí una importancia extraordinaria dada la cercanía a Gibraltar. Al margen del expediente-resumen de la revista, el caso se puso en extracto separado y con antecedentes. No nos consta la resolución pero es muy posible que se desestimase la propuesta¹⁶³, como poco antes se había rechazado la exención de sorteos para la Armada que habían reclamado los marineros destinados al Canal de Aragón¹⁶⁴; así se resolvió

¹⁶⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. San Lorenzo, 22 de noviembre de 1766.

¹⁶¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁶² Las reales órdenes de 26 de septiembre de 1758 y 4 de marzo de 1760 tratan de ello. En nuestras fuentes no se aclara la titularidad del barco, aunque es muy posible que estemos ante una embarcación que sino propiedad de la renta de Cruzada al menos le prestaba servicio, una de las llamadas tres gracias eclesiásticas. *Ibidem*.

¹⁶³ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia marítima de Tarifa. Doc. 23 de octubre de 1787.

¹⁶⁴ Inicialmente gestionado por una entidad privada del tipo de las compañías privilegiadas, los errores de administración y sobre todo problemas de financiamiento llevaron al Estado a asumir progresivamente el mando de la empresa a partir de 1772. Dada su magnitud, la obra generó una gran oferta de empleo en la cuenca del Ebro. Para 1784 se baraja la cifra de 6.000 a 7.000 trabajadores. El empleo de presidiarios y hombres del ejército interpretado como una medida de abaratamiento de costes, para Pérez Sarrión podría también obedecer a la escasez de fuerza de trabajo para el Canal, en particular durante la época de cosecha. Vid. Pérez Sarrión, G., *Agua, agricultura y sociedad en el siglo XVIII. El Canal Imperial de Aragón, 1766-1808*, Zaragoza, 1984, pp. 54-68.

por real orden de 27 de mayo de 1785, respondiendo a la duda planteada por el ministro de Tortosa. Tampoco la maestranza empleada en este magno proyecto hidráulico quedaba liberada de obligaciones con la Marina¹⁶⁵

Se fueron precisando más y más los límites de esta franquicia tan deseada, para evitar en lo futuro toda duda al respecto. Ni tan siquiera la acreditación de varias campañas continuadas fue eximente de entrada en sorteos. De hecho, por una real orden de 9 de septiembre de 1758 se negó la liberación del próximo turno para el Real Servicio que pedía la marinería de San Feliu de Guíxols tras permanecer un sexenio embarcada en América en buques de la Armada. De ser cierto este mérito, se razonó en la resolución, los haberes a que tendrían derecho les compensarían suficientemente, dado que los viajes a Indias estaban mucho mejor remunerados sobre el papel -otra cosa bien distinta es que los sueldos se cobrasen con puntualidad- que las campañas en Europa¹⁶⁶. Visto lo cual, con más razón se negaron un sinnúmero de reclamaciones cuyos solicitantes pedían más por menos méritos.

Aunque no consta resolución, a tenor del informe desfavorable del ministro de Santander Núñez Ibáñez, es más que probable que la Secretaría de Marina negase la exención de levadas para la Armada que, al menos durante veinte años, solicitó en 1760 el cabildo de mareantes de San Vicente de la Barquera. Éste adujo dos naufragios ocurridos en los tres últimos años que se habían saldado con 31 muertos, a los que habría que sumar el fallecimiento de “los más” de los gremiales que habían salido para el Real Servicio. Núñez Ibáñez, que conocía bien la situación de este litoral -no en vano lo había visitado en la primavera de 1758 en calidad de comisario inspector de la primera revista extraordinaria de las matrículas del departamento de Ferrol-, después de comprobar por los registros oficiales que entre 1753 y 1760 la marinería matriculada

¹⁶⁵ A renglón seguido se reconocía su derecho a percibir el jornal de carpintero estipulado por la Corona, en el caso de que trabajasen por cuenta de la Real Hacienda; de ser por asiento, el contratista tendría libertad a la hora de ajustar los salarios. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁶⁶ El despacho regio en cuestión, dirigido al Inquisidor General, resolvía un expediente abierto a raíz de la petición de libertad de campañas en la Armada para la gente del bote de la Inquisición anclado en el puerto de Alicante. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

por San Vicente sólo había descendido en once personas, opinó que esta descarga militar, aunque fuese por tiempo limitado, sentaría un problemático precedente, según sus propias palabras: “haría consecuencia para otros que están en igual caso”¹⁶⁷.

Como demostraremos en un próximo capítulo, en mayor o menor medida el Real Servicio se cobró muchas vidas a lo largo de la costa gallega que también fue cementerio de muchos naufragos, la mayoría pescadores víctimas de inclemencias naturales a la ida o a la vuelta de sus faenas. Los libros parroquiales de difuntos informan de estas desgracias. Por ejemplo, entre abril de 1748 y agosto de 1751 se celebraron honras fúnebres en la parroquia de San Pedro de Muros por doce ahogados. Y en enero de 1764 se enterró allí al cadáver de un vecino de Noia, uno de los 17 ahogados en la ría homónima el día de los Santos Inocentes de 1763. Catorce de ellos fueron “funerados” en San Martiño de Noia¹⁶⁸. En suma, que las costeras en San Vicente de la Barquera en 1757 y 1760 habían resultado trágicas pero otros puertos podían poner lutos equiparables encima de las mesas de las autoridades de Marina.

Hemos documentado una exoneración provisional del Real Servicio en la Armada a matriculados de una población por haber sido damnificados por una catástrofe natural. Se trata de los 26 hombres de la cuadrilla embargada de Tortosa que en 1787, a instancias de su ministro principal de Marina lograron temporalmente eximirse de la actual campaña en atención a los destrozos ocasionados por una gran avenida del Ebro¹⁶⁹. Otra exención a disfrutar como máximo por 72 personas, que parece se aprobó, habría de tener por beneficiarios a la mitad de los tripulantes de las doce lanchas de hasta treinta toneladas que en 1785 propuso armar el comerciante de Castro Urdiales D. Nicolás de Ampuero. El proyecto en cuestión fue examinado por Sáñez Reguart que se mostró favorable al mismo por estar en sintonía con sus ideas de

¹⁶⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc. Guarnizo, 24 de marzo de 1760.

¹⁶⁸ Vid. Archivo Histórico Diocesano de Santiago (A.H.D.S.). Fondos Parroquiales. Muros, San Pedro de. Libros Sacramentales, Nº 31, Difuntos, 1735-1787, fols. 35r-v., 39r, 77r-v. Noia, San Martiño, Libros Sacramentales, Difuntos (1724-1780), fols. 186r-187v.

¹⁶⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs., Cartagena, 23-X-1787; 26-X-1787.

fomento de las pesquerías en alta mar y descubrimiento de nuevos caladeros, objetivos que habrían de guiar a la Real Compañía Marítima creada por real cédula de 19 de septiembre de 1789¹⁷⁰. Si a esto unimos que en el plan de Ampuero estaba previsto la captura de cetáceos y dejaba las puertas abiertas a la modernización de los métodos de salazón se explica todavía más el informe positivo del citado técnico. No obstante, condicionó la gracia de libertad de campañas a que los seis hombres beneficiados por lancha fuesen españoles y a que cada una de estas embarcaciones que pasasen de las cinco toneladas llevasen al menos a un muchacho del país de entre nueve y catorce años¹⁷¹.

A título individual, sólo en casos muy concretos, considerando circunstancias del solicitante que lo hacían digno de compasión, la Secretaría de Marina se avino a conceder esta exención. Por real orden de 12 de marzo de 1762 se determinó agraciar de este modo a un matriculado del puerto de Santander, si se demostraba ser cierto lo que exponía su madre: a saber, que era soltero, hijo único y la mantenía, además de haber costeado la remesa de otro marinero al año anterior¹⁷².

Por otra parte, puertos que antiguamente habían gozado de exenciones de levas de marinería pasaron a estar sometidos a ellas. Como ya tuvimos ocasión de decir al tratar de la matrícula ordenada en 1626, con carácter excepcional, en época de los Austrias un puñado de localidades habían sido liberadas de contribuir a repartimientos al objeto de reclutar contingentes

¹⁷⁰ Sobre esa compañía privilegiada por acciones, Meijide Pardo, A., << Hombres de negocios...>>, pp. 133-140. Y Martínez Shaw, C., <<La empresa de pesca...>>, pp. 175-183.

¹⁷¹ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. 2 de mayo de 1785.

¹⁷² La Secretaría de Marina estimó que esto era “lo mismo que si hubiese ido el propio hijo y subsistiese empleado en el servicio”. *Ibidem*. Se trataría del enganche de un voluntario, y no de una permuta, puesto que toda sustitución, salvo de la de padre por hijo y viceversa (“concurriendo en uno y otro iguales circunstancias de inteligencia, robustez y disposición para el servicio”) estaban prohibidas expresamente en el artículo 68 de la Ordenanza de 1751. Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208. Y A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

de marinería¹⁷³. Una de ellas fue Baiona, privilegio que no mantuvo con los Borbones. En recompensa sobre todo a servicios en la defensa del litoral y en labores de practica en los puertos, por real cédula de 1591 a los marineros de dicha villa pontevedresa se les exoneraba de esta prestación “por ser necesarios a su servicio, porque habiendo nueva de enemigos salen a la mar a tomar lengua y a dar la mano y encaminar los navíos de la Armada y de amigos que suelen verse en algún riesgo en los bajíos que hay en aquellas partes”. Esta gracia sería confirmada por real cédula de 3 de septiembre de 1675, en virtud de la cual los mareantes de esta villa pontevedresa quedaban reservados de entrar en sorteos de tripulación para la “Armada del Océano y Escuadras”, salvo que voluntariamente quisiesen ser compartidos¹⁷⁴. La gracia se dispensaba en atención tanto a los importantes servicios prestados por este colectivo a la Corona como a la reducción de sus afiliados “desde la demolición de casas que se hizo para mayor seguridad”. Esta franquicia se enmarca en la política de recompensas de la Corona, traducida sobre todo en recortes fiscales, que benefició a localidades de la antigua provincia de Tui por su extraordinaria contribución durante las más de dos décadas de conflicto armado con Portugal¹⁷⁵.

Por otra parte, en agradecimiento a las atenciones dispensadas a la reina Mariana de Neoburgo por los vecinos de Mugar dos con ocasión de su improvisado desembarco en aquel litoral en 1690, éstos fueron exonerados de levas de marinería y también de soldados. Una

¹⁷³ D. Goodman (*El poderío naval...*, pp. 275-276) cita a Gibraltar y Fuenterrabía.

¹⁷⁴ Vid. Ramos González, H., *Crónicas de la villa de Bayona*, pp. 18 y 19. A favor de Baiona jugó su condición de villa de realengo y su importancia estratégica desde el punto de vista naval como acertadamente apuntó la profesora M^ª. C. Saavedra Vázquez (*Galicia en el Camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*, A Coruña, 1996, pp. 102-103).

¹⁷⁵ En particular, Baiona y su jurisdicción fue exonerada de toda contribución entre 1669 y 1771. Estos sustanciales alivios fiscales aparecen resumidos en la voz “Provincias” del Glosario Histórico de *Actas de las Juntas del Reino de Galicia. Volumen X: 1681-1689*. Santiago de Compostela, 2002, p. 1.139.

franquicia que por real cédula de 1 de marzo de 1691 se hizo extensiva a la vecina Ferrol¹⁷⁶. Y recordamos que también en época de Carlos II, el gremio de mar de Gijón había sido beneficiado con esta gracia, en recompensa por haber auxiliado a la escuadra real en El Musel, nombre por el que todavía es conocida la zona del antiguo muelle de esta villa asturiana¹⁷⁷. En sintonía con las limitadísimas exenciones se asistió a un progresivo endurecimiento de las condiciones exigidas para voluntariamente causar baja en las listas de matriculados.

7.1.6.- Las separaciones de la matrícula.

La facultad del matriculado para causar baja voluntaria en la matrícula no se contemplaba en la Ordenanza del Infante Almirante, algo en buena medida lógico puesto que la matriculación entonces sancionada no era obligatoria, al menos por ley. Antes del ecuador del siglo las solicitudes de abandono de estas listas debieron de ser muy contadas, a tenor de los escasísimos rastros de este fenómeno en la documentación de la Secretaría de Marina. Uno de los pocos casos de los que tenemos constancia es el de Miguel Suárez, vecino de la Isla de Arousa. No consta resolución de su expediente, abierto en febrero de 1741, pero es casi seguro que se negase lo que pedía habida cuenta las urgencias de tripulación para los navíos de la Armada, cuando las hostilidades con Inglaterra estaban en un punto álgido¹⁷⁸.

La Ordenanza de 1751 sí reconocía la facultad de la exclusión voluntaria de la matrícula para todo hombre de mar o de maestranza “que por sus fines particulares [...] quisiere seguir otra carrera”, según se recogía en el artículo 140. Empero, no podrían separarse -el verbo separar fue el más utilizado por las autoridades de Marina para referirse a estas bajas¹⁷⁹- los que estuviesen

¹⁷⁶ Vid. *Viaxe da Raiña Dona Mariana de Neoburgo por Galicia (1690)*. Introducción de G. Escrigas. Santiago, 1998.

¹⁷⁷ Vid. Jovellanos, M.G. de, *Gijón. Apuntamientos para el Diccionario Geográfico-Histórico de Asturias*. Gijón, 2001, p. 122.

¹⁷⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. Puebla del Deán, 8 de febrero de 1741.

¹⁷⁹ No obstante en los estados de las revistas del departamento de Cádiz se utiliza el sinónimo “excluidos”.

en servicio activo en la Armada o perteneciesen a la cuadrilla embargada; en estos casos, sólo se concedería la separación una vez terminada la campaña o concluido el año del embargo. Y se dejaba bien claro que esta autoexclusión conllevaba la pérdida de todos los derechos y privilegios concedidos a la gente del cuerpo que se abandonaba *motu proprio*¹⁸⁰. A los pocos meses de promulgada la ordenanza, a Colosía, el experimentado ministro principal de la provincia de Avilés, ante la avalancha de solicitudes de baja en la matrícula en el transcurso de la revista de inspección que estaba llevando a efecto, le surgió la duda de si debía interpretarse el artículo 140 de forma literal o si eran lícitas las separaciones de individuos que practicasen otros oficios distintos a los marítimos. El ministro planteaba esta cuestión, dado que con la ordenanza en la mano, sólo había borrado de las listas a cuatro de los muchos interesados. Ensenada, informado a este respecto por el Intendente de Ferrol, D. Bernardino Freire, respondió que la mencionada disposición debía “practicarse como suena”, es decir, ciñéndose al pie de la letra de su contenido¹⁸¹.

Casi simultáneamente a Colosía, García Sarmiento, recién nombrado ministro de Marina de Pontevedra, propuso sin éxito un cambio de sentido en la normativa. A saber, en agosto de 1751 reclamó mayores restricciones para evitar que individuos se borrasen de las listas de gente de mar sin haber prestado servicio alguno a la Armada. El ministro principal de Pontevedra tenía conocimiento de “la veleidad de mis Paysanos, y que muchos comprendidos en la Segunda Quadrilla con el temor de que entrando en la primera el Año siguiente, si les toca la Suerte en la Leba que haiga, no podrán escusarse de yr al Servicio, pretenderán el que se les excluya aunque nunca hubiesen echo campaña”. De ahí que entonces se declarase partidario de limitar este derecho; en primer lugar que sólo se admitirían separaciones en el transcurso de las revistas ordinarias o extraordinarias; y en segundo lugar, novedad de mayor trascendencia, habría de rechazarse todo apartamiento voluntario de individuos que no acreditasen dos campañas sin nota

¹⁸⁰ Unas franquicias, se repetía, a las que sólo eran merecedores los matriculados, hábiles y jubilados.

¹⁸¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281. Docs. Avilés, 21 de julio de 1751; A Coruña, 28 de julio de 1751; [Madrid], 4 de octubre de 1751.

de deserción “como previene a otro asunto en el artículo 32”¹⁸². Ese otro *asunto*, como ya quedó dicho, aludía al derecho de todo hombre a ser admitido en la matrícula, hubiese o no practicado actividades marítimas, siempre que estuviese apto para el trabajo y en el tramo de edad 14-60 años. Y con otra condición añadida: mientras no cumpliese un par de campañas en la Armada o tres viajes “de Europa” en embarcaciones de comercio, tendría que dedicarse en exclusiva a los oficios del mar. Sólo una vez acreditados estos méritos en la navegación, podría desempeñar otras actividades a su arbitrio (art. 32). La idea de García Sarmiento, que fue desestimada por la Secretaría de Marina, implícitamente se fundamentaba en que la hipótesis de que los separados habrían de ser individuos ajenos al mundo mariner, un juicio apriorístico que se demostró certero en gran medida.

En la dirección apuntada en fecha tan temprana por este ministro, aunque sin llegar a sus extremos, progresivamente se iría coartando la salida voluntaria de la matrícula. En este orden de cosas, por el artículo 145 de la ley base de 1751 se prohibía de forma taxativa que los matriculados de mar y maestranza abandonasen sus respectivas profesiones sin expresa licencia de los ministros principales de provincia. Un permiso de esta autoridad que también se exigía para formalizar el cambio de domicilio, aunque no supusiera un traslado a otra provincia marítima. Los contraventores serían perseguidos como desertores y castigados como tales según contemplaban las ordenanzas¹⁸³.

La pérdida de los privilegios y del escudo jurisdiccional para los excluidos, fue confirmado en una real orden de 14 de octubre de 1758¹⁸⁴, que por añadidura decretó la exposición de los separados a ser llamados a la Armada si se requiriese su concurso; este dictamen comprendía a los que habían abandonado la matrícula desde la puesta en aplicación de la real orden de 29 de julio del año anterior, que permitía el empleo de los *terrestres* a falta de

¹⁸² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 378. Doc. Pontevedra, 8-XI-1751.

¹⁸³ Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208. *Ordenanza para el régimen y gobierno...*

¹⁸⁴ “...por ahora y sin perjuicio de expedir otras providencias según más convenga al R.S. y aumento de la Marina”.

personal autorizado¹⁸⁵.

Dentro de la línea general de progresivo endurecimiento de las condiciones para eximirse de campañas, por real orden de 6 de abril de 1762, circulada a los tres Intendentes de Marina, quedaron prohibidas las separaciones en tiempo de guerra. Esta resolución tuvo su origen en una representación del ministro principal de Tarragona, D. Manuel de Nestares, en la cual daba cuenta de la gran cantidad de solicitudes de baja voluntaria por parte de marinería hábil e incluso de algunos patrones de Sitges y Vilanova que de dos años a esa parte venían llegando a su negociado. A juicio de Nestares, este fenómeno estaba alentado por el mal ejemplo de los matriculados que una vez excluidos *motu proprio*, y libres por tanto de prestaciones militares en la Armada, periódicamente se empleaban de forma fraudulenta en las pesquerías de Galicia y Andalucía (particularmente en las compañías de Ayamonte). El Intendente de Cataluña, D. José de Contamina propuso lo siguiente: primero, sancionar a los catalanes que se hallasen en aquellos destinos sin las preceptivas licencias, primando las delaciones de estas prácticas ilegales; segundo, por la vía de Guerra, prohibir a los capitanes y comandantes generales del ejército la expedición de pasaportes para embarcar a todo separado de la matrícula, “asegurando esta disposición con no darlos a yndividuos de los pueblos de la costa sin que preceda certificación de los ministros o subdelegados de Marina, que declare no haver sido matriculado nunca el sujeto contenido en ella”. La documentación no aclara si la Secretaría de Marina resolvió en conformidad punto por punto con el parecer de Contamina, pero además de negar los separaciones en tiempos de guerra, se ordenó entonces que los catalanes de las cuadrillas de 1761 y 1762 que se encontrasen en las costas gallegas y andaluzas fuesen arrestados y destinados a los navíos de la Armada¹⁸⁶.

La falta de rigor de algunos inspectores a la hora de conceder las separaciones de la Matrícula en la revista, dispararon las cifras de bajas voluntarias. En octubre de 1763 García Sarmiento, informaba a la Secretaría de Marina de las irregularidades en la actuación del oficial

¹⁸⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁸⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Docs. Tarragona, 21 de marzo de 1762; R.O. de 6 de abril de 1762.

segundo de la Contaduría de Marina, D. José Abad, a quien -no sin antes ser advertido de los “genios” y “modales” de los gallegos- había comisionado para efectuar la revista anual de la provincia de Pontevedra, tras haberse excusado él mismo por motivos de salud. García Sarmiento dio cuenta de que al repasar las listas confeccionadas por aquél se encontrara con que, mientras en la revista anterior para todo este distrito se habían apartado 52 personas de la matrícula, éste sólo en las subdelegaciones de Sanxenxo, Vilaxoán, Caramiñal, Noia y Rianxo excluyera a más de noventa individuos: dos de la cuadrilla que estaba embargada, muchos de la primera cuadrilla que entraba en servicio en el próximo enero, algunos que aún no habían hecho campaña y otros que, como se comprobó, habían ingresado en la matrícula para eximirse de quintas y levadas del Ejército. En palabras de García Sarmiento “es natural que ahora clamen las Justicias y oficiales Militares, como sé que clamaron en otras partes, de que la Marina servía de escudo para que no se comprendiesen algunos en los Sorteos para la Tropa”. Tras estas masivas separaciones, el ministro veía una consecuencia del carácter de los marineros que

“aunque en algunas cosas son tercos, en otras muy fáciles y se dexan llevar de lo que dize el primero que habla con alguna satisfacción, y así viendo que excluía al primero que lo solicitaba sin informarse bien de los motivos que tenía para ello, si era con el fin de aplicarse a otra Carrera o sólo por pura veleidad suya, fueron muchos por un mismo rasero pretendiendo la conclusión”.

En efecto, muchos de los excluidos fueron tras el inspector o se presentaron al ministro principal de la provincia reclamando su reingreso en la matrícula. Cabe preguntarse a qué obedecieron estas restituciones a la antigua condición.¹⁸⁷ La respuesta nos parece clara: para la gente de mar, la salida que brindaba la ordenanza les cerraba las salidas profesionales; el precio

¹⁸⁷ Al margen de haber tomado algunos de ellos esta decisión por propia voluntad, los matriculados serían vueltos a asentar en los libros del ramo en las mismas condiciones que tenían en un principio, ya que las autoridades de Marina habían dispuesto la anulación de “los pasos y novedades que practicó Abad [retirado de este destino] en la última revista de marinería, contrarios al establecido buen régimen de la gente de mar”, y puesto que “no residía en él facultad para ello”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Docs. Pontevedra, 17-X-1763; Esteiro, 25-X-1763; San Lorenzo, 1-XI-1763.

a pagar por liberarse de los sorteos era muy caro, por no hablar del infierno en que se convertía la vida en la Armada cuando el mar era un polvorín. Los marineros y pescadores que optasen por dejar la matrícula, en caso de no contar con explotaciones agrarias suficientes que les garantizaran el pan, quedaban abocados a contravenir las Ordenanzas de Marina¹⁸⁸ al verse obligados a renunciar a su principal, cuando no única, fuente de ingresos.

Los argumentos más socorridos para solicitar las separaciones venían siendo dos: la inutilidad para las prácticas marítimas de quienes se habían alistado bajo engaño o por mal consejo y, en relación con lo anterior, el mayor provecho que obtendrían de sus verdaderos oficios, dada la imposibilidad de atender a sus familias por culpa de los exigentes deberes para con la Armada.

Ejemplifica lo dicho la solicitud de “apartamiento” de la matrícula cursada en 1764 por Julián de Santa María, matriculado del Coto de Martín, enclavado en la subdelegación del Caramiñal (provincia marítima de Pontevedra), el cual declaró que siempre había desempeñado labores agrícolas, hasta que “por influxos y inducimientos de algunas personas interesadas en la Marina le hicieron ir a servir en la Campaña pasada, con grave perjuicio para su labranza...” Adjuntó a su instancia el testimonio favorable del cura de su parroquia, Santa Uxía de Ribeira¹⁸⁹.

Estas razones acabaron por resultar insuficientes si el candidato a la exclusión, aún cumpliendo los requisitos expresos de ordenanza, no probaba estar en condiciones de seguir manteniendo a los suyos con bienes propios o usando de oficios al margen de la matrícula. Una exigencia más en sintonía con la política restrictiva en materia de exenciones, que parece ya se había acordado con carácter general en 1764. Al menos este requisito se tuvo en cuenta en las deliberaciones oficiales sobre la solicitud de apartamiento de Domingo Antonio Fabeiro, matriculado de Muros. Junto a su supuesta independencia económica, el interesado puso sobre la mesa una alegación inusual: ser víctima de una especie de persecución por parte del

¹⁸⁸ Y a exponerse a fuertes penas, en caso de ser descubiertos pescando o navegando sin contar con autorización para ello.

¹⁸⁹ No consta resolución de este expediente. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Doc., 20-VIII-1764.

subdelegado de su puerto¹⁹⁰. Esta denuncia se consideró infundada por las personas a quien la autoridad provincial encargó informe. Desconocemos si se admitió o rechazó la reclamación de baja de Fabeiro; constatamos, no obstante, que uno de los encuestados declaró que “para mantenerse rentas no tiene” aunque poseía dos casas y una parcela de huerta, y tenía tratos de comercio¹⁹¹.

Por otra nueva real orden, de 28 de abril de 1766¹⁹², se negó este derecho¹⁹³ a todo aquel matriculado que no hubiese prestado servicio al menos en una campaña. Zalvide en su *Reglamento* para la provincia de Mataró (1773), abogó por la exigencia escrupulosa de este mínimo mérito militar, prueba tal vez de cierta condescendencia de las autoridades de la Matrícula a la hora de admitir bajas voluntarias¹⁹⁴. De lo que no cabe duda es de que este endurecimiento de la legislación condenó al fracaso muchas solicitudes de separación, como la protagonizada en 1771 por Sebastián Luis, de 48 años de edad, labrador avecindado en la parroquia de Santa Cristina de Labadores, jurisdicción de la villa de Vigo. Alegó lo siguiente:

¹⁹⁰ De las imputaciones de Fabeiro contra dicho juez, D. Antonio Jacinto de Montes ya dimos cuenta en el epígrafe dedicado a la corrupción del funcionariado de las matrículas.

¹⁹¹ “...trae entre manos alguna mercancía de azeite y vino; por esto tiene dado fianças al mercader principal de Sevilla”. Lo cierto es que Fabeiro debía gozar de una posición económica bastante desahogada, siendo como era propietario y patrón de una de las embarcaciones de tráfico registrada por el puerto de Muros. Con licencia había embarcado hacia Vigo. Reclamada su presencia ante las autoridades de Marina, al no comparecer se ordenó “detener el juicio” de su causa. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Docs., 20 de agosto; Muros, 24 de septiembre de 1764; A Coruña, 8 de noviembre de 1764; Esteiro, 7 de diciembre de 1764; 16 de diciembre de 1764.

¹⁹² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 265. Doc. Aranjuez, 28 de abril de 1766.

¹⁹³ Confirmado para “qualquiera yndividuo” que solicitase ser borrado de las listas, en virtud de una real orden de 28 de febrero de 1767, recogida en el tantas veces citado *Prontuario* de disposiciones. Suponemos que el legislador hablaba de cualquier matriculado en condiciones de autoexcluirse. De no ser así, estaríamos ante una contradicción respecto de la ordenanza y de posteriores resoluciones.

¹⁹⁴ Vid. Llovet, J., *La Matrícula...*, p. 61.

se había matriculado hacía una década, llevado, según dijo “de malos consejos y sin saver lo que hacía”; sin emplearse en la pesca ni navegado jamás, y una vez destinado a campaña, en A Graña “por no saver de la mar le echaron a pastar ganados en los navíos”¹⁹⁵. Varios lustros después, en octubre de 1785 fue desestimada la solicitud de separación del maestro albañil Buenaventura Renter, vecino de Mataró, por no acreditar la preceptiva campaña en el Real Servicio¹⁹⁶. Por otra parte se rechazaron separaciones de matriculados que habían incurrido en deserción, antes de cumplir la pena estipulada para este delito¹⁹⁷. Excepcionales resultaron las reclamaciones de apartamiento cursadas por madres de matriculados. Es el caso de Juana González, vecina de la villa de A Graña, que imploró en 1784 la separación de su hijo Guillermo Cores que supuestamente la mantenía. Al tiempo, suplicó el abono de los sueldos devengados en la Armada a su padre el artillero de mar Miguel González y a su difunto esposo Bartolomé Cores, de igual clase; la deuda de su progenitor se arrastraba desde el reinado de Felipe V, retraso que, como

¹⁹⁵ Además esgrimió tener a su cargo una familia, argumento común, y presentó un certificado médico de sus dolencias. El expediente se encuentra incompleto, conservándose sólo la instancia del interesado y la resolución: “se ha negado”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Santa Cristina de Lavadores, 24 de enero de 1771; 5 de febrero de 1771.

¹⁹⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Mataró, 19 de octubre de 1785.

¹⁹⁷ José Seguí, torcedor de sedas, vecino de Mataró, se matriculara el 9 de septiembre de 1782 por escasear el trabajo para los de su profesión a consecuencia del impacto económico de la guerra contra Inglaterra, que como es bien sabido, prácticamente paralizó el tráfico colonial. Al tocarle por suerte la tercera cuadrilla, se le concedió licencia para pasar a América, regresando de La Habana a principios de 1784. En su declaración, confesó que por dar crédito a “vozes vagas” que hablaban del envío a campaña de todos los sorteados, independientemente de la cuadrilla de servicio, desertó, camino que siguieron muchos otros, como testimonió en su informe el ministro de Mataró. Después de más de un año “divagando de una parte a otra” donde no era conocido, decidió regresar al enterarse de la crítica situación económica de sus padres, obligados a vender sus pocos bienes para subsistir, y suponemos que mantener a su nuera y nieta que había desamparado Seguí. Éste se presentó voluntariamente a la autoridad de Marina de su provincia, y aunque evitó la cárcel se le destinó al Real Servicio a Cartagena. En cuanto a la solicitud de baja, la respuesta de Madrid no pudo ser más clara: “perdió con la deserción todo derecho a la gracia que solicita”. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Docs. Mataró, 2 de marzo de 1785; 12 de marzo de 1785.

veremos en un próximo capítulo, no era del todo excepcional¹⁹⁸.

También debieron ser inusuales las readmisiones a juzgar por los contadísimos rastros en la documentación manejada para este trabajo. Readmitido fue Jaime Guardiola, vecino de Vilassar (provincia marítima de Mataró). En atención a que contaba con tres campañas completas a sus espaldas fue excluido *motu proprio* el 4 de agosto de 1778 “por adaptarle el ejercicio del cultivo de la tierra”. Pero el 3 de diciembre de 1785 solicitó realistarse en la matrícula, por tener proyectado adquirir, para patronearlo, un laud de tráfico de sesenta quintales que estaba siendo construido en el astillero de la ciudad de Mataró. Logró su objetivo gracias al informe favorable del ministro provincial tras comprobar que Guardiola disponía del caudal suficiente para comprar la embarcación y pertrecharla al completo¹⁹⁹.

Es interesante constatar que cierta franquicia, uno de las varias para la refluotación del tráfico colonial español aprovechando la tregua con Inglaterra sellada en Versalles, tuvo que ser matizada casi de inmediato al objeto de evitar que a su amparo proliferasen las separaciones de la matrícula. Nos referimos a la real orden de 4 de julio de 1784 que otorgaba a los dueños y “encargados” de las embarcaciones el derecho a nombrar a los capitanes, pilotos, contra maestres, guardianes y otros cargos de los buques de su propiedad o encargo, incluso cuando se tratase de profesionales no matriculados y sin campañas acreditadas. Rubalcaba, el Intendente de Marina de Cádiz, abogó por coartar estas salidas premeditadas por el peligro que conllevaban para el cuerpo de la matrícula. Argumentó que si los miembros de ésta

“...ven que las utilidades que la mar les produce las pueden disfrutar estando exclusos de ella y libres de la obligación de concurrir al servicio quando les toque la suerte, y de abandonar la comodidad de sus casas y el cuidado de sus familias, es regular que todos o la mayor parte soliciten quedar exclusos de la matrícula como quiera que sin ella se prometerán lograr las ventajas e intereses que hasta aora sólo disfrutaban estando en su

¹⁹⁸ No consta resolución de este expediente. Vid. A.G.M. Matrícula. Leg. 1.948. Doc. 30 de enero de 1784.

¹⁹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Docs. Mataró, 2 de marzo y 29 de junio de 1785; Vilassar, 17 de diciembre de 1785; 24 de diciembre de 1785; y Mataró, 3 de enero de 1786.

gremio; de lo que será forzosa resulta aumentarse la decadencia que ya experimenta...”²⁰⁰.

Rubalcaba concluyó que la gracia de 4 de julio de 1784 no debía comprender a los excluidos de forma voluntaria “con probable malicia” al objeto de esquivar las obligaciones del Real Servicio. Tras dictamen de la Junta de Estado, finalmente Carlos III resolvió matizar la citada disposición²⁰¹. De hecho, prohibió que los separados de la Matrícula pudiesen emplearse en el tráfico colonial antes de cumplirse dos años de su baja, “tiempo que contempla S.M. suficiente para reparar la falta de salud o achaques que le hayan obligado a ello”²⁰². No dejan de ser sorprendentes estas últimas palabras, cuando sabemos que las causas de los apartamientos de la matrícula eran otras.

En este orden de cosas es revelador que Muñoz de Guzmán, bien al tanto de las irregularidades en la formación del equipaje de los navíos del comercio con América (abundancia de polizones y empleo frecuente de personas no autorizadas como tripulantes), con ocasión de la revista de la provincia marítima de Cádiz, negase las separaciones de la matrícula que muchos habían pretendido sin

“...una plena probanza de tener oficio conocido inconexo con la vida del mar para mantenerse, porque sino lo que hacen es borrarse de las listas reales y pasar a la del comercio; pues aunque está mandado se les demore la facultad de hacerlo, en la confusión

²⁰⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. Doc. 26 de agosto de 1785.

²⁰¹ En un inicio dirigida a la intendencia gaditana y a la presidencia de la Casa de Contratación, pero luego circulada a todos los puertos habilitados al libre comercio con Indias.

²⁰² Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. Doc. 26 de agosto de 1785. La resolución dada al caso particular que había originado el informe de Rubalcaba, es otra prueba de la voluntad del gobierno por potenciar la reactivación del tráfico con Indias. Un fomento lastrado por el marco legal vigente en materia de matriculación de flota y tripulaciones. Se trató de la separación de D. Francisco Rodríguez, alistado por la provincia marítima de Sevilla, con el propósito de capitanear el bergantín *Santísima Trinidad* con destino a Veracruz. El rey decidió que continuase su viaje para no perjudicar los intereses del dueño de dicha embarcación.

de aquel pueblo [Cádiz] y las pequeñas partidas de que casi diariamente se están formando las tripulaciones mercantes, no puede verificarse tenerlos presentes, y por consecuencia no se logró el fin”²⁰³.

Cerramos el inventario de solicitudes de separación con dos últimos casos de matriculados de la provincia marítima de Pontevedra. El artillero de mar Ignacio Ramírez, de la matrícula de Combarro, solicitó su baja ante la Intendencia de Marina de Ferrol en junio de 1791. Presentó la necesaria “justificación” con asistencia del cabo de mar de su puerto. Éste y otros marineros declararon ante el escribano del juzgado de Marina de la provincia de Pontevedra que el interesado acreditaba tres campañas, “pero en todas ellas con mui poca disposición por no probarle la mar a la salud, hallándose quasi el más del tiempo en las enfermerías de los Baxeles y en tierra en los hospitales”. Además testificaron que éste, hijo único, junto con su madre María Alberta Fernández, viuda de Andrés Ramírez, poseía treinta *cabaduras* de viña y de labradío que cultivaban anualmente, y catorce *ferrados* de sembradura. Dada la avanzada edad de su progenitor y la frágil salud de Ignacio, tenían que explotar estas tierras valiéndose de jornaleros. Con argumentos similares hizo lo propio días más tarde Benito de Castro, vecino del lugar de Casal (feligresía de San Xoán de Poio), y matriculado por el puerto de Campelo. Los testigos depusieron a favor de su recurso, declarando que pese a estar matriculado, y haber sido despachado del Real Servicio hacía unos siete meses, no contaba con barco ni aparejos de pesca y nunca se había dedicado a los oficios del mar; por el contrario trabajaba los tierras de su anciano padre, por tener éste las suficientes con que mantener a su familia²⁰⁴.

La exigencia de medios económicos alternativos para legitimar las separaciones voluntarias, venía siendo una medida preventiva contra la holgazanería y el vagabundeo, uno de los caballos de batalla de la política socioeconómica de los Borbones y en particular de Carlos

²⁰³ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia de Cádiz. Doc. 23 de octubre de 1787.

²⁰⁴ Oportunamente, se hizo constar en el haber del solicitante la avanzada edad de su progenitor. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fols. 69 r.-70r. y 89r.-90v.

III. A juzgar por algún testimonio de primera mano, esto no pudo evitar que excluidos fraudulentamente acabasen entrando en los bolsas de desarraigados de los puertos. En 1793 Davila y Estrada, que había sido subdelegado de varios distritos andaluces, denunciaba que en su afán de separarse de la Matrícula algunos “toman tierras ajenas con un figurado arriendo para lograr su salida que al instante cesa verificada aquélla”, mientras otros, con dinero prestado, “toman tienda de mercería que dura el preciso tiempo de hacer su negocio”. Una vez fuera de la Matrícula, la mayoría, con pocas salidas profesionales, delinquían o en el mejor de los casos vivían de limosna²⁰⁵.

Encuanto a las cifras del fenómeno, a falta de los registros individuales de matriculados, la mejor herramienta con que cuenta el investigador para cuantificar las separaciones son, una vez más, los resultados numéricos de las revistas de inspección extraordinarias. Sólo los correspondientes a cuatro de estos controles presentan cifras a este respecto. En los estados de Ferrol se distinguen las separaciones en el transcurso del control de las efectuadas con anterioridad; suponemos, pues la fuente no lo aclara, que desde la anterior revista extraordinaria de inspección. Debe tenerse en cuenta que el ministro principal de provincia era competente para dispensar estas bajas, unas licencias que a petición de interesado, debía otorgar “sin dificultad” siempre que no se vulnerase lo dispuesto en la ordenanza (art. 140). De ahí las separaciones previas a la revista general del departamento confiada a comisarios del cuerpo del ministerio de Marina.

Sin embargo, no tenemos plena certeza de que los cómputos de separados que arroja este tipo de fuentes sean matriculados que causaron baja a petición propia. En los informes preceptivos de resultados de estos controles nada se aclara. En relación con esto, alguna de las razones por las que a juicio del Intendente Gerbaut urgía la práctica de una revista extraordinaria en el departamento de Cádiz en septiembre de 1772, era la necesidad de dar respuesta, previo examen, a las instancias de separaciones voluntarias de matriculados “por tomar diferente egercicio, por no poder continuar las fatigas del servicio”, y por otra parte, a las solicitudes de readmisiones por

²⁰⁵ Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

haber cesado las indisposiciones que motivaran la baja forzosa en la matrícula”²⁰⁶.

Carecemos de suficientes elementos de juicio para descartar que parte de los computados en los estados de matrículas como separados (o excluidos) sean individuos borrados a la fuerza de las listas por resultar inservibles a la Armada. El artículo 49 de la Ordenanza de 1751, relativo a los encargos de los ministros de provincia a la hora de efectuar las revistas anuales, comenzaba disponiendo el examen “con particular atención” de todos aquéllos que hubiesen sido admitidos por los subdelegados desde la anterior inspección, “ a fin de *separar* los que reconozca inútiles para el servicio en que deban emplearse”²⁰⁷. El párrafo se presta a diferentes interpretaciones, una ambigüedad que no se disipa en el restante articulado de la normativa. No queda claro si se habla de separar inhábiles de hábiles, o de salidas forzadas del cuerpo de la Matrícula. Respecto a estas segregaciones involuntarias, por ciertos puntos de la Instrucción formada en septiembre de 1771 por el Intendente Ordeñana²⁰⁸ sabemos que era práctica con ocasión de este tipo de controles el “borrar” (este es el verbo utilizado) de la matrícula a los sexagenarios e inútiles que no habiendo servido, por edad o achaques, tampoco estuviesen en disposición de hacer campaña en un futuro²⁰⁹.

Por otra parte, conviene tener presente las expulsiones del cuerpo de la Matrícula y entrega a la justicia de individuos perseguidos por ésta que ocultando su condición habían buscado amparo en el fuero de Marina. Un escudo jurisdiccional que recordemos les fue negado en el artículo 35 de la Ordenanza de 1751. Sirva de ejemplo la orden de separación de la matrícula de un sastre avecindado en Santiago de Compostela, desertor indultado, en el caso de

²⁰⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Isla de León, 5 de septiembre de 1772; 15 de septiembre de 1772.

²⁰⁷ Vid. Museo Naval (Madrid). *Ordenanza para el régimen y gobierno...*

²⁰⁸ Instrucción que habría de servir de guía al comisario de Marina recién nombrado para ejecutar la revista extraordinaria de las matrículas de dicho departamento.

²⁰⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 21 de septiembre de 1771.

que no se encontrase sentenciado por la justicia ordinaria²¹⁰.

En todo caso, pese a las imprecisiones de la documentación manejada, puede afirmarse que en la segunda mitad del siglo XVIII en ningún momento debió superarse la proporción de un separado por cada treinta matriculados de servicio (sujeta al sistema de cuadrillas) en el departamento de Ferrol (Tabla 48), para nuestros cálculos no tenemos en cuenta a los oficiales demar, nia los muchachos ni a los inhábiles (jubilados e inválidos), pues cabe suponer que unos y otros, exceptuados de la prestación militar²¹¹, el más ingrato deber inherente a la matriculación y causa principal de su impopularidad, no tuviesen interés alguno en abandonar un cuerpo que otorgaba a sus miembros franquicias y privilegios, por desvirtuados que estuviesen a menudo en la práctica.

Abona esta hipótesis el hecho de que todos los expedientes personales en razón de estas separaciones que hemos encontrado sean de artilleros, marineros o grumetes “hábiles”. Tal vez la mayor proporción (un excluido por cada 20,37 matriculados de servicio) que arroja el estado del departamento gaditano en 1764-65 pueda deberse a la suma de separados voluntarios y forzados, aunque nos movemos en el terreno de la especulación, puesto que el informe preceptivo de los resultados de esta inspección no despeja ninguna de estas incertidumbres (Tabla 50). Volviendo a Ferrol, el porcentaje de excluidos en el transcurso de la revista respecto al total de separados, descendió bastante a partir de la primera de estas inspecciones; si en 1758-59, rozó el 40%, en la practicada en la siguiente década bajó hasta el 22,97%, para repuntar levemente (27,71%), según los datos de la revista de 1771-72 (Tabla 49).

A nuestro entender, las altas cifras de 1758-59 se explican por tratarse de la primera depuración general de las listas en el conjunto del departamento, y por la hipotética reticencia de los ministros provinciales a conceder estas bajas voluntarias²¹². A medida que la práctica de gobierno dotó a estos dependientes del ministerio político de Marina de referentes

²¹⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Madrid, 22 de diciembre de 1781.

²¹¹ Salvo en circunstancias de absoluta falta de marinería, en el caso de los inhábiles.

²¹² Ya dimos cuenta de la actitud refractaria de García Sarmiento.

administrativos concretos, al tiempo que legalmente se precisaban más los requisitos exigidos a los separados, las dudas antes planteadas se fueron disipando, quedando abiertos menos expedientes de exclusión que antes para la revista extraordinaria, en términos relativos.

Separados de la matrícula durante la revista de inspección de 1764-65

Departamentos	Marinería de servicio (A)	Separados (B)	%
Ferrol	10.317	34	0,33
Cartagena	12.504	90	0,72

Fuente: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Esteiro, 25 de junio de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765.

El único estado de matrículas que ofrece en una columna las cifras de la marinería de servicio al inicio de la revista es el de Cartagena para 1765. De los 12.504 hombres de dicha clase 90, un 0,72%, causaron baja en el transcurso del control (Tabla 51). Calcular este porcentaje para los otros departamentos se complica más, pero lo hemos hecho para Ferrol a partir de la información sobre cambios de clases durante la revista (marinería de servicio procedente de la clase de muchachos, pase de hábiles a inhábiles y viceversa), y presuponiendo que el peso relativo de los desertores se mantuvo estable desde el inicio hasta la conclusión de la misma (apenas ocho meses). Para 1765, nuestra estimación ha sido de 10.317 hombres de servicio, de los cuales 34 causaron baja durante el control: un 0,33%.

Para concluir, el estado de Cádiz para el año 1799 es el único de los formados de resultados de inspecciones extraordinarias durante el último cuarto de siglo que aporta datos sobre separaciones (Tabla 52). Aunque a juzgar por algún testimonio de época pudiera pensarse en un incremento notable de estas exclusiones los resultados de la citada revista lo niega²¹³. La ratio entre marinería de servicio y separados de las matrículas del departamento del Sur para 1799 es

²¹³ Las separaciones voluntarias se deberían, según cierta autoridad del ramo, a la pérdida de inmunidad frente a las justicias ordinarias, por cuanto el goce de una jurisdicción particular era “el principal móvil de entrar en el servicio, y la más distinguida recompensa en que quieren y deben ser amparados”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.878. Doc. Madrid, 29-XI-1792.

de 47,38 (162 por 7.676 hombres de servicio). De estos 162 separados, solo 39, el 24,07%, causaron baja entre revistas, desde la anterior concluida en el otoño de 1795. Entonces las provincias de Algeciras, Málaga, Cádiz y Motril²¹⁴ sumaban en conjunto 5.128 hombres de servicio de los cuales sólo 23, el 0,45%, se separaron en el transcurso de más de tres años. Estas bajas cifras tal vez sean consecuencia de la guerra, coyuntura bajo la cual, los ministros provinciales atenderían con prioridad las demandas de tripulación por parte de la Armada descuidando los expedientes personales de separación. Sería con motivo de la última revista del siglo, la ordenada por real disposición de 7 de diciembre de 1798, cuando se asista a una actualización de las listas; reflejo de ello es la acumulación de las separaciones, 123, en el transcurso de la misma²¹⁵. Suponían el 1,33% de los 9.263 individuos de la marinería de servicio que según nuestras estimaciones, bajo el mismo método de cálculo que para Ferrol en 1765, habría al inicio de ésta.

²¹⁴ De las restantes no disponemos de datos.

²¹⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.883. Estados de las revistas de 1795-96 y 1799. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

7.2. Otras obligaciones.

Puesto que el fin primordial de la matrícula fue tener el mejor conocimiento posible de las disponibilidades de tripulaciones para la Armada y solucionar las dificultades y racionalizar el reclutamiento de marinería, obviamente el principal deber de los matriculados de mar fue servir en campaña cuando fuesen requeridos y con arreglo a las cuadrillas. Pero además, se le exigió otras prestaciones, caso de la asistencia en los arsenales, sobre todo como tripulación de las lanchas y botes para servicio de los cuerpos y mandos destinados en dichos establecimientos navales. A la construcción de estos apostaderos contribuyeron los matriculados de mar y a que fueron obligados a conducir en su flota materiales de obra. Esta labor y la anterior, aunque no siempre, fueron las únicas que se regularon mediante dicho sistema de sorteos por turnos. Otros transportes con fines militares a los que estuvieron sometidos fueron los destinados al abasto de los presidios africanos. Estos servicios, como los prestados eventualmente a la renta de salinas o los de practaje en sus puertos, fueron retribuidos, aunque parece claro, a tenor de las protestas de los matriculados que los salarios, cobrados a veces con retraso, no compensaron el abandono forzado de sus cotidianas actividades profesionales. También fue muy protestado el servicio de vigilancia costera en las atalayas y fachos, si cabe con más razón puesto que no era remunerado.

7.2.1. La asistencia en los Arsenales.

En principio, la marinería destinada en estos establecimientos navales lo hacía voluntariamente o era de la clase de peones²¹⁶. Según el estado de las matrículas resultado de la revista de inspección extraordinaria efectuada en 1772-73 en las ocho provincias del departamento de Cádiz²¹⁷, por aquel entonces en La Carraca se encontraban empleados 418 individuos de mar hábiles. Esta cifra suponía el 5,44% del total de las plazas de marinería

²¹⁶ Sobre el peonaje del arsenal ferrolano Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. II, pp. 611 y ss.

²¹⁷ Este estado es el único de los conocidos para los tres departamentos que aporta cálculos sobre este particular.

llamada de servicio (7.679), muchachos y jubilados al margen²¹⁸.

Un cambio importante se introdujo en los hasta entonces cauces habituales de captación de este personal a raíz de la entrada en vigor de la *Ordenanza para el gobierno militar y económico de los Arsenales* (1776). En virtud de su artículo 295 se mandaba la transferencia de matriculados de mar desde las provincias a las capitales de los departamentos para la asistencia diaria en estas instalaciones.

Marinería destinada en el Arsenal de Ferrol. Mayo de 1781

Destinos	Nº Individuos
En la falúa de S.E., incluso el rancho	19
En la falúa del Intendente	2
En la lancha del práctico	16
En las vigías	4
En el bote de la comandancia de ingenieros	1 (proel)
En el bote de la comandancia de arsenales	5
En el bote de la bahía	9
En la corbeta de enseñanza	15
Rancheros de la corbeta de enseñanza	7
En el bote de brigadas	1
En la urca de guardia	10
Cuarteleros	3
Con las ayudantes	1
En la cocina	1
En la despensa	2
Ranchero de los oficiales de mar	1

²¹⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 6 de diciembre de 1773.

Sabemos el número de gente de mar, no se aclara si voluntaria o enviada de las provincias, que en mayo de 1781 tenía destino en el Arsenal ferrolano, gracias a una relación elaborada por la comandancia de este establecimiento. La razón de este recuento fue conocer cuánta marinería empleada en dichas instalaciones estaba en condiciones de ser enviada a campaña, a unas alturas de la guerra contra Inglaterra en que ya no quedaba apenas nadie que sacar de los puertos. El comandante dirigió el reconocimiento de este personal con asistencia del cirujano mayor D. Juan Chauvet y de D. Tomás Bornat, segundo médico del Hospital. El resultado del mismo arrojó la cifra de un total de 267 individuos de mar, repartidos en las siguientes clases: 107 artilleros, 45 marineros y 115 grumetes. De ellos, 16 fueron declarados “ynútiles para todo servicio” y, en consecuencia, despedidos para ahorrar sueldos y raciones. En los restantes 251 se incluían 59 jubilados no eran aptos para embarcarse en la Armada pero sí útiles para seguir trabajando en el Arsenal. Los empleos que allí realizaban eran muy variados. Entotal, tenían ocupación asignada 98, bastantes menos de los computados en 1768²¹⁹. Además desetenta vagos que servían en la mencionada corbeta de enseñanza. En suma 168 personas, que restadas a los 251, daban un saldo de 83 libres para ser destinados a campaña cuando fuera

²¹⁹ Entonces estaban empleados en el Arsenal ferrolano 141 marineros; casi todos ellos como tripulación de trece embarcaciones “para alijos y atenciones del astillero”, a los que había que sumar dos “para la atención de botes de navíos y perchas de Caranza”, ocho destinados en la lancha de guardia del astillero y un patrón del bote del director de construcción. El año anterior, 1767, sin embargo, trabajaban prácticamente el mismo número que en 1781, 103, entre los que se incluían nueve patrones, y el resto tripulación de falúas, lanchas y botes (del Intendente, del Comandante, del capitán de maestranza, el que hacía la ruta entre el arsenal y la fábrica de Sada, etc.). Los que en estas relaciones de la comandancia de arsenales figuran como “marineros” dedicados a la composición y habilitación de aparejos probablemente sean veleros; los que desempeñaban esta última tarea para la fragata *Santa Perpetua* en 1767 eran 33 de un total de 470 empleados en todos los aspectos de su fábrica, una cifra de supuestos veleros muy elevada si comparamos con los cuatro que al año siguiente tenían esta misma función en las fragatas *Nuestra Señora del Carmen* y *Virgen del Rosario*. La autora de la que tomamos estos datos, incorrectamente engloba a la marinería entre la maestranza empleada fuera de los diques de carenar. Vid. Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, pp. 35-37, 41.

preciso²²⁰.

Por real orden de 2 de enero de 1784 la mencionada disposición de la Ordenanza de Arsenales fue suspendida hasta nueva providencia, y se restableció el tradicional sistema de peonaje y voluntariado. Voluntarios y peones de marinería habrían de gozar cinco reales de jornal diario per cápita, sin ración de Armada por cada día que trabajasen y pasasen revista para su control. El comandante del Arsenal les despediría por desidia o por la comisión de delitos merecedores de su inhabilitación, dando parte al Capitán General del departamento; del mismo modo sería árbitro para admitirles siempre que su número no superase la dotación prefijada, y todas estas altas habrían de comunicarse a la contaduría general para formar los asientos respectivos. Sólo en caso de que por estas vías ordinarias no se lograra atender la demanda de marinería, se autorizarían las peticiones de matriculados a las provincias. Los enviados se gobernarían por las reglas de la Ordenanza de Arsenales y gozarían de la ración de Armada y los sueldos determinados en esta normativa²²¹.

Posiblemente la mencionada lancha del práctico que en 1781 tripulaban 16 de los marineros del Arsenal, sea el llamado bote del piloto práctico de la ría de Ferrol con destino en el castillo de San Felipe. En mayo de 1789, ante la inminencia de un reemplazo, siete de los tripulantes solicitaron permanecer en este trabajo que venían desempeñando desde hacía un lustro. Pese a que era duro, peor sería dejarlo habida cuenta que se encontraban instalados en Ferrol con sus familias. Dado que se trataba de la clase de los marineros *vagos*, es decir sin matricular²²², y que por diferentes providencias se había dispuesto que los matriculados fuesen

²²⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Ferrol, 9 de mayo de 1781.

²²¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

²²² Para evitar confusiones terminológicas, conforme a la propuesta de Muñoz de Guzmán, por real despacho de 23 de octubre de 1787 se ordenó que en adelante se llamasen marineros “vagos” a los no matriculados para distinguirlos de aquellos modélicos súbditos con rol en la Matrícula que no tocándoles la suerte se presentaban para hacer campaña. Esta resolución fue publicada por los Intendentes de los tres departamentos para que llegase a noticia de todos. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia de Cádiz. Doc. 23 de octubre de 1787.

preferidos antes que ellos para cualquier empleo, en oficio dirigido al Comandante General de Marina de Ferrol, se contestó que en la mano de los solicitantes estaba permanecer en dicho destino. De matricularse, conseguirían su objetivo²²³.

Por entonces, el número de matriculados de mar con plaza en arsenales se había incrementado notablemente, tanto en Ferrol como en Cádiz, y nada nos lleva a pensar que no ocurriese otro tanto en Cartagena. Por una R.O de primero de enero de 1791 se confirmaba la actual dotación del arsenal ferrolano en mil hombres de mar, incluidos los enviados desde San Sebastián en el último buque correo²²⁴. Pocos meses después, el Capitán General de la Armada, D. Luis de Córdoba, abogó por mantener la dotación extraordinaria del millar de individuos en el arsenal de la Carraca, que para “no recargar a las clases altas” se dividirían en cincuenta artilleros de preferencia, cien ordinarios, trescientos marineros y 550 grumetes. Sin embargo, en Madrid se decidió que puesto que habían cesado los motivos de justificaban este contingente tan elevado, ahora éste se redujese a la mitad: quinientos matriculados de mar, el número que ordinariamente había tenido dicho establecimiento naval. De este modo se lograba la “precisa economía tan recomendada”, dados los limitados recursos financieros de las tesorerías de Marina²²⁵.

No debió tardar mucho en decretarse la misma reducción de plantilla en Ferrol. De hecho, según el estado general de la Armada del año 1792, en este arsenal estaban destinados un total de quinientos “peones marineros y de matrículas”²²⁶. Se trataba de un contingente significativo en el conjunto general de trabajadores (3.140) de este establecimiento, sin contar a la oficialidad

²²³ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.956. Docs., Ferrol, 13 de mayo de 1789; Aranjuez, 6 de junio de 1789.

²²⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Docs. Ferrol, 25-XII-1790; Madrid, 1-I-1791.

²²⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Docs. Isla de León, 10 de junio de 1791; 21 de junio de 1791.

²²⁶ Para Cartagena los datos de unos y otros aparecen separados: 100 peones por 453 individuos de “marinería de todas clases”. Vid. *Estado General de la Real Armada. Año de 1792*. Madrid. Imprenta Real, 1792, p. 106

ni a los empleados en las fábricas de jarcia y lona. Como referencia, los carpinteros de ribera (incluidos los contra maestros de construcción, ayudantes y capataces) sumaban 760 personas, mientras que los calafates de todas las clases no pasaban de 424. Esta distribución era muy similar en los otros dos grandes arsenales de la Corona, destacando sobremanera en Cartagena el peso de los presidiarios entre la mano de obra²²⁷.

7.2.2. El transporte de materiales y fletes con fines militares. El servicio a la renta de salinas y otras obligaciones laborales.

Otra de las prestaciones en atención a demandas de índole militar a que estuvieron obligados los matriculados de mar fue la de tripular los barcos fletados para el abastecimiento de plazas y presidios. Como ya se dijo al abordar la estricta limitación de las exenciones de sorteos para campaña, en más de una ocasión los asentistas encargados de esta provisión reclamaron esta franquicia para dichas tripulaciones. La marinería se mostró refractaria a este trabajo dado el incumplimiento de las condiciones salariales por parte de los responsables del asiento. La Secretaría de Marina confirmó el derecho de sus administrados a percibir una remuneración justa, al tiempo que habida cuenta la importancia del servicio en cuestión, por real orden de 12 de marzo de 1754 se dispuso que en caso de que no se presentasen matriculados de forma voluntaria, fuesen obligados por turno. Este régimen de rotación, también vigente en la flota del resguardo de rentas, tuvo su confirmación años después por R.O. de 16 de septiembre de 1758²²⁸. En 1787, Carlos III dispuso que una Junta compuesta por el Capitán General de Málaga, el ministro de Marina y el veedor de los presidios por consenso se decidiese qué patrones y qué número de barcos serían necesarios para el abasto y auxilio de los presidios; los elegidos, registrados en lista separada, quedaban exceptuados de campaña, pero sólo mientras desempeñasen este servicio²²⁹.

²²⁷ 1.790 presidiarios y “forzados de las Galeras” se registran en el arsenal levantino, al margen otros condenados (196 grumetes sentenciados a trabajar allí). Vid. *Estado General...*, pp. 102-106.

²²⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

²²⁹ El número de patrones acordado no podía aumentar sin la real aprobación, ni sustituirse unos por

Al margen del transporte regular de fletes para los presidios africanos, que se exigió a matriculados de un litoral bien concreto, los profesionales objeto de estudio ocasionalmente fueron requeridos para otros servicios de abastecimiento de tropas. En circunstancias extraordinarias, como en el otoño de 1770 cuando tuvo lugar la movilización hacia Ferrol de tres mil matriculados gallegos para la defensa de esta plaza ante el peligro de un ataque enemigo, el proveedor del ejército pidió el auxilio de los guardianes de los puertos de Vigo y Pontevedra y de ciertos patrones para conducir trigo a las dotaciones militares de Ferrol y Neda²³⁰.

En este apartado también podrían incluirse otros servicios difícilmente eludibles, caso del transporte de piedra y otros materiales para las obras del complejo naval de Ferrol. Hacia 1752, en la provincia marítima de Pontevedra, cada tres meses se destinaban nuevas remesas de matriculados a esta actividad. Dado el carácter excepcional de la misma, que sólo duraría lo que durase “el apuro de las obras del Arsenal”, García Sarmiento, a la sazón ministro principal de dicha provincia, dispuso por un principio de equidad que en los sorteos trimestrales para tripular los lanchones no entrasen los que ya habían prestado este servicio hasta que todos los de su cuadrilla lo hubiesen hecho²³¹. Este trabajo resultaba muy ingrato, como lo prueba las “repetidas quejas” de los afectados, cabe pensar que por el duro ejercicio físico que conlleva la carga y descarga, y sin duda porque estaba mal pagado²³². De hecho, el gremio de mar de Vigo acordó en 1771 ciertos socorros para sus socios que con sus lanchones habían sido obligados a este

otros sin la conformidad de los referidos tres vocales. El objetivo de estas disposiciones era impedir fraudes en torno a las patronías llamadas de excepción, irregularidades que estaban al orden del día y que no se pasaron por alto en el Reglamento de matrículas impreso por vez primera el año anterior, precisamente en la capital malagueña. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Doc. sin fechar.

²³⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. Pontevedra, 2 de noviembre de 1770.

²³¹ Esto no se ajustaba a lo estipulado en el artículo 63 de la Ordenanza de matrículas de 1751 que regulaba el sistema de suertes para el Real Servicio con arreglo a la rotación de cuadrillas.

²³² Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 245. Doc. Vigo, 21 de octubre de 1752.

flete²³³.

Por otra parte, unos cuantos días al año, no más allá de un par de semanas a tenor de alguna noticia, los matriculados se empleaban en la descarga de sal en los alfolíes reales. Normalmente esto se hizo bajo contrata, salvo accidentes que demandaron a toda prisa el concurso de la gente de mar. A este respecto, en octubre de 1786 varios patrones de barcos de comercio vecinos del puerto de Carril, protestaron por haber sido obligados por el ministro de la renta de salinas de dicho partido a acudir de inmediato a salvar la carga del yate portugués *San Antonio y Ánimas* que había encallado en unos peñascos a orillas de la isla de Cortegada. Una de las embarcaciones apremiadas a prestar este auxilio tenía pendiente su carenado; sin un nivel de estanqueidad adecuado, las pequeñas vías de agua se multiplicaron. Por esta causa, pidieron formalmente ante notario satisfacción de daños y perjuicios²³⁴.

Esta actividad obligatoria en beneficio de dicho estanco era remunerada, al igual que la de los bogadores que los matriculados prestaban en la lancha utilizada por la capitania del puerto de Vigo para llevar a cabo las visitas de sanidad a las embarcaciones amarradas en sus muelles²³⁵. En algún caso, como el que pasamos a referir, las condiciones salariales motivaron enfrentamientos entre las partes. El 25 de enero de 1786, el Intendente de Ferrol, remitió a la superioridad de Marina, por considerarla justa, una reclamación de la gente de mar del Caramiñal y Pobra do Deán por los daños derivados de estar obligados por las autoridades de la renta de la sal a emplearse con sus lanchas en la descarga de este género. Argumentaban estos mareantes que si bien “quando S.M. ha menester embarcaciones para su Real Servicio las fleta, ajusta y contrata por medio de los Ministros sin obligarles a otra cosa que a hacer con preferencia el

²³³ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 268. Doc. Vigo, 24 de mayo de 1771.

²³⁴ Vid. A.H.P.P. Notario Bartolomé Oliver y Paz. Prot. N° 262 (6), fol. 130 rv.

²³⁵ En 1769 se efectuaron con la lancha menor del resguardo de rentas, pagándoles a los remeros por este servicio según estaba arreglado. La que se había usado con anterioridad, propiedad del guardián del puerto vigués, se encontraba en estado ruinoso. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 309. Vigo, 14 de mayo de 1769.

mismo servicio”, los ministros de salinas no contrataban ni solicitaban el parecer de los dueños de las embarcaciones, sino que se valían de ellas “con autoridad a título de servicio de S.M. y luego paga lo que quiere que es 2,5 reales por la descarga de cada 25 fanegas de sal, sin hacer cuenta del porte de la embarcación, gente que la tripula, casas de familia que mantiene, carestía del País y las demoras que ocasionan las llubias, mar gruesa, días festivos, etc., y sobre todo el estar entretanto las embarcaciones privadas de la pesca de la sardina, que sin comparación les produce mucho más”. Con el fin de paliar estos perjuicios, los gremios afectados contrataron dos lanchas de pasaje para la descarga de sal llevada a cabo en octubre-noviembre de 1785, operación que se saldó con un coste de 180 reales, cantidad que ahora reclamaban a la administración del correspondiente estanco. Sabedora de estas alegaciones, la Secretaría de Marina envió la instancia al Ministro de Hacienda quien, luego de informarse sobre este particular, desestimaba en lo sustancial la petición de los matriculados²³⁶, ordenando que continuasen sin novedad las descargas. Ahora bien, disponía un incremento de medio real en la mencionada retribución por el transporte de cada 25 fanegas de sal al alfolí, y por otra parte que se les abonasen los 180 rs. de que eran acreedores²³⁷. Como hemos apuntado al analizar en profundidad la defensa a ultranza del exclusivismo, sólo en casos de extrema falta de profesionales del mar en los puertos se llegó a admitir el empleo de terrestres para esta labor, a pesar del manifiesto desinterés de los matriculados por realizarla. No obstante, en 1789, conforme a la opinión del Asistente de Sevilla,

²³⁶ Esgrimía que “donde se hallan establecidos alfolíes por la Renta disfrutaban mucho beneficio los moradores y pescadores, porque se les evita el trabajo y gastos de ir a otros parages a surtirse, livertándose los Pescadores también de que tal vez se les pierdan sus pescados por la falta de sal”; además traía a colación la gracia que disfrutaban los matriculados al descontárseles 7,5 rs. en fanega con respecto al precio fijado para los que no eran de su condición. Por si no fuesen suficientes las razones aducidas, también reforzaba la justicia de su dictamen el hecho de que los “alijos” para el alfolí pobre se podían realizar con un par de lanchas pequeñas tripuladas con sólo seis mozos, que acarrearía una ganancia de 50 o más reales diarios “en los 12 o 15 días que ocupan en ello cada año, quando el interés de la pesca es contingente, pues hay semana que no logran ni un maravedí de utilidad”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1. 874. Doc. 5-X-1786 y 8-IX-1787.

²³⁷ La Secretaría de Marina aprobó la resolución y por la vía ordinaria la comunicó al intendente. *Ibidem.*

la Secretaría de Marina resolvió que probada la escasez extrema de mano de obra autorizada para el transbordo de sales de los barcos chamiceros, y sin que sirviese de precedente, pudiesen habilitarse a gremiales de tierra para este trabajo al objeto de evitar perjuicios a esta renta real, y en particular garantizar el abasto en Extremadura de este vital artículo²³⁸.

A su vez, los matriculados fueron requeridos para labores de practicaje. Éstas fueron objeto de una reglamentación bastante precisa en la mencionada *Ordenanza de Puertos* de la provincia marítimo de Viveiro formada en 1771 por su ministro principal D. José Maseda (o Maceda). No tenemos la plena certeza de que dicha normativa, la única de esta naturaleza que se formó en Galicia, fuese aprobada. Creemos que debió serlo, sino en los justos términos apuntados por el ministro con leves variaciones en su contenido. En esta ordenanza se determinaba cuál había de ser el operativo de asistencia y su dotación en medios materiales (lanchas, cables, etc.) y humanos (prácticos y bogadores) para socorrer a las naves que por temporal u otro motivo se desamarrasen de los muelles o se accidentasen de consideración en puerto o en el interior de la ría. Como era previsible, también se contemplaba el deber de asistencia de la gente de mar a la entrada y salida de los navíos del rey en las conchas de Viveiro y Bares, únicos enclaves de la provincia con calado suficiente para acoger navíos de gran arque²³⁹. Para evitar todo percance y llevar a buen puerto a los buques de la Armada, en estas operaciones se llegó a requerir el concurso de gente de mar de otros puertos²⁴⁰. En agradecimiento por servicios de esta índole, con anterioridad a la matrícula, muy excepcionalmente, al menos en un caso concreto, se concedió la exención de levas de marinería; nos referimos al gremio de mar de Gijón, agraciado de este modo por facilitar el arribo a este

²³⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.875. Doc. Madrid, 2 de marzo de 1789.

²³⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.871. Doc. Viveiro, 22 de mayo de 1771.

²⁴⁰ Según cierta noticia, en 1735 la totalidad de los cofrades de San Martín de Laredo se embarcó con destino a Santander a sacar a “franquío” a una escuadra de Felipe V. Para cubrir estos gastos su corporación aplicó ciertas tasas sobre el pescado. Vid. Sanfeliu, L., *La cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo*. Madrid, 1944, p. 36.

puerto de una escuadra de Carlos II²⁴¹. Este deber en concreto fue confirmado por real orden de 29 de octubre de 1783. A raíz de una protesta del capitán de puerto de A Coruña por haberse negado la gente de mar y cabos celadores de la matrícula a obedecerle, se dispuso que éstos y aquélla le auxiliasen en casos de entrada y salida de bajeles de la Armada, bajo la pena de multa arbitraria al contraventor²⁴².

Como cierre a este epígrafe, constatamos otro servicio a la Corona menos peligroso que los anteriores y muy posiblemente también remunerado. Nos referimos a los matriculados destinados a tripular las embarcaciones del Real Sitio de Aranjuez. Aun en el supuesto de que no fuesen pagados con la puntualidad debida, es indudable que la cercanía a los cortesanos, pudo resultarles beneficiosa. Para atender las demandas de esparcimiento en barca y pesca en el Tajo, cabepensar en individuos seleccionados por las autoridades de Marina, y no elegidos por simple sorteo dada su proximidad física a la familia real, en particular durante las rutas fluviales. Por una cuestión geográfica, no es de extrañar que todos los matriculados, 21, que en el estado de la revista de 1795-96 figuran estar ocupados en este destino, tuviesen asiento por la provincia marítima de Cartagena. Esta veintena representa tan sólo el 4,05% del total de la marinería de servicio de dicho partido²⁴³.

7.2.3.- Las centinelas en las garitas y en los *fachos*.

Está pendiente un estudio de conjunto sobre la red de puestos de guardia que salpicaban el litoral gallego. Un sistema de vigilancia costera cimentado en la participación activa de la gente de la marina al que ya hicimos referencia en el capítulo I de esta tesis al tratar de la inseguridad marítima que tuvo su reflejo en el número de cautivos que figuran en una relación dematriculados gallegos en 1627. J.R. Soraluze Blond define a los *fachos*²⁴⁴ como atalayas desde

²⁴¹ Nombre con el que se conoce el antiguo puerto gijonés. Vid. Jovellanos, M.G. de, *Gijón. Apuntamientos para el Diccionario Geográfico-Histórico de Asturias*. Gijón, 2001, p. 122.

²⁴² Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001 Prontuario de reales órdenes.

²⁴³ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 24 de febrero de 1797.

²⁴⁴ Este término gallego, etimológicamente haz de luz, también ha pasado a designar a las

donde mediante fogatas se establecía una comunicación con otras; las garitas serían más propiamente puestos de vigilancia avanzados, próximos a la costa o la frontera²⁴⁵. La *Descripción circunstanciada de la costa de Galicia* (1764) de José Cornide Saavedra es la más completa guía de época para localizar a unos y otros²⁴⁶.

A lo largo del período estudiado, en varias ocasiones distintos colectivos de gente de mar gallega pidieron la exoneración de los servicios que desde muy antiguo venían prestando sus miembros en unos y otros. Las consignaciones de la Corona para fines defensivos primaron siempre a las principales plazas militares de la costa gallega, por encima de todas A Coruña, seguida de Baiona. La obligación de los naturales de turnarse en estos fachos fue un constante motivo de protesta, aunque sin éxito alguno. Haciéndose eco de ello, los diputados de las provincias costeras en el marco de las Juntas del Reino, cada vez que reclamaron un alivio de tipo fiscal o una exoneración militar, trajeron a colación las centinelas que corrían por cuenta de gente de a pie sin la mínima instrucción castrense y armada con poco más que sus dientes. Ante tamañas deficiencias técnicas, era esperable la prácticamente nula resistencia que estas fuerzas y en general las milicias locales ofrecieron con ocasión del ataque anglo-holandés en Rande al

elevaciones cercanas a la costa desde donde en el pasado se encendían fuegos como señal. Vid. *Gran Diccionario Xerais da Lingua*. Vigo, 2000, p. 892. Habitualmente los fuegos sirvieron de guía de marineros pero en ocasiones se utilizaron para provocar naufragios conduciendo a los barcos a zonas rocosas. Estas prácticas, en torno a las cuales se tejieron desde antiguo leyendas, están muy vinculadas directamente a prácticas de rapiña. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 284 y ss. A mediados del siglo XVIII Martín Sarmiento se refería a ellos en estos términos: “ A estos sitios llámanse atalayas (o spéculas), y también fachos, de fax-facis. Hoy es carga concejil guardar continuamente los fachos marítimos, y están en tal disposición que en breve se sabe, mediante fuegos, si hay enemigos, piratas o moros en la costa; pero a veces se sabe también que no hay navíos nuestros prontos para seguirlos. Citado en Canoura Quintana, A., *La pesca...*, p. 115.

²⁴⁵ Vid. Soraluze Blond. J.R., *Castillos y fortificaciones de Galicia. La arquitectura militar de los siglos XVI-XVIII*. Sada, 1985, pp. 181-182.

²⁴⁶ Vid. Cornide Saavedra, J., *Descripción circunstanciada de la costa de Galicia...* Hecha en el año de 1764. A Coruña, 1991.

inicio del otoño de 1702²⁴⁷.

Prueba de la importancia que para la Corona revistió este sistema preventivo es que los habitantes de la franja litoral fueron exentos de las levas para los ocho regimientos (de quinientos hombres cada uno) en sustitución de las milicias ordenados formar en Galicia en virtud de real cédula de 20 de septiembre de 1704 dirigida al Duque de Híjar, Gobernador-Capitán General de estereino. Significativamente, las milicias sólo se mantendrían en pie en el espacio comprendido en “dos leguas tierra adentro en las costas marítimas y en las fronteras de Portugal”²⁴⁸.

En relación con esto, es de interés una representación de los vecinos de Cariño y Espasante dirigida en julio de 1703 al Marqués de San Vicente, Gobernador-Capitán General de Galicia. En su escrito denunciaban que la Justicia y Regimiento de Betanzos, capital de la provincia a la que pertenecían, les intentaba incluir en un repartimiento de milicianos. Además de que cumplían puntualmente con su obligación de dar “los marineros vestidos y aliñados que les comparten” para el Real Servicio, adujeron su empeño en la defensa del litoral, puesto de manifiesto sin ir más lejos el lunes de Pascua de dicho año al impedir la invasión que pretendía una flota de tres navíos ingleses. Siempre según su testimonio, desde inmemorial tiempo estaban exentos tanto de levas de milicias y de alojamientos y bagajes. Una regalía que había sido recientemente confirmada con ocasión de un pleito que les había enfrentado con el anterior Capitán General y con la citada cabeza de provincia²⁴⁹.

La inoperatividad del sistema defensivo, manifiesta con ocasión del ataque anglo-holandés de 1702, obligó a un replanteamiento global de la defensa de la ría de Vigo, llegándose a abarajar la idea de la fortificación de las Cíes. Pero las intenciones no se tradujeron en obras. La

²⁴⁷ Entre los muchos estudios que salieron a la luz con motivo del bicentenario de este trágico suceso citamos los contenidos en el catálogo de la exposición *Rande: arme o mar*. Vigo, 2002. Una buena síntesis y contextualización de este episodio bélico en la Introducción histórica de A. Eiras Roel al Volumen XII de las *Actas de las Juntas del Reino de Galicia, 1701-1704*. Santiago de Compostela, 2003, pp. 20-35.

²⁴⁸ *Ibidem*, pp. 52-60.

²⁴⁹ Vid. Núñez-Varela y Lendoiro, J.R., <<Algunas incidencias de la Guerra de Sucesión en la antigua provincia de Betanzos>>, en *Revista de Neda*, nº 1, 1998, pp. 49-50.

invasión inglesa de 1719 volvería a evidenciar la endeblez del sistema defensivo de la costa gallega²⁵⁰. Precisamente ese año el gremio del Arrabal de la villa de Pontevedra se resistió a una orden del Marqués de Caylus, Gobernador-Capitán General de Galicia, invocando antiguos privilegios que supuestamente exoneraban a sus miembros de este servicio de vigilancia tanto en la llamada garita de San Roque como en la real atarazana “y otras cualesquiera partes de tierra”, salvo en caso de “gran xente y arrebacto”²⁵¹.

La negativa del gobierno central a todas y cada una de las peticiones de exoneración de estas guardias costeras se entiende dado la precariedad general de las defensas de Galicia. La Corona fue en todo momento refractaria a destinar soldados, que implicaban sueldos y raciones por cuenta de la Real Hacienda. Será sobre todo a partir del ecuador del siglo, cuando, aprovechando la neutralidad fernandina, se acometan obras de remodelación en las fortificaciones de Galicia, muchas paradas al poco de su inicio por problemas financieros, y algunas, incluso, tan sólo proyectadas²⁵². En general, las mejoras fueron escasas; una cosa fue levantar castillos y baterías, y otra dotarlos adecuadamente de soldados y municiones. Carente de una escuadra guardacostas, la eficacia del sistema defensivo, volvería a quedar en entredicho en varias ocasiones durante la Guerra de la Oreja de Jenkins. La documentación parroquial de Santa Uxía de Ribeira da testimonio de una fugaz invasión enemiga de dicho puerto el diez de agosto de 1744 que se cobró la vida de un vecino²⁵³. Mayores daños ocasionó un solitario navío

²⁵⁰ Meijide Pardo, A., <<La invasión inglesa de Galicia en 1719>>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, anejo XVIII, 1970.

²⁵¹ Los afectados esgrimieron estar siempre prestos para acudir al real servicio, y su labor personal de guardacostas con sus lanchas, por si “alguna nao de los moros” hacía acto de presencia. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 160.

²⁵² La mejor visión de conjunto sigue siendo la de Soraluze Blond, que prima el enfoque arquitectónico. Para aspectos de estrategia y logística militar Rodríguez-Villasante Prieto, J.A., *Historia y tipología arquitectónica de las Defensas de Galicia. Funcionalidad, forma y ejecución del diseño clasicista*. A Coruña, 1984.

²⁵³ Vid. A.H.D.S. Fondo parroquial de Santa Uxía de Ribeira. Libro 2 de difuntos. Fols. 294r-294v.

británico en Cedeira en 1747 al destruir la batería del Sardiñal en Cedeira²⁵⁴.

Teniendo esto en cuenta²⁵⁵, el peligro latente de las incursiones berberiscas, y la exitosa participación como fuerza armada del “paysanaje” de Bretaña a la hora de repeler las invasiones inglesas durante la Guerra de Sucesión Austríaca, en noviembre de 1751, García Sarmiento, para fomentar la marinería y más en particular para reflotar la pesca en la provincia marítima de Pontevedra cuyo gobierno hacía pocos meses que se le había confiado, además de la construcción de fuertes en puntos de la costa que hiciesen las veces de puerto refugio en caso de guerra, propuso algo novedoso: la formación de una *milicia marítima*. Estaría formada por todos los vecinos de entre 18 y cincuenta años, no matriculados, de las feligresías que confinaban con el mar “en su mayor creciente”. Instruidos y gobernados por oficiales del ejército invalidos o reformados, cada uno de estos milicianos habría de tener consigo en su domicilio un fusil “con la pólvora y vala correspondiente”. Como los matriculados, se repartirían en cuatro cuadrillas que rotarían como guarnición defensiva de sus respectivas feligresías, suplirían y reforzarían en caso necesario a la tropa “arreglada” de los castillos de las inmediaciones -por lo que también se contemplaba su instrucción en el manejo de las piezas de artillería- e incluso, en coyunturas bélicas se fuesen requeridos habrían de servir en la Armada como soldados, ya que “como gente que se avía criado a las orillas del Mar era más para yr en los Navíos que mucha de la que aora se recluta tierra adentro”. Como contrapartida, estos milicianos gozarían de las mismas exenciones que sus homólogos de tierra, y, para no redoblar la carga militar que pesaba sobre las

²⁵⁴ También fue demolida la cercana capilla de San Antonio, cuya imagen allí venerada fue colgada, como si de un ahorcado se tratase, en el trinquete de la nave. El temor hizo mella en la población de la zona que reclamó la reconstrucción de estas defensas. El fuerte de la Concepción fue levantado al año siguiente, en 1748 con la ayuda del vecindario, nueve mil reales consignados por el rey y maderas viejas facilitadas por la Intendencia de Marina para la cubrición de las edificaciones. Vid. Soraluze Blond, J.R., *Castillos...*, pp. 115-118.

²⁵⁵ Afirmó que durante la última guerra “una o dos fragatillas ynglesas de poca consideración entraban con libertad en las rías y llebaban de los puertos las embarcaciones y aun a nuestros mismos corsarios y presas que avían conducido a ellos”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 378. Doc. Pontevedra, 8 de noviembre de 1751.

feligresías costeras, las plazas para el ejército que hasta entonces se les repartían pasarían a compartirse entre las del interior²⁵⁶. Este plan, que conllevaba para los matriculados su exención de los servicios de vigilancia costera allí donde residían, no se llevó a efecto.

Las mejoras en la línea de fortificaciones costeras emprendidas en tiempos de Fernando VI fueron pocas. En carta fechada en Madrid a primero de octubre de 1760 y dirigida a su hermano Francisco Javier, el Padre Sarmiento exclamaba con ironía “¡Vitor, vitor nuestra Marina!”. Sin pelos en la lengua, eso sí, en privado, criticaba abiertamente la inoperancia de la Armada para salvaguardar la costa gallega frente a los *moros* que “se vienen e pasear [al litoral español] sin que ninguno se les oponga, a no ser una tempestad”²⁵⁷. La indefensión costera volvió a ponerse de manifiesto en la incruenta toma de Finisterre por los ingleses en junio de 1762. Por no tener trascendencia futura, esta acción armada apenas ha dejado rastros documentales. Una fuente contemporánea, aquí citada, la *Descripción de Cornide* efectuada poco después nada dice al respecto²⁵⁸. Por ser poco conocido damos cuenta aquí de este breve episodio.

Sabemos de la invasión y de sus preliminares gracias a dos fuentes: el informe emitido por el subdelegado de Corcubión D. Mauro Francisco Pérez Porrúa con base en los testimonios de matriculados que presenciaron *in situ* el ataque²⁵⁹; y las deposiciones de los patrones de la saetía *San Francisco de Paula* y del pingue²⁶⁰ *Nuestra Señora de la Piedad y San José*, de las

²⁵⁶ *Ibidem*.

²⁵⁷ Vid. Filgueira Valverde, J. (Coord.), *Epistolario*..., p.

²⁵⁸ El ilustrado se limita a constatar las condiciones de fondeadero: “Montado el cabo [del mismo nombre] se encuentra un lugar pequeño llamado Finisterre situado antes de un playazo, en que puede hacerse desembarco, pues la costa permite aquí y a que puedan acercarse embarcaciones grandes con buen tiempo; porque volviendo a la parte de allá del cabo sobre la izquierda se ensancha la mar, queda el cabo sumamente metido en ella y en el recodo que hace está este lugar”. Vid. Cornide Saavedra, J., *Descripción*..., p. 89.

²⁵⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 540. Doc. Cee, 19 de junio de 1762.

²⁶⁰ Las saetías y los pingues eran embarcaciones latinas de una sola cubierta, propias del Mediterráneo. Definiciones de una y otra en O’ Scanlan, T., *Diccionario*..., pp. 420-421 y 480-81.

matrículas de Barcelona y Mataró, respectivamente. Además de estos dos mercantes, el enemigo se llevó de botín un patache de la ría de Sanxenxo con carga de vino para A Graña, y un paquebote de conducía maíz a la ría de Pontedeume. Por orden del Intendente interino de Marina D. Francisco Núñez Ibáñez, sólo fueron llamados a declarar ambos patrones catalanes debido a que sus embarcaciones transportaban desde Cádiz por cuenta de la Real Hacienda, géneros y víveres (vino, aceite, espuelas, escobas, plomo, leña, etc.) para el aprovisionamiento del Arsenal ferrolano. En el caso de la mencionada saetía su flete se tasó en más de 147.000 reales de vellón²⁶¹. Dada la importancia de la pérdida, se les interrogó por si cabía imputarles cargos por “descuido, negligencia o mala conducta”.

La acción armada duró apenas hora y media, al amanecer del día 16 de julio cuando una fragata inglesa y una balandra presa de la primera, que con bandera de Francia, para despistar, en los días anteriores había inspeccionado el litoral, se aproximó al puerto de Finisterre. Los hostilidades se iniciaron desde la batería de esta plaza, cuyos seis cañones lanzaron poco más de media docena de disparos. La respuesta de la artillería enemiga fue inmediata apuntando contra dicho fuerte y contra las embarcaciones que estaban fondeados a su abrigo. Ante la mayor potencia de fuego de los ingleses los vecinos pusieron pies en polvorosa desamparando la batería, al tiempo que también se rendían sus condiciones las tripulaciones al completo de los dos mencionados mercantes catalanes, la única flota que habían opuesto alguna resistencia armada. El enemigo sin oposición se hizo dueño absoluto de la villa y tras clavar los cañones de la batería enarboló allí su bandera. Sin causar bajas humanas, hacia las seis de la tarde de ese mismo día los ingleses levaron anclas cobrándose como presa a todas las embarcaciones mercantes, cuatro de las seis fondeadas en Finisterre, que estaban cargadas.

Contrastados los testimonios de unos y otros, ambos patrones fueron exculpados por la Secretaría de Marina, conforme al dictamen de Núñez Ibáñez. Tanto a ellos como a sus tripulaciones se les concedió permiso para retirarse a sus domicilios, y en atención a que no tenían más que lo puesto, se resolvió transportarlos por cuenta de la Corona en los navíos

²⁶¹Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 540. Doc. Esteiro, 6 de julio de 1762.

Magnánimo y *Eolo* desde Ferrol hasta Cádiz²⁶². En una de tantas muestras de los apuros presupuestarios de las tesorerías de Marina para hacer frente a los gastos ordinarios, cuanto más a unos extraordinarios por insignificantes que fuesen²⁶³, la intendencia de Ferrol, en previsión de no contar allí con partida de dinero con que costear esta conducción, propuso que su importe se librase en Cádiz “donde hay la facilidad que ministra la concurrencia de tanto comercio”²⁶⁴.

No parece que las defensas costeras de Galicia mejorasen en la siguiente década. El problema era general a lo largo del litoral español. Al respecto es revelador un informe de la Junta del Departamento de Marina de Cartagena que en 1774 reconocía:

“ lo desnudas e indefensas que están todas nuestras costas desde Cartagena a Francia, pues las Torres unas están sin cureñas, otras sin cañones, y lo más que hay en ellas es casi inservible; lo que consta al Comandante del Departamento, como al Gobernador, y lo ha representado a la vía de Guerra, sin saber hasta aora las resultas, y es notorio por los informes de la oficialidad de la Armada que clama remedio, porque en sus continuas navegaciones ha reparado el desabrigo y abandono de las torres y llamadas fortalezas de la costa, en que ay excelentes fondeaderos, no precavidos de insultos de los enemigos”²⁶⁵.

²⁶² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 540. Doc. Esteiro, 6 de julio de 1762; 14 de julio de 1762.

²⁶³ La dotación de la saetía era de 21 hombres. En suma, en total el contingente que había que conducir no superaba el medio centenar de personas.

²⁶⁴ *Ibidem*.

²⁶⁵ Ello había propiciado episodios lamentables como el apresamiento de un navío español por un javeque argelino, a pesar de que el primero se encontraba refugiado bajo el castillo de Águilas “sin que éste le defendiese por tener su artillería sin cureñas”. El comisario de guerra Manuel Zalvide, testigo presencial de estas deficiencias con ocasión de la revista de inspección del departamento cartagenero que había corrido a su cargo, propuso entonces se le concediese permiso a los matriculados para fabricar algunas barracas en el línea litoral, particularmente en las playas de Bagur y Medas, y tener en depósito allí algún armamento para usar de él en caso de ataque. A pesar de que la Junta del Departamento informó favorablemente de esta propuesta, precisando que las licencias para armas se despachasen “con precauciones que eviten el mal uso de ellas”, Carlos III no lo aprobó. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 290. Doc. Cartagena, 18 de octubre de 1774.

El número de fachos y garitas, pendientes de un inventario exhaustivo, debió ser elevado según se infiere de las noticias bibliográficas y documentales que hemos utilizado²⁶⁶. En cuanto al régimen de turnos para prestar este servicio de vigilancia y sobre su dependencia orgánica es de interés la declaración a voz común de los vecinos de trece localidades de la península del Morrazo y de la ría de Vigo, representación ya mencionada en otro lugar. En 1734 en dicho litoral estaban operativos al menos tres fachos, los de Pujeiro, Belais (sic) y San Ierro²⁶⁷, “desde donde con zentinelas diarias se atalaia la mar y además de ellos todas las noches en tiempo de verano cada feligresía contribuie cubriendo con un bezino y a veces con quatro”, encendiéndose hogueras para no verse desprevenidos con ocasión de incursiones nocturnas de los enemigos. En caso de producirse cualquier novedad, ésta debía comunicarse al caudillo de milicias correspondiente quien a su vez informaba a los mandos al frente de la gobernación de las plazas de Vigo, Marín y Pontevedra²⁶⁸.

La regulación de este servicio a la Corona fue motivo de controversias de jurisdicción. Pruebadelo es un oficio de Freire, el Intendente de Ferrol, dirigido al Marqués de la Ensenada,

²⁶⁶Vid. Cornide Saavedra, J., *Descripción circunstanciada...* Por su parte, J.R. Soraluze Blond (*Castillos...*, pp. 113, y 181-182)) señala la existencia para la costa de la antigua provincia de Tui de un plano levantado por el cuerpo de ingenieros en 1762 en el que se indican la gran cantidad de estas modestas construcciones. Al menos cinco fachos se levantaban en la ría de Ribadeo: en el puerto de Rinlo, el del Preguntorio, a una legua de Foz, otro en esta última localidad, un cuarto en Noix y un quinto en Burela, el llamado de Paetido. Más noticias sobre fachos y garitas en Meijide Pardo, A. *La invasión...*, pp. 42, 46 y 52 a 57.

²⁶⁷ No se menciona el de Donón (Ío-Cangas), que corona el monte O Facho, topónimo que parece aludir a una garita que ha llegado a nosotros en perfecto estado de conservación. Se trata de habitación circular cerrada por cúpula, construida toda ella en sillería de granito.

²⁶⁸ Recordemos que en consideración a tan importante labor de guardacostas desde tierra, entonces el Intendente de Ferrol abogó ante Patiño porque estos lugares quedasen liberados de contribuir con peones para el astillero y demás obras de Marina efectuadas en la capital departamental y aledaños siempre que hubiese riesgo cierto de ataques berberiscos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. Ferrol, 20 de enero de 1734.

secretario del Almiranztago, en octubre de 1739. En él informaba de los abusos cometidos por las justicias ordinarias con los matriculados de la provincia de Avilés al obligarles a prestar servicio de centinelas en las atalayas costeras sin preceder providencia alguna del ministro de Marina correspondiente al respecto de esta prestación²⁶⁹. Por otra parte, pese a su impopularidad esta prestación continuó siendo obligatoria sin que tengamos constancia de exención alguna a este respecto. Las solicitudes de exoneración a favor de los matriculados no prosperaron, ni tan siquiera cuando, extendiéndose la petición de gracia a todo el vecindario, fueron formuladas por las justicias ordinarias²⁷⁰.

Por último digamos que en coyunturas bélicas, los servicios en cuestión se intensificaban como revelan algunas noticias aunque, como hemos visto, de poco sirvieron ante ataques enemigos. En agosto de 1762, con ocasión del otorgamiento de un poder para oponerse a la contribución en concepto de bagajes, vecinos de varias feligresías de la jurisdicción de la villa de Cangas afirmaron que dada la situación de esta península, “aislada de mar”, más de cuatrocientos de sus habitantes se ocupaban día y noche en las garitas y centinelas que se elevaban en su litoral, “máxime en la presente guerra”²⁷¹. Y de nuevo con la guerra como telón de fondo los directores del gremio de mar de Cangas protestaron en julio de 1800 por la orden del Capitán General del Departamento de Ferrol a instancia del capitán de puerto de Vigo, que los obligaba a turnarse con sus lanchas en las rondas nocturnas en aquella ría “en precaución de cualquier insulto” del enemigo²⁷². Alegaban que en los fachos y atalayas del Morrazo no eran

²⁶⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739.

²⁷⁰ En 1752 las de Cee, Corcubión y demás puertos cercanos protestaron por el elevado número de vecinos obligados a prestar labores de vigilancia y a trabajar en obras de fortificación de la costa en torno a Finisterre. Vid. Meijide Pardo, A., <<La invasión...>>, p. 13.

²⁷¹ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (7). Fol. 74-77.

²⁷² Argumentaban que no había ningún buque de la marina real en aquella ría “ni se teme en ella considerable insulto hostil, sino es alguno que se dirija contra los muchos corsarios de particulares y sus presas”, fondeados en el puerto de Vigo. Parecía justo, pues, que fuesen los armadores a estos buques a corso quienes corriesen con este servicio de vigilancia. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes.

auxiliados por los de la ría de Vigo, “a causa de la distancia que promedia y por la falta de tierra firme para el tránsito”.

Sampedro, 320. Doc., Cangas, 8 de julio de 1800.

CAPÍTULO VIII

LA CARGA MILITAR DE LA MATRÍCULA Y SU BALANCE: INVÁLIDOS, PRISIONEROS Y MUERTOS

Conocido el sistema de reclutamiento basado en la rotación regular de las cuadrillas en las próximas páginas analizaremos la carga militar de la matrícula, en otras palabras las levas, primando el estudio del fenómeno en Galicia. El cálculo de efectivos movilizados en diferentes momentos del siglo XVIII ha sido posible gracias, una vez más, a la información cuantitativa de las revistas extraordinarias. Subsidiariamente nos hemos valido de noticias sobre reclutas que contienen en algunos expedientes de matrículas.

Los cómputos resultado de estas inspecciones para el departamento de Ferrol no precisan el número de ausentes en el Real Servicio. No obstante los datos que sobre este particular aporta este tipo de fuente para los otros departamentos permiten estimar el porcentaje de matriculados gallegos sobre el total de los llamados de servicio (sin contar desertores) que en diferentes momentos de la segunda mitad del siglo XVIII estaban cumpliendo efectivamente con la prestación militar inherente a la matrícula. Estos porcentajes traducen el tamaño de los armamentos que a su vez son reflejos de las coyunturas internacionales.

En coyunturas bélicas, y sobre todo a partir de la década de 1790 cuando la marinería hábil evolucionó a la baja, al tiempo que la tendencia de las deserciones fue la contraria, posiblemente se incrementó el peso relativo del voluntariado español en los equipajes de la flota de guerra de Carlos IV. Por esta misma razón, no se dejó de acudir a extranjeros católicos, recurso tradicional, e incluso a vagos, maleantes y presidiarios.

En una segunda parte, nos ocuparemos de la dureza del Real Servicio, que se manifestó trágicamente en los miles de inválidos, prisioneros y fallecidos en campaña, más

por enfermedades y epidemias -provocadas y extendidas a bordo por un cóctel de hacinamiento, precaria higiene, desequilibrio dietético y mala conservación de los alimentos- que a consecuencia de combates.

8.1. Las levas de marinería en el siglo XVIII

8.1.1.- Los matriculados ausentes en campaña.

Como ya tuvimos ocasión de señalar al ocuparnos por encima de la política de rearme naval llevada a cabo por Patiño, a partir de la década de los treinta la demanda de tripulaciones para los navíos del rey se elevó considerablemente. Entre los años 1672 y 1718 se efectuaron un Galicia once levas de marinería, que sumaron en total 4.043 plazas para la Armada¹. 2.368 hombres se repartieron en ocho reclutas a la largo del reinado de Carlos II. Mientras que sólo en el bienio 1717-1718 los puertos gallegos contribuyeron con 1.675 hombres, el 41, 42% del total de los movilizados en esa decena de levas. También en el conjunto de España se incrementó la demanda de hombres. A la ofensiva exitosa sobre Cerdeña culminada en noviembre de 1717 siguió la de Sicilia. La escuadra armada al efecto triplicó en efectivos a la precedente, componiéndose de treinta barcos de guerra, 340 de transporte y una dotación en torno a los 8.130 hombres. Esta fuerza naval logró la rendición de Palermo y Mesina a fines del verano de 1718, pero poco después fue destruida en gran parte por la escuadra inglesa de Bing en la batalla del cabo Pessaro².

Estas crecientes demandas de tripulación para los bajeles del rey dejaron en difícil situación a ciertos gremios de mar, a tenor de algún testimonio. Precisamente en 1718, el de A Coruña clamaba por tener ausentes en campaña a poco menos de la mitad de sus 85 matriculados inscritos para el ejercicio de la pesca, sin duda en virtud del real decreto de 28 de enero del año anterior. Y no se olvidaba de sus miembros destinados obligatoriamente a la defensa del castillo de San Antón y otros baluartes de la plaza militar

¹ Estos y otros datos fueron aportados en su día por Hilario Rodríguez Ferreiro en su, varias veces citada, tesis doctoral. Concretamente en su página 522 se señala como fuente documental de tales reclutamientos a *Archivo de mareantes. Sampedro, 47*. Sin embargo, tal carpeta actualmente no contiene semejante información, como tampoco el resto de los fondos de dicha colección.

² Un resumen de la composición de esta escuadra en Pulido Bueno, I., *Patiño...*, pp. 147-152. Sobre la batalla referida, en la que España perdió más de una veintena de naves, entre las apresadas y las hundidas, Fernández Duro, C., *La Armada...*, Vo. VI. Pp. 231 y ss.

de esta ciudad. Ante la falta de brazos para las faenas pesqueras habían tenido que recurrir a marineros de Caión y de otros puertos cercanos, e incluso contratar a gremiales de tierra ³

Gente de mar reclutada en Galicia

<i>Años de leva</i>	Reclutados	<i>Años de leva</i>	Reclutados
1672	250	1699	400
1675	150	1717	800
1681	200	1718	875
1685	400	1731	2.150
1691	222	1732	712
1694	226	1733	2.150
1695	220	1736	790

FUENTE: Rodríguez Ferreiro, H., *op. cit.*, p.522 (levas de 1672 a 1718, ambas inclusive); A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. La Graña, 2 de septiembre de 1737 (levas de 1731 a 1736)

Sólo en el sexenio 1731-1736 fueron 5.802 los individuos reclutados para la Armada en dicho reino. El gran peso del aporte gallego se puso de manifiesto desde un primer momento. En la leva ejecutada en virtud de R.O. de 9 de julio de 1735, a Asturias le correspondieron 200 hombres, igual número que a Cantabria, y nada menos que 2.000 plazas a Galicia⁴.

La entrada en vigor de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737, principal incentivo para el fomento de la Matrícula mandada establecer en la instrucción de 4 de noviembre de dicho año, no logró los resultados esperados. A lo largo de la costa

³ Vid. Meijide Pardo, A., *El puerto de la Coruña en el siglo XVIII*. A Coruña, 1984, p. 59.

⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 252. Doc. A Graña, 12 de julio de 1735. A.Mª Rivero Medina (<<El Astillero de Zorrosa..., p. 126>>), habla de una media de trescientos marineros reclutados cada año para la Armada en el señorío de Vizcaya desde 1735.

española se sucedieron cantidad de episodios de rechazo colectivo a la matriculación por las obligaciones militares que traía pareja. El precio a pagar por estas franquicias era muy caro, de ahí que salvo los profesionales del mar, obligados para no verse privados por ley de ganarse la vida, apenas nadie se matriculó de buena fe. Prueba evidente de la impopularidad de la matrícula es que año y medio después de su implantación, en abril de 1739, en los puertos cántabros y asturianos todavía faltaba mucha marinería por alistarse, algo debido más a la resistencia de la gente de mar a matricularse que a problemas de intendencia, a la falta de personal para levantar con rapidez las listas oficiales de gente de mar y maestranza. La razón de este rechazo a la matrícula no era otra que la carga militar que acarrearía para sus hombres, cerrándoles la salida de la emigración estacional dirigida a “las Castillas y Andalucía a buscar la vida en ciertos tiempos del año, como acostumbraban antes”⁵.

Por esos años, la Armada parecía estar sobradamente surtida de tripulación. En una carta remitida desde Ferrol a Patiño, con fecha 25 de enero de 1735, se informaba que “por haber acudido a tomar plaza más número del necesario se van escogiendo los de mejor calidad”⁶. Esta noticia parece contraponerse con otra fechada en 1738, según la cual por aquel entonces en el reino de Galicia “no alcanza el número de gente Matriculada a servir todas las embarcaciones que tienen aun comprendiéndose los Ynútiles”⁷. No obstante, en

⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. Guarnizo, 16 de abril de 1739. Como es bien sabido, las dos mencionadas regiones eran por entonces y venían siendo los principales destinos de los flujos migratorios de temporeros y artesanos de Asturias y Cantabria como se constata en los fuentes impresionistas y corroboran los datos censales y la información de protocolos notariales. Vid. Barriero Mallón, B., <<Movimientos migratorios en Asturias y Cantabria. Siglos XVI al XIX>>, en Eiras Roel, A., y Rey Castelao, O., (eds.), *Migraciones...*, pp. 131-182.

⁶ Véase, Merino Navarro, J.P., *op. cit.*, pp. 84 y 108.

⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277. Doc. La Graña, 20 de abril de 1738. El Intendente de Ferrol ya había dado cuenta de esta falta de gente útil en diciembre del año anterior, informando de “la crecida porción de la de maior hedad y ympedidos”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 253. Doc. La Graña, 24-XII-1737. A la luz de estas noticias, parece que al echar a andar la Matrícula, la disponibilidad

el primer caso se habla de un excedente de reclutados para una leva concreta, y tres años después, ya establecido el registro obligatorio de hombres de mar, se hace referencia a una descompensación entre los matriculados y el número de embarcaciones en la costa gallega, prueba de que muchos seguían pescando y navegando sin contar con la cédula de habilitación.

Durante la Guerra del *Asiento*, más conocida como de la *Oreja de Jenkins*⁸, nombre de mayor atractivo literario acuñado por los británicos, se intensificaron las levas de marinería hasta un extremo no alcanzado desde la llegada al trono de Felipe V, al tiempo que se desarrollaron las prácticas corsarias⁹, siendo Vigo y Baiona importantes bases portuarias de esta actividad, un buen complemento de los ingresos de las economías del litoral y que contribuyó a la formación de una “protoburguesía” socialmente ascendente gracias a su capacidad de acumulación de capital¹⁰. Por otra parte, en esta coyuntura bélica

de efectivos humanos tanto en cantidad como en calidad dejaba mucho que desear.

⁸ El detonador de la contienda fue la ofensiva armada de un guardacostas español contra un mercante inglés que practicaba el contrabando y que capitaneaba un tal Jenkins. Según parece, este oficial perdió una oreja de resultas del enfrentamiento entre ambos barcos. De ahí el nombre. De esta contienda se ocupa C. Fernández Duro en su clásico estudio (*La Armada Española...*, Tomo VI, pp. 241 a 307). Además, entre otras aproximaciones al tema, citamos a Mijares Pérez, L., <<La guerra hispano-británica de 1739-1748>>, en *Proyección histórica de España en sus tres culturas: Castilla y León, América y el Mediterráneo*. Valladolid, 1993, Tomo I, pp. 555-569. Una síntesis clarificadora de esta guerra en cuestión en Martínez Shaw, C. y Alonso Mola, *Felipe V*. Madrid, 2001., pp. 267 y ss.

⁹ El Conde de Ite, Gobernador-Capitán General de Galicia, comunicó a la ciudad de Tui en septiembre de 1739 que Felipe V acababa de autorizar el corso contra los ingleses. Las patentes los despachó el Intendente de Ferrol. Vid. Fernández Vega, L., *La Real Audiencia...*, Tomo III, p. 178.

¹⁰ Entre 1741 y 1748 corsarios armados en la primera de ambas villas pontevedresas se cobraron 61 presas por 31 que obtuvieron los de Baiona. Vid. Carmona Badía, X., *Producción...*, pp. 378 a 380. Alonso Álvarez, L., <<Las actividades alternativas en la Galicia del siglo XVIII. Corso y Contrabando>>, en *Revista. Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*. Año XXVI, nº

el Conde de Itre, al frente de la Capitanía General de Galicia, - institución que durante el siglo XVIII, a pesar del fortalecimiento de la llamada *vía reservada* (las Secretarías de Estado y del Despacho Universal) y de sus agentes principales (los intendentes), conservó las atribuciones máximas en cuanto a la defensa del Reino¹¹- ordenó un reconocimiento de la costa para conocer el estado del sistema defensivo. Lo que verdaderamente importa para nuestro análisis es que la contienda en cuestión vino a ser una primera gran prueba de la operatividad de la matriculación en términos de reclutas para el Real Servicio. La declaración formal de hostilidades por parte de Inglaterra tuvo lugar el 23 de octubre de 1739, pero la formación de escuadras ya había comenzado meses atrás. Como se observa en las Tablas 53 y 54, Galicia volvió a ser la gran surtidora de hombres; prueba evidente es que se le repartió el sesenta por ciento (2.000 de 3.300) de las plazas demandadas en el departamento de Ferrol. Aunque en previsión de que no pudieran cubrirse por completo, se retrasó el despido de la marinería que permanecía a bordo con la campaña cumplida¹², a mediados de julio la práctica totalidad estaba reunida en A Graña.

Desde el inicio de la contienda, el litoral americano fue escenario destacado. No obstante, como ha demostrado A. García-Baquero, gracias al cambio operado en la estructura del transporte, la sustitución del sistema de flotas y galeones por el más flexible de los *registros* sueltos, las pérdidas en el tráfico colonial a consecuencia de la contienda fueron muy escasas si se las compara con las resultantes de la tardía entrada española en la Guerra de los Siete Años¹³. En noviembre de 1739 el almirante Vernon saqueaba Portobelo y en marzo del año siguiente lograba la rendición del castillo de Chagres. Pero

26, A Coruña, 1991, pp. 199-213. Circunstancialmente, en el libros de difuntos de San Martiño de Sobrán se alude a los resultados más trágicos de la actividad corsaria; así el cuatro de febrero de 1742, se dio sepultura a tres marineros (dos naturales de Vigo y uno de Santa Cruz de Tenerife) del corsario *La Gavarra*, abatidos a tiros por los ingleses en el mar.

¹¹ Vid. Fernández Vega, L., *La Real Audiencia...*, Tomo III, pp. 155-156.

¹² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Coruña, 24 de junio de 1739.

¹³ Vid. García-Baquero, A., *Cádiz y el Atlántico...*, p. 370 y ss.

no todas fueron derrotas para España. Por tres veces se abortó la invasión de La Habana por las tropas del comodoro Brown. Más decisivo para el devenir de la contienda fue el fracaso de Vernon en el sitio a la plaza de Cartagena de Indias, de gran valor estratégico, defendida por un destacamento de 3.000 hombres al mando del virrey de Nueva Granada, Sebastián de Eslava. El balance para la Armada de Felipe V fue trágico, perdiéndose varios navíos de la escuadra del célebre teniente general Blas de Lezo: el *Galicia*, de 74 cañones, apresado el día 5 de abril de 1740 en Cartagena fue incendiado el 29 de dicho mes. El *San Felipe* (70 cañones) ardió y el *San Carlos* (66 cañones) fue hundido por los españoles para obstruir el canal de entrada a la bahía cartagenera. El *Dragón* y el *San Lucas*, alias *Conquistador* (segundo de este nombre, de 74 cañones), corrieron igual suerte el 10 de abril. En su ofensiva, los ingleses también se cobraron a otro navío de 74 cañones, *el San José*, alias *África I* ¹⁴.

En total, en el transcurso de la guerra (1739-1748), la Armada de Felipe V perdió según un cálculo reciente a 32 buques, en su gran mayoría navíos de línea. Catorce de estas pérdidas fueron resultado de combates, destacando además del ataque a Cartagena de Indias las sucesivos intentos de invasión de Cuba¹⁵. Meses antes de declararse oficialmente la guerra, se ordenó una leva masiva en el departamento de Ferrol.

Mientras duró el conflicto se suspendieron los despidos de marinería, salvo la imposibilitada para continuar en el Real Servicio. Como cabía esperar, se multiplicaron las

¹⁴ Vid. Martínez Valverde, C., <<La marinería en la defensa de Cartagena de Indias en 1741>>, en *Revista General de Marina*, nº 191 (1976), pp. 121-132. Del mismo autor, que ha investigado basándose en los diarios de Lezo y de Eslava, <<Análisis estratégico y táctico de las operaciones de ataque y defensa de Cartagena de Indias en 1741>>, en *Revista General de Marina*, nº 161 (abril de 1971). De Castro Fresnadillo, J., <<Un obstáculo añadido a la política naval reformista ilustrada: pérdidas navales de la Armada Real en las rutas de Indias entre 1700 y 1778>>, en *Historia Moderna. Historia en construcción*. Vol. II., *Sociedad, política e instituciones*, Lleida, 1999, pp. 439.

¹⁵ De Castro Fresnadillo, J., <<Un obstáculo añadido..., pp. 453-454. El autor precisa para casi todos ellos su lugar de fabricación, tonelaje o capacidad artillera, localiza su pérdida y precisa la causa de la misma (naufragio, guerra, pérdida por quedar al través, etc.).

protestas de los colectivos de los directamente afectados ante la verdadera cruz de la Matrícula, la obligatoriedad de servir en la Armada. Por otra parte, la Corona se encontró con crecientes problemas para abastecerse de marinería en unos puertos exangües. En mayo de 1740 de las 379 plazas de mar pedidas últimamente a Galicia habían concurrido 321, y ni una sola de las repartidas a los puertos vascos y asturianos¹⁶. Meses después, en enero de 1741, el Intendente Freire reconocía que las plazas matriculadas en Galicia que todavía no estaban en servicio eran insuficientes para cubrir la demanda de tripulaciones para los bajeles del rey. Y eso que, dada la coyuntura, no se habían despedido a los lesionados en condiciones físicas de hacer algún trabajo en las cubiertas¹⁷.

Como siempre ocurrió en coyunturas de armamentos extraordinarios, se dio total prioridad a las demandas de hombres y barcos para la Armada en detrimento de la marina mercante¹⁸. Sabemos de las protestas de los dependientes de salinas por estas restricciones. En mayo de 1741 Mateo de Herraz (*sic*) e Ibarra, arrendatario de dicha renta en Galicia y Asturias, elevó instancia al Intendente de Ferrol solicitando una vez más licencia para habilitar marinería y pataches. A lo único que accedió este ministro, dadas las circunstancias presentes, fue a permitir el empleo de gente inhábil¹⁹.

También las urgencias de la marina de guerra condicionaron fuertemente la oferta de tripulaciones para los mercantes y corsarios en Inglaterra. A mitad del invierno de 1756,

¹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. A Graña, 10 de mayo de 1740.

¹⁷ Tan sólo había licenciado a aquéllos cuyos males les impidiesen subir a los mástiles o ejecutar “faena pesada”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. Ferrol, 14-II-1741.

¹⁸ Vid. Matamoros i Aparicio, D., y Mestre i Prat de Pàdua, M^a., <<Navíos particulares para el “servicio del Rey”. Fletes, corsarios y secuestros, 1700-1750>>, en *Historia Moderna. Historia en construcción*. Vol. I. *Economía, mentalidad y cultura*. Lleida, 1999, pp. 151 a 165.

¹⁹ El asentista en cuestión defendió las competencias de la Capitanía General del Reino de Galicia por lo que a la habilitación de barcos se refiere; esta alteración del orden jurisdiccional provocó la enérgica resistencia del Intendente de Marina. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. A Graña, 30 de mayo de 1741.

al inicio de la guerra de los Siete Años, los navíos de comercio habían aportado a la Navy entre el 7 y el 8% de sus hombres, sangría que había ascendido al 17% en el verano de 1757. Esta dura competencia en un mercado laboral limitado, explica que la proporción de extranjeros y muchachos entre sus equipajes tanto de los mercantes como en los corsarios fuese superior a la que presentaba la flota de guerra²⁰. Especialmente agudas fueron las dificultades de los corsarios para equiparse, llegando a ofrecer sus armadores primas de enganche muy elevadas, de hasta 11 guineas por persona. Teniendo en cuenta estos fuertes incentivos, no extraña la presencia de desertores de la Navy entre las tripulaciones dedicadas al corso²¹.

El siguiente testimonio del ministro de Marina de Avilés es elocuente del horror que inspiraba la matrícula. En un oficio remitido al Marqués de La Ensenada, titular de la Secretaría del Almirantazgo, en razón de la decadencia de la matrícula en el Principado de Asturias (setecientos de sus efectivos estaban de servicio activo en la Armada por entonces), señaló en diciembre de 1740 que los gremiales de mar dirigían a sus hijos hacia otros oficios distintos a los suyos “queriendo antes que llevar a éstos a su pesca, tomar compañeros que, por un tanto en que se ajustan aunque les quede menos interés, vayan con ellos”²².

Debe subrayarse que este fenómeno de cambios de profesión motivados por las exigencias militares de la matrícula al que se alude en la anterior cita debió ser excepcional,

²⁰ La proporción de extranjeros en los buques del corso era del 22% en el arranque de la Guerra de los Siete Años, del 41% en 1756 y del 75%, el máximo permitido por la ley. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 152 y 183 a 188.

²¹ *Ibidem*.

²² Frente a esta situación, el citado ministro solicitó autorización para alistar a los que voluntariamente quisiesen, siempre que fuesen útiles para el Real Servicio, “sin la circunstancia de que aya de ser precisamente hijo de marinero”. No consta resolución. Sin duda el radical desapego por la matrícula manifestado entonces en aquella costa estaba relacionado con el elevado número de defunciones que se había cobrado el último conflicto bélico, alto número de bajas que no pasó por alto nuestro informador. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. Avilés, 24 de diciembre de 1740.

debido a que la mayoría de los afectados no contaban con medios alternativos para ganarse la vida. En la costa bretona, bastantes de los que disponían de estos sí abandonaron sus oficios marítimos. D. Robin pone el ejemplo de la región de Croisac, cuyos habitantes desde antiguo al término de costera de la sardina se empleaban en otras labores en tierra. Hacia 1780 -un año, y los inmediatamente anteriores, de armamentos extraordinarios-, aquí se produjeron abandonos de las actividades pesqueras “par les entrées qu’ y ont apporté les commissaires au classes de la marine en envoyant la pluspart de ces artisans sur les vaisseaux du roy”²³.

Volviendo a la gran movilización de marinería durante la Guerra del Asiento, en particular en los puertos del Cantábrico, y sobre todo los de Galicia, Felipe V resolvió en un despacho de primero de marzo de 1745 pedir a la provincia de Guipúzcoa hasta 350 marineros útiles. La Corona se había visto empujada a esto ante la imposibilidad de reclutar en el resto del departamento de Ferrol a todas las plazas disponibles para armar el *San Felipe* con vistas a la próxima campaña. Hacía poco que habían arribado al puerto de A Coruña varios bajeles del rey procedentes de América, siendo muchas las bajas que habían sufrido sus tripulaciones durante las múltiples contiendas habidas allí²⁴.

Para la segunda mitad del siglo XVIII el primer estado de matrículas de Galicia que aporta datos de ausentes en el Real Servicio es el formado a partir de las noticias de los ministros principales de las provincias marítimas enviadas a la Contaduría General del departamento ferrolano a fines del año 1753. Por entonces, se contabilizaron 451 hombres en efectivo servicio, un 5,38 % del total de 8.381 hábiles (artilleros, marineros y grumetes). Los movilizados con asiento en las cuatro provincias gallegas fueron 365 (un 6,13%) de 5.949. Cuatro meses después la distribución había variado bastante. El primero de mayo de 1754 partieron de Ferrol 631 hombres a hacer campaña en los navíos *Aquilón* y *Oriente*, mientras que el 21 de dicho mes, causaron baja en la lista de ausentes 276 despedidos del

²³ Croisac, que hasta entonces se autoabastecía de sardina, pasa a convertirse en un mercado para los pescadores de Belle-Îlle. Vid. Robin, D., *opus cit.*, p. 347.

²⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 257. Doc. El Pardo, 10 de marzo de 1745.

navío *Dragón*. En suma, en menos de medio año, en tiempo de paz, el porcentaje de movilizados para la Armada sobre el total de la gente llamada de servicio matriculada por el departamento de Ferrol casi se duplicó pasando de un 5,38% a un 9,22%²⁵.

Los datos que aquí interesan ofrecidos por el estado general de la primera revista de inspección extraordinaria del departamento de Cádiz ejecutada entre 1754 y 1756, aparecen recogidos en la Tabla 55. Las cifras deben manejarse con cierta prudencia; es probable un subregistro de hábiles de la provincia de Málaga, por falta de datos de matriculados embarcados en navíos particulares. También ofrece dudas la fiabilidad del recuento de la provincia de Sevilla, sin ningún matriculado en el Real Servicio por aquel entonces. Esta descarga militar para los matriculados de este partido no obedece a desequilibrios en el reparto de las clases, en otras palabras, a razones de cualificación profesional de la marinería, como revela la siguiente comparación con los datos de Tarifa, la segunda provincia, tras Málaga con mayor porcentaje (25,91%) de matriculados en el Real Servicio.

	Artilleros	Marineros	Grumetes
Provincia de Sevilla	40 (14,70%)	64 (23,52%)	168 (61,76%)
Provincia de Tarifa	26 (11,60%)	85 (37,94%)	113 (50,44%)

La proporcionalidad del reparto de la carga militar en función del número de matriculados de servicio entre las provincias andaluzas, resulta menor de la que por aquellos años puede calcularse para Cataluña a partir de los cálculos de la primera revista extraordinaria de las matrículas del departamento de Cartagena. Creemos que ello se debe a las apuntadas deficiencias en algunos recuentos. Entonces, en las cuatro provincias marítimas catalanas y en la subdelegación independiente de Tortosa tenían asiento 4.952 individuos hábiles (sin contar los 53 “esclavos” ni los cinco “en presidio”), de las cuales 813, un 16,42% se encontraban prestando servicio en la Armada (Tabla 56). Estos 813

²⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 11 de junio de 1754.

individuos suponen el 31,81% del total de ausentes en paradero conocido (2.556) al momento de la revista. Únicamente para el Principado de Cataluña figura en columna separada la marinería en efectivo servicio de los ausentes empleados “en embarcaciones de pesca y comercio”²⁶. En las siguientes revistas, se hablará de ellos como empleados en navíos particulares, léase mercantes.

El estado de las matrículas del departamento de Ferrol para los años 1758-1759 no aclara si los ausentes con licencia lo son por razones militares o por motivos laborales u otras razones justificadas. Sin embargo, varios indicios apuntan a la primera causa. En cualquier caso, de lo que no hay duda es que, puesto que el volumen del comercio marítimo desde los puertos de Cataluña era netamente superior al efectuado desde los gallegos, los matriculados de las provincias marítimas de Viveiro, Ferrol, A Coruña y Pontevedra que se hallaban en 1758-59 fuera de sus domicilios con la autorización pertinente de la autoridad de Marina navegando en buques particulares serían muchos menos de los dos tercios del total de ausentes.

Según los resultados de esta revista (Tabla 57), 1.835 (el 27,79%) de los 6.603 individuos de la marinería llamada de servicio (sin contar desertores ni prisioneros) con matrícula en puertos gallegos no se encontraban presentes. Por lo tanto, en apenas seis años, el porcentaje de ausentes se había incrementado en cerca de veinte puntos. Esta subida sintoniza con la multiplicación de las unidades de flota de la Armada en la década de los años cincuenta, y el consiguiente alza de la demanda de tripulaciones. Entre 1750 y 1759 se botaron 41 navíos en los astilleros españoles y americanos, de las cuales, la mitad salieron de los diques de Ferrol: 20 navíos de línea de 60 a 70 cañones y una fragata²⁷.

Llama la atención la desproporción en el reparto de la carga militar en Galicia, con los extremos en Viveiro y Pontevedra con el 57,47 y el 16,83% de ausentes. La información adjunta a esta inspección de matrículas no da pistas de las causas de tamaño

²⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Barcelona, 26 de enero de 1754.

²⁷ Vid. Ozanam, D., <<La política exterior...>>, pp. 489-492. La lista de los botados en Ferrol en Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, pp. 117-122.

diferencia. Las bajas cifras relativas de Pontevedra tal vez se deban a la falta de actualización de las listas en una provincia que nada más terminar la revista, sino antes, habría de aportar 1.740 marineros a la Armada. Este último dato lo tomamos de una misiva de Fray Martín Sarmiento a su hermano, el ministro de Pontevedra, fechada en febrero de 1759²⁸. Un mes antes había concluido la revista el comisario Núñez Ibáñez²⁹, y por lo tanto no hay que descartar que a raíz de conocerse las cifras de movilizados en unas y otras provincias se ordenase el referido sorteo masivo en Pontevedra, para corregir el desequilibrio. Unos crecientes armamentos que, como dejó escrito García Sarmiento, ponían en peligro los éxitos de su política de fomento pesquero, sin olvidar su papel de socio capitalista de uno de los nuevos *cercos* que había promovido en la ría de Pontevedra. En una “esquela” fechable por estos años centrales del siglo, lamentaba “otro rayo de leva” (bien pudiera referirse a la de 1.740 plazas) en la provincia a su cargo, que no había podido evitar y es seguro que ni reducir, pese a haber puesto en conocimiento de sus superiores la “ruina de la pesca” y el “estado infeliz” en que quedaban sumidas las localidades costeras. Esta crítica no fue óbice para que el ministro cumpliera con su obligación, apurando lo antes posible la remesa de gente a Ferrol³⁰.

La siguiente comparación avala la tesis de que sino todos, la inmensa mayoría de los matriculados en Galicia que se encontraban lejos de sus domicilios en aquel tiempo estaban prestando servicio en la Armada. En el conjunto de las localidades costeras de Malpica, Caión, San Pantaleón das Viñas, Perillo, Muxía, Freixo y Mosteiro, todas de la provincia de A Coruña, cuya flota era exclusivamente pesquera, 106 (el 43,62%) de sus

²⁸ Vid. Filgueira Valverde, J., *Epistolario...*, p. 127.

²⁹ En concreto el 9 de enero como consta en el estado general de las matrículas de este departamento. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 20 de febrero de 1759.

³⁰ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 245. Este billete o “esquela”, sin fecha ni firma ni destinatario, es muy posible que fuese dirigido al subdelegado de Vigo, habida cuenta que la inmensa mayoría de la documentación relativa a la gestión de las matrículas del Archivo de mareantes no son sino oficios cursados entre ambas instancias administrativas.

243 matriculados aptos para el Real Servicio estaban ausentes. Muros, el principal puerto de Galicia en número de embarcaciones de comercio (pataches y pinazas, fundamentalmente), contaba con treinta de las 47 matriculadas en dicha provincia, y por ello era lógico deducir que una parte considerable de su marinería se encontrase en viaje comercial. Lo cierto es que por entonces presentaba un porcentaje inferior de ausentes: 92 (un 37,55%) de 245³¹.

Tampoco en el estado de la revista de inspección de mediados de la década de los sesenta se identifica a la gente de mar en servicio activo en la Armada que estaba matriculada en las provincias del departamento de Ferrol. Por lo tanto, volvemos a trabajar con las cifras para la costa andaluza y mediterránea (Tablas 58 y 59). En el departamento de Cartagena, más de una cuarta parte de la marinería de servicio se encontrada por entonces destinada en la Armada (3.744 de 12.971, un 28,86%), mientras que en el de Cádiz menos de una séptima parte (920 de 6.851, un 13,42%). Este contraste suponemos que obedece al desigual volumen de armamentos de navíos entre uno y otro departamento por aquellos años. Si descendemos a nivel provincial, observamos notables desproporciones: los porcentajes extremos por lo que al departamento gaditano se refiere se registran en Ayamonte, con un 5,49% y Sevilla con un 22,10 %; en el departamento del Levante, Valencia por un lado (13,63%) y Cartagena por otro (39,64%). Tampoco en esta ocasión estas diferencias son un reflejo de la estructura de clases de la matrícula de mar. Si bien es cierto que, como revela el reparto de la flota, Ayamonte era una provincia eminentemente pesquera, tanto o más lo era Motril que la doblaba en porcentaje de ausentes en el Real Servicio. Mientras en la primera, 186 (el 68,88%) del total de las 270 unidades de flota asentadas en sus puertos se anotan en la categoría de “varcas, varcos, jabeques y otras embarcaciones pescadoras”, en la segunda el porcentaje se eleva a un 83,01% (44 de 53)³².

Sin duda en los años inmediatamente anteriores a esta revista el volumen de

³¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. 18 de noviembre de 1758.

³² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765.

armamentos había sido mayor, aunque no cabe la menor duda de que se estuvo muy lejos de la cifra de 200.000 reclutados para la Navy entre 1755 y 1762, según estimaciones de Rodger³³. El afianzamiento creciente de los intereses ingleses en América llevó a Carlos III a firmar el tercer Pacto de Familia (15-VIII-1761)³⁴. Esta alianza con Francia le condujo a entrar en la llamada Guerra de los Siete Años a finales de dicho año³⁵. Consecuencia de ello fue la declaración formal de guerra de Inglaterra a España el 2 de enero de 1762. De inmediato se despacharon patentes de corso para combatir el comercio británico³⁶. Los ingleses, adelantándose a los planes españoles de ataque a Jamaica y Belice, se adelantaron conquistando La Martinica, La Habana y Manila. El hecho de armas más destacado fue la conquista de La Habana por los ingleses. Se resistió el ataque de la escuadra al mando de almirante Pocok, hasta capitular el 12 de agosto de 1762. Durante esta ofensiva perdieron la vida muchos matriculados además de incrementarse notablemente la lista de inválidos.

³³ En 1760, la marina de guerra inglesa empleaba a un tiempo a 85.000 marineros.

³⁴ Un estudio clásico sobre los prolegómenos de este acuerdo y sobre sus consecuencias es el de V. Palacio Atard titulado *El Tercer Pacto de Familia* (Madrid, 1945).

³⁵ Es más completo estudio sobre las reclutas en la Royal Navy durante esta fue una contienda, dirimida sobre todo en el mar es el citado de Rodger (*The Wooden World...*). Sobre el aprovisionamiento de la marina inglesa durante este conflicto, Buchet, C., *Marine, économie et société: un exemple d'interaction. L'avitaillement de la Royal Navy durant la Guerre de sept ans*. París, 1999.

³⁶ Del corsarismo vasco en estos años se trata en Parcero Torre, C., <<Los puertos vascos: centros de canje de prisioneros ingleses en la Guerra de los Siete Años>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, 1996, pp. 229-246. Pese a que Rodger (*The Wooden World...*, pp. 149 y 186) afirma que hacia 1757 el corso inglés estaba en franca decadencia, por las extremas dificultades para dotar de tripulación a sus buques, con todo, en éstos servían por entonces más de 20.000 hombres. Este autor afirma que las patentes (letters of marque) fueron utilizadas por muchos corsarios ingleses como un escudo legal que encubría prácticas de piratería. Pese a esto y a la crueldad manifiesta de muchos mandos de los corsarios fueron muy excepcionales las anulaciones de licencias y escasísimos los piratas condenados a la pena capital. Esta agravante tolerancia del gobierno a este respecto venía a evidenciar el elevado beneficio que la Corona obtenía de la actividad corsaria contra sus enemigos.

Por la Paz de París (10-III-1763), la colonia rioplatense de Sacramento volvía a quedar bajo la soberanía de Portugal, mientras que España cedía a Inglaterra La Florida, la bahía de Pensacola y el fuerte de San Agustín, a cambio de la Luisiana francesa, Manila y La Habana.

La tardía participación española en la Guerra de los Siete Años acarreó a la Armada de Carlos III la voladura o hundimiento de 23 buques, veinte de ellos por acciones militares. En concreto, en el ataque a La Habana se perdieron el *Vencedor* de 74 cañones, el *Aquilón*, *Reina II*, *Neptuno*, *Tigre* y *Soberano* de 70 cañones, y las fragatas *San Genaro* y *Santa Petronila* de 60 y 38 piezas de artillería, respectivamente³⁷. Comparadas con estas pérdidas navales las ocasionadas por el conflicto armado con Portugal por la soberanía del territorio rioplatense (1773-1777) que no finalizó hasta el Tratado de Ildefonso³⁸, fueron irrelevantes. En total causaron baja definitiva diez buques entre los efectivos de la Armada³⁹.

Continuando con la vaguedad informativa sobre el fenómeno en cuestión que muestran nuestras fuentes, no sabemos cuántos de los 3.134 matriculados de mar de servicio ausentes de sus domicilios, pero en paradero conocido, en el momento de efectuarse la tercera revista extraordinaria en el departamento de Ferrol, estaban prestando

³⁷ Vid. De Castro Fresnadillo, J., <<Un obstáculo añadido...>>, pp. 434, 441 y 455.

³⁸ En virtud de este acuerdo, se ponía fin al conflicto fronterizo. Se reconocía la jurisdicción española de la colonia de Sacramento, fijándose el límite en el río Uruguay. Portugal, a cambio, recibía la isla de Santa Catalina y Río Grande, territorios que pasaban a integrarse en Brasil. Al año siguiente, 1778, se sellaba en La Granja un tratado de amistad, garantía y comercio entre ambas coronas. Esta línea de entendimiento entre vecinos se reforzaría posteriormente, mediante varios matrimonios entre miembros de la realeza española y portuguesa.

³⁹ En un combate aislado en el Río Grande de San Pedro se produjo el hundimiento de la corbeta de 12 cañones *Nuestra Señora de Atocha* en 1775. Las pérdidas se concentraron al año siguiente: la zumaca *Nuestra Señora del Carmen*, *San Antonio* y *Ánimas*, la tartana *San Nicolás* (echada a pique por su propia dotación para no caer en manos portuguesas) y el bergantín *Santa Matilde* de 12 cañones. Vid. De Castro Fresnadillo, J., <<Un obstáculo añadido...>>, pp. 434, 441 y 455.

servicio en la Armada. Sí hay constancia de la orden de movilización de tres mil matriculados en el otoño de 1770 para la defensa de la villa departamental ante el riesgo de un ataque⁴⁰.

Esta actualización de las listas se llevó a cabo entre el 24 de octubre de 1771 y el 7 de mayo de 1772. En un resumen firmado por Ordeñana, el Intendente de Ferrol, consta que desde octubre de 1770 a enero de 1771, los artilleros, marineros y grumetes en el Real Servicio sumaban 3.591 plazas. De ellas, 2.709, un 75,44%, eran aportes de las cuatro provincias gallegas, que claro está, continuaban siendo en su conjunto las principales suministradoras de hombres de mar para los navíos del rey, a gran distancia de asturianos y cántabros.

Carecemos de cifras de totales de gente de servicio, sin contar desertores, que por esos meses tenían asiento en los puertos de Galicia, pero sin duda habrían de estar muy próximas a los 8.591 individuos que se computaron en dicho litoral apenas un mes después, entre últimos de diciembre de 1771 y mayo de 1772. En conclusión, es más que probable que los 2.709 matriculados en el Real Servicio por las provincias de Viveiro, Ferrol, A Coruña y Pontevedra representasen más del 30% de las plazas de gente de mar apta por entonces para esta prestación militar. Otras noticias hablan de un incremento en la demanda de tripulaciones para la Armada, que originó las lógicas protestas en el litoral. En febrero de 1771, habida cuenta la premura de tiempo y que la abundancia de exentos impediría completar el número de plazas pedidas echando mano sólo de las dos primeras cuadrillas, se llamó al servicio a la mitad del contingente total de hábiles de la provincia de Santander. La Justicia y Regimiento de Laredo reclamó ante la Secretaría de Marina una descarga militar dado la falta de mano de obra para tripular las embarcaciones pesqueras de la villa. Nada consiguió, pues una concesión de esta naturaleza sentaría un caro

⁴⁰ Como ya dijimos al tratar de los deberes de los matriculados, además de su servicio en campañas navales, el proveedor del ejército pidió el auxilio de los guardianes de los puertos de Vigo y Pontevedra y de ciertos patrones para transportar trigo a la dotación militar de Ferrol y Neda en previsión de bloqueo marítimo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 289. Doc. Pontevedra, 2 de noviembre de 1770.

precedente dando pie a una lluvia de recursos exigiendo un mismo trato⁴¹. Mientras tanto, las unidades de flota de la Armada continuaban creciendo. A finales de 1736 las fuerzas navales de Felipe V sumaban 34 navíos de línea, 9 fragatas y 16 buques de menor porte. En 1774, la Corona disponía de 58 navíos, 26 fragatas y otras 58 unidades de flota⁴².

Las cifras de efectivos en el Real Servicio de la Armada volvieron a dispararse durante la Guerra contra Inglaterra desencadenada a raíz del reconocimiento por España de la independencia de los Estados Unidos el 3 de septiembre de 1779. Entre los episodios más sobresalientes y felices para la Corona se encuentra la recuperación de la soberanía sobre Mahón en 1781, en poder británico desde 1708. El armisticio se selló en la llamada paz de Versalles de 3 de septiembre de 1783⁴³. Sobra decir que se impulsó el corso español contra los intereses comerciales del enemigo⁴⁴, actividad por estos años que ha merecido menor atención de los historiadores que la desarrollada en las guerras finiseculares. Las noticias de corsarios armados en puertos gallegos por aquellas fechas que aportó en su día

⁴¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. 15 de febrero de 1771.

⁴² Vid. O'Dogherty, P., <<La construcción naval en la Península>>, en Palacio Atard, V. (coord.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 114 -115.

⁴³ La actividad naval fue notable tanto en América como en el litoral español. La participación de una escuadra procedente de Cuba en la rendición de la plaza fuerte de Pensacola, que aseguraba el dominio de La Florida en 1781, fue decisiva; el balance en las aguas cercanas a la metrópoli fue intermedio. Se reconquistó Menorca, pero no se pudo lograr la rendición de Gibraltar, objetivo prioritario de Carlos III que no escatimó costes bélicos (utilización de baterías flotantes) en su empeño de recuperar la soberanía sobre el Peñón, cuestión pendiente al día de hoy y reclamación constante de la Corona desde su paso a poder británico y posterior reconocimiento internacional en las paces de Utrech.

⁴⁴ Vid. Casas de Bustos, R., <<Curso vasco en el siglo XVIII. 1779-1783>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, 1996, pp. 217-228. La gran cantidad de patentes de corso despachadas por esos años en las escribanías de Marina malagueñas, denota la importante actividad corsaria llevada a cabo en las costas andaluzas. Vid. Gámez Amián, A., *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*. Málaga, [1993], pp. 86-87.

A. Meijide Pardo⁴⁵, pueden ser completadas con la documentación de otros legajos de la Secretaría de Marina, algunos de los cuales hemos consultado superficialmente. Gracias a ellos, hemos sabido de la gran actividad del corsario de Corcubión *El Cazador*, armado por el capitán D. Ambrosio Álvarez y tripulado por 34 hombres en 1781⁴⁶.

Precisamente en mayo de este último año, el Intendente de Ferrol informaba al Secretario de Marina que había dispuesto las órdenes pertinentes para “la recolección de cuanta gente de mar sea posible”. No obstante, a renglón seguido preveía que los frutos de esta recogida habrían de ser escasos, pues toda la útil ya estaba movilizada. Sin embargo, quedaba el recurso a la tripulación de los corsarios, “valiéndose con reserva y para seguridad de la que se halle en éstos de solicitar y exigir de los gobernadores y demás justicias los auxilios de tropa y más necesario para el arresto” y envió a la capital departamental⁴⁷. También se ordenó destinar a la Armada al mayor número posible de gente de la dotación de mercantes del llamado convoy de Buenos Aires, nada más llegar a Cádiz. Según un informe del ministro de Marina de la provincia de este nombre, esta marinería, con el pretexto de que en caso de ser apresada por enemigos “podría mejor cada individuo salvar su dinero”, había obligado a sus oficiales a que les pagasen la mitad de sus asignaciones antes de salir de puerto y la otra mitad antes de pisar tierra a su vuelta. De regreso a Cádiz y una vez amarrado el buque, la mayoría, sin resistencia, abandonaba sus plazas. Para poner freno a estos abusos, Carlos III resolvió que la tripulación de este convoy fuese destinada a los navíos de guerra y que se restableciese el método de pago de los sueldos en la marina mercante⁴⁸.

Son muchas las noticias sueltas que indican el importante volumen de los

⁴⁵ Por ejemplo, en su ya citado estudio <<Aspectos de la vida económica de Vigo..., pp. 324-331.

⁴⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 546.

⁴⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Docs. Aranjuez, 16 de mayo de 1781; Ferrol, 23 de mayo de 1781.

⁴⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273.

armamentos durante este conflicto, y en consecuencia la falta de mano de obra autorizada en los puertos para las prácticas marítimas. Por ejemplo, en noviembre de 1782 cinco patrones de barcas de jábega de Estepona tripuladas con gente “toda inhávil” solicitaron licencia para pescar de sol a sol y siempre a vista de centinelas. Se autorizó, y lo mismo en otros puertos de la esta costa andaluza. Dichas condiciones se justificaban por la cercanía de la plaza inglesa de Gibraltar, siendo como era el Estrecho zona de mucho contrabando⁴⁹. También por entonces el Duque de Medinasidonia no pudo armar regularmente su almadraba de Zahara por el déficit de operarios⁵⁰. Y en noviembre de 1783, el gremio de Laredo, defendiendo sus competencias gubernativas, recordaba que más de 250 de sus miembros habían servido en la última guerra⁵¹. Este último año, ya en los meses previos a la firma del armisticio en Versalles, tuvo lugar una importante desmovilización de efectivos que en el departamento del Norte continuó en los dos siguientes años. Prueba de que los despidos hacia 1785 eran numerosos es la solicitud de pasaportes en blanco por parte del Capitán General de Ferrol, D. Antonio de Arce. Éste, en un oficio al Secretario de Marina, informó que sólo disponía de novecientas de estas hojas, insuficientes para licenciar en regla a los equipajes de las urcas empleadas en la conducción de madera, y a los del navío *San Juan Nepomuceno* y de la fragata *Santa Elena*, sin contar con los desarmes de otros buques que arribasen a Ferrol. En atención a ello, se resolvió que le fuesen enviados mil pasaportes en blanco⁵². No obstante, las licencias de muchos

⁴⁹ En particular se trataba de impedir el “execrable delito de llevar refrescos” a los bloqueados. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 274. Doc., Isla de León, 8 de noviembre de 1782.

⁵⁰ Vid. Estudio preliminar a *Colecciones de los mares...*, p. 78.

⁵¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. 10 de noviembre de 1783. Estos 250 no sirvieron a un tiempo. En el estado de matrículas fechado en Ferrol a primero de enero de 1787, se computa por este puerto a 201 individuos de mar útiles y 86 jubilados. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc, Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787.

⁵² Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.951. Docs. Ferrol, 26 de octubre de 1785; 1 de noviembre de 1785.

matriculados del departamento de Cartagena acabaron por ser cortas para dar respuesta a *compartos* extraordinarios de tripulaciones, como, por ejemplo los que conllevó el armamento de la escuadra del teniente general Barceló en 1785⁵³.

Los estados provinciales de las matrículas de los departamentos de Cádiz y Cartagena elaborados a partir de la información contrastada en la revista de Muñoz de Guzmán (1785-87) aportan cifras de ausentes en el Real Servicio, no así los de Ferrol. Extrapolando datos, cabe estimar que en torno a una tercera parte de la gente de mar de servicio matriculada en Galicia se encontraba por entonces en campaña. Respecto a la ya apuntada extraordinaria resistencia de la marinería del norte de Cataluña a las obligaciones militares que comportaba la matrícula, reflejada como veremos en las cifras de desertores, e incluso a la propia inspección de sus listas, es muy significativo que las provincias de Rosas y Mataró, sean -junto con Menorca recientemente creada al volver a quedar bajo soberanía española-, las que presenten las cifras más bajas de ausentes en el Real Servicio. Si en el conjunto de los once distritos de este departamento por entonces el 28,68% de la gente de mar hábil estaba en campaña, en Rosas y Mataró sólo figuraban como ausentes por prestar servicio en la Armada el 14,19 % (185 de 1.303) y el 15,70% (208 de 1.325) respectivamente⁵⁴.

En 1790 los armamentos navales volvieron a ser muy considerables. Las cifras que conocemos para el partido de Vilaxoán no dejan lugar a dudas. Según oficio del subdelegado a cargo de este partido pontevedrés, a 17 de junio de ese año estaban destinados para campaña 307 hombres, y nueve más acababan de ser pedidos desde Ferrol⁵⁵. En total 316 que suponían el 66,25% de la marinería útil, 477 individuos, alistada en dicha subdelegación a finales de 1786⁵⁶. Y poco después se expidieron nuevas órdenes

⁵³ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. Cartagena, 21 de mayo de 1785.

⁵⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Estados de la revista de inspección de 1785-87.

⁵⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. Vilaxoán, 17 de junio de 1790.

⁵⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787.

y disposiciones “para que no quedase en los Puertos hombre alguno útil”, incluidos los empleados en la privilegiada Real Compañía Marítima de Pesca⁵⁷. El tráfico marítimo y las pesquerías tuvieron que sufrir mucho esta sangría de brazos.

En relación de esto, el ministro al frente de la renta de salinas del partido de Cádiz, en un oficio de 20 de julio de 1790 dirigido a los Directores Generales de Rentas, daba cuenta de la imposibilidad por falta de tripulación de conducir sal a los destinos previstos (Galicia y Asturias) debido a las “rigurosas” levadas ejecutadas en la ciudad de Cádiz, su bahía y pueblos inmediatos durante cinco días seguidos, y de las que no se habían librado “ni aun los más honrados artesanos”. De acuerdo con el cónsul de Portugal, propuso al Intendente de Marina que en “tan estrechos lances” le permitiese contratar a marineros portugueses “pues nada consigo con las Barcas [trece] que me ha dejado si se lleva la gente al apresto de la Esquadra”⁵⁸.

Según O’Dogherty con base en el sistema de cuadrillas en sólo tres meses de 1790 se logró el equipamiento de 64 navíos (con anterioridad, 28 ya estaban en pie de guerra), cuarenta fragatas y cien buques entre 12 y 30 cañones. Conforme al Reglamento de tripulaciones aprobado en 1788, se requerían 33.303 individuos de mar para dotar plenamente las plazas de la Real Armada, a los que habría que añadir aproximadamente 9.000 plazas de las embarcaciones menores. Estas demandas se cumplieron “a costa de no restar casi nadie para la pesca y el comercio” y gracias a un aumento de la inscripción de matriculados durante el lustro siguiente a la revista de Muñoz de Guzmán consecuencia de “un período excepcional de pagos a los marineros [...] y de observancia de las leyes de la matrícula”. Nuestras fuentes no permiten confirmar esto último, y sólo constatan el esfuerzo de las autoridades de Marina por combatir los fraudes en defensa de la equidad teórica en el reparto de las obligaciones militares. Por otra parte hay datos cuantitativos que hablan de un incremento notable en el censo de marinería de servicio. Según la revista de

⁵⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. Doc. Ferrol, 6-X-1790.

⁵⁸ No consta resolución. Vid. A.G.S. Dirección General de Rentas. II Remesa. Leg. 3.187. Doc. Cádiz, 20 de julio de 1790.

Muñoz de Guzmán llevada a cabo entre 1785-1787, en los tres departamentos los artilleros, marineros y grumetes presentes y en paradero conocido sumaban 28.788 plazas por 31.869 en 1791, una subida del 10,7%. Simultáneamente los registros de muchachos se disparan, ascienden un 43,24% al pasar de 3.386 a 4.707⁵⁹.

En suma, la gente de mar no exenta sumaría 36.576 hombres hacia 1791, insuficientes en cualquier caso para cubrir las plazas por entonces demandadas por la flota de Carlos IV, en torno a 42.000 según cálculos de O'Dogherty. Cabría esperar esta evolución positiva de los hábiles desde el punto de vista militar y de los patrones⁶⁰, a tenor de la paz en los mares que sin duda favoreció las actividades marítimas y en particular el comercio con América. Con todo no tenemos plena certeza de que los desertores no figuren computados como marinería de servicio en los estados de matrículas remitidos a Madrid a lo largo de 1791 desde las tres Intendencias y formados con base en las noticias pasadas por los ministros provinciales. Sea como fuere, un cambio de tendencia tan brusco por lo que atañe a la marinería de servicio alistada en el departamento de Ferrol entre principios de 1791 y finales del siguiente que reflejan los datos oficiales es más que posible que obedezca a un error de cálculo; los de esta clase, vital para la Armada, pasarían de sumar 9.272 personas a principios de dicho año a descender hasta los 7.384 a finales de 1792⁶¹, en una caída del 20,36%.

De lo que no hay la menor duda es que la carga militar de los matriculados a principios de la década de los noventa era elevadísima. Esto se tradujo, como ya tuvimos ocasión de constatar al abordar el tema de su controvertida exclusividad en el ejercicio de actividades marítimas, en nuevos clamores por la sangría de brazos, que por la vía legal se intentó parchear mediante habilitaciones de terrestres autorizadas en virtud de R.O. de 8

⁵⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resumen general de la revista de Muñoz de Guzmán. Leg. 1.876. Docs. Ferrol, 6 de julio de 1791; Isla de León, 12 de agosto de 1791 y Cartagena, 24 de diciembre de 1791.

⁶⁰ Pasarían de ser 4.324 en 1785-87 a 5.774 en 1791, un ascenso del 33,53%. *Ibidem*.

⁶¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1964. Doc. Ferrol, 4 de mayo de 1793; 11 de mayo de 1793.

de agosto de 1790. Estos permisos dejaron de despacharse a mediados de mayo de 1791 seguramente por estar dispuesto en desarmos de las escuadras en las que, por aquel entonces, muchos hombres llevaban sirviendo más del período regular de doce meses.

A este respecto abundan las referencias a la acumulación por los matriculados de campañas sin intervalos de licencias. Unas noticias que pueden rastrearse en los expedientes personales, normalmente en razón de solicitud de pago de soldadas atrasadas o de jubilación por inhábil. De especial interés es un recuento de hábiles presentes, en destino conocido y en campaña a la altura de noviembre de 1791 (Tabla 60). Los datos sobre estos últimos se dan por años, sin precisarse más. Significativamente 1.547 (el 63,61%) del total de 2.432 hombres servía desde 1790, o sea, llevaba entre uno y dos años en campaña. Los matriculados que habían sido llamados a la Armada y permanecían en sus navíos más allá de un bienio eran contados: 73 (el 3%) desde 1789 y 35 (el 1,44%) desde 1788.

Entre los que en agosto de 1791 tenían la campaña cumplida, se encontraban los matriculados del puerto de A Coruña José Sobrino, Juan de Laxe y José Estaciones, tripulantes del navío *San Joaquín*. Las esposas de los tres, a una sola voz, solicitaron que fuesen despedidos del Real Servicio por estar en peligro su subsistencia al no tener “quien les maneje sus redes para lograr alimentarse”. Esta instancia fue remitida al Capitán General de la Armada D. Luis de Córdoba, el cual informó que eran muchos los que se encontraban en aquellos momentos con iguales o más méritos que los tres citados. Por lo tanto, no estaba en disposición de relevarlos del servicio en la Armada, dispensa que sólo podría conceder el soberano⁶².

La continuidad en el servicio de muchos individuos con la campaña cumplida en 1791 cuando había efectivos de reemplazo no estaba justificada pues la política exterior española vivía una breve distensión, aunque se recelase de la Francia revolucionaria. A principios de ese año se habían despachado órdenes para relevar y licenciar a tripulaciones,

⁶² Vid. A.G. M. Matrículas. Leg. 1.966. Docs. A Coruña, 6 de agosto de 1781; Isla de León, 2 de septiembre de 1791; 14 de septiembre de 1791.

por lo que cabe pensar en porcentajes de veteranos superiores a los mostrados en la Tabla 60. Por disposición del Capitán General, cuanta marinería útil embarcada en flota de particulares debía ser enviada al servicio nada más regresar a puerto. Sin embargo, el Intendente abogó por suspender estas remesas para excusar gastos a la Hacienda pues la falta de toda amenaza de hostilidad enemiga en el horizonte no justificaba armamentos en masa. Valdés, el titular de la cartera de Marina, dio la razón a este último, y por R.O. de primero de enero de 1791 se resolvió que como dotación del Arsenal permaneciesen mil hombres, incluso los enviados desde San Sebastián en el último buque correo, y que los demás fuesen despedidos, subsistiendo los más “modernos”, es decir, los que llevaban menos tiempo de servicio⁶³.

Simultáneamente, o poco después, se ordenaron también despidos en el departamento de Cádiz, a propuesta del intendente gaditano. Éste advirtió a Madrid de que tanto en los bajeles como en los arsenales los despidos no se habían producido a su debido tiempo. Córdoba, Capitán General de la Armada, consciente de ello, dispuso el relevo reclutando matriculados para armar el navío *San Ramón* y la fragata *Preciosa*. Estas levas se ejecutarían con preferencia en las provincias que no hubiesen contribuido con hombres “en los anteriores preparativos”. Por lo que respecta a la dotación de matriculados del arsenal de la Carraca, pese a que Córdoba se mostró partidario de mantener el contingente de mil hombres, lo que finalmente se decidió - en esta ocasión igualmente por criterios de economía presupuestaria, fue reducirlo a quinientos, los que ordinariamente tenían plaza en dicho establecimiento naval⁶⁴.

El licenciamiento de matriculados en servicio, claro está, se demoraba mucho más en tiempos de guerra. Por lo tanto es seguro que en tal coyuntura la acumulación de campañas alcanzó niveles superiores a los conocidos para fines de 1791. A la luz de lo ya dicho, se explica que en Asturias fuese habitual el arriendo de viviendas por parte de

⁶³ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Docs. Ferrol, 25-XII-1790. Madrid, 1-I-1790.

⁶⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Docs. Isla de León, 10 de junio de 1791; 21 de junio de 1791.

matriculados cabezas de casa antes de partir al Real Servicio. A su vez, mediante escritura de compromiso mutuo, delegaban el cuidado y alimentación de esposa e hijos menores a familiares⁶⁵. No tenemos constancia de que acuerdos de esta naturaleza se suscribiesen en Galicia ante notario, pero sí de una escritura de venta de embarcación entre hermanos, motivada por la incertidumbre del regreso⁶⁶.

En los legajos de matrículas de la Secretaría de Marina son muy abundantes las referencias a las masivas movilizaciones de marinería con ocasión de la guerra contra la Convención⁶⁷, en el transcurso de la cual se llegaron a dictar resoluciones limitadoras de las exenciones del servicio militar en el Ejército⁶⁸. En los días previos a la declaración formal de guerra contra la Francia revolucionaria (7 de marzo de 1793) y en los meses posteriores la demanda de efectivos se disparó. Con el propósito de movilizar a todos los matriculados en condiciones de prestar algún servicio en la Armada se despacharon

⁶⁵ Vid. Ocampo Suárez-Valdés, J., *Campesinos y artesanos...*, p. 138.

⁶⁶ Jose de Renda, matriculado vecindado de Vilagarcía de Arousa, vendió el 24 de diciembre de 1752 a su hermano Pascual la lancha de 32 palmos de quilla, con su velo y demás aparejos, de la que era maestre por cuatrocientos reales. Según el primero, había tomado esta decisión por haber sido “electo y de partida para la real armada”. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Juan García Villamarín. Año 1752. Sig. 518 (3). Fol.72. R.v.

⁶⁷ Vid. Fernández Duro, C., *La Armada Española...*, Tomo VII. Un estudio mucho más superficial de los principales operaciones (Tolón, Rosas, etc.) en Fernández de Castro Cabeza, M^a.C., <<La Armada Real en la guerra contra la Convención nacional francesa>>, en *Actas del III Congreso de Historia Militar* (celebrado en Zaragoza del 24 al 26 de mayo de 1994). Zaragoza, 1997, pp. 433 a 447. De la actividad corsaria durante esta contienda se da cuenta en Zabala Uriarte, A., <<La guerra en el mar>>, en *Letras de Deusto*, 1994, 24 (65), pp. 61-88.

⁶⁸ Así, por real declaración de 19 de enero de 1795 los sustituidos en el reemplazo de ese año no quedaban libres de ser incluidos en los siguientes. Es decir, su licenciamiento fue temporal. En este mismo contexto, no es casual que por vez primera se condicionase la confirmación de la exención de los nobles del servicio militar obligatorio a cambio de un donativo, con el virtual carácter de voluntario, de veinte mil reales por cada llamado a quintas. Vid. Borregero Beltrán, C., *El reclutamiento...*, pp. 313-314.

sucesivas reales disposiciones, caso de la de 13 de febrero, a la que siguieron otras de 20 de este mes, 15 de mayo y 11 de junio. En virtud de la referida R.O. de 13-II-1793, comunicada al Intendente de Cádiz y al Director General de la Armada, se convocó de urgencia a toda la gente matriculada útil desde un punto de vista militar. Una semana después, el Intendente de Ferrol informó que comenzaban a llegar allí algunos de los 4.395 matriculados de dicho departamento que habían sido convocados para el apresto de nueve navíos y dos fragatas. Suponían el 59,4% del total de la marinería de servicio alistada en Galicia, Asturias y Cantabria, 7.389 individuos, según el estado de matrículas de finales del año anterior. En previsión de que los restantes 2.994 fuesen insuficientes para atender a los próximos armamentos, du Bouchet planteó al Secretario de Marina una serie de medidas que fueron aprobadas. El Intendente no erraba en sus predicciones pues las remesas de hombres de mar con destino a Ferrol continuaron a un ritmo altísimo. De hecho, hasta el cuatro de mayo de 1793 se habían presentado en el arsenal nada menos que 6.116 matriculados, el 82,7% de los útiles para el servicio contabilizados al término de 1792⁶⁹. Una de las medidas de du Bouchet fue reclutar marinería en el País Vasco, propuesta que tal vez formuló el Intendente por desconocimiento de una reciente petición de quinientos hombres a Guipúzcoa y otros tantos a Vizcaya. Otra fue el envío a campaña de la marinería no matriculada que “ha estado y está navegando abusivamente en las embarcaciones de comercio”, una prueba más del extendido fraude al que ya se ha hecho alusión⁷⁰. Y la tercera y última, la revista de las matrículas, con especial cuidado por depurar los casos de exención. Para determinar con mayor escrupulosidad las inutilidades, se ordenó en los tres departamentos un examen médico de todos los jubilados e inválidos; unos reconocimientos que, como sabemos, se efectuaban por personal sanitario competente, a poder ser del cuerpo de Marina, y en presencia de oficiales del ministerio y mandos de la Armada nombrados al afecto⁷¹. Ahora se obligó a los facultativos a que certificasen bajo juramento

⁶⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1964. Doc. Ferrol, 4 de mayo de 1793; 11 de mayo de 1793.

⁷⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.964. Doc. Aranjuez, 13 de febrero de 1793.

⁷¹ En la provincia ferrolana corrió a cargo del primer cirujano de la Armada D. Pedro Menau, en

la inutilidad. Todos los que resultasen aptos serían enviados a campaña⁷².

Conocemos el saldo de estas inspecciones realizadas en las provincias marítimas de Viveiro y Ferrol. En el primer distrito, de resultas de estos exámenes médicos se enviaron a la capital del departamento a sesenta hombres; tres artilleros ordinarios, cinco marineros y 52 grumetes⁷³. Por su parte, del distrito ferrolano se remitieron tan sólo catorce individuos al Arsenal a disposición del Capitán General y repartidos en las siguientes clases; cinco artilleros de preferencia, un artillero ordinario, seis marineros y dos grumetes⁷⁴. Estas pérdidas de la exención generaron todo un mar de protestas. El discurso de jubilados e inhábiles movilizados a la fuerza puede seguirse a través de un buen número de expedientes cuyo contenido parcial o completo ha llegado hasta nosotros⁷⁵. Ilustra esta dura realidad el alegato del párroco de la feligresía del puerto de Vilagarcía de Arousa, Francisco de Prado y Muñoz, que en junio de 1793 suplicaba la exención del Real Servicio de sus feligreses jubilados e inhábiles. Argumentó en primer lugar el elevado aporte

presencia del comandante D. Juan Espinoy y de su segundo D. Pablo Pérez. En la de Viveiro se encomendó a un cirujano “de toda integridad” asistido por el asesor y el escribano principal de Marina de dicha provincia. Precisamente, el titular de la misma, envió a la subdelegación de Santa Marta a un médico al desconfiar del proceder del facultativo que allí comenzara a llevar a cabo el reconocimiento médico. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.964. Docs. Viveiro, 19 de junio de 1793.; Ferrol, 29 de junio de 1793.

⁷² Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.963. Doc., 11 de marzo de 1793.

⁷³ Sin contar los once habilitados (un artillero de preferencia, un ordinario, dos marineros y siete grumetes) con anterioridad desde el primero de febrero de 1793. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.964. Doc. Viveiro, 19 de junio de 1793.

⁷⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.964. Doc. Ferrol, 29 de junio de 1793.

⁷⁵ Por ejemplo, está la representación (3 de julio de 1793) de José Ramón Millares, jubilado de la matrícula de Noia, que llamado a campaña contra los franceses alegó ser corto de vista “y padecer en los ojos una continua grave fluxión ardiente”. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.964. Doc. Noia, 3 de julio de 1793; [Madrid,] 12 de julio de 1793.

humano de su parroquia a la Real Armada; habló de más de cuarenta de sus feligreses en actual campaña, cifra considerable si tenemos en cuenta que en 1786 el puerto de Vilagarcía registraba 66 matriculados de la clase de *útiles*⁷⁶; por otro lado, esgrimió la “falta de frutos que se experimenta de muchos años a esta parte en este País”⁷⁷.

También por entonces se acudió al voluntariado incentivando el enganche con primas, aspecto éste que trataremos en breve. E incluso se ordenó destinar a los bajeles en calidad de marineros o soldados “según la elección e inclinación de los mismos individuos” a los reclutados por las banderas establecidas en Cádiz para los regimientos de América⁷⁸. En cuanto a la movilización de otros exentos, los patrones, Carlos IV la había dispuesto en febrero de 1793, pero a propuesta de Gutiérrez de Rubalcaba, Intendente de Cádiz, se dio marcha atrás por real orden de 11 de marzo comunicada a los tres departamentos. Rubalcaba esgrimió que la falta de éstos las embarcaciones de tráfico y pesca perecerían, pues los terrestres no estaban capacitados para cubrir sus bajas. Y era mayor el daño que el beneficio obtenido de convocar a campaña en la Armada a los patrones (“viveros y cría

⁷⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787.

⁷⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.964. Doc. Vilagarcía, 29 de junio de 1793. El religioso exageraba la gravedad de la situación, pero la mala coyuntura agrícola era un hecho; las pobres cosechas se tradujeron al año siguiente, 1794, en un aumento del 25% en las defunciones para el conjunto de una muestra de 54 localidades de la Galicia atlántica. O sea, un episodio de crisis demográfica de intensidad moderada. Vid. Eiras Roel, A., *La población de Galicia, 1700-1860*. A Coruña, 1996, p. 89. Un nuevo estudio al respecto, a añadir a los consultados por el profesor Eiras para su visión de conjunto, en Para la comarca viguesa ésta y otras crisis han sido analizadas en González Fernández, J.M., <<Crisis de subsistencias y epidémicas en las villas de Vigo y Bouzas (1680-1890)>>, en *Boletín de Instituto de Estudios Vigueses*. Año VI. Nº 6, 2000, pp. 87-106. En particular sobre esta crisis que incidía sobre una población cuya subsistencia había sido duramente castigada en los años inmediatamente anteriores, pp. 95 y ss.

⁷⁸ “...con la condición de restituirlos a sus vanderas satisfaciendo el enganchamiento los Batallones y la Real Hacienda si hubiesen servido de marineros y desertaren antes de verificarse su reincorporación”. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.963. Doc., 11 de marzo de 1793.

de matriculados”) que en su conjunto alcanzarían sólo para dotar un navío de guerra⁷⁹.

Aunque la paz con Francia se selló en el Tratado de San Ildefonso (18-VIII-1796), pocos meses más tarde se iniciaban los hostilidades con Inglaterra abortándose por tanto todo desarme. Lamentablemente para los objetivos de este trabajo, no hemos localizado los estados de matrículas del departamento de Ferrol que resultaron de las dos revistas llevadas a cabo en el último quinquenio del siglo XVIII. Gracias a que sí se conservan los correspondientes a Cádiz y Cartagena, podemos formarnos una idea aproximada del volumen de las reclutas de marinería que por aquellos años hicieron serria mella en los puertos gallegos. Según se constata en los resúmenes cuantitativos de matrículas que se formaron durante la revista de 1798/99, la carga militar se repartió de forma bastante proporcionada entre los distritos del litoral andaluz y mediterráneo, salvo Cataluña una vez más (Tablas 61 y 62. El cómputo conjunto de los efectivos de las nueve provincias de la “costa firme” del departamento de Cartagena arroja la cifra de 3.485 matriculados en campaña, el 47,41% de un total de 7.350 individuos englobados en la categoría de marineros hábiles. Si prescindimos de los datos de las provincias de Palamós, Mataró y Barcelona, el resultado cambia sustancialmente: 2.949 matriculados en el Real Servicio, el 68,36% del total de hábiles (4.341). Este último porcentaje es inferior al obtenido para el conjunto del departamento de Cádiz (82,26%), e incluso está por debajo del resultante para cada una de sus ocho provincias, excepto Algeciras: 228 de 340 (67,06%). En suma, a juzgar por la documentación en cuestión, cuando el siglo concluía parece que la carga militar de la Matrícula era mayor en el litoral andaluz que en Levante.

Las dificultades para equipar adecuadamente la flota de la Armada fueron notorias, pues mientras la matriculación de marinería de servicio estaba en franca decadencia, el poderío naval español por lo que al tamaño de la flota se refiere tocaba techo en 1798 con 311 unidades, entre las que se incluían 76 navíos y 51 fragatas⁸⁰. Volvieron a ser pocos los exentos por invalidez o jubilación, y todavía menos los patronos que en esta coyuntura de

⁷⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.963. Doc. 11 de marzo de 1793.

⁸⁰ Vid. O'Dogherty, P., <<La construcción naval...>>, pp. 114 -115.

guerra fueron llamados al servicio. Una evidencia a este respecto nos la proporciona el estado resumen de las matrículas de Asturias, única provincia marítima del departamento de Ferrol de la que tenemos datos de inspección de 1799. Como se muestra en la Tabla 63 de los 924 matriculados en campaña en noviembre de dicho año, sólo 20, el 2,16% eran jubilados, y únicamente dos, el 0,11%, patrones⁸¹.

Los esfuerzos de los inspectores generales de matrículas se dirigieron a enviar a campaña a toda la marinería que pudiese resultar útil para alguna función, y en particular se miró de nuevo hacia los mercantes, refugio para evitar el Real Servicio. A propuesta de Pascual de Bonanza, inspector de las matrículas del departamento de Cartagena, por real orden de 12 de junio de 1795 se dispuso la revista prolija y escrupulosa de la tripulación de los barcos de tráfico. En Cartagena, este examen se confió al propio Bonanza, que en un sólo día sacó veinte hombres útiles de seis embarcaciones atracadas en el puerto de Alicante, y los envió al arsenal⁸². Por real orden de 3 de julio de 1795 se previno a los Capitanes Generales de los tres departamentos que desestimasen los recursos de patrones y asentistas por estas pérdidas de tripulantes. Se argumentó que con los inhábiles y patrones de exención, junto con el recurso a los terrestres, se podrían cubrir los equipajes de la flota mercante, y aún cabía, como apuntó Bonanza, la posibilidad de contratar a extranjeros⁸³. Como de los gremios de mar apenas había hombres que extraer, cuando el siglo llegaba a su fin, con más motivo si cabe la Armada tuvo que acudir al voluntariado e incluso al enrolamiento forzoso de población marginal

⁸¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Inspección. Leg. 1.883. Doc. Ferrol, 16 de marzo de 1799.

⁸² Por su parte el ministro principal de Marina de Cartagena había remitido allí a 16 la semana anterior.

⁸³ Habían sido varios los patrones y asentistas que se habían dirigido al inspector general de matrículas. A los segundos les contestó que “el Rey no se obliga a proveer de gente las embarcaciones que fleten para cumplir sus contrata, mayormente necesitándose para el servicio de los buques de la Real Armada”. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Docs., Alicante, 27 de junio de 1795; Madrid, 3 de julio de 1795.

8.1.2.- Otros recursos: voluntarios extranjeros y españoles, presidiarios y vagos.

El establecimiento del sistema de recluta basado en la rotación de cuadrillas de matriculados no supuso la desaparición del antiguo recurso al enrolamiento de marinería extranjera -habitual, como ya se ha dicho en el gran tráfico europeo y en el corso-, aunque cabe suponer que redujo el aporte de ésta a las tripulaciones de la Armada. Fuese mayor o menor su presencia en los equipajes, lo cierto es que en el artículo 5º de la propia real cédula de privilegios de la gente matriculada de 18 de octubre de 1737 expresamente se fomentaba el enrolamiento de católicos extranjeros en los siguientes términos:

“Como han sido mis Reynos el asilo y amparo de todos los perseguidos en los estraños por el exercicio y profesión de la santa verdadera Fe Cathólica, y quiero, y deseo, que en adelante lo sean sin excepción de naciones: Mando que todos los marineros cathólicos que quisieren venir a servir en mi Armada naval sean recibidos y mantenidos en ella con las plazas de que los hagan merecedores su pericia en la navegación y su duración en mi Real Servicio; y si se casaren en los pueblos de mis costas o vinieren casados y se avecindaren y alistaren como los demás de mis provincias, gozarán de las mismas franquezas y gracias que dexo concedidas a los que de mis vasallos se matricularen”⁸⁴.

Génova y Malta⁸⁵, tradicionales surtidores de mercenarios del mar, continuaron

⁸⁴ Una copia impresa de esta normativa en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

⁸⁵ Vid. Vasallo Borg, C., <<El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, nº 30, (1990), pp. 21-30. Como revela el padrón de extranjeros de 1791, los malteses instalados en Ferrol eran muy escasos, no pudiendo hablar de colonia. Sí la hubo y bastante numeroso comparativamente hablando en otros puertos españoles, caso de Valencia o el Puerto de Santa María. Vid. Iglesias Rodríguez, J.J., <<Los mercaderes malteses de la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII. La colonia de El Puerto de Santa María>>, en *Actas del Primer Coloquio Internacional hispano maltés de historia*. Madrid, 1991, pp. 81-98; y en las mismas Actas, Vasallo Borg, C., <<Los malteses en la Valencia del siglo XVIII>>, pp. 65-80. Citados por Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. I, p. 284.

remitiendo hombres para la marina de guerra española. El concurso de los malteses, reputados nautas, fue apreciado, como la prueba la real orden de 2 de agosto de 1757 que admitía a los que se ofreciesen a servir en la Armada, pese a que “en el día no se necesita marinería extranjera”. La Corona se comprometía a abonar sus raciones desde que partiesen de Malta hasta su desembarco en Alicante o Cartagena, donde más convenía. Sus sueldos también correrían desde que se hiciesen a la vela los navíos que los transportarían a España. Se contempló el adelanto de una a dos pagas para socorro de sus familias a los que lo solicitasen, y, al licenciarse, los que acreditasen un año de servicio en los bajeles del rey de España tendrían derecho a una paga de gratificación para financiar su regreso⁸⁶.

Asimismo se echó mano de la marinería napolitana, en particular durante la Guerra de los Siete Años, unos extranjeros que por entonces también integraron los buques de la marina francesa. En junio de 1762 estaba dispuesta la venida de quinientos de estos hombres que se habían ofrecido a la Armada, y que la Corona aceptó “con tal que fuesen de edad y disposición correspondiente para el servicio”. Se escribió al embajador español en Nápoles para que facilitase su embarque, y Carlos III ordenó que se les abonasen sus sueldos que habrían de correr desde que partiesen de sus domicilios hasta su destino, el puerto de Cartagena. Meses antes, sin duda sabedores de las necesidades de tripulación de la marina de guerra española, duramente castigada por los ingleses, la marinería napolitana se ofreció a servir con más de 2.500 hombres al rey de España durante un tiempo máximo de tres años. A cambio de:

- un salario mensual de diez escudos de vellón⁸⁷, sin descuento de inválidos
- el socorro mensual y sin atrasos de los sueldos asignados a sus padres o esposas, previa certificación de estar prestando servicio en la Armada
- la anticipación de dos mesadas para auxiliar a las familias y proveerse de ropa, tal

⁸⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 261. Doc. Madrid, 2 de agosto de 1757.

⁸⁷ Una retribución superior a la estipulada para un artillero, 90 reales, en la leva de 1739. Todas nuestras noticias apuntan a que la congelación salarial continuaba en 1762. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277. Doc. San Ildefonso, 1 de octubre de 1739.

como se había contratado anteriormente el servicio de napolitanos en la Royale francesa - el licenciamiento de quien lo pidiese cumplido el trienio acordado, y el transporte franco hasta cualquier puerto de España⁸⁸.

Como ocurrió en la Navy⁸⁹, es posible que bastantes de estos extranjeros fuesen desertores de las fuerzas armadas y compañías de comercio de sus países de origen, y como veremos, su propensión a darse a la fuga en la Armada española fue mayor que la de los matriculados. Los extranjeros estuvieron equiparados salarialmente a los matriculados españoles, además de beneficiarse de las primas de alistamiento. Estas se concretaron en un mes de sueldo en tiempos de paz y en tres meses en tiempos de guerra, llegándose a ofrecer en 1798 tres onzas de oro (960 reales) en concepto de plus de enganche⁹⁰. Según Francisco Javier de Salas, los que servían a Carlos III a bordo del navío *Triunfante*, además de esta igualdad retributiva, ascenderían a las clases superiores cuando lo mereciesen, gozarían del derecho al suministro diario de la ración ordinaria con vino, y podrían asignar a sus familiares la mitad de su sueldo que cobrasen cada mes por medio de apoderado al efecto⁹¹.

No tenemos constancia del empleo habitual de prisioneros de guerra en la Armada española. Fueron mano de obra habitual de las galeras del Mediterráneo del siglo XVII y primera mitad del siguiente, compartiendo grillete con malhechores y delincuentes

⁸⁸ Según los portavoces de esta marinería, esto último se había practicado “con quantos quisieron ir a Tolón”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. sin fechar.

⁸⁹ En la Navy sentaron plaza sobre todo cretenses, daneses, italianos, portugueses, suecos y americanos.

⁹⁰ Vid. Desdévise du Désert, G., *La España...*, pp. 555-556. Este autor matiza que “la prima no era nunca pagada, o en caso contrario se gastaba en la taberna”.

⁹¹ Vid. Salas, F. J. de, *Historia de la matrícula de mar...*, p. 207. A dicha tripulación extranjera no se la despediría del servicio “con lo cual aseguran su subsistencia”. Tendrían opción a los viajes a América luego de tres campañas europeas y disfrutarían de los mismos privilegios y exenciones que la marinería española.

(ladrones de poca monta y contrabandistas, sobre todo), aunque también Rusia echó mano de ellos en ocasiones⁹². Hubo prisioneros de guerra que se ofrecieron a servir, pero dado que la intención de la mayoría era desertar, en 1762 el Almirantazgo inglés ordenó que no se admitiesen más. Los españoles que siendo neutrales se habían enrolado *motu proprio* en la Navy, cuando España entró en guerra, tuvieron la suerte que les faltó a otros. Fueron despedidos y una vez pagados se enviaron a casa en un buque con bandera diplomática⁹³.

Por otra parte, en la Armada también se admitieron voluntarios españoles. Por el propio sistema de recluta, su peso en los equipajes fue muy inferior al calculado para la Royal Navy. Rodger estima para la segunda mitad del siglo XVIII que los *volunteers* suponían entre uno y dos tercios de los equipajes de la flota de guerra inglesa. Aunque los sueldos en la mercante eran superiores, factores como el menor trabajo y el mejor rancho explicaban el fenómeno del voluntariado. Además las posibilidades de promoción interna

⁹² Entre 1690-1700 el Rey Sol podía presumir de contar con la flota de galeras más importante de Europa. La componían cuarenta bastimentos equipados por aproximadamente veinte mil hombres: el conjunto de oficiales, marineros y tropa sumaba unos ocho mil y los galeotes unos once mil. Vid. Zysberg, A., <<Les galères de France sous le règne de Louis XIV. Essai de comptabilité globale>>, en *Les marines de guerre...*, pp. 415 a 444.

⁹³ El comodoro del escuadrón de las islas Leeward envió a Inglaterra durante la guerra de los Siete Años a buen número de franceses que formaban parte del equipaje de corsarios enemigos capturados.

en los buques eran iguales para los obligados (*pressmen*) que para los voluntarios⁹⁴.

Poco se sabe de los mecanismos de su recluta, pero parece que los interesados se ofrecieron individualmente y no se trató de ofertas en grupo, de ahí que su leva fuese lenta. En los puertos, los contactos con que contaban los mandos de la Navy favorecieron la captación de voluntarios, pero tanta o mayor importancia revistieron los reclutas entre la clientela local de los oficiales *gentlemen* allí donde tenían sus posesiones o donde ellos o los suyos ejercían jurisdicción⁹⁵.

Volviendo al caso de la Armada española, la presencia de estos voluntarios en los equipajes durante la Guerra de la Oreja de Jenkins parece haber sido modesta. Sólo 66 (el 2,1%) de los 3.200 plazas de gente de mar del departamento de Ferrol que tenían destino

⁹⁴ Su recuento es difícil. En los registros oficiales de marineros para un año concreto puede computarse más de una vez a un solo hombre, por haber sido trasladado de uno a otro barco (los *turned-over*) durante ese tiempo. Por otra parte, hubo hombres reclutados voluntariamente que se habían fugado del *press*, o sea pertenecían al grupo de obligados. Es seguro que en el trienio 1755-1757, al inicio de la Guerra de los Siete Años, el número de voluntarios superó al de los obligados que habían sido reclutados en tierra. Muchos eran trabajadores del interior y campesinos no propietarios que escapaban de la pobreza confiados en unas posibilidades de ascenso social que se les negaban en las cerradas comunidades rurales de donde procedían. De ahí que las áreas de actuación de los mencionados *gangs* fuesen las ferias y mercados y las localidades alejadas de la costa al término de la cosecha. Los reclutadores, a menudo marinos veteranos, con la palabra intentaban ganar las voluntades de los *landmen*; les contaban historias románticas bañadas del exotismo y la aventura de las travesías a mares lejanos. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 153 a 163, 179.

⁹⁵ Para la voladura del Castillo del Morro en La Habana en 1762, el Almirante Boscawen logró reclutar a mineros de Cornuelles, su tierra natal donde tenía gran influencia. Y otro ejemplo significativo es la composición del equipaje del *Solebay*. De sus 104 hombres cuyo lugar de nacimiento es conocido, 32 eran naturales del condado de Cork, al igual que su capitán, y siete del vecino de Kerry. Por otra parte, en materia de voluntarios, existieron acuerdos entre el Almirantazgo con corporaciones municipales -que se comprometieron a reclutarlos a cambio de que sus vecinos fuesen exonerados del *press*- e incluso con instituciones mercantiles, caso de la Society of Merchant Venturers de Bristol que como contrapartida a la habilitación de un barco para proteger la entrada a ese puerto corrió con la recluta de marineros. *Ibidem*, pp. 155-156.

en buques armados a 14 de julio de 1739 eran voluntarios⁹⁶. No obstante, otros indicios apuntan a un incremento del peso de los de esta clase en las tripulaciones de la Armada en la última década del siglo. Debe aclararse que los voluntarios a los que nos estamos refiriendo eran hombres sin matricular, entre los que sin duda hubo perseguidos por la justicia, que se enrolaban en la Armada como medio de vida aprovechando en no pocas ocasiones la arribada a puertos americanos para desertar. En su mayoría se trataba de gente desarraigada, mercenarios que poco tenían que perder. Su concurso tenía lógicos inconvenientes, en los que reparó alguna relevante autoridad de Marina. Rubalcaba, Intendente de Cádiz, incidía en 1785 en la importancia de respetar las franquicias y privilegios de la gente de mar y de limitar lo más posible el derecho a las separaciones. A su modo de ver, ésta era la mejor vía para frenar la decadencia de la matriculación; se corría el riesgo de no disponer de tripulación cuando la Armada la necesitase “pues con los voluntarios alistados no puede contarse por ser gente que no tiene fixo domicilio”⁹⁷.

A españoles sin matricular se acudió en situaciones de extrema falta de tripulación, como ocurrió a comienzos de la década de los ochenta durante la guerra contra Inglaterra. Conforme a una real orden de 15 de mayo de 1780 se reclutó a voluntarios en el departamento de Ferrol. Cinco meses antes de haberse firmado el armisticio en Versalles, en mayo de 1783 la Secretaría de Marina resolvió que no se admitiesen a más de esta clase, cursando los oportunos despachos a la comandancia general de Ferrol⁹⁸. Su concurso volvió a ser importante a raíz del conflicto bélico con la Convención. A principios de 1793 se despachó una real resolución a favor del fomento del voluntariado entre los equipajes

⁹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Graña, 14 de julio de 1739.

⁹⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. Doc. 26 de agosto de 1785.

⁹⁸ El desarme masivo que por entonces se estaba llevando a efecto, provocó problemas de intendencia. Debido a la falta de espacio para acomodar a la marinería, se obtó por alojarla en cinco navíos anclados en A Graña bajo la vigilancia de dos oficiales y treinta soldados por cada buque, hasta que fuesen despedidos con licencia, una vez llegasen los ajustes de sus sueldos desde las contadurías. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 275. Docs. El Ferrol, 21-V-1783 y 23-VIII-1783

de los bajeles de Su Majestad. El Director General de la Armada escribió a los arzobispos de Sevilla y Granada, y a los regentes y audiencias de una y otra ciudad instándolos a promover estos enganches. Dada la urgencia, “sin detenerse en que los hombres sean de más o menos talla pues todos podrían servir en proporcionado destino”⁹⁹. Por ejemplo, Portillo, el ministro principal de Mataró, por sí y sus subalternos, y los cabildos de mareantes de dicha provincia engancharon a su costa a 79 de éstos en marzo de 1793¹⁰⁰. Y al mes siguiente en el arzobispado de Granada se habían alistado más de trescientos gracias a los exhortos de los párrocos¹⁰¹.

Por esas fechas, también se dieron muestras individuales de patriotismo tan poco corrientes como la protagonizada por el jubilado Gregorio Martelo, matriculado por el puerto de A Coruña, que mereció el agradecimiento personal del Intendente de Ferrol. Este ejemplar súbdito reclutó a cuenta de su bolsillo a tres hombres para las plazas de artilleros y marineros, adelantándoles una paga “de la clase superior a la que obtienen”, y comprometiéndose a igual gratificación con quienes de forma voluntaria entrasen a servir en la Armada. De esta actuación que le honraba, se dio noticia al secretario de Estado para hacerla pública en la *Gaceta de Madrid*, con el propósito declarado de servir de pauta para otros¹⁰².

No debe confundirse a estos enganchados ajenos a la matrícula, con los voluntarios de que habla el artículo 67 de la Ordenanza de 1751: eran matriculados que por voluntad

⁹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.963. Doc., 11 de marzo de 1793.

¹⁰⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.964. Doc., 25 de marzo de 1793.

¹⁰¹ Esta recluta había sido rápida, desde principios de marzo a principios de abril. El arzobispo, después de recibir un oficio del Director General de la Armada de 4 de marzo de 1793 despachó circulares a todos los vicarios de su diócesis y éstos a su vez a los párrocos y tenientes cura para que promoviesen el enrolamiento de los feligreses en la Armada. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.964. Docs., Granada, 3 de abril de 1793; Isla de León, 9 de abril de 1793; Aranjuez, 19 de abril de 1793.

¹⁰² También los referidos enganches en Mataró tuvieron reconocimiento público en esta especie de boletín oficial. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.964. Doc. [Madrid, 27 de marzo de 1793].

propia decidían ir a campaña antes de celebrarse el sorteo. Después de éste, nunca podrían admitirse en lugar de otros. Para reducir el volumen de la convocatoria de matriculados para el servicio, muchos de los cuales hacía menos de un año que habían sido licenciados después de varias campañas consecutivas durante la reciente guerra contra Inglaterra, por real orden de 21 de febrero de 1784 se admitió a cuanta marinería se presentase voluntariamente al armamento entonces en marcha¹⁰³.

Conviene recordar aquí que, para aclarar términos, por real despacho de 23 de octubre de 1787, se ordenó que a partir de entonces se llamasen marineros “voluntarios” a aquéllos con rol en la Matrícula que no tocándoles la suerte decidían *motu proprio* servir en la Armada. Y también en adelante, los marineros sin matricular se llamarían “vagos”¹⁰⁴.

A finales de febrero de 1789 el Capitán General de la Armada, en atención a que la mayoría de los hombres de la cuadrilla de embargo de la provincia marítima de Cádiz tenían cumplida “con exceso” su campaña, que por ser sede de departamento era a la primera a la que se recurría en casos urgentes, y dada la decadencia de la matrícula en dicho distrito según había reflejado en la revista de inspección general de Muñoz de Guzmán, dispuso que se admitiesen sin demora a todos los “marineros vagos” remitidos a la Carraca. Unos se destinarían a trabajos de este arsenal¹⁰⁵ y otros como tripulación de los buques mandados armar para la próxima primavera¹⁰⁶.

Resulta significativo que entre el equipaje de la fragata *Nuestra Señora del Carmen* armado en Ferrol en 1790, cuatro de los ocho artilleros de preferencia que la tripulaban

¹⁰³ La convocatoria de la matrícula debía hacerse con arreglo a la R.O. de 23 de diciembre de 1783; y en caso de que no se hubiesen formado las cuadrillas como estaba previsto, del modo más equitativo. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.948. Doc. El Pardo, 21 de febrero de 1784.

¹⁰⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Revista de inspección de la provincia de Cádiz. Doc. 23 de octubre de 1787.

¹⁰⁵ Hacía poco que se había ordenada el envío de 270 hombres para la dotación de plazas de marinería en la Carraca.

¹⁰⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.956. Doc. Isla de León, 10 de marzo de 1789.

fuesen voluntarios, condición que sólo tenía uno de los restantes 170 miembros de la marinería de servicio (artilleros ordinarios, marineros y grumetes). La escasez de personal cualificado para servir las piezas de fuego llevaría a las autoridades de Marina a admitir a matriculados demandantes de estas plazas debido a que las dificultades de cubrirlas por el sistema de cuadrillas. Tal vez empujados por la falta de alternativas de trabajo en la pesca o en la navegación, sin la guerra en el horizonte inmediato, unos pocos voluntariamente se prestaron para efectuar una campaña en el Real Servicio, pese al riesgo manifiesto que entrañaba por la dureza de la vida a bordo. En el caso concreto de los cinco voluntarios antedichos no parece que estuviesen guiados por un espíritu aventurero -la mayoría estaban casados y tenían asignados la mitad de los sueldos a sus esposas- ni que su intención fuese la de probar fortuna en Indias, pues éste no era el destino de dicha fragata.

Las cifras del siguiente cuadro llevan a pensar que en materia de enrolamiento de marineros vagos se aplicaron en Ferrol, donde se armó el buque en cuestión, similares disposiciones a las ordenadas por entonces para el departamento de Cádiz. Es decir la inserción laboral forzosa de estos individuos tenidos por desidiosos y holgazanes, que en el caso del *Nuestra Señora del Carmen* sumaron más de una sexta parte de las plazas de marinería de su dotación.

Marinería del equipaje de la fragata *Nuestra Señora del Carmen* en 1790

CLASES	De leva		Voluntarios		Vagos		TOTALES
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Artill. de preferencia	4	50	4	50	-	-	8
Artilleros ordinarios	36	69,23	-	-	16	30,77	52
Marineros	55	93,22	-	-	4	6,78	59
Grumetes	47	79,66	1	1,7	11	18,64	59
TOTALES	142	79,78	5	2,81	31	17,41	178

Dentro del voluntariado de la Armada española cabe situar a los sustitutos puestos por matriculados en su lugar. Aunque nuestras fuentes no permiten cálculos, más de un

indicio apunta a que gran número de estas sustituciones fueron desempeñadas por terrestres. Al menos así ocurrió en Asturias con ocasión de las últimas reclutas del siglo. En nota al pie del estado de las matrículas de la provincia asturiana fechado en noviembre de 1799, se indica que 450 individuos de tierra de dicho distrito estaban por entonces en el Real Servicio, mientras que los matriculados en campaña eran 924. Es decir, el aporte de los terrestres suponía cerca de una tercera parte del total de plazas movilizadas. Los 450 eran la suma de los hombres remitidos por el obispo de Oviedo en 1794¹⁰⁷ (se da a entender que permanecían en campaña después de un lustro), más los sustitutos de patrones, jubilados y maestranza y por último los voluntarios reclutados en abril de 1799¹⁰⁸.

En cuanto a los presidiarios, antes carne de remo de las galeras¹⁰⁹, a partir sobre todo de la segunda mitad del siglo XVIII pasaron a ser mano de obra de los arsenales. En relación con la política de forzosa inserción laboral, está documentada la conmutación de penas de cárcel por servicios en la Armada. Estas medidas se adoptaron en España y en sus colonias. Ilustra al respecto una real orden de 6 de junio de 1769, dirigida al Capitán General, Comandante y Ministro de Marina de Buenos Aires, en virtud de la cual toda la gente de mar útil en prisión por delitos de contrabando¹¹⁰ pasaba a penar su culpa prestando servicio en las embarcaciones del rey. Una medida de este cariz se adoptó de nuevo, entonces justificada por las circunstancias de déficit de hombres para atender las demandas de la Armada. Nos referimos a una orden de enero de 1783¹¹¹ en virtud de la cual se mandó

¹⁰⁷ Se supone que la mitra asumió los gastos del enganche. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Gijón, 16 de noviembre de 1799.

¹⁰⁸ *Ibidem*.

¹⁰⁹ Vid. Lasala Navarro, G., *Galeotes y presidiarios al servicio de la marina de guerra en España*. Madrid, s.d.

¹¹⁰ Literalmente se hablaba de delincuentes “en cuyas causas no medie delito de mayor castigo que el presidio, por aprehendérseles en lanchas de ilícito comercio”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹¹¹ Con Inglaterra se mantenían las espadas en alto: se había logrado la rendición de Menorca en

al Comandante General de Ferrol que destinase “el todo o la parte que le parezca” de la marinería encarcelada por contrabando, “a que cumpla el tiempo de su condena en los bageles de guerra sin que puedan salir de abordo, y con el apercivimiento de que el que volviese a desertar cumplirá en el Presidio el tiempo señalado por S.M. para este crimen”¹¹². Inglaterra también recurrió a reos, y de hecho, de 1739 a 1748 el Almirantazgo costeó la salida de prisión de 487 hombres. En particular fue importante el aporte de los encarcelados por deudas¹¹³ inferiores a cien libras, desde que una disposición de 1706 admitiese legalmente dicha posibilidad, aunque en teoría la última palabra la tenía el reo que era quien elegía cárcel en tierra o cárcel, entre comillas, en mar. Más reacios fueron los oficiales de la Royal Navy a admitir a criminales y contrabandistas.

Dada su naturaleza, las fuentes documentales base de nuestra investigación no informan sobre el empleo de no libres en los bajeles españoles. La bibliografía consultada sobre la marina de guerra española tampoco habla del asunto. Sería necesario vaciar decenas de libros registros de tripulaciones para pronunciarse con fundamento sólido sobre este particular, pero es más que probable que la presencia de esclavos en la marina española del siglo XVIII fuese insignificante, con la excepción de la Armada de Mar del Sur. En esta escuadra, en actividad hasta mediados de la centuria, la mayoría de sus plazas de grumetes fueron servidas por negros¹¹⁴, también habituales en los equipajes de la Royal Navy¹¹⁵.

febrero de 1782, pero no tomar Gibraltar; este plaza resistió gracias a que los británicos pudieron aprovisionarse en octubre de dicho año tras burlar el bloqueo español. En julio de 1783 una escuadra de Carlos III bombardeó Argel.

¹¹² A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 275. Doc. El Pardo, 22-I-1783. En ocasiones, la contrapartida era más específica; así, se indultó de presidio a 3 matriculados de Laredo “con la circunstancia de que hagan una campaña en la primera remesa de marinería que se pide de aquella provincia [Santander] aunque no les toque el turno”. *Ibidem*. Doc. 19-VII-1783.

¹¹³ Se calcula que a mediados del siglo XVIII unos 2.000 hombres cumplían condena en Inglaterra y Gales por este delito. O sea se trataba de un colectivo relativamente numeroso. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 159-162.

¹¹⁴ Frecuentemente esclavos que eran alquilados por sus propietarios. Vid. Pérez Turrado, G., *Las*

A su vez, fueron enrolados a la fuerza ociosos y maleantes en buques de la Armada española, aunque muchos menos que los conducidos en *cuerdas* para trabajar en los arsenales. Alguno de éstos habían sido arrestados a instancias de sus progenitores como castigo por su desidia y falta de aplicación a todo trabajo. Fue el caso de Santiago Lión, encarcelado por esta razón en Cádiz, y a quien el Gobernador de esta plaza sentenció a servir tres años en los bajeles del rey. A su madre, a solicitud de la cual había sido arrestado le pareció sobrado castigo. Aduciendo que le necesitaba a su lado, logró que fuese licenciado del servicio cuando aún le faltaban por cumplir trece meses de condena¹¹⁶.

Como quedó dicho, en 1789 interesó movilizar a todo hombre de mar en paro voluntario, y no a vagos sin distinción, individuos marginales y propensos a delinquir. El empleo de estos últimos fue criticado por autoridades de Marina como Davila y Estrada,

armadas españolas de Indias. Madrid, 1992, p. 163.

¹¹⁵ En la medida en que un barco puede ser considerado como una comunidad de trabajo, la habilidad de sus miembros importaría más que su color. El Almirantazgo se negó a entregar a su dueño a un esclavo de Maryland que había demostrado grandes dotes como nauta. Dicho tribunal argumentó que merecía la protección regia por haberse enrolado voluntariamente. Es decir, prevalecieron los intereses de la Corona, sus necesidades de marinería cualificada, por encima de los derechos de propiedad sobre el sujeto en cuestión. A favor de esta hipótesis, Rodger relata el caso de la aceptación por un consejo de guerra del testimonio de un negro (ahijado del comodoro Keppel) contra dos marinos blancos acusados de sodomía. La declaración de aquél resultó decisiva para que se condenase a la pena capital a ambos acusados que acabaron siendo ahorcados. Ahora bien, en modo alguno puede hablarse de un espíritu abolicionista enraizado entre la oficialidad de la Navy del siglo XVIII. Hubo oficiales que a bordo ejercieron el mando sobre sus esclavos, pero la opinión del Almirantazgo, y en general la mayoritaria, fue condenar estas prácticas. Un navío del rey venía siendo una diminuta parcela del territorio británico donde el régimen esclavista no estaba establecido. Por el contrario, no existieron obstáculos por parte inglesa al enrolamiento de esclavos huídos de las plantaciones francesas e incluso de las de la East India Company. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 159-162.

¹¹⁶ Fue liberado en abril de 1792 gracias al informe favorable del Capitán General de la Armada. Vid. A.G.M. Leg. 1.964. Doc., León, 20 de abril de 1792; 27 de abril de 1792.

quien en su representación de 1793 acerca de los males de la matrícula, informó de que en el último armamento efectuado en Cádiz, había presenciado como se reclutaban a palos a los “verduleros”, gente sin ningún tipo de experiencia marinera y a menudo de salud muy quebrada, que expuestos a los rigores de la vida a bordo no tardaban en caer enfermos “como moscas [...] sin serbir de otra cosa que de causar hospitalidades”¹¹⁷.

El principal handicap profesional de esta gente fue su escasa preparación náutica, de ahí que en tiempos de paz, cuando las demandas de hombres eran limitadas, se llegó a rechazar enrolamientos en la Navy de individuos por propia iniciativa¹¹⁸. Y también conviene tener presente que muchos de éstos desertaron tan pronto pudieron, una vez embolsadas las primas de enganche¹¹⁹. De los 6.552 individuos presentados en el Arsenal ferrolano hasta el 4 de mayo de 1793 a raíz del último armamento, sólo el 6,6 %, 436, eran voluntarios enviados por las justicias de Castilla y por los ministros de las Provincias de Marina o alistados en la propia capital departamental. Mientras a 2.044, el 33,4% de los 6.116 matriculados se les dio plaza de grumetes, fueron anotados en esta clase inferior nada menos que el 73,3% de los voluntarios (320 de 436)¹²⁰.

En suma, al margen de la matriculados, la Armada del siglo XVIII siguió enrolando a extranjeros, casi todos ellos *motu proprio*. Entre los voluntarios, los marineros de oficio fueron muy escasos. Por el contrario, abundaron los desocupados de tierra enganchados para beneficiarse de las primas. Además del voluntariado, que presentó elevadas tasas de desertión, sobre todo en tiempos de guerra, en circunstancias de extrema falta de marinería de servicio, se recurrió al enrolamiento forzoso de vagos e incluso de reos, todo ello en

¹¹⁷ Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

¹¹⁸ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 154.

¹¹⁹ La mayoría de los 137 fugados del San Ildefonso en la campaña de 1792-93 eran “gente comprada”, a la que, en palabras del comandante general de la escuadra de Cartagena, “sólo les estimula el enganche que le han franqueado los Pueblos”. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.964. Docs. Cartagena, 19 de julio de 1793; 30 de julio de 1793.

¹²⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.964. Docs. Ferrol, 4 de mayo de 1793; 11 de mayo de 1793.

detrimento de la calidad medida de las tripulaciones de la marina de guerra española.

8.2.- La dureza del Real Servicio: inválidos, prisioneros y muertos.

Todos los analistas de las marinas de guerra de la época moderna coinciden en subrayar las penalidades de las tripulaciones. En expresión de N.A.M. Rodger, los buques en coyunturas bélicas se asemejaban bastante a “concentration camps” flotantes. La prestación militar era muy ingrata y peligrosa, un deber que pesó sobre miles de matriculados, pues de esta condición eran la inmensa mayoría de la marinería de los equipajes de la Armada española del siglo XVIII, en los cuales, el peso de los voluntarios fue irrelevante. Las temidas suertes de campaña llenaban de desasosiego las casas de los movilizados que como contrapartida recibieron pobres compensaciones salariales. Cuando ellos mismos o/y sus hermanos y padres habían ya padecido retrasos en el abono de sueldos, la prestación militar se hacía si cabe más intolerable y la vía drástica de la desertión más justificada por peligrosa que fuese. Dedicaremos las próximas páginas al análisis de las duras condiciones de vida a bordo, que hacían de las travesías un tránsito por un mar de calamidades. A continuación analizaremos los saldos más dramáticos del Real Servicio: el de los “estropeados” en campaña, los hechos prisioneros por el enemigo, y los fallecidos a consecuencia de dicha prestación al Estado.

8.2.1.- Condiciones de vida y enfermedades de las tripulaciones.

Pese a las pésimas condiciones de vida a bordo y al retraso endémico en la satisfacción de los sueldos, congelados a la largo del siglo XVIII, en la Armada española apenas se produjeron episodios de amotinamiento, al contrario que en la Royale francesa y sobre todo en la marina inglesa¹²¹. Y esto pese a que todo acto de insubordinación a bordo por ley se castigaba duramente. Insumisos, amotinados y desertores sufrían en sus bolsillos y sobre todo en sus cuerpos la violencia institucional, mayor o menor en función del delito,

¹²¹ Obra de referencia sobre este tema es el citado estudio de Cabantous, A., *La Vergue et les Fers. Mutins et Deserteurs dans la marine...* En esta obra se inventarían los episodios de insumisión colectiva en la Royale, en los corsarios y en la mercante.

codificada en las Ordenanzas Generales de la Armada¹²². Desde penas disciplinarias (dietas de pan y agua, degradación en las clases de marinería, etc.) hasta la muerte¹²³, pasando por los azotes en cubierta con asistencia obligada de toda la tripulación, salvo del personal de guardia, para servir de ejemplo, y sin lugar a peticiones de clemencia para los ajusticiados.

El único episodio de amotinamiento, a decir verdad no pasó de conato, que ha dejado rastros documentales en los expedientes de la Secretaría de Marina que hemos manejado fue el protagonizado en Lima el 15 de enero de 1772 por miembros de la tripulación de los navíos *Septentrión* y *Astuto*. Ésta acumulaba bastante retrasos en el pago de sus haberes y no aceptaron las condiciones de remate de sus sueldos. El virrey del Perú, D. Manuel de Amat, pasó a bordo al día siguiente y, conforme a las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748¹²⁴, dispuso los siguientes castigos para los insurgentes: el ahorcamiento de los dos cabecillas, el paso por las armas de siete y la condena a presidio a 32, 19 de ellos después de penar su culpa con azotes. El Director General de la Armada, D. Andrés Reggio, juzgó excesivas estas condenas. En su opinión, dado que el “alboroto” habida tenido lugar dentro del puerto “sin hacer el menor acometimiento contra los oficiales ni tropa, ni necesitarse el auxilio de ésta para contra la gente”, tal vez habría bastado para escarmiento penar a dos o tres de los que dirigieron el acto de insubordinación. Reggio no se pronunció con rotundidad, según declaró por carecer de noticias precisas sobre los acontecimientos, y según cabe pensar para evitar que se tensionasen las relaciones entre las autoridades de Marina e Indias. Pero el Marqués de

¹²² Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, p. 374 y ss.

¹²³ Horca en el caso de gente de mar, degollación en el caso de soldados de los batallones de Marina.

¹²⁴ El que amotinase a la gente de su navío “ocasionando desobediencia o excitando a resistir a los oficiales” sería ahorcado. Esta pena capital se aplicaba a todos los cabecillas “en qualquier número que sean, sin excepción de personas”, y a una décima parte de los cómplices que fatalmente saliesen elegidos por suertes. Por lo que respecta a la causa de este motín, en este corpus legislativo se preveía lo siguiente: “el que rehusare recibir el dinero será castigado, y si se valiere de palabras o demostraciones sediciosas que puedan ser causa de motín, será condenado a muerte”.

Torre Tagle, comisario de guerra y Marina con destino en el Callao fue más allá. En una crítica velada a la actuación del virrey, juzgó que el motín se podría haber evitado si aquél ordenase los remates de sueldos conforme a su propuesta. Todo lo resuelto por el virrey fue aprobado por Carlos III con una pequeña salvedad: habría de “minorar el sorteo” de los que debían sufrir la pena capital¹²⁵.

La escasez de motines en los buques de guerra españoles, a tenor del silencio de las fuentes primarias de información, se explicaría por una disciplina moderada a bordo, por unos mandos en general más condescendientes ante los delitos menores que sus homólogos ingleses. No obstante, no siempre la extrema severidad de estos mandos fue la causa de las insumisiones. De hecho, entre las reivindicaciones de los insumisos en los conocidos motines de 1797 que paralizaron a parte de la flota de la Royal Navy, estaban la subida de sueldos, el pago de las pensiones a los enfermos mientras no fuesen dados de alta y el suministro de vegetales frescos durante su estancia en puerto. Pero no la destitución de oficiales por su brutalidad¹²⁶.

Esta idea de la relativa benevolencia de la oficialidad de la Armada española, a la que se han suscrito bastantes estudiosos del tema¹²⁷, adolece no obstante de un fundamento documental sólido. Cabe pensar que por norma, para garantizar la gobernación del buque, el régimen disciplinario a bordo fue estricto conforme a la ley, y excepcionalmente más allá de ésta, algo probado para el primer siglo de la Carrera de Indias¹²⁸. A nuestro entender, la

¹²⁵ Amat había dispuesto diezmar a las tripulaciones del siguiente modo: uno de cada cincuenta hombres sería pasado por las armas. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. 10 de octubre de 1772.

¹²⁶ Vid. Davies, D., *Fighting ships. Ships of the line, 1793-1815*. Constable-Londres, 1996, pp. 53-55.

¹²⁷ Entre otros J.I. González-Aller Hierro en su artículo <<El navío de tres puentes en la Armada española>>, en *Revista de Historia Naval*, III, Año 1985, p. 71-72.

¹²⁸ El tribunal de la Casa de Contratación falló a favor de los tripulaciones en casos de evidente abuso de autoridad por parte de contra maestres y otros mandos. Vid. Pérez-Mallaina Bueno, P.E., *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla, 1992, pp.

práctica ausencia de delincuentes en el seno de los equipajes españoles, al contrario que en la Navy donde su concurso, aunque minoritario, fue habitual, conllevaría menos riesgos de insumisión a bordo. Además, en relación con esto, el obligado cotejo de las cédulas de matrícula de todos los embarcados prácticamente desterraba de los navíos de guerra españoles la figura de los desertores llamémosle profesionales, potencialmente conflictivos, que ocultando su identidad y a veces incluso con la connivencia de los oficiales a menudo formaron parte de los equipajes de los navíos de bandera inglesa.

Los actos graves de insumisión en los navíos europeos del gran tráfico han sido vistos como manifestaciones de un estado de relaciones de fuerza y oposición en torno a las condiciones de trabajo y salariales entre capitanes y propietarios por una parte, y el equipaje por otra. Factores desencadenantes de los motines, además de la opresión de los mandos y el incumplimiento de las condiciones salariales, fueron la escasez y mal estado de los víveres, desperfectos en el navío, cambios y ampliación de la ruta, etc¹²⁹. En ocasiones, las tripulaciones hicieron públicas por escrito sus reivindicaciones en los llamados “round Robin”¹³⁰. Se trataría pues de una manifestación cultural de la actitud militante de parte o la totalidad del colectivo de tripulantes contra arbitrariedades a bordo, donde se dieron dos formas de solidaridad. Por un lado la de la totalidad del equipaje para afrontar los riesgos de la travesía, los envites de la naturaleza, y por otra la que nace de la disociación de intereses económicos que traza una línea de fractura entre el estado mayor

210-216. Citado por Rahn Phillips, C., <<The Labour Market for Sailors in Spain>>, en *Those emblems of hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* [*Research in Maritime History*, nº 13 (1997)], pp. 346-347

¹²⁹ Se han contabilizado hasta sesenta motines en los navíos angloamericanos en la primera mitad del siglo XVIII. Vid. Rediker, M., *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World (1700-1750)*. Nueva York, Cambridge U.P., 1987. Citado en Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 278-280.

¹³⁰ Se conoce por este nombre a los grandes hojas de papel en las que se trazó dos círculos. Normalmente en el interior del primero se apuntaban las reclamaciones y entre uno y otro sus nombres. Un ejemplar de esta tipo de documentación tan curiosa en Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 280.

del buque, defensor del capital del armador, y la masa de la marinería asalariada.

Aunque en guerra la siniestrabilidad en los buques se disparaba, las campañas en tiempo de paz no eran precisamente “un paseo con vino y vizcochos” en palabras de Fray Martín Sarmiento¹³¹. La marinería se amontonaba en los entrepuentes y su descanso, que no merece este nombre, breve y en cois colgados, para ahorrar espacio y peso, en estancias a menudo compartidas por animales e infestadas de suciedad hacía muy dura diaria existencia. Un ambiente contaminado, una atmósfera insana, sobre todo en verano cuando el calor atraía a sabandijas e insectos. Ni que decir tiene que en el trópico estas ingratas visitas se multiplicaban.

Si bien las ordenanzas obligaban a unas mínimas medidas de higiene -preocupación de las autoridades sanitarias¹³² de las armadas europeas del Antiguo Régimen- las condiciones de las travesías, y a veces también la falta de celo de los mandos conllevaron a menudo su incumplimiento. A partir del último cuarto del siglo XVIII se pusieron en práctica métodos de saneamiento de las cubiertas con desinfectantes que al parecer lograron mejorar en parte la ínfima salubridad a bordo. Para la conservación de los víveres se hizo hincapié en garantizar la renovación del aire en el interior de los navíos y mejorar la limpieza de los apartados reservados para gallineros y cuadras¹³³.

¹³¹ Muy crítico con el precio socioeconómico de las reclutas para atender las demandas humanas de la política de *grandeur* naval diseñada por Ensenada y que sería continuada en tiempos de Carlos III, ironizaba de este modo a propósito de una leva de más de 1.700 hombres en dicha provincia gallega. Su hermano debía consolar a los sorteados, pues dada la coyuntura no correría sangre. Vid. Filgueira Valverde, J.,(ed.), *Epistolario...*, p. 127.

¹³² A este respecto son de interés algunos de los trabajos reunidos en *L'Homme, la santé et la mer*. Actas del Coloquio Internacional celebrado en el Institut Catholique de París (diciembre de 1995), París, 1997. También García Rivas, M., *La Sanidad Naval Española. Historia y evolución*. E.N.Bazán, 1995. Uno de los médicos que reflexionó al respecto fue el vasco Ruiz de Luzuriaga. Vid. Astrain Gallart, M., <<Tres manuscritos inéditos de Ignacio María Ruiz de Luzuriaga (1763-1822) sobre higiene naval>>, en *Dynamis*, 1991, nº 11, pp. 437-463.

¹³³ Por el reglamento de primero de enero de 1786 se ordenaron fumigaciones diarias, y dobles en las enfermerías, a base de enebro, vinagre y pólvora de cañón. A partir de 1796 se adoptó el método

Para prevenir mermas en las tripulaciones por causas de esta naturaleza, se venían arbitrando medidas encaminadas a proteger la salud de las mismas. Prescripciones estrictas en materia de higiene personal (afeitado semanal, peinado diario para eliminar parásitos, etc.), en ocasiones por la desidia de la marinería, más veces por negligencia de los oficiales y en la mayoría de los casos por las circunstancias convertían a los artículos de las Ordenanzas en papel mojado. Por ejemplo, el obligado cambio de camisa cada domingo y jueves a menudo no era factible porque sólo tenían lo puesto. Sin olvidarnos que la colada se hacía cerca de las letrinas y con agua salada. Las tripulaciones llegaron a comerciar con su precario vestuario. D. Antonio Serrano, comandante de la escuadra anclada en el puerto de Málaga en septiembre de 1733 informó a Patiño de que la marinería a su mando vendía y apostaba la ropa. Además de una falta de decoro, censuraba estas prácticas porque la desnudez podía acarrear enfermedades. Hasta entonces, a diferencia de los soldados del ejército, no había norma que regulase la habilitación de ropas para la marinería¹³⁴. En los años inmediatamente posteriores, a los matriculados llamados a campaña, y suponemos que también a los voluntarios, se les hizo entrega de camisas, una por persona, cuyo coste fue descontado de las pagas anticipadas. Así lo dispuso Freire de Moscoso, el Intendente de Ferrol, para los dos mil matriculados movilizados entonces en este departamento¹³⁵. Meses después era su homólogo de Cadiz el que ordenaba vestir al

Carmichael, consistente en el vertido de ácido sulfúrico sobre nitrato potásico. Vid. González-Aller, J.I., - <<La vida a bordo de la Armada Real>>, en Palacio Atard, V., (coord.), *España y el mar en tiempos de Carlos III*. Madrid, 1989, p. 171.

¹³⁴ Dado este vacío legal, Patiño consideró que por estas infracciones la gente de mar no debía ser castigada con las duras penas impuestas en la ordenanza de infantería. En ésta se establecía que si algún soldado vendía o perdía por descuido algo de su munición, le sería descontado de su socorro diario. Para remediar esta necesidad, se le suministró alguna. Tal vez por deficiencias en la intendencia, o bien porque fue potestativo el aceptar el vestido sufragado por la Corona, lo cierto es que según el citado comandante en la nave capitana no todos habían recogido las camisas que se les habían ofrecido. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Docs. Alicante, 30-IX-1733; 10 de octubre de 1733.

¹³⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 252. Doc. A Graña, 20 de septiembre de 1735.

completo a cierta tripulación¹³⁶. Pendientes de configurar por entonces unos verdaderos presupuestos de Marina, estas asistencias se consignaron sobre diferentes tesorerías¹³⁷.

En cuanto a la dieta de las tripulaciones de la Armada española del siglo XVIII, estaba claramente descompensada. Esto fue advertido por el propio personal facultativo de la Armada. De hecho, los cirujanos que examinaron a la tripulación de la escuadra anclada en el puerto de Málaga en 1733, diagnosticaron que la mayoría de las bajas por enfermedad se debían a un abuso en el consumo de alimentos salados, en particular carne¹³⁸. Si embargo, las raciones en la marina de guerra española y en los buques del tráfico colonial en la centuria estudiada, unas y otras igualadas por ley¹³⁹, eran mas variadas y algo menos desequilibradas que las de la flota de la Carrera de Indias del siglo XVI, las más pobres tanto en calorías¹⁴⁰ como sobre todo en aporte proteínico de origen animal (carne y pescado) de las establecidas para cuerpos del ejército de tierra y flotas europeos de la Edad

¹³⁶ En concreto a los 57 marineros de los dos paquebotes armados en la bahía gaditana, pues estaban “tan desnudos que causa compasión el verles”. El coste de cada vestido fue de cinco pesos y dos reales de plata. Esta medida recibió la aprobación de la superioridad. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 252. Doc. Cádiz, 10 de julio de 1736; 19 de julio de 1736.

¹³⁷ En el caso de la nota de arriba, el coste del vestuario fue asumido por un asentista que debía cobrar lo abonado de la tesorería de Indias. Por otro lado, para auxiliar a las tripulaciones de la Armada atracadas en Barcelona, se optó por una letra de 60.000 reales expedida por la Tesorería General de Cruzada. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 252. Doc. Barcelona, 15 de septiembre de 1736.

¹³⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Docs. Alicante, 30-IX-1733; 10 de octubre de 1733.

¹³⁹ Por el artículo 11 del Reglamento de soldadas y gratificaciones de los oficiales y tripulación de los navíos de la Carrera de Indias, aprobado el 3 de enero de 1755, se dispuso que la comida o ración que diariamente habría de suministrarse en estos buques fuese “en todo conforme” a la estipulada en la flota del rey. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 283. Reglamento de soldadas...

¹⁴⁰ Sin contar el alcohol 2.588 por 3.385 de las galeras de Provenza en este siglo y 3.200 de las escuadras inglesas en 1565. Sin embargo, la ración de la flota española de Flandes formada durante la gobernación del duque de Medinaceli equivalía a 3.100 calorías (3.600 con alcohol).

Moderna objeto de un análisis comparativo por A.Eiras Roel¹⁴¹.

Suficiente en calorías, desequilibrada en defecto de lípidos y excesiva en glúcidos y en alcohol, la alimentación de los matriculados durante el Real Servicio, como la de los tripulantes de las flotas de Indias desde el siglo XVI descansó en tres productos básicos: el bizcocho, el vino y el agua. Sin embargo, se enriqueció respecto a ésta sobre todo con la entrada del queso y con el incremento de la cantidad de pescado. En general las raciones españolas fueron superiores en cereales a las europeas de la época¹⁴². El bizcocho o torta de pan aportaba más de la mitad de las calorías, en buena parte procedentes de la ración diaria de alcohol (69 centilitros de vino)¹⁴³. En cuanto al agua dulce su conservación planteó problemas de primer orden. Entre las *aguadas* (renovación del suministro en las escalas en tierra), a menudo este líquido vital, cuyo consumo diario por persona a bordo

¹⁴¹ En opinión de este autor, las raciones militares son en general superiores al volumen energético medio del consumo popular, “aunque representativas de éste e cuabto a su equilibrio y composición y en las tendencias que revelan sobre hábitos de consumo”. La mejor alimentación de los tripulaciones inglesas y holandesas traduce no sólo diferencias climáticas y de hábitos en el comer sino también diferencias en grado de desarrollo económico. Vid. Eiras Roel, A., <<La historia de la alimentación en la España Moderna: resultados y problemas>>, en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 2, 1193, pp. 35-64, en particular pp 37-39.

¹⁴² 600 gramos de bizcocho en la flota de Indias del XVI y 504 gramos (18 onzas como cantidad ordinaria) de la marina de guerra y en las mercantes del siglo XVIII por 320 de la armada holandesa en 1648. *Ibidem*.

¹⁴³ La marinería catalana en los viajes a Indias en la etapa del Libre Comercio consumía más del doble; una media de 1,5 litros por persona. Vid. Delgado Ribas, J.M^a., <<La navegació catalana d,altura...>>, p. 58. También superior fue la cantidad de alcohol asignada a cada tripulante de los barcos que en 1788 y 1789 hicieron exploraciones de nuevos caladeros de altura por cuenta de la Real Compañía Marítima. Su dieta diaria, segun era “costumbre en las embarcaciones navegables del tráfico a puertos de Europa” se componía de 24 onzas de pan , ocho de carne, seis de menestra, dos de tocino salado, un cartillo de vino y dos de aguardiente. Además tenían derechos al suministro de ajos, pimienta y aceite para las *calderadas* de pescado. Vid. Meijide Pardo, A., <<Hombres de negocios...>>, p. 144.

se ha estimado en tres litros¹⁴⁴, se descomponía rápidamente en las barricas de madera.

Los alimentos en mal estado por una parte, y la escasez, cuando no la falta total, de pescado y de verduras y frutas frescas entre las vituallas provocaron muchas enfermedades. Los víveres a bordo, estaban racionados para garantizar las disponibilidades de la despensa alimentaria. Una serie de leyes y disposiciones fueron regulando en teoría este consumo. Así, las ordenanzas de 1717, establecieron tres tipos básicos de raciones: la de queso¹⁴⁵ los sábados, la de bacalao¹⁴⁶ los miércoles y viernes; uno y otra se acompañaron de aceite¹⁴⁷. Para los demás días la ración fue de carne, cecina y tocino¹⁴⁸. Esta distribución se confirmó en el reglamento de tripulaciones de la Carrera de Indias de 1723¹⁴⁹ y se mantenía sin grandes alteraciones hacia 1768 como recoge el *Prontuario General* de Manuel de Sarti. Común a todos los días era el bizcocho (o *galleta*, elaborado con harina más o menos blanca, mezclada con un poco de levadura y amasada en agua), el vino, la menestra de

¹⁴⁴ Uno para la bebida, uno para la sopa y otro para la preparación de las comidas.

¹⁴⁵ 168 gramos (seis onzas) los sábados por los 70 gramos diarios establecidos en la armada holandesa de 1648. Vid. Eiras Roel, A., <<La historia...>>, p. 38. El aceite con la que se acompañaba

¹⁴⁶ El bacalao también se suministraba los sábados de cuaresma. Los 30 gramos diarios de la ración fijada para la flota de Indias en el siglo XVI, se incrementó ligeramente: 280 gramos (doce onzas en los dos días), muy inferior a los 160 diarios de la armada holandesa de 1648. . *Ibid.*

¹⁴⁷ En total 2,5 onzas a la semana, 70 gramos. Éste era el peso de la ración diaria de mantequilla suministrada por la marina rusa en 1720. *Ibid.*

¹⁴⁸ Cinco onzas cada domingo, lunes, martes y jueves, o sea 560 gramos de carne o tocino a la semana por los 350 de la flota de Indias del siglo XVI. Pero muy lejos todavía de los 518 ¿diarios? de la marina inglesa en 1565. *Ibid.*

¹⁴⁹ Vid. García-Baquero, A., *Cádiz y el Atlántico...*, vol. I, pp. 299-300.

arroz y garbanzos¹⁵⁰, el agua (cuatro cuartillos) y la sal¹⁵¹.

Por el contrario, ni el queso ni el pescado entraron en las raciones establecidas en 1748 por Conde de Superunda, virrey del Perú, para las campañas del Sur. Y ni tan siquiera la ración “de dieta” (para enfermos y heridos), de superior aporte cárnico, incluyó artículos como los huevos, las pasas o las almendras a diferencia de lo dispuesto en la norma de 1723.

Ración de la Armada en las campañas del Sur. Año 1748

	Bizcocho ordinario	Bizcocho blanco	Tocino	Menestr a	Sal	Terner a	Carnero	Gallinas	Leña
Navegando	18	-	6	2	1	-	-	-	1 1/2
En puerto	18	-	-	2	1	16	-	-	1 1/2
De dieta	-	12	1/2	1/2	1/10	12	12	1/10	1 1/2

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 280. Doc. Lima, 29- VI-1748.

[*]Medidas en onzas, excepto la leña que lo está en libras

Las raciones de la Armada española del siglo XVIII, indudablemente monótonas y de escaso contenido energético y por completo deficitarias en hortalizas y frutas, debido a las penurias de la Hacienda y a la “rapacidad de los encargados de abastos”, no siempre se suministraron como estaba ordenado. La distancia entre lo estipulado por ley y el aprovisionamiento efectivo de víveres en los navíos, a menudo, resultase abismal, comenzando por el agua, con demasiada frecuencia escasa y de pésima calidad por las

¹⁵⁰ Onza diaria de garbanzos, o sea, 196 gr. a la semana.

¹⁵¹ El queso se acompañaba de aceite, el bacalao de vinagre y aceite, y la carne con tocino. La ración regular de agua, presente siempre, era de cuatro cuartillos diarios. La distribución a lo largo de la semana quedaba así: domingo, martes y jueves: tocino; lunes, miércoles y sábado: carne salada; y viernes: bacalao. El queso sólo se servía en temporal, cuando no se podía hacer fuego en las cocinas por el riesgo de incendio. Vid. González-Aller Hierro, J.I., <<La vida a bordo...>>, pp. 171-173. También Pérez Turrado, G., *Las armadas...*, pp. 175-178.

malas condiciones higiénicas¹⁵². Y por otra parte, las circunstancias del momento y el problema de la conservación de los víveres determinaron la alimentación a bordo. La acción de la humedad y los animales dieron buena cuenta del bizcocho y la menestra no pudo ser suministrada cuando el buque estaba preparado para combate o azotado por una tormenta, pues en una y otra situación estaba terminantemente prohibido encender los fogones.

Queremos dejar constancia de un aspecto poco conocido: el del tráfico ilegal de las raciones por la propia marinería. Éstas fueron objeto de trueque, por tabaco¹⁵³, y de comercio en ocasiones con la complicidad de los mandos. Las autoridades tuvieron que tomar cartas en el asunto. Y de hecho, por real resolución de 30 de enero de 1739 se dispuso que la marinería, tanto de los navíos del rey como de los mercantes que vendiesen en puertos americanos géneros pertenecientes a su ración, pagasen los derechos de alcabala, prohibiendo que los comandantes de los vageles “se introduzcan en el conocimiento de estas causas”¹⁵⁴. En particular, el vino, antes de que su ración en la Armada del Mar del Sur fuese abonada en dinero, era vendido en los puertos americanos donde alcanzaba altas cotizaciones¹⁵⁵.

A pesar de que el comercio irregular de estos bastimentos fue prohibido terminantemente en las Ordenanzas Generales de 1748, estas prácticas no se erradicaron por completo. Prueba de ello es que en 1778 el capitán del navío *San Juan Bautista* denunciaba el tráfico de estos productos a bordo “vendiendo algunos las suyas [raciones]

¹⁵² Afirmación vertida en Desdevises du Désert, G., *La España...*, p. 556. Este hispanista aporta otros datos sobre raciones, si bien no señala a qué reglamento obedecen.

¹⁵³ De esta práctica ilegal fue informado Patiño en septiembre de 1733 por D. Antonio Serrano, comandante de la escuadra que por entonces se encontraba de arribada al puerto de Málaga. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Alicante, 30-IX-1733.

¹⁵⁴ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. 3 de febrero de 1739.

¹⁵⁵ Vid. Pérez Turrado, G., *Las armadas...*, p. 177.

a precio inferior a su valor, porque logran después comprarlas a otros a menor”¹⁵⁶. En suma, que a la escasez en el avituallamiento efectivo, se sumaban las irregularidades en el uso y comercio de las provisiones. Otro abismo entre el texto de las “reales” (del monarca), disposiciones y el cumplimiento de las mismas.

El hacinamiento¹⁵⁷, la pésima higiene a bordo y el mal estado de los víveres, en conjunto provocaban un caldo de cultivo idóneo para la propagación de brotes epidémicos¹⁵⁸, y el clima tórrido de los trópicos actuaba de reactivo. Son conocidos los efectos devastadores de la fiebre amarilla entre las tripulaciones: Por ejemplo, la propagación del “vómito negro”, como era conocida esta dolencia, frustró la ofensiva hispano-francesa sobre Jamaica en 1780¹⁵⁹. Despedidos a sus casas casi con lo puesto y mal alimentados, en ocasiones los matriculados portaron virus que se propagaron en tierra con facilidad. Uno de estos episodios se registró en Vigo y en el Val do Fragoso en 1791. Se trató de una contagio de “fiebres pútridas” que según diagnosticaron los facultativos de la zona se originó en la localidad de Brea, a donde había llegado infectado Manuel Posada, matriculado despachado del Real Servicio en febrero de ese año¹⁶⁰. Por otra parte, las

¹⁵⁶ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277. Doc. Cartagena, 20 de junio de 1778. Este mando expuso que había descubierto como "varios oficiales de mar dexan beneficiada la ración en la misma casería a precio (según cree) de tres pesos, fiados en que han de encontrarla de 24 reales vellón". Solicitaba providencia para poner fin “a abuso por demasiado general”.

¹⁵⁷ En el siglo XVIII la flota francesa presentaba las siguientes ratios tonelada/hombre: de 8 a 12 en el buques del comercio con las Antillas, de 5 a 8 en los pesqueros y de 3,3 en un navío de guerra de 74 cañones. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités...*, p. 193.

¹⁵⁸ Como el registrado en la década de 1790. Vid. Merino Navarro, J.P., *La armada...*, pp. 87, 108-109.

¹⁵⁹ Vid. Fernández Duro, C., *La Armada...*, Vol. VII, p. 286 y ss.

¹⁶⁰ La carestía de granos padecida entonces actuó de reactivo epidémico. Los primeros contagiados fueron los que vivían bajo su mismo techo, y a continuación cayeron enfermos gran cantidad de vecinos de

heridas en combate y el contacto con animales favorecían el tétanos, cuya vacuna no fue descubierta hasta 1891. Y el medio marino era maligno para las afecciones pulmonares (tuberculosis) y articulares (artritis, artrosis).

Fueron varios los médicos españoles que reflexionaron por escrito sobre la salud de las tripulaciones; entre otros, V.Lardizábal, autor de algunas obras al respecto, entre otras *Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes* (Imp. de Antonio Sanz, Madrid, 1769), además del mencionado Ruiz de Luzuriaga¹⁶¹. A este creciente interés en los círculos médicos por las patologías que más afectaban a las tripulaciones, se sitúa el *Tratado de las enfermedades de la gente de mar*, impreso en Madrid en 1805, cuya aportación a la historia de la medicina naval fue ya reconocida en la Francia del siglo XIX. Su autor, Pedro María González, por entonces catedrático del Real Colegio de Cirujía Médica de Cádiz, llevó al papel su larga experiencia como facultativo de la Armada y en particular como cirujano de la corbeta *Atrevida* de la expedición Malaespina (1789-1794)¹⁶². González no sólo describe las enfermedades a las que era más propensa la marinería, sino que también diserta sobre las duras condiciones de vida a bordo causantes de muchos males físicos y psíquicos. Dedicó algunas páginas a las “pasiones del alma y

la parroquia de Lavadores (centro difusor) y de otras de la comarca. Vid. González Fernández, J.M., <<Crisis de subsistencias y epidémicas en las villas de Vigo y Bouzas (1680-1890)>>, en *Boletín de Instituto de Estudios Vigüeses*. Año VI. Nº 6, 2000, pp. 96 y ss.

¹⁶¹ De él nos ha llegado un manuscrito titulado *Conservación de la salud de la gente de mar*, probablemente anterior a 1791, y conservado en la Biblioteca de la Academia de Medicina. Vid. Zulueta, J. de, *opus cit.*, pp. 162-163.

¹⁶² Colaborador suyo en la composición de este tratado fue el doctor Francisco de Flores, cirujano de la *Descubierta*, la otra corbeta de la expedición. El considerable tiempo transcurrido entre la finalización de este viaje de exploración científica y la publicación del libro en cuestión, en el *annus horribilis* para la Armada española de la derrota de Trafalgar, se debió a la prisión arbitraria de Malaespina. Sólo en 1803 el almirante Grandallana, ministro de Marina, autorizó a González para completar y publicar su obra, pero encargándole que no mencionase al defenestrado Malaespina. *Ibidem*, pp. 163-164.

sus escaseces” según expresión suya, es decir, a los problemas de salud mental que padecieron las tripulaciones. El miedo al gran azul, las grandes travesías sin apenas escalas y sobre todo la sucesión de campañas sin disfrutar de ni tan siquiera una licencia de unos días sumían a los hombres en un estado de ansiedad que repercutía negativamente en la convivencia a bordo, abonando el terreno para las rencillas. Esta tensión acumulada se descargaba en puerto donde prostitutas y taberneros esperaban a estos manirroto clientes en que se convertían los marineros que con dinero fresco de sus pagas encontraban consuelo en el alcohol y en el sexo, vehículo de contagio de enfermedades venéreas. Pero no todos resistieron. De hecho, los trastornos mentales fueron causa de invalidez. Por ejemplo en la relación de gente imposibilitada para el Real Servicio con plaza en la escuadra de arribada en Ferrol en 1745 que remitió el comandante de esta flota a la Secretaría de Marina, figuran tres por locos¹⁶³. Y excepcionalmente, la desesperación condujo a alguno que otro al suicidio¹⁶⁴.

Como no podía ser menos, González también disertó sobre el escorbuto¹⁶⁵. Producido por la falta de vitamina C, fue la enfermedad que más diezmó a las tripulaciones

¹⁶³ En concreto José Salazar y José de Arona, grumetes del *San Felipe*, y Melchor Malgraner, patrón de bote del navío *Europa*. Véase el documento 10 del Apéndice documental.

¹⁶⁴ A. Martín García (*Población y sociedad...*, p. 373) refiere el caso de un soldado de los batallones de Marina de Úbeda que se arrojó al mar desde la cubierta del navío San Dámaso en 1777, “sin haberse podido comprender le hubiesen dado causa para esto, ni tuviese otra que algún trastorno de la razón”.

¹⁶⁵ Son varios los estudios dedicados a esta enfermedad muy vinculada con las grandes travesías, con la navegación de altura. Es mucha la literatura científica centrada en ella. Ha sido objeto de una tesis doctoral, la de A. Houlgate (*Le scorbut dans les marines anglaise et française (1715-1915)*), defendida en 1980 en la Ecole de Santé des Armées de Burdeos). Citado por Carré, M.A., <<Les mystères du scorbut marin à la lueur de la biologie moderne>>, en *L'Homme, la santé et la mer* pp. 378-394. También Zulueta, J. de, <<La contribución española a la prevención y curación del escorbuto en la mar>>, en *Revista General de Marina*. Nº 199. Año 1980 (agosto), pp. 157-166. Y Rodger, N.A.M., <<Le scorbut dans la Royal Navy pendant la guerre de Sept Ans>>, en Hocquet, J.C., *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest*. Coloquio de Boulogne-sur-Mer, 1984. *Revue du Nord*, 1986.

a lo largo de la Edad Moderna. Según Fernández Duro, fue una de las causas fundamentales que dio al traste con la invasión de Inglaterra que intentaron conjuntamente en 1779 las fuerzas navales hispano-francesas¹⁶⁶. Ya desde el siglo XVI se conocían las propiedades antiescorbúticas de las naranjas y los limones, y en consecuencia desde comienzos de la centuria siguiente e incluso tal vez antes se suministraron zumos de cítricos a los equipajes de los galeones de la Carrera de Indias. Pero el mal en cuestión continuó cobrándose muchas víctimas debido a problemas de conservación de ese antídoto. Para evitar que por fermentación se estropeasen los zumos se calentaron a fuego lento hasta espesar como un jarabe o arrope, pero la aplicación de calor redujo mucho el contenido en vitamina C del jugo fresco. El remedio del “baño de María” fue el propuesto por James Lind, médico de la marina de guerra de Inglaterra que en 1753 demostró experimentalmente la eficacia del consumo de cítricos en la curación del escorbuto.

La pérdida de ácido escórbico derivado de este método de conservación explica en parte que hasta casi medio siglo después no se prescribiese a la marinería de la Navy la obligación de beber 3/4 de onza diaria (21 cc.) de zumo de limón, al que se le añadió alcohol para que no fermentase. La idea fue de un discípulo de Lind, el eminente sir Gilbert Blane que logró que el Almirantazgo ordenase a partir de 1795 este suministro a toda la flota. Los efectos positivos de esta receta en la salud de los equipajes no se hicieron esperar, y el propio Nelson se preocupó de garantizar el suministro de limones en Sicilia no sólo para su escuadra, sino para toda la flota inglesa. Esta pócima, mezclada con el *grog* (ponche de ron), tuvo gran éxito entre la marinería, y fue decisiva para que el escorbuto desapareciese casi por completo de los equipajes de la Navy, mientras siguió causando estragos en las marinas española y francesa durante las guerras napoleónicas.

8.2.2.- Los inválidos

Como ya apuntamos al analizar los requisitos para ingresar en la clase de inhábiles y la evolución de sus efectivos, la estimación cuantitativa de los “estropeados” en campaña

¹⁶⁶ Vid. Fernández Duro, C., *La Armada.....*, tomo VII, pp. 237-239.

a partir de los cómputos con ocasión de las revistas de matrículas sólo puede ser muy aproximada. No obstante, cabe afirmar que entre los declarados inhábiles hubo muchos cuyas dolencias, sin la evidencia externa de las mutilaciones o de las roturas óseas, habían sido producidas o cuanto menos agravadas durante el Real Servicio, pese a que en virtud de una interpretación restrictiva de la ley por parte de las autoridades de Marina no fuesen razón suficiente para acceder al goce de inválidos. Pues si es cierto que hubo facultativos que se dejaron sobornar por matriculados, dictaminando a favor de la declaración de inaptitud para la Armada e incluso de la concesión de pensiones, lo más probable es que en general, cumpliendo con las directrices de la política antifraude en materia de exenciones y de contención del gasto, fuesen reacios en exceso a acreditar la invalidez y, en caso de hacerlo, a determinar que su causa fuese de índole militar.

En los estados de matrículas se presentan los datos de inhábiles de forma global, sin distinguir los licenciados por edad y/o campañas, de los inválidos por otra. Sólo en los de cuatro provincias Cartagena, Vera, Mallorca y Ferrol, formados a raíz de la inspección extraordinaria dirigida en la década de los cincuenta por el comisario Núñez Ibáñez se separan ambas categorías, aunque la fiabilidad de la fuente es dudosa. Hacia 1754 en el distrito cartagenero tenían asiento un total de 316 inhábiles, 57 (el 18,03%) de los cuales se califican de “jubilados con sueldo”, por 259 (el 81,97%) “inválidos” sin sueldo. Dentro de este último apartado figuran la totalidad de los 187 inhábiles de Vera. Si bien pudiera esperarse que la cifra de pensionistas fuese mayor en la primera provincia, por ser su capital la del departamento, y en consecuencia más rápida la tramitación de los solicitudes de pensión, lo esperable sería encontrarnos con beneficiarios de estos sueldos en Vera. En cuanto a la provincia balear, en nota al margen del estado de 1755 se informa que de los 402 inhábiles, 29 (el 7,21%) tenían goce de inválidos por la tesorería del ejército de Mallorca¹⁶⁷. El porcentaje en cuestión todavía era más bajo en la provincia de Ferrol. De 196 inhábiles antes de la revista ejecutada entre agosto y septiembre de 1758, sólo dos (1,02%) gozaban de asignación por invalidez, uno alistado por Mugardos y el otro por

¹⁶⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Palma, 18 de junio de 1754.

Redes. Y de los 48 hombres pasados durante la inspección de la clase de servicio a la de inhábiles, no parece que ninguno mereciese pensión alguna¹⁶⁸. De aplicar el 8 % de inválidos con goce de pensión respecto al total de inhábiles de las cuatro provincias (88 de 1.101) al conjunto de inhábiles alistados en el conjunto de España en torno a 1765 obtendríamos una cifra de 708 personas, aunque es posible que fuesen más los pensionistas como consecuencia de las bajas por inutilidad producidas durante la Guerra de los Siete Años.

Por lo que respecta a los motivos de concesión, recordemos que el artículo 26 de la Ordenanza de 1751 hablaba de herida producida en “función de guerra” o por “haverse estropeado en faena o maniobra de mis baxeles”, pero hubo matriculados que merecieron el goce de inválidos, en contra del parecer del Intendente, en atención a lesiones irreversibles producidas en el trayecto hacia la capital departamental donde habría de embarcar. Uno de estos beneficiados, que debieron ser contados, fue el artillero de mar Francisco Somoza. El Intendente de Ferrol, Ordeñana, abogó por una interpretación restrictiva de la norma, pero en Madrid se dispuso que el solicitante fuese asistido mensualmente con las dos terceras partes de su sueldo consignado sobre la tesorería de Marina ferrolana, conforme a ordenanza¹⁶⁹.

Los informes médicos no eran vinculantes y no siempre se resolvió de acuerdo con el parecer de los facultativos. En los casos dudosos, que no debieron ser escasos, el dictamen final del ministerio de Marina estuvo fuertemente condicionado por el estado financiero de sus tesorerías, y siempre que se pudo se ahorró en pensiones y socorros cuya justificación no estaba del todo clara. Por ejemplo, al marinero de la matrícula de Pontedeume José Antonio Rodríguez, si bien el cirujano mayor lo declaró inhábil por haber perdido todas la piezas dentales de la mandíbula inferior, el Intendente de Ferrol no sólo le negó sus inválidos sino que considerando que la caída de sus dientes no pudo deberse a la prestación militar a la que había estado sujeto, pues había servido poco tiempo en la

¹⁶⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 18 de septiembre de 1758.

¹⁶⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 16-I-1770.

Armada¹⁷⁰, ordenó al ministro de su provincia que lo excluyera de la matrícula¹⁷¹.

En el inventario formado a partir de unas decenas de expedientes abiertos a raíz de las solicitudes de pensiones, entre las causas de invalidez, aunque están presentes las hernias, intestinales e inginales¹⁷², son más las roturas de extremidades producidas por caídas desde los distintos palos del navío (vergas o mástiles)¹⁷³, o bien desde las cubiertas a la bodega, o de la escotilla al entrepuente, levando anclas o en otros trabajos¹⁷⁴. Unas roturas que en varias ocasiones derivaron en amputaciones¹⁷⁵. El alto coste humano del Real Servicio tuvo un dramático reflejo en la nómina de cojos y en menor medida de mancos que salpicaban los costas españolas¹⁷⁶. Es lógico pensar que la mayoría de los

¹⁷⁰ En concreto, dos años y cuatro días, conforme a la certificación de la contaduría principal de Ferrol basada en los notas de su expediente individual.

¹⁷¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Doc. Ferrol, 14 de marzo de 1791.

¹⁷² Un ejemplo de invalidez ocasionada por hernia inginal en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 1-IV-1769. Otro de hernia intestinal por un sobreesfuerzo al bajar un caldero a la cocina en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. 16-V-1772.

¹⁷³ Caso de José Fernández, grumete de Marín, al desasir las flechaduras del palo del trinquete. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. 4 de abril de 1792. Otros ejemplos en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc. Ferrol, 28-II-1760. Leg. 269. Doc. 29 de junio de 1774.

¹⁷⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Doc. Madrid, 26-II-1787.

¹⁷⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc., 12 de octubre de 1769; Leg. 268. Doc. 19-XI-1771; Leg. 286, Doc. 11 de mayo de 1762; A.G.M. Matrículas. Leg. 1960; Docs. 13 de agosto de 1791; Puebla del Dean, 29-X-1791. A.H.U.S. Protocolos del distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. N° 1.822. Fol. 8.

¹⁷⁶ Alonso Ribeiro, matriculado por Corcubión, perdió una mano durante unos ejercicios de artillería a bordo del *Santo Domingo*, anclado en la bahía de Cádiz. El accidente se produjo el 25 de mayo de 1781, y en marzo del año siguiente le eran concedidos sus *inválidos* de ordenanza. Vid. A.G.S. Secretaría de

siniestros de que fueron víctimas los marineros, al margen las heridas en combate, tuvieron lugar durante las travesías, si bien no faltaron accidentes en puerto¹⁷⁷; también se produjeron lesiones graves en arsenales durante el armamento o desarme, y en los astilleros durante el carenado o reparaciones del navío¹⁷⁸. No sólo fueron las caídas las causantes de estas desgracias; otros quedaron con “defectos” irreparables en el pecho por golpes en faenas a bordo de los navíos de la Armada: al dispararse el cabestrante, al “aferrar” una vela, etc.¹⁷⁹.

Mención aparte, merece el escorbuto que hizo severa mella en la salud de las tripulaciones hasta finales del siglo XVIII. A la luz de los datos de que disponemos, parece ser que los despedidos por esta dolencia no tuvieron derecho a pensiones de invalidez. Sea como fuere, las bajas por esta enfermedad producida por avitaminosis, se contaban cada año por centenares y, repetimos, fueron muchas las víctimas mortales que acabó cobrándose. Son varias las noticias a este respecto que proporciona la documentación de la Secretaría de Marina referida a matrículas, y suponemos que mucha más rica a este respecto sería la que podría obtenerse de las listas de desarme de buques que sabemos existen en la sección Arsenales y sobre todo de los registros de hospitales de Marina, fondos que no hemos consultado. Dejamos constancia de que en un oficio del Intendente

Marina. Leg. 274. Doc. 22 de marzo de 1782. Otro caso de pensión concedida a un manco en A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.948. Doc. Ferrol, 4-XI-1783.

¹⁷⁷ Juan de Juana, matriculado de Ribeira, fue merecedor en 1771 al goce de inválidos por la inutilidad de su pierna derecha, a consecuencia de un golpearle una pipa haciendo “aguada” (aprovisionamiento de agua) en puerto. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 13-VIII-1771.

¹⁷⁸Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.948. Doc. Ferrol, 16-II-1784; Ferrol, 1-V-1784.

¹⁷⁹ Hemos documentado cuatro casos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Doc. 12-X-1774; A.G.M. Matrícula. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Doc. II-VII-1787; Leg. 1.956. Doc. Muros, 3 de mayo de 1789; A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Doc. Aranjuez, 11 de abril de 1792.

Freire dirigida al Marqués de La Ensenada, Secretario del Almirantazgo en marzo de 1740, se notificaba el despido de 25 marineros escorbúticos y el previsto de 34 más aquejados de esta infección, diagnosticada a unos a bordo y a otros en el hospital¹⁸⁰.

8.2.3.- Los prisioneros de guerra.

Del infierno del día a día en campaña, muchos matriculados pasaron a otro si cabe mayor: el de las prisiones cuando caían cautivos del enemigo. Desconocemos estudios sobre este particular para la Armada española del siglo XVIII, y nuestras fuentes apenas aportan datos cualitativos ni cuantitativos. En varios estados de matrículas no hay constancia alguna de prisioneros. Que sean muy pocos los contabilizados se debe a que estas inspecciones se llevaron a cabo tiempo después de que la Corona sellase la paz con sus enemigos. Con casi total seguridad, los cinco cautivos que figuran entre los matriculados por Cataluña en 1754, un insignificante 0,1% del total (5.012 hombres) no son prisioneros de guerra propiamente dichos sino presas de los corsarios maghrebíes¹⁸¹.

¹⁸⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. A Graña, 15 de marzo de 1740.

¹⁸¹ El contenido del artículo 108 del Reglamento de Mataró formado por Zalvide en 1773 evidencia los frutos de los ataques argelinos:

“... luego que haya noticia de haver un individuo o más del gremio caído esclavo, se congregará para tratar lo que pueda hacerse, y entonces se acordará la cantidad que en caso necesario ha de dar para el rescate y el socorro que sea posible facilitar a los parientes y a sus familias. Y respeto de ser tan recomendable redimir los Cautivos, debiera aplicarse a este objeto qualquier dinero aunque al intento cesen las funciones de Iglesia; y será bien se dicurra si conviene hacer censal, aumentar la cuota de Navegación o Pesca o recurrir a otros medios que aseguren el logro; pero no habrá en los gremios cantidad determinada para este ramo, ni podrá nadie en tiempo alguno reclamarla...”

Sobre esta actividad en el litoral en cuestión véase Raurich, S., <<La piratería berberisca en las costas de Cataluña>>, en *Revista General de Marina* (1943), CXXIV, pp. 317-325. Del mismo autor, <<De la historia de Bagur.I. La piratería argelina en las costas de Cataluña>>, en *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, (1944), XVII, pp. 239-251. Arribas Palau, M., <<Rescate de cautivos catalans por Jorge Juan>>, en *Boletín...* [revista citada] (1951-52), XXIV, pp. 233-238; Rapell Gardi, A., *Pirates i corsaris a l'Empordà*. Peralada, 1962; Barrio Gonzalo, M., <<El curso norteafricano y su incidencia en el

Este ínfimo porcentaje es muy similar al obtenido para el departamento de Ferrol en 1765 (17 de 14.179, un 0,12%), cuya costa continuó siendo escenario del corsarismo inglés, pero no del norteafricano. En la segunda mitad del siglo XVIII los “moros” habían dejado de ser una amenaza para los pescadores de Galicia, pero no, claro está, para la tripulación de la flota de cabotaje con destino a Andalucía o a Levante¹⁸².

Volviendo a los resultados de la revista de mediados de los sesenta, 56 cautivos se registraron en el departamento de Cádiz, viéndose a ser el 0,48% del conjunto de la marinería matriculada que sumaba 11.527 plazas. Aparte se anotaron 34 como “presos”, aunque creemos que este calificativo alude a su condición de encarcelado en España o sus dominios. Respecto a la condición de ese medio centenar volvemos a movernos en el terreno de la hipótesis: puede que también en este caso estemos ante víctimas del corso norteafricano, aunque no descartamos que puedan ser prisioneros de los ingleses cobrados durante la Guerra de los Siete Años, y que al no tener noticias de su canje continuaron considerándose como cautivos. En la siguiente revista extraordinaria llevada a cabo en las costas andaluzas en 1773 el porcentaje en cuestión descendió hasta el 0,07% (8 de

Principado de Cataluña durante el siglo XVIII>>, en *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins* (1984), XXVII, pp. 313-327; Asensio Bernalte, J.A., y Fábregas Roig, J., <<Incidencias corsarias en las costas catalanas durante el reinado de Carlos III (1759-1788) según la Gazeta de Madrid>>, en *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, 1984, I, pp. 721-730. Toda esta bibliografía se cita en Martín Corrales, E., <<Los coraleros...>>, p. 427. Este último autor también ha dedicado varios artículos al análisis de aspectos del corsarismo norteafricano.

¹⁸² En 1769 los siete tripulantes del paquebote Nuestra Señora del Carmen y Ánimas, armado por Domingo Fernández Cotarelo, vecino de Ribadeo, tras partir de Sevilla hacia Padrón con un cargamento de tabaco por cuenta de la Real Hacienda fueron apresados y conducidos a Argel. Dos años después, sus “viudas (sic.)”-tenían razones para considerarse así, pues tal vez hacía mucho tiempo que no tenían nuevas del cautiverio-, esgrimiendo la falta de recursos para alimentar a sus hijos pequeños y dado que con ocasión del parto de la Princesa de Asturias Carlos III estaba derramando varias gracias, solicitaron su canje por otros tantos esclavos argelinos que hubiese en los dominios de la Corona. La petición fue denegada. Vid. A.G.S. secretaría de Marina. Leg. 510. Doc. 20 de noviembre de 1771.

12.054)¹⁸³. En los estados de la revista dirigida por Muñoz de Guzmán a finales de la década de los ochenta, los cautivos se computaron conjuntamente con los no presentados al acto de la inspección, en total 5.779 que en su inmensa mayoría eran desertores¹⁸⁴. Las dos últimas revistas del siglo, no aportan dato alguno sobre prisioneros y cautivos a los que a partir de la entrada en vigor de la R.O. de 28 de enero de 1777 dejó de correrles su medio sueldo y pasaron a merecer el salario íntegro de la plaza que ocupaban en el momento de caer en manos enemigas, siempre y cuando se mantuviesen “constantes en nuestra fe”¹⁸⁵.

Este pobre estado de la investigación nos impide hacer comparaciones con otras potencias marítimas, en particular Inglaterra y Francia, cuyos cautivos de marinería sí han sido tema de algún estudio. En la medida en que el número de prisioneros que lograban capturar los contendientes fue uno de los factores más decisivos en los grandes conflictos navales del siglo XVIII, puede afirmarse que la Guerra de los Siete Años resultó catastrófica para Francia. Los ingleses, sobre todo a partir de 1757 llevaron a cabo una política de retención selectiva de prisioneros de la Royale con una estrategia evidente: privar a la marina real y a los mercantes del mayor número posible de sus mejores hombres. Si en la Guerra de Sucesión Austríaca (1744) fueron apresados en torno a 31.000 franceses, en el transcurso del mencionado conflicto esta cifra se dobló¹⁸⁶.

Indicios apuntan a que la inmensa mayoría de los individuos asentados como prisioneros en los estados de matriculados eran tripulación de la Armada. No pocos de estos desgraciados morían durante su cautiverio, tal fue el caso de varias decenas de

¹⁸³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Barcelona, 26-I-1754; Esteiro, 25 de junio de 1765; Cádiz, 1 de mayo de 1765; Isla de León, 6 de diciembre de 1773.

¹⁸⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873.

¹⁸⁵ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 261. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales disposiciones.

¹⁸⁶ Vid. Le Goff, T.J.A., <<L’impact des prises...>>, pp. 128 y ss.

gallegos llevados a Inglaterra como botín de guerra durante la contienda de la Oreja de Jenkins y encarcelados en Winchester y en otras cárceles inglesas, como las de Bristol y Plymouth. No estamos en condiciones de cuantificar el fenómeno, pero puede asegurarse que fueron centenares los españoles cautivos de los ingleses en este conflicto. Lo fueron muchos, en su mayoría gallegos¹⁸⁷, del equipaje de *La Princesa*, navío de 70 cañones, que se cobró la Navy de resultas de un combate a la altura del cabo Finisterre en 1740¹⁸⁸.

Significativamente, Inglaterra figura de forma destacada a la cabeza del ranking de localizaciones de óbitos de matriculados gallegos en Europa documentados en los libros parroquiales. Aunque no siempre se expresa la condición de prisionero del fallecido, sin duda la práctica totalidad de ellos perdieron la vida durante su cautiverio. Muchas fueron las bajas en las matrículas de puertos de Galicia por muerte en cárceles enemigas durante la Guerra de la Oreja de Jenkins. Ahí están los casos de al menos cuatro vecinos de Santa Uxía de Ribeira¹⁸⁹, tres de Mugarodos¹⁹⁰ y uno de Corrubedo¹⁹¹. Muy posiblemente habría

¹⁸⁷ 355 de los 467 matriculados que habían sido destinados a este navío armado en Ferrol el año anterior estaban alistados por puertos de Galicia. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Graña, 14 de julio de 1739

¹⁸⁸ Vid. De Castro Fresnadillo, J., <<Un obstáculo añadido a la política naval...>>, pp. 453-454

¹⁸⁹ En el asiento del funeral de Cayetano de Gude (7-VI-1741), se dice que falleció en Inglaterra “... donde estaba cautivo con otros más de esta feligresía que dieron esta noticia”. Pocos días después se celebraban las honras fúnebres por otros prisioneros en dicha isla y por un cuarto en diciembre de 1742. Vid. A.H.D.S. Fondo Parroquial de Santa Uxía de Ribeira, libro 3 de difuntos, fols. 287r, 289r.

¹⁹⁰ El 8 de febrero de 1741 se funeró a Francisco Fernández, soltero, hijo de Juan Alonso Fernández y de Victoria Martínez, fallecido en el castillo inglés de Pilchester (sic.), suponemos que Winchester, siendo uno de los prisioneros de guerra del navío *La Princesa*. El 20 de noviembre se hizo el acto primero de entierro por Francisco Díaz da Modia, marido de Bernarda López, Inicialmente se anotó como fallecido en el castillo de Perchistel (sic.), sin haber hecho testamento. Pero en la nota al margen, el párroco Bernardo Rodríguez de Limia, rectifica, ya que por certificación que había recibido del escribano del referido bajel, donde también servía el difunto, tuvo constancia de haber muerto el 12 de marzo de 1741 en el hospital inglés “de la vía de Ferream” tras testar ante él. Estas últimas voluntades por escrito le fueron remitidas a su esposa.

que computar también aquí al menos a cuatro vecinos de Marín fallecidos en aquella isla, que se “funeraron” entre enero de 1743 y octubre de 1745¹⁹².

La parquedad de noticias aportadas por las revistas de inspección sobre estas víctimas de la guerra, no es subsanable por los expedientes de matrículas sobre asuntos varios que rara vez aluden a prisioneros. Uno de estos contados casos es el referido al cautiverio por los portugueses en 1777 de diez matriculados de Muros, durante el conflicto por el dominio del área rioplatense. Tripulaban el *San Agustín*, que se había rendido a los portugueses. Según declararon una década más tarde siete de ellos y las viudas de los tres restantes, habían sufrido prisión durante dos años en Río de Janeiro

“padeciendo las calamidades y trabajos que fueron bien públicas y no se ocultan [...], llegando a tanto extremo que siempre fueron socorridos con media ración de que se siguió a toda la tripulación el padecer muchas ganas de comer por lo que varios marineros se han muerto en dicha ciudad y otros, a su retirada, abordo del propio buque”¹⁹³.

Años más tarde (29-I-1748) se celebró una función fúnebre por Nicolás de Deus, marido de Catalina Fernández, fallecido en el hospital de Bristol siendo cautivo. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales de San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales nº 3, Difuntos (1723-1768), fols. 38r, 39v, 54r.

¹⁹¹ Partida correspondiente a Cayetano de Sayar, “funerado” el 20 de diciembre de 1742. Vid. A.H.D.S. Fondo Parroquial de Olveira. Libro 2 de Difuntos, fol. 6r.

¹⁹² Alejandro da Fontana (28-I-1743), Alberto da Veiga (8-XII-1744), Pedro da Graña (15-I-1745) y Benito Martínez (18-X-1745). Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Marín y su anexo Santa María del Puerto. Libros Sacramentales. Nº 21: Difuntos, 1739-1762, Fols. 20v, 21r, 27v, 33r y 33v.

¹⁹³ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. s/f. Respecto a estas penalidades de la dotación del *San Agustín* durante su cautiverio en la costa brasileña, es más elocuente el testimonio de primera mano, y tal vez de su puño y letra, del marinero pontevedrés José Lubián. Por su excepcionalidad, un extracto de la carta que dirigió a sus padres aparece reproducida en el documento 11 del Apéndice Documental de esta tesis.

Estamos ante prisioneros durante su campaña en el Real Servicio, pero también debieron ser muchos los tripulaciones de mercantes que corrieron igual suerte. Esto se deduce de los estudios de Le Goff, que ha demostrado que entre la marinería francesa cautiva de los ingleses en las guerras del siglo XVIII, eran minoría los equipajes de la Royale¹⁹⁴.

Como era de esperar las presas cobradas por los ingleses en América se condujeron a cárceles de aquellas latitudes en particular a Jamaica, isla donde fallecieron varios matriculados gallegos durante su cautiverio¹⁹⁵, y más de 1.600 prisioneros franceses sólo en el período 1778-1783¹⁹⁶. Como es de suponer, las cárceles carecían de toda comodidad.

¹⁹⁴ Así se constata en el siguiente cuadro:

Guerras	Sectores					
	Marinería del rey		Mercantes		Corsarios	
	Prisioneros	%	Prisioneros	%	Prisioneros	%
1744-48	5.294	15,3	10.651	30,7	18.697	54,0
1755-63	9.130	14,8	20.703	33,6	31.730	51,5
1778-83	2.566	9,2	10.703	38,4	14.601	52,4

FUENTE: Le Goff, T.J.A., <<L'impact des prises...>>, p. 130.

¹⁹⁵ Caso de los vecinos de Marín, “funerados” en 1783, 1790 y 1802. Este último año en concreto se celebró un acto por Antonio Pazos, fallecido el 23 de agosto de 1801 después de haber hecho testamento en el depósito del hospital de prisioneros de la capital jamaicana. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Marín y su anexo Santa María del Puerto. Libros Sacramentales nº 22, Difuntos, 1762-1792, fols. 345v, 412v. Y Libros Sacramentales nº 6, Difuntos, 1791-1831, fol. 111v. A estos habría que sumar a Antonio de Coira, matriculado de Ribeira, funerado el 15 de junio de 1763. Y tal vez la muerte de su vecino Ramón Portilla, “prisionero de los yngleses” cuyo acto de defunción se celebró cuatro días más tarde, también ocurriese en esta isla caribeña. Vid. A.H.D.S. Fondo Parroquial de Santa Uxía de Ribeira. Libros Sacramentales nº 3, fol. 330v.

¹⁹⁶ Vid. Le Goff, T.J.A., <<Le impact des prises...>>, pp. 124-126.

Si a ello añadimos una deficiente higiene se explica que las muertes de presos estuviesen a la orden del día, sin olvidar que probablemente no pocos eran encarcelados sin haberse curado por completo de sus heridas de combate y sin haberse repuesto de sus dolencias. Con todo, los brotes epidémicos eran la principal causa de los despuntes de decesos. La inmensa mayoría de estas víctimas mortales eran simples marineros pues los oficiales de Marina e incluso los mandos de los mercantes eran rápidamente canjeados o se les permitía, “sur parole”, residir bajo vigilancia en pequeñas villas¹⁹⁷.

A tenor de los informes oficiales ingleses, fueron 5.996 los marineros españoles presos en cárceles las cárceles de Plymouth, Forton, Deal, Liverpool, Falmouth y Winchester entre 1778 y 1782 (Tabla 64). El 7,6%, 458, de los mismos fallecieron. El porcentaje de óbitos baja hasta el 4,6%, si se prescinde de los datos de Winchester, prisión donde murieron 271 de los 1.933 cautivos españoles, el 14%, enviados allí entre el 26 de diciembre de 1778 y el 11 de julio de 1780¹⁹⁸. Esta proporción es excepcionalmente alta, y mucho más elevada que la resultante para la marinería francesa apresada allí durante el mismo período (un 5,5%, 292 de 5.283).

Ya quedó dicho que la Guerra de los Siete Años hizo estragos en la flota francesa que sufrió la pérdida de gran número de embarcaciones y el apresamiento de muchos miles de hombres, que en una proporción alta murieron durante su cautiverio. En torno a uno de cada ocho (9.000 de 61.500 aproximadamente), *ratio* muchísimo más elevada que la calculada para la guerra de la independencia de las colonias norteamericanas: uno de cada 34 (900 de 31.000). Como factores explicativos de esta drástica bajada de las tasas de mortalidad se han apuntado la mejora de la administración de las prisiones y la reducción del tiempo de retención en los pontones¹⁹⁹, la escasa difusión del tifus a finales de los años

¹⁹⁷ *Ibidem.*, pp. 134-135.

¹⁹⁸ A partir de esta fecha, este centro, principal depósito de prisioneros franceses y el segundo de españoles detrás de Forton durante los dos primeros años de la guerra, dejó de utilizarse.

¹⁹⁹ Uno de éstos llamó la atención de Humboldt cuando visitó Cádiz a finales de siglo. Su testimonio habla de la dureza del cautiverio: Vimos allí también una prisión de barco. El prisionero yace sobre un

setenta y principios de los ochenta, cuando por el contrario se había cobrado gran cantidad de víctimas en las dos guerras precedentes²⁰⁰, y ante todo, otra causa exógena que para Le Goff es la principal: la rapidez de los canjes de prisioneros conforme al acuerdo anglo-francés de 17 de marzo de 1780. A esto obedece, a juicio suyo, que los decesos de prisioneros franceses fuesen relativamente inferiores a los de otras nacionalidades que no se beneficiaron de este convenio de intercambio con Inglaterra.

Los fallecimientos durante el cautiverio sólo representaron una mínima parte del total de óbitos de marinería en el Real Servicio.

8.2.4.- Las muertes en el Real Servicio

La documentación manejada no permite cálculos precisos del fenómeno y a menudo tampoco aporta información sobre la localización y las causas de estas defunciones. Son pocos los estados resultantes de las revistas de inspección que ofrecen cifras de muertos. Los que sí las dan, no aclaran si estas bajas definitivas lo eran desde el último control ni la causa de las mismas. Lo más lógico es pensar que se trata de bajas por muerte ocurridas en el intervalo entre revistas. Sea como fuere, lo cierto es que el cómputo oficial de muertos firmado por el inspector Núñez Ibáñez a finales de la década de los cincuenta se evidencia un subregistro. Según esta fuente entre 1751 y 1758 tan sólo habían muerto 39 individuos de un total de matriculados de mar que ascendía a 12.732²⁰¹. No cabe duda que los subdelegados no habían dejado constancia de estas defunciones en los correspondientes asientos, tanto de las ocurridas en los propios puertos como en campaña en ese espacio de

montón de paja entre cuatro tablas". Vid. Humboldt, W. von, *Diario de Viaje...*, p. 184.

²⁰⁰ En 1757 una epidemia de tifus diezmo drásticamente la escuadra francesa comandada por Dubois de la Motte. Cuatro mil hombres fallecieron y el contagio se extendió por Brest y alrededores. Vid. Le Bouedéc, G., *Activités...*, p. 193.

²⁰¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Esteiro, 18 de febrero de 1759; Ferrol, 20 de febrero de 1759.

ocho años.

El recuento de difuntos que presenta el estado general de la última inspección del siglo llevada a cabo en el departamento de Cádiz es sin duda mucho más fiable. Desde la revista extraordinaria finalizada en el verano de 1795 hasta la concluida a finales de 1799 habían fallecido 1.081 individuos de mar. En esa última fecha, la matrícula de gente de mar sumaba 12.218 plazas (5.473 marineros de servicio, 3.470 jubilados, 2.203 desertores y 1.072 patronos). Es muy posible que la inmensa mayoría de esas defunciones hubiesen tenido lugar en campaña, pues como ya se constató en la última década de la centuria prácticamente todos los marineros útiles fueron enviados al Real Servicio. En concreto, en el otoño de 1799 estaban en campaña 4.502 matriculados en el departamento gaditano, lo que suponía el 82,26% de la marinería llamada de servicio²⁰².

Otras fuentes traducen también el precio en vidas humanas cobrado por los conflictos navales en la Europa del siglo XVIII. Los efectos demográficos del servicio en la flota de guerra francesa, y en particular las muertes que se cobró, quedan reflejados en las pirámides de edades elaboradas a partir de los registros de los “rôles d’équipage” de las chalupas de pesca del distrito (quartier) de marinería de Port-Louis para 1787. De un total de 951 hombres, incluidos los muchachos, sólo el 5,8% tenían ese año entre 31 y 35 años; por lo tanto, su edad era de 21 a 26 años en el inicio de la Guerra de la Independencia Americana, marinería joven y robusta que masivamente fue enviada a campaña. Y los que tenían entre 51 y 55 años en 1787 sólo representaban el 4,41% de los 951 referidos. Habían sido objeto principal de las reclutas tres décadas atrás, durante la Guerra de los Siete Años²⁰³. En general, se ha calculado que entre el 15 y el 30% de los movilizados de un *quartier* en coyunturas bélicas perdieron su vida, en combate, en accidentes y sobre todo víctimas de enfermedades²⁰⁴.

²⁰² Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

²⁰³ Vid. Robin, D., *opus cit.*, pp. 340-342.

²⁰⁴ Vid. Le Bouëdec, G., *Activites maritimes...*, p. 272.

8.2.4.1.- Los registros parroquiales de difuntos como fuente para el estudio del fenómeno.

Para nuestro propósito, la fuente básica utilizada han sido los libros de defunción de una decena de parroquias²⁰⁵: una, Mugardos, de la provincia marítima de Ferrol, otra, Muros, del distrito provincial de A Coruña, y los ocho restantes, O Grove, Marín, Pobra do Deán, Caramiñal, Ribeira, Boiro, Corrubedo y Palmeira, formaban parte de la provincia de Marina de Pontevedra. La representatividad de esta muestra es bastante notable: en 1772, en el litoral de estas diez feligresías se registraban 1.617 matriculados de mar de los llamados de servicio. Esta cifra suponía el 19,45 % del total de Galicia (8.591)²⁰⁶. La cronología abarcada, siempre que los registros lo han permitido, ha sido 1700-1809. Hemos llevado nuestro estudio hasta esta última fecha con el fin de sumar evidencias del reflejo del volumen de los armamentos navales en los registros de defunciones. Sin duda, dado el escaso voluntariado español, y en particular gallego entre los equipajes de los bajeles del rey, los funerados se pueden considerar matriculados en su práctica totalidad.

En estos asientos de óbitos figuran actos fúnebres por vecinos fallecidos en el exterior. Alfredo Martín García ha reparado en la infravaloración de los asientos de defunciones en el extranjero, deducible por el cruzamiento de datos de los expedientes matrimoniales, y en particular de los llamados atestados de libertad departamentales. Pese a todo, esta documentación parroquial constituye una fuente útil como pequeño test de concordancia para afrontar estudios demográficos. Del vaciado por este investigador de los libros de difuntos de las parroquias castrenses de San Fernando y San Julián de Ferrol han resultado 243 partidas de actos fúnebres. Este número sólo representa el 1,1%²⁰⁷ de los

²⁰⁵ Con dos anexos: Santa María del Puerto de Marín, y Sta. Cruz de Lesón del Deán.

²⁰⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Santa Marta, 8 de enero de 1772; Pontedeume, 7 de febrero de 1772; Muros, 20 de marzo de 1772 y Pontevedra, 25 de mayo de 1772.

²⁰⁷ Porcentaje claramente inferior a los de las feligresías de la antigua jurisdicción de La Lanzada que se mueven entre un 6 y más allá de un 15%. Vid. Pérez García, J.M., <<Las fuentes parroquiales como reveladores de las migraciones a larga distancia. Posibilidades y limitaciones. El ejemplo del Salnés (1600-

21.835 adultos fallecidos en Ferrol entre 1614-1860. A tenor de estos resultados, se concluye que los actos fúnebres no reflejan el volumen y los ritmos demográficos pero sí son indicativos de las direcciones de los desplazamientos.

Tampoco están asentados, ni mucho menos, todos los matriculados que perdieron su vida en el Real Servicio en las parroquias de nuestra muestra. Así, por 36 poderes de cobranza en los que se reclaman haberes salariales, se documentan 39 defunciones de matriculados. Sólo consta haberse celebrado actos fúnebres por doce, veinte óbitos no han sido asentados²⁰⁸ y de siete no ha sido posible efectuar tal comprobación, al no haber podido consultar las actas parroquiales donde deberían estar anotados, en caso de celebración de alguna ceremonia por el eterno descanso de su alma. Por su altísimo subregistro no hemos tenido en consideración para la muestra los asientos de difuntos de San Martiño de Noal con 13 actos fúnebres por víctimas mortales del Real Servicio para 618 partidas de defunción de varones adultos (2,1%) en el período 1700-1809, con la particularidad de que en esta última feligresía no se “funeró” ni a un sólo matriculado víctima del Real Servicio en la década 1790-99, especialmente trágica como se demostrará²⁰⁹.

Hemos computado como defunciones de matriculados durante su prestación militar los casos de honras fúnebres por varones de los que desconocemos si son o no gente de

1899)>>, en *Revista da Comisión galega do Quinto Centenario*, nº 4, Coruña, 1989, pp. 59-61. Citado por A. Martín García, *Población y sociedad...*, pp. 383 y ss.

²⁰⁸ Entre otros, Juan de Reirís, natural y vecino de Corrubedo. Destinado a la escollera de Ferrol, y muerto de enfermedad en el real Hospital de dicha capital departamental antes del 20 de abril de 1777. Y tres matriculados del Caramiñal, Manuel Antonio Millán, ahogado en la bahía de Cádiz en noviembre de 1774. Manuel de Nin, fallecido en el hospital de Cartagena antes de marzo de 1776. Y Ramón Núñez, a bordo del *San José* en el puerto americano de Santa Catalina cuyos haberes fueron reclamados por su viuda en agosto de 1778. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Protocolos de Simón Díaz Morales. Nº 2.412. Fol. 46r. y 57r. Nº 2.413. Fol. 64r. Nº. 2.414, fol. 74.

²⁰⁹ Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Martiño de Noal. Libros Sacramentals nº 1, 9 y 10.

mar, pero de los que deducimos esta condición puesto que dichos registros correspondientes casi siempre a casados muertos en Indias, se asientan próximos a los de otros para los que sí contamos con referencias expresas al respecto y que han fallecido en el mismo lugar. Entre las cerca de un millar de los decesos que interesan para nuestro estudio y de los que hay constancia en las diez feligresías, no exceden de cincuenta los casos en los que ofrece alguna duda la condición de matriculado del fallecido. Las hemos considerado como bajas mortales durante el R.S., aún a riesgo de corresponder a emigrantes en algún caso.

Dependiendo de la cercanía o lejanía del lugar del fallecimiento, las honras fúnebres por el matriculado se oficiaban en fechas más o menos próximas a la data de su óbito. Por norma general, estos actos litúrgicos por difuntos en América, solían celebrarse con más tardanza que los de aquéllos que perdían su vida en los mares o costas peninsulares. Por los pocos de estos asientos en los que se precisa la fecha del fallecimiento, puede estimarse que normalmente transcurrió menos de seis meses entre la muerte y la celebración del acto fúnebre por matriculados fallecidos en el litoral peninsular²¹⁰, aunque son abundantes las excepciones²¹¹. Por otra parte, cuando el difunto tripulaba con matriculados de su misma vecindad o de otras feligresías más o menos próximas, algo muy habitual, por otra parte,

²¹⁰ En ocasiones las noticias llegaban muy pronto; así el funeral por Juan Rodríguez, matriculado de Corrubedo, fallecido en diciembre de 1781 se celebra el 17 de enero del año siguiente. Véase, A.H.U.S. Distrito de Noia. Rollo 458. Prot. nº 2.418. Fol. 6.

²¹¹ Por ejemplo, mientras que el acto fúnebre por Ciprián de Prol, matriculado de O Grove, fallecido en el combate de Trafalgar de 21-X-1805 se celebró dos meses más tarde (el 20 de diciembre), el de su vecino Manuel de Meis, víctima como él de dicha contienda, tuvo lugar el 19 de enero de 1807. Y aún todavía en apariencia es más difícil de explicar el caso de los hermanos Francisco y José Domínguez. Funerados el mismo día (12-VII-1779), el primero había fallecido en Cádiz por enero de 1775 y el segundo por abril de 1779 en La Habana. Vid. A.H.U.S. Fondos Parroquiales de San Martiño de O Grove. Libro 19 de Difuntos, 1693-1813. Fols. 276v, 358v, 363v.

las noticias se comunicarían con mayor prontitud²¹².

En ocasiones, eran los propios compañeros del finado quienes informaban - personalmente al ser despedidos, o por vía postal²¹³ - de su muerte, aunque correspondía a los mandos del navío o a la superioridad sanitaria certificar el fallecimiento, pues los herederos estaban obligados a presentar papel o declaración oficial para percibir sueldos adeudados a los difuntos, beneficiar sus bienes, o contraer nuevas nupcias en el caso de sus viudas²¹⁴. Los protocolos manejados contienen abundantes *curadorías* reclamadas en la mayoría de las ocasiones por estas viudas, con el fin de usufructuar el patrimonio dejado por su pareja, y tutelar a los vástagos fruto del matrimonio, hasta que cumplieran la mayoría de edad. El primer paso para conseguir la curadoría era presentar ante la subdelegación correspondiente “información” de la muerte del padre de los menores; aun

²¹² En el poder (Puebla, 14-I-1770) otorgado por 8 matriculados del Caramiñal y 5 de la contigua Pobra do Deán a Miguel Naveiro, de su misma clase y natural de la primera villa, para acudir ante las autoridades competentes de Marina del Ferrol a reclamar los sueldos *descubiertos* que se le adeudan a los otorgantes, se nos informa que once de ellos se embarcaron en *El San Julián* y los otros 2 en *El San Nicolás de Bari*, navegando hasta volver a La Graña donde fueron licenciados con pasaporte para volver a sus casas”. Vid. A.H.U.S. Distrito Noia. Rollo 455. Prot. nº 2.406. Fol. 13.

²¹³ El cura de Mugaros supo de la muerte de Roque Rubio en el hospital de Cartagena de Indias, por “cartas fidedignas” de vecinos que servían en la Armada con él. Excepcionalmente se precisa el día del ingreso (10-V-1761) del fallecido en dicho centro hospitalario. Fue funerado relativamente pronto (1-X-1761). Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales de San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales. Nº 3, Difuntos, 1723-1768. Fols. 81r-v.

²¹⁴ Valga el ejemplo del cabo de año oficiado el 17-VI-1754 por Rosendo de Lojo ribeirense “quien según testigos que iban en su compañía, y certificación de el capellán de el Navío llamado el *Dragón* se enterró en la Beracruz de Indias”. A.H.D.S. Fondo parroquial de Santa Uxía de Ribeira. Libros Sacramentales nº 3. Difuntos (1719-1765). Fol. 132.

El 17 de abril de 1796 don Joaquín Pagán y Tejada, oficial segundo del Ministerio de Marina y contador en el Hospital de Cádiz, certifica la muerte de Andrés Paisal acaecida el 17 de abril de dicho año. Su viuda Francisca Javiera Fernández contrajo segundas nupcias en 1803 con Andrés de Millán. Véase, Castrelo, J. *op. cit.* p. 245.

habiendo certificado oficial del óbito, generalmente declaraban como testigos vecinos del finado que habían servido con él en la Real Armada y tenían constancia de su defunción. Oídos los testimonios, el subdelegado -tras hacer conducir ante su persona a los hijos del matriculado y comprobar que eran menores- emitía su “discernimiento” a favor de la curadoría; la buena administración de los bienes dejados por el finado, debía avalarse mediante fianza, que generalmente asumía un familiar, y cuando no amigos del difunto o de sus parientes más cercanos²¹⁵.

También las autoridades de la matrícula a nivel provincial dieron cuenta de estos óbitos²¹⁶. Estas noticias iban dirigidas bien a la familia del finado, bien al rector de la parroquia de origen del fallecido o a ambos destinatarios; una vez informado al respecto, el cura en cuestión oficiaba una o más funciones fúnebres (entierro, cabo de año, *séptimo día*) con asistencia de un número variable de religiosos dependiendo de las posibilidades económicas de los encargados de costearlas.

Muy rara vez la información sobre estos decesos resultó errónea a juzgar por las fuentes parroquiales. Los dos únicos casos conocidos corresponden a dos vecinos de Mugaros, y en uno de ellos no hay que descartar falsedad en el testimonio con el propósito

²¹⁵ Valga como ejemplo de este tipo de escritura la curadoría (20-VII-1760) solicitada por María Josefa de Algaya y Castro, viuda de Bartolomé Fernández, matriculado de Noia, fallecido en Cádiz, quien dejó por hijos a dos pequeños, el mayor de cuatro años de edad. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Rollo de microfilm 359. Prot. nº 1.815. Fols. 4-7.

En otras ocasiones son los abuelos los solicitantes. Así, en 1780 Antonia Pérez, viuda de Teodoro de Noia matriculado del Xobre, solicita la curadoría de los dos pequeños de nombres Juan Francisco (7 años) y Antonio Benito (5 años) fruto del matrimonio entre su única hija Isabel de Noia y Pérez con Juan de Rivas, marinero muerto en el Real Servicio en Montevideo. Ambos huérfanos, desde el fallecimiento de su abuelo residían con la solicitante que se consideraba la más indicada para administrar sus bienes, criarlos y educarlos ya que su madre había contraído nuevas nupcias. A.H.U.S. Distrito de Noia. Rollo de microfilm 457. Prot. nº 2.416. Fols. 137-139.

²¹⁶ Mateo Gómez, vecino de O Grove, fue sepultado en el hospital de Cádiz por el mes de octubre de 1779, “según dice el ministro por el asiento de muertos para el pagamiento”. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales de San Martiño de O Grove. Libros Sacramentales, nº 19, Difuntos (1693-1813), fol. 277v.

de contraer nuevas nupcias. Nos referimos a los funerales (16-XII-1785) por José Ferro. Su esposa, María Suárez declaró que había fallecido en Cartagena de Indias sirviendo en la Armada. Pese a celebrarse una función por su alma no fue anotada en el libro, el cura ecónomo que por entonces servía esta parroquia requirió a la mujer que hiciese “ver con certificación comprobada si es muerto o no”. Esta prueba documental no la había exigido el anterior párroco²¹⁷.

Son contadas las referencias a las últimas voluntades de estos fallecidos. Como para el resto aforados de Marina, en las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 se reguló cómo y ante quien habían de testar durante la campaña²¹⁸. Tampoco abundan las partidas en las que se hace constar la clase del finado (oficial de mar, artillero, marinero, grumete) y también escasas aquéllas con información sobre el lugar preciso de enterramiento²¹⁹.

²¹⁷ Éste había funerado el 23-IX-1782 a Vicente de la Vega, soltero, hijo del contra maestre Francisco de la Vega, por entonces difunto, y de Juana de Sequeiro. Anotó que el fallecimiento del primero había tenido lugar en la ciudad de Portobelo el año pasado. Pero al margen de esta partida se lee: “Salió yncierta la noticia de la muerte de éste, de quien he tenido carta firmada de su mano en el mes de septiembre de este año de 1789”. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales, nº 4, Difuntos (1769-1788), fols. 45r, 55v-56r.

²¹⁸ La información contenida en testamentos conservados en el Archivo Eclesiástico de la Armada permitió a Alfredo Martín García realizar un interesante estudio sobre el universo devocional de esta gente. Vid. Martín García, A., <<Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte en la escuadra de La Habana (1780-1783)>>, en *Revista de Indias*, vol. LXII, nº 225, 2002, pp. 511-534.

²¹⁹ Benito Muñiz, natural del lugar de Loureda (Boiro) muerto en La Graña donde servía de marinero, recibió sepultura en el convento de San Francisco de Ferrol. Por su parte, el 20-X-1760 fue funerado el matriculado por Mugaros Antonio de Souto, marido de Lucía Domínguez. Había fallecido en la ciudad de Cádiz, volviendo de La Habana a bordo de *El Astuto*. Enterrado el día 29 de septiembre de dicho año en la capilla del hospital real gaditano. Hizo testamento ante D. José Echave, oficial de la clase de segundos en los negociados de Marina, y contador de aquel centro hospitalario, a quien nombró depositario de sus caudales. Dejó allí para su entierro cincuenta pesos fuertes y otro tanto para un acto por su ánima en el convento de Montefaro. Se había casado por poderes estando en América; nombró a su esposa, con quien no había tenido hijos, como única heredera, y en caso de que ésta contrajese segundas nupcias, a su hermano

Acaeciendo la muerte en alta mar, durante las travesías, lo más probable era que el cadáver fuese a descansar al fondo marino. Así, en la notificación del óbito de Cayetano González (18-X-1760), matriculado ribeirense, se precisa que “lo echaron a la mar en las Yslas Canarias”²²⁰. Cuando el fallecimiento se producía a bordo pero a pocas horas de la llegada a puerto, eran los propios compañeros quienes portaban el cadáver al lugar donde habría de ser sepultado. Así se hizo con Bartolomé Fernández, muerto en *El Dichoso* un día antes de arribar a Cádiz. Tres vecinos del finado y otro compañero vecindado en Santa María de Esteiro, condujeron sus restos mortales en el catre y colchón, tapado por una sábana hasta el cementerio de real hospital de Marina gaditano²²¹.

8.2.4.2.- Concentración temporal, localización y causas de las defunciones.

La Tabla 65 y su correspondiente gráfico traducen en muertes el desigual volumen de armamentos a lo largo del período estudiado. Significativamente, en quince años

Esteban de Soto. El párroco anotó al margen que en San Xulián de Mugaros se le hicieron las honras y seis actos con catorce sacerdotes cada uno “distribuiéndose en todo esto lo que dejó este difunto”. Fundó además un aniversario (una misa rezada el día de San Francisco, con una limosna de cuatro rs.) que sufragó hipotecando la casa en la que vivía. Vid. A.H.D.S. Fondos parroquiales de: Santa Eulalia de Boiro. Libros Sacramentales, nº 19. Difuntos (1744-1803). Fol. 214r. San Xulián de Mugaros, Libros Sacramentales, nº 4, Difuntos (1769-1788), fol. 80r.

²²⁰ A la altura de este archipiélago también falleció el mugarés Manuel de Deus, tripulante del *San Francisco de Paula*, que dos meses después, en diciembre de 1776 fue funerado. Se supo del caso “por cartas fidedignas de vecinos de esta villa que le acompañaban”, y que testimoniaron que no había hecho testamento. Vid. A.H.D.S. Fondos parroquiales. Santa Uxía de Ribeira. Libros Sacramentales nº 3. Difuntos (1719-1765)). Fol. 324. San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales, nº 4, Difuntos (1769-1788), fol, 25v. Por su parte, el cadáver de José del Pozo, vecino de O Grove, fue arrojado al mar a la altura del cabo de Hornos. Vid. A.H.D.S. Fondos parroquiales. San Martiño de O Grove. Libros Sacramentales, nº 19, Difuntos (1693-1813), fol. 298r.

²²¹ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. nº 1.814, fol 8v.

marcados por la guerra se concentran más de la mitad de los fallecimientos computados a lo largo de algo más de un siglo²²². Entre 1700 y 1739 computamos menos de la mitad de óbitos en el Real Servicio que los registrados entre 1740-49²²³. Este decenio en el plano naval está marcado por los armamentos en el contexto de la Guerra de la Oreja de Jenkins.

Por el contrario, la década siguiente 1750-59 es la de la neutralidad fernandina que queda reflejada en una notable caída de los decesos: de 102 a 42. Las defunciones despuntan entre 1760-69 que coincide con la entrada de España en la Guerra de los Siete Años. Los óbitos de matriculados se concentran extraordinariamente (95 de 109) en el primer lustro (1760-64), es decir durante la contienda e inmediata postguerra. La cifra total de decesos en el Real Servicio documentados en las diez parroquias de la muestra se eleva un poco, 112, en la década siguiente, 1770-79. Como era de esperar en los cuatro primeros años, que son de paz, registramos pocas bajas mortales, 24. Mientras, a partir del ecuador de esta década y hasta el final de la misma se computan 88. Como quedó dicho en el anterior capítulo son años de armamentos importantes a raíz de la ruptura de hostilidades entre Portugal y España por el territorio rioplatense. A este conflicto bélico sigue otro de mayor entidad que demandó levadas extraordinarias en todo el litoral español: la guerra contra Inglaterra consecuencia del reconocimiento por España de la independencia de las colonias norteamericanas en septiembre de 1779. Esta guerra dejó un rastro trágico en las feligresías estudiadas. De los 193 fallecidos en el Real Servicio “funerados” en la década de 1780-89, 174, el 90,16% lo fueron en el cuatrienio 1780-83, es decir en plena coyuntura bélica. El armisticio se firmó en Versalles el 3 de septiembre de 1783.

²²² 1741 (36), 1742 (21), 1762 (25), 1763 (26), 1777 (24), 1780 (47), 1781 (41), 1782 (46), 1783 (40), 1794 (62), 1795 (47), 1796 (27), 1797 (23), 1801 (25) y 1805 (32). En total, 522 decesos, el 54,83% del total de 952.

²²³ Bien es cierto que para las parroquias del Caramiñal, Corrubedo y Boiro no han podido ser consultadas las partidas de difuntos de la primera mitad del siglo XVIII por haberse perdido parte de ellas y otras encontrarse en un pésimo estado de conservación.

Todavía más luctuosa fue la década de 1790-99, con 215 “funerados”²²⁴. Una vez más los asientos de actos fúnebres se concentran en plena guerra. 1794 es el año más negro de toda la serie. En sus doce meses se celebraron actos por 62 individuos fallecidos en el Real Servicio. Al año siguiente, 1795, son 47 los matriculados funerados, cifra sólo igualada en 1782. Finalmente, en la primera década del nuevo siglo, marcada por las guerras napoleónicas en el concierto europeo, registramos 133 defunciones, sobresaliendo 1805, el año de Trafalgar, que concentra 32, el 24,06 del período.

Por otra parte, la sintonía entre los porcentajes de funerados y de marinería de servicio calculados para ocho de las diez parroquias con registros de óbitos durante la cronología abarcada, 1700-1809, parece apuntar a la equidad en el reparto de la carga militar de la matrícula con base en el sistema de cuadrillas.

PARROQUIAS	Marinería de servicio en 1772		Muertos en el Real Servicio (1700-1809)	
	Nº	%	Nº	%
Marín	350	23,76	205	24,32
Muros	282	19,14	77	9,13
Ribeira	187	13,71	128	15,18
Palmeira	172	11,68	158	18,74
Mugaros	155	10,52	90	10,68
O Grove	128	8,69	90	10,68
Deán	127	8,62	52	6,17
Corrubedo	72	4,89	43	5,10
TOTALES	1.473	100	843	100

²²⁴ Para un período prácticamente igual, 1791-1800, la villa de Fisterra registra 15 defunciones en el Real Servicio, para un total de muertes de varones asentadas en sus libros parroquiales de 77, o sea, un nada despreciable porcentaje del 19,5. Las actas de defunción de la vecina Cee, para igual corte cronológico informan de cinco óbitos ocurridos durante tal prestación militar para un total de 70 defunciones de varones, lo que equivale a un modesto 7,1%. Vid. Castiñeira Castro, V., *Dinámica socio-demográfica del Finisterre gallego, 1600-1860*. Memoria de licenciatura inédita. Universidad de Santiago de Compostela,

Habida cuenta que en las diez feligresías de la muestra estaban censados una quinta parte de los matriculados de Galicia (1.671 de un total de 8.591 en 1772), y dado el notable subregistro de defunciones en el Real Servicio advertido en las fuentes parroquiales, con absoluta seguridad en el siglo XVIII perdieron la vida un mínimo de cinco mil gallegos durante su prestación militar en las fuerzas navales.

Como se aprecia en la Tabla 76, para 340 de ellos desconocemos el lugar donde aconteció su muerte, el 35,71 % de los casos registrados. Este porcentaje es muy similar al obtenido de los libros de difuntos de las parroquias castrenses de San Fernando y San Julián de Ferrol, pese a que sus titulares estaban en contacto directo con los conductos de información de la Marina²²⁵. En las partidas consultadas abundan referencias vagas a fallecimientos “en el Real Servicio”, “en los vaxeles de S.M.”, “en la Real Armada”, conocidas “según noticias”, “según se asegura”, “según se asienta de público” etc... Ahora bien, hay diferencias de unas parroquias a otras, y así en San Martiño de O Grove sólo para un 7,78 % de las partidas de muertos en el Real Servicio ignoramos donde se registró su óbito, porcentaje que se eleva a un 59,37 % para los registros de Ribeira.

Por otra parte, no hay duda de que la diferente calidad informativa de las partidas de defunción de unas feligresía a otras, e incluso para diferentes épocas en una misma parroquia, traduce la mayor o menor diligencia de unos a otros curas. Esto se evidencia en las actas de difuntos de San Xulián de Marín y su anejo Santa María del Puerto. Mientras que bajo el curato de José Xavier Míguez (párroco de 1753 hasta su fallecimiento en 1778), las anotaciones acerca del lugar del fallecimiento de feligreses en el exterior no pueden ser más escueta (“murió fuera”, por regla general), su sustituto Cayetano María Temes casi siempre precisa dónde aconteció el óbito, y a menudo aclara que tuvo lugar en el “Real Servicio de Marina”²²⁶.

²²⁵ En 103 de 243 (un 42,39%) actos fúnebres por fallecidos en el exterior se señala el lugar del óbito. Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, pp. 383 y ss.

²²⁶ De este modo la identificación de los matriculados se facilita mucho, al evitar la confusión con

Las correspondientes autoridades, funcionarios de la Secretaría o mandos de los navíos, en las certificaciones de defunción remitidas a los curas señalan, cuando menos, el nombre del bajel donde servía el finado. Nuestros libros, salvo para Boiro²²⁷, permiten constatar defunciones múltiples de matriculados de la misma vecindad acontecidas en el mismo navío.

La mayoría de las defunciones se localizan en España o en su litoral (329, el 34,55%), seguido del territorio americano y sus costas (239, el 25,11%), y a gran distancia Europa donde tan sólo se registraron 44, el 4,62% del total de 952 óbitos de matriculados durante su prestación militar de que dan cuenta los libros sacramentales de las diez feligresías de la muestra (Tabla 77). En cuanto a los 329 fallecimientos en España, como cabía esperar a la cabeza de las localizaciones se sitúan las tres capitales departamentales. Sobresale Cádiz, principal base naval de las escuadras con destino a América, donde se registran 176 (el 53,33% de los óbitos), superando de largo a Ferrol (82, el 24,85%) y a gran distancia Cartagena (21, el 6,37%). Los cincuenta óbitos restantes (15,45%) se localizan en: Algeciras (13), A Coruña (6), Santander (5) Mahón (5), Mallorca (4), Alicante (4), Santoña (3), Islas Canarias (2), en la travesía Ferrol-Cádiz (2), Málaga, Vigo, Rosas, Barcelona, Betanzos y Bilbao.

Por lo que respecta a las muertes en Indias, para más de una cuarta parte (68 de 239, el 28,45) nuestras fuentes no concretan el lugar. La Habana encabeza este ranking americano con 94 óbitos (39,33%), primacía que obedece a su condición de apostadero de la Armada española y sede de uno de los más importantes astilleros de la monarquía. A gran distancia de la capital cubana se sitúa Cartagena de Indias con 24 defunciones

emigrantes o milicianos. Por ejemplo, Ciprián de la Iglesia, vecino del lugar de Pardavila, funerado el 22 de agosto de 1796 que había muerto en Vizcaya “siendo militar”. O de Benito da Pena, fallecido sirviendo de quinto en el Regimiento de Asturias. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Marín. Libros Sacramentales, nº 6: Difuntos, 1791-1831, fols. 53v., 163r.

²²⁷ A.H.D.S. Fondo Parroquial de Santa Baia de Boiro. Libros Sacramentales nº 19. Difuntos (1744-1803), fols. 229r-234r.

(10,04%), seguida de Veracruz, el gran puerto del virreinato de Nueva España, con 14 (5,86%). Las restantes 39 muertes (16,32%) están bastante repartidas²²⁸. Por lo que llevamos dicho no es de extrañar que de las 144 referencias a destinos caribeños de marineros de la zona ferrolana que aportan los expedientes matrimoniales (atestados de libertad departamentales) vaciados por A. Martín García, 98 correspondan a Cuba y entre ellos 92 a La Habana²²⁹.

En Europa se localizan tan sólo 44, 17 de éstos (38,64%) en Inglaterra²³⁰, la gran enemiga de los Borbones. Aunque en algunos casos no se indica expresamente, es muy probable que todos correspondan a cautivos²³¹. Francia ocupa la segunda posición con 13 (29,54%), que en su mayoría tuvieron lugar en bases navales, sedes de departamentos de Marina (cinco en Tolón, otros tantos en Brest y uno en Rochefort). En Portugal se localizan seis²³² (13,64%) y los ocho restantes (18,18%) en la costa mediterránea de la actual Italia.

²²⁸Buenos Aires (5), Lima (4), Jamaica (4), Trinidad (4), Caracas o su costa (3), Puerto Rico (3), Puerto Cabello (2), Río de la Plata (2), Puerto Rico (2), Portobelo (2), El Callao (2), y un óbito en cada una de las siguientes localizaciones: Santo Domingo, Guarico, Montevideo, Guayaquil y a la altura del Cabo de Hornos.

²²⁹ A gran importancia le siguen Veracruz con 18 referencias. Otros destinos conocidos por este fuente son Puerto Cabello, Penzácola y Cartagena de Indias. Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, tomo I, pp. 359 y ss.

²³⁰ Trece referencias a Inglaterra, a secas, y cuatro más precisas: Winchester (2), Bristol y Plymouth.

²³¹ Caso de Andrés de Guimarei, vecino del Caramiñal, funerado el 29 de octubre de 1806. Es uno de los contadísimos casos de óbitos en prisión durante las guerras napoleónicas, de los que informan los registros parroquiales consultados. Vid. A.H.D.S. Fondo Parroquial de Santa María La Antigua del Caramiñal. Libros Sacramentales, Difuntos, 1778-1849, fol. 86v.

²³² Tres en Lagos, uno en Oporto y los dos restantes sin especificar.

Seis de éstas durante las operaciones de conquista y ocupación de Sicilia y Cerdeña²³³, es decir, corresponden a víctimas mortales de los primeros armamentos navales importantes durante el reinado de Felipe V.

Los registros parroquiales también son muy pocos en noticias sobre las causas de las defunciones. No obstante, por lo que sabemos de otras marinas de guerra y por ciertos indicios documentales, puede afirmarse sin lugar a dudas que las muertes en combate fueron minoritarias en el conjunto de las defunciones en la Armada española del siglo XVIII. Así lo evidencia un informe del Navy Board remitido a la Cámara de los Comunes en 1763 sobre la Guerra de los Siete Años recién finalizada. De los 184.893 reclutados durante este conflicto, sólo 1.512 resultaron muertos en acción²³⁴. Otros datos son todavía más elocuentes: de un total de 175.900 enganchados en la Royal Navy en el período 1776-1780, fallecieron 19.784. El 93,72% de estas bajas definitivas lo fueron por enfermedad²³⁵.

Menos de cincuenta registros, en torno a un 5% del total de nuestra muestra, aportan noticias concretas de las causas. Entre este medio centenar, las más abundantes son las muertes resultado de combates navales, seguido de los naufragios²³⁶ o ahogados al caer

²³³ Dos en territorio sardo y cuatro en Sicilia (tres en Palermo).

²³⁴ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 146-147.

²³⁵ Vid. Lloyd, C., y Western, J.R., <<Las fuerzas armadas y el arte de la guerra>>, en *Historia del Mundo Moderno*. (Universidad de Cambridge). Barcelona, 1972, vol. VIII, p. 130.

²³⁶ Simón Alfonso, vecino de O Grove, fue funerado el 9 de marzo de 1807. Murió, junto con toda la tripulación, al naufragar el correo *San Antonio* en la travesía Ferrol-Veracruz, según noticias llegadas al párroco de su feligresía natal. Vid. A.H.U.S. Fondos Parroquiales. San Martiño de O Grove. Libro nº 19. Difuntos, 1693-1813, fol. 363v.

El hundimiento el 2 de noviembre de 1810 de la fragata *La Magdalena*, en la playa de Covas, próxima a la entrada al puerto de Viveiro, evidencia trágicamente la falta de un operativo de salvamento marítimo. Esta desventurado suceso se cobró la vida de la práctica totalidad de la tripulación (quinientos hombres), salvo ocho supervivientes. Vid. Güemes, F., *Memoria de un naufragio: panorama y circunstancia histórica del naufragio de la Fragata "Magdalena" y el bergantín "Palomo" integrantes de la Expedición*

al mar desde el navío²³⁷. Entre los naufragios cabe citar el de un navío real ocurrido el día de Reyes de 1727 en las inmediaciones del puerto de Santander y en el que perecieron cinco de los feligreses de las parroquias de la muestra²³⁸. La caída desde un mástil y un golpe a bordo provocado por una noche de tempestad cierran este pequeño inventario de causas²³⁹. Esta pobreza de noticias parcialmente se subsana gracias a algunos expedientes personales de la Secretaría de Marina y escrituras notariales, en particular poderes de viudas para la cobranza de sueldos. Una escritura de este tipo, por ejemplo, da cuenta del óbito de Manuel Antonio Millán²⁴⁰, matriculado del Caramiñal, hijo de Gabriel Millán y de Pascua de Luna. Estando el *San Genaro*, navío en el que servía, surto en la bahía de Cádiz, “buceando el ancla mayor se ahogó”²⁴¹.

Cántabra en la ría de Viveiro, 2 de noviembre de 1810. Viveiro, 1991. Formaron parte de ese medio millar siete feligreses del Caramiñal, y cinco de San Martiño de Noia. Vid. A.H.U.S. Fondos Parroquiales. Santa María la Antigua del Caramiñal. Libros Sacramentales. Difuntos (1778-1849), fol. 99r. Y A.P. de San Martiño de Noia. Libro de Difuntos (1780-1835). Fols. 145r, 146, 150r y 162r.

²³⁷ Manuel Medina, vecino de Mugarodos, falleció en América al caer al agua desde el navío “sin poder ser socorrido”. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Mugarodos, Libros Sacramentales, nº 4, Difuntos (1769-1788), fol. 422v. Otros ejemplos en Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales de: San Xulián de Mugarodos. Libros Sacramentales. Nº 2; Difuntos, 1669-1722. Fol. 107r. Nº 3, Difuntos, 1723-1787, fol. 31r. San Pedro de Muros. Libros sacramentales. Nº 32, Difuntos: 1787-1826. Pág. 181.

²³⁸ Tres de Marín, y dos de Pobra do Deán. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Marín y su anexo Santa María del Puerto. Libros Sacramentales. Nº6, Difuntos (1713-1739), fols. 264v. Santiago de la Puebla del Deán y su anexo Sta. Cruz de Lesón. Libros Sacramentales, Difuntos (1701-1759), fol. 626.

²³⁹ Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales de: San Xulián de Mugarodos. Libros Sacramentales. Nº 4 Difuntos 1769-1788, fol. 69.

²⁴⁰ Que no recoge el correspondiente libro de difuntos.

²⁴¹ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario Simón Díaz Morales. Prot. Nº 2.412. Fol. 46r.

Son escasas las menciones a episodios bélicos concretos, pero cabe suponer que un número considerable de los “funerados” en el bienio 1741-42 y muertos en Cartagena de Indias, fuesen víctimas del ataque de la escuadra del almirante Vernon a esta plaza americana en la primavera de 1740. Los asientos parroquiales consultados apenas mencionan explícitamente fallecimientos como consecuencia de la exitosa ofensiva inglesa al castillo del Morro por espacio de más de un mes²⁴². No hay coincidencia entre los historiadores en cuanto a cifras de muertos y heridos, que sin duda se contaron por centenares²⁴³. Sin embargo, es seguro que buen número de los actos fúnebres por matriculados muertos en La Habana, “fuera” o en Indias” celebrados a finales de 1762, en 1763 y 1764 son consecuencia de esta acción de guerra. Los expedientes sobre limosnas y pensiones de viudedad, y los poderes para cobranza de sueldos respaldan esta afirmación. En la defensa del fuerte de la capital cubana perecieron entre otros los matriculados Andrés de Paisal y Salvador Pérez, ambos de Palmeira y compañeros en el *Neptuno*, y Juan Santos, del Caramiñal. Dos de los tres perdieron la vida por herida de bala²⁴⁴

²⁴² Uno de los contados es el de Javier Bazarra, vecino de Muros, funerado el 22 de noviembre de 1762, después de haber fallecido “en la imbasión de la Abana”. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Pedro de Muros. Libros Sacramentales nº 31, Difuntos (1735-1787), fol. 73v.

²⁴³ C. Martínez de Campos (*España Bélica. El siglo XVIII*. Madrid, 1965, pp. 178-179) habla de más de trescientos decesos y de una cifra de heridos superior al millar. C. Fernández Duro (*La Armada Española...*, Tomo VI, pp. 66-67), afirma que la defensa de este bastión habanero durante 45 días de trinchera abierta, después de que sus muros fuesen volados por la artillería inglesa, costó más de mil vidas a los sitiados y bastantes más de 3.000 a los atacantes. Según datos del diario del Marqués del Real Transporte que recoge este autor, en el momento del definitivo asalto servían dentro del Castillo del Morro cincuenta soldados de infantería de Marina y 479 hombres entre condestables, artilleros de mar y marineros. 132 fallecieron, 68 cayeron heridos y el resto fueron hechos prisioneros.

²⁴⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 294. Doc. El Pardo, 27 de mayo de 1780. Y A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario. Simón Díaz Morales. Prot. Nº 2.401, fol. 77. Otro fallecido durante este ataque inglés al fuerte habanero fue Domingo Varela, matriculado del puerto de A Coruña. A modo de negra curiosidad, apuntamos que su mujer Juana de Acuña (o da Cuña), murió ahogada en junio de 1768 “yendo a cojer percebes”. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Protocolo nº

En lugar destacado entre los combates aludidos en nuestras fuentes por cobrarse vidas de matriculados está el que se saldó con la voladura del *Santo Domingo*²⁴⁵ el 16 de enero de 1780. Entre los miembros de su equipaje que perecieron figuraban cinco matriculados de Muros, cuatro matriculados del Grove, tres de Ribeira, dos de Pobra do Deán y uno de Corrubedo. Las negras noticias no tardaron mucho en llegar a sus casas, pues se celebraron actos entre el 13 de febrero y el 13 de marzo de dicho año²⁴⁶. Sin embargo, los feligreses de la decena de parroquias estudiadas que perdieron su vida en este episodio bélico fueron más de los funerados. De hecho, en un parte de bajas de la escuadra española en el combate de 16 de enero, enviado a los despachos del departamento gaditano, se identificaban a 69 hombres de marinería, entre los cuales figura el grumete del equipaje del *San Julián*: Blas Domínguez, vecino de Palmeira,²⁴⁷ de cuya muerte no hay constancia en los libros parroquiales de difuntos. Creemos que estos subregistros obedecen menos a deficiencias administrativas a la hora de la comunicación de estas noticias a los familiares, que a la falta de celo de los curas en dejar constancia por escrito de estos funerales que tendrían interés en celebrar pues reportaban unos ingresos por modestos que fuesen.

Otro episodio trágicamente desafortunado para la Armada española reflejado en

1.251. Fol. 35r.

²⁴⁵ El *Santo Domingo*, primero de este nombre, navío de 74 cañones fue botado en Guarnizo en 1768. Formó parte de la escuadra del bloqueo de Gibraltar al mando del almirante gallego Lángara. El 16 de enero de 1780 esta formación, compuesta por once navíos y dos fragatas fue sorprendida a la altura del Cabo Santa María por la armada británica comandada por el almirante George Brydges Rodney, de 22 navíos de línea y 10 fragatas.

²⁴⁶ Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales de : Sta. Uxía de Ribeira. Libros Sacramentales, nº 12 Difuntos (1765-1834), fols. 47-47r. San Pedro de Muros. Libros Sacramentales nº 31, Difuntos (1735-1787), fols., 124v-125r. San Martiño de O Grove. Libro 19 de Difuntos (1693-1813), fols.278r-278v. Archivo Parroquial de Santiago do Deán y su anexo Sta. Cruz de Lesón. Libro 4 de Casados y Difuntos. Fol. 56r. Archivo Parroquial de Sta. María de Olveira. Libro 2 de Difuntos de Sta. María de Corrubedo. Fol. 48 v.

²⁴⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 294. Doc. Isla de León, 26-IX-1780.

nuestras fuentes fue el de la pérdida de los navíos de primer rango, de 112 cañones: el *Real San Carlos* y el *San Hermenegildo*. Engañados por los ingleses, trabaron combate entre ellos el 12 de julio de 1801, frente a Algeciras, pereciendo la mayor parte de sus equipajes. Entre las víctimas, que según partes oficiales superaron las dos mil hombres²⁴⁸, figuran seis vecinos de Mugaros y cinco de O Grove²⁴⁹. En la documentación parroquial no faltan menciones a Trafalgar. Esta devastadora batalla que prácticamente liquidó a la flota combinada hispano-francesa se cobró en las filas españolas 1.022 muertos y 1.383 heridos²⁵⁰, aunque muchos de estos últimos fallecieron en los meses siguientes. Sólo las víctimas mortales suponían el 8,65% del total de 11.817 hombres embarcados en los quince navíos de S.M. que integraron la flota en Trafalgar. Aún mayores fueron las pérdidas para Francia: 2.218 muertos (el 15,63% de los 14.184 embarcados) y 1.155 heridos. La victoria británica fue una victoria en toda regla aunque su precio también fue elevado, más en

²⁴⁸ La tripulación de ambos navíos sumaban 2.200 hombres. Tan sólo sobrevivieron en torno a 50 de ellos.

²⁴⁹ Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales de: San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales nº 4, fol. 53v-56v, 62r. San Martiño de O Grove. Libro 19 de Difuntos (1693-1813), fols. 342v-344r, 352r. La mayoría de estos once hombres fueron “funerados” a los pocos meses. En dos casos, no obstante medió más de año y medio entre acontecimientos.

²⁵⁰ Estas cifras y los diez navíos perdidos (por captura, quema o hundimiento) facilitadas por el parte de bajas firmado por el Mayor General de la Armada Antonio de Escaño, dan prueba de la magnitud de la derrota española.

navíos, en su mayoría gravemente dañados, que en hombres²⁵¹. Expresamente se cita este archiconocido combate de 21 de octubre de 1805 en diez partidas²⁵². A estos habrían que sumar sin duda varias decenas de gallegos, e incluso algunos “funerados” en las parroquias de la muestra meses e incluso años después del desastre de Trafalgar de los que se dice fallecidos “en el combate de Cádiz²⁵³”.

Muy probablemente, Juan Antonio Martínez, vecino de Palmeira, “funerado” en 1745 tras fallecer en Tolón fue una de las víctimas de la conocida batalla del cabo Sicié²⁵⁴. Tampoco hay dudas de que las muertes de los palmeiranos Melchor Martínez y José González, fallecidos en Trinidad y “funerados” en 1797 fueron resultado de la exitosa

²⁵¹ Según el parte oficial inglés de bajas en la batalla resultaron heridos 1.241 hombres y fallecieron 449, sólo el 1,93% de los 23.309 embarcados. Las bajas mortales se incrementaron debido a la tempestad que siguió al combate y que puso en peligro de naufragio a alguna de las unidades de una escuadra formada por 27 navíos que, pese a estar desarbolados y con graves desperfectos muchos de ellos, lograron arribar a Gibraltar. Esta fuerza naval, que no perdió ningún buque en Trafalgar, en conjunto armaba 1.527 cañones, menos que los de la flota aliada: 33 navíos con 2.857 cañones, aunque no todos ellos tomaron parte en el combate.

²⁵² Tres de Mugaros, tres de Palmeira, dos de Marin y dos de O Grove, Véase, Castrelo, J., *opus cit.* p. 242. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Martiño de O Grove. Libro nº 19, Difuntos, 1693-1813., fols. 358v, 363v. San Xulián de Marín y su anexo Santa María del Puerto. Libros Sacramentales nº 6, Difuntos 1791-1831, fols. 153v154r. San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales nº 4. Difuntos (1769-1788), fols. 83v y 84v.

²⁵³ Al menos catorce matriculados de la comarca del Morrazo murieron en Trafalgar. Vid. Rodríguez Ferreiro, H., *op. cit.* Tomos I y II, pp. 308 y 525.

²⁵⁴ Esta contienda entre la flota británica del almirante Mathews y la franco-española de La Bruyère de Court y Juan José Navarro, tuvo lugar el 22 de febrero de 1744. Causó unas seiscientas bajas a la Armada de Felipe V. Vid. Fernández Duro, C., *La Armada española...* Vol. VI. Un resumen de este episodio bélico en *Enciclopedia General de Mar...*, Tomo VI, p.

invasión inglesa de 16 de febrero de dicho año²⁵⁵. Durante el combate de 5 de octubre de 1804 o en todo caso a causa de heridas producidas en él, fallecieron dos matriculados de Marín, tripulantes de la fragata *Mercedes*²⁵⁶.

Las referencias explícitas a dolencias causantes de la defunción son mínimas: en tres casos se alude a una “enfermedad natural”²⁵⁷, y se constata que brote epidémico (“contagio de peste”) que se cobró la vida de cuatro matriculados de parroquia pontevedresa de San Martiño de O Grove²⁵⁸ fallecieron a consecuencia de la “calentura maligna y contagiosa que reinó en Cádiz” en el verano de 1800. Ésta, que mereció algunas

²⁵⁵ Esta isla fue conquistada por la escuadra comandada por el almirante Harvey que contó con el apoyo de los colonos allí establecidos, y se vio favorecida por la errónea estrategia defensiva de las fuerzas españolas. La soberanía inglesa de Trinidad fue reconocida internacionalmente en el tratado de Amiens (1802). Vid. *Enciclopedia General del Mar...*, Tomo VI, pp. 601-602.

²⁵⁶ Excepto 41 personas, pereció todo el equipaje de este buque, mencionado como *La Merced*. En nuestras fuentes Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Marín y su anexo Santa María del Puerto. Libros Sacramentales nº 6, Difuntos 1791-1831, fols. 139v-140v.

Otra de las contadas referencias precisas a episodios bélicos se lee en la partida de Juan Castelo, celibato, natural de Pobra do Deán fallecido “en el combate de Cádiz de veinte y dos de septiembre” de 1805, y cuyo funeral se ofició el 23 de noviembre de dicho año. A.P. de Santiago de A Pobra do Deán. Libro 4 de Casados y Difuntos. Fol. 148. En el mismo folio, dos días más tarde se asienta el acto fúnebre por el alma de Manuel de Noia, muerto “en el combate con los ingleses en septiembre del mismo año”. Por su parte, el artillero de mar Juan Pereta, vecino de Mugar dos, falleció “en el combate de Buenos Ayres” por el mes de octubre de 1807. A.H.D.S. Fondos Parroquiales de San Xulián de Mugar dos. Libros Sacramentales nº 5, Difuntos (1789-), fol. 100r.

²⁵⁷ Funerales (5-II-1720) por Antonio Piñeiro, hijo de Pedro Piñeiro, “...fue en la real Armada [...] y vino noticia de que se avía muerto en el hospital de Thecinia (sic.) [Sicilia] de enfermedad natural”. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Mugar dos. Libros Sacramentales. Nº 2; Difuntos, 1669-1722. Fol. 107r.,

²⁵⁸ Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Martiño de O Grove. Libro nº 19. Difuntos 1693-1813. Fols. 340v-341v.

líneas en el mencionado *Tratado de las enfermedades de la gente de mar* (Madrid, 1805), se trató de una epidemia de fiebre amarilla que de la capital gaditana se extendió rápidamente a las localidades limítrofes. En concreto, en la Isla de León fallecieron 931 personas a causa de ella entre septiembre de 1800 y marzo del año siguiente²⁵⁹.

Lo que sí sabemos es que 102 (el 18,85%) de las 541 defunciones de marineros en lugar conocido documentadas en las diez parroquias de la muestra se produjeron en hospitales²⁶⁰. En concreto, 45 en los de la capital departamental de Cádiz²⁶¹, 19 en el Real Hospital ferrolano, también llamado de Esteiro (o de A Graña, en nuestras fuentes), diez en La Habana²⁶², nueve en el Hospital de Cartagena de Levante²⁶³, tres en el de Veracruz -con la advocación de San Carlos-, dos en Alicante, otros tantos en Mallorca y en el francés de Brest, y los diez restantes en otros tantos hospitales: Mahón, A Coruña y el provisional de Santoña entre los españoles, el de San Juan de Dios de Cartagena de Indias²⁶⁴, el de San

²⁵⁹ Vid. Iglesias Rodríguez, J.I., *La epidemia gaditana de fiebre amarilla de 1800*. Cádiz, 1987.

²⁶⁰ Obra indispensable para adentrarnos en el conocimiento de estos establecimientos sanitarios es Clavijo y Clavijo, S., *La trayectoria hospitalaria de la Armada Española*, Madrid, 1944. También García Rivas, M., *La Sanidad Naval Española. Historia y evolución*. E.N.Bazán, 1995.

²⁶¹ 34 en el Real Hospital de Cádiz, prestigioso centro donde ejercieron renombrados hombres de ciencia, entre otros el naturalista José Celestino Mutis-, nueve en el de San Juan de Dios y dos en el hospital de la Isla de León.

²⁶² Se alude a dos centros distintos, a juzgar por sus nombres: el de San Ambrosio y el de San Juan de Dios. En la mayoría de los casos se habla del Real Hospital de La Habana.

²⁶³ El Hospital Real de Marina de Cartagena, con una capacidad para 4.000 enfermos. También llamado Real Hospital de Antiguones, sus obras comenzaron en julio de 1749, inaugurándose en 1762.

²⁶⁴ Una evidencia más de que faltan muchos fallecidos en el Real Servicio de los registros parroquiales es el poder para cobranza de sueldos de Gaspar de Santos Oliveira, casado, quien falleció hacia 1768-69 en el Hospital de Cartagena de Indias donde le aquejó “una seria enfermedad de calentura”. No fue “funerado” en su parroquia natal y de vecindad Santa María La Antigua del Caramiñal. A.H.U.S. Distrito

Andrés de Lima y el de prisioneros de Jamaica entre los americanos, y el de Tolón, Lagos, Sicilia y Bristol entre los europeos²⁶⁵.

Para los objetivos de este trabajo es de lamentar la pérdida de los registros del Real Hospital de Esteiro para el siglo XVIII. Una primera cata de A. Martín García entre 1800-1803 ha dado como resultado 679 partidas. En 659 de éstas se indica la profesión del finado. 169, un 25,6%, son matriculados. De los 593 asientos que informan de la procedencia del difunto, 208 (35,1%) son de gallegos, 304 (51,3%) del resto de España y 81 de extranjeros (13,7%).²⁶⁶ Un número considerable de estos óbitos acontecidos en dependencias hospitalarias pudo obedecer, en buena medida, a un período de convalecencia insuficiente. En un informe de 1777 enviado por el protomédico al frente del Real Hospital de Cádiz al Intendente de su departamento, se señalaba que

“el estado dévil en que salen los yndividuos del Hospital para sus bordos, o el Arsenal, no sólo retarda su restablecimiento por el trabajo y calidad de alimentos para que aún no están proporcionados, sino que también es causa de sus frecuentes recaídas, repetición de Hospitalidades y perdición de la vida de muchos sin que baste a remediar estos graves perjuicios la consideración de los facultativos de retardarles el Alta, por ser los Ayres del Hospital no adaptados a la convalecencia de los enfermos, a que se añade el crecido costo que ocasionan a la Real Hazienda en el subido importe del Hospital”.

El citado facultativo, tras esta exposición, solicitaba el establecimiento de un *lazareto* donde “con la pureza de sus ayres, el descanso y la subministración de razón de

notarial de Noia. Prot. nº 2.407. Fol. 51.

²⁶⁵ Del total de quince fallecimientos acontecidos durante la prestación militar en el Real Servicio y registrados en los libros de difuntos de la villa de Fisterra para la década 1791-1800, doce se produjeron en dependencias sanitarias; concretamente cuatro en el Hospital de Portocabello, dos en el de Veracruz, otros tantos en el español de Cartagena y uno en centros similares de Túnez, Cádiz, Ferrol y Lima. Vid. Castiñeira Castro, V., *Dinámica socio-demográfica...*

²⁶⁶ Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, pp. 465 a 468.

dieta, los matriculados pudieran recuperarse completamente luego de su paso por el hospital²⁶⁷.

Finalizamos con algunas consideraciones sobre los efectos demográficos de las obligaciones militares inherentes al régimen de la Matrícula. Aunque no hemos efectuado cálculos al respecto, la recluta de varones adultos para el Real Servicio sin duda disparó en ciertos años las tasas de viudedad entre los gremiales de mar y repercutió en un agrandamiento de los intervalos intergenésicos de las esposas de las matriculas. También hay base para conjeturar que estas mujeres por término medio, tal vez concibiesen menos hijos que los resultantes de las uniones conyugales en otros sectores profesionales. Por otra parte, creemos que indirectamente estas reclutas explican la evolución al alza de los expósitos experimentada en la villa de Ferrol.

Según los resultados de las catas hechas por Alfredo Martín García, significativamente en el siglo que media entre 1757 y 1857 el porcentaje de expósitos respecto a los nacidos alcanzó su máximo nivel en 1780-82 con el 5,8% y un 16,7% (319

²⁶⁷ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 271. Doc. Isla de León, 19-XII-1777. Dicho informe provocó la promulgación de una Real Orden de 10-XI-1777 por la que sólo debían “despedirse” los matriculados “que resulten estar absolutamente inhábiles para el servicio, o los que se hallaren que únicamente podrán fuera del Hospital conseguir su restablecimiento”. Parece ser que las dolencias más comunes que provocaban el internamiento por aquel entonces era “la enfermedad de pecho y de arrojar sangre por la boca”.

El protomédico, don Leandro de la Vega, comunicaba al comisario del hospital que el número de enfermos que llegaban a sus dependencias “es ya tan crecido [excedían las 1.100 personas] que no caben en su recinto, no obstante que en algunas de las enfermerías están a medios números y en crujidas, contra lo prevenido en las Reales Ordenanzas de los Hospitales de S.M. que mandan al Protomédico que no lo permita por las serias y graves razones que en ellas se insinúan. El hedor que con este motivo se siente en todas las salas, es intolerable, sin que baste la continua limpieza, las aspersiones de vinagre aromático, los muchos saumerios y otros medios que como V.m. sabe, me estoy valiendo para extinguirlo y precaber no sólo a los enfermos, sino también a los sanos, que nos precisa estar entre ellos”. Este último texto aparece reproducido en Clavijo y Clavijo, S., *La trayectoria hospitalaria...*, p. 74.

de 1.918 nacimientos) entre 1795-97²⁶⁸. El citado investigador vincula con acierto este alza a la precaria situación económica de la maestranza, pagada tarde y mal. Sin embargo, no repara en los armamentos masivos de marinería que se sucedieron por esos años y en que la demora en la satisfacción de los sueldos a esta gente era tanto o más grave que la sufrida por la mano de obra de los arsenales. Con este negro horizonte, cabe pensar en que algunas mujeres de marineros, sabedoras de la incertidumbre de su regreso, o recién viudas de éstos, se viesan abocadas a abandonar a sus bebés ante la imposibilidad de criarlos.

En este orden de cosas, conviene tener presente que el fenómeno de los expósitos está vinculado a la ilegitimidad, es decir, un número importante de niños abandonados eran frutos de cópulas fuera del matrimonio. Que la presencia continuada de contingentes armados en una población conllevó la relajación de costumbres, particularmente en el terreno sexual, es algo demostrado. Cabe pensar que algunas ferrolanas, aprovechando la ausencia de sus maridos en campaña, mantuvieron relaciones sexuales con hombres de la tropa o de la marinería a los que como sabemos, a la espera de embarcar, se les permitía bajar a tierra. Pero junto a estas prácticas consentidas, otras se vieron forzadas a ello. A este respecto, es de indudable interés el contenido de una instancia de esposas de matriculados del departamento de Ferrol fechada a 23 de febrero de 1791. Aunque no se aclara la vecindad de éstas, es muy posible que fuesen de las localidades del área ferrolana y de la propia capital del departamento, principales suministradoras de plazas de oficialidad de mar²⁶⁹. La situación económica de algunos individuos de esta clase era tan insostenible, sin haber recibido ni un sólo real de sus haberes vencidos desde hacía cuatro meses, que habían tenido que mendigar “valiéndose del velo de la noche” por vergüenza a ser descubiertas. Y lo que era todavía más deshonesto y dramático, sin medios para atender

²⁶⁸ Por el contrario, en los años de poca movilización de matriculados por parte de la Corona, como 1757-59 y 1815-17, los porcentajes descienden bruscamente hasta el 1,2 y el 0,1% respectivamente.

²⁶⁹ También avala esta deducción, el que declaren que acostumbraban a percibir directamente en la Tesorería de Ferrol, el día cuatro de cada mes para ser más exactos, las asignaciones de sus maridos y parientes.

a los hijos y familiares a su cargo, confesaban con pesar, “... ofendemos a Dios y demás de que se le ofende llegan a oídos de nuestros maridos y los perdemos”. Sacando a la luz su forzada prostitución y el consiguiente repudio familiar, las solicitantes dirigieron su súplica expresamente a la Reina, tratándose de la única instancia con este destinatario de la que tenemos constancia²⁷⁰.

En relación con esto, es elocuente el siguiente testimonio de 1799 respecto a la dramática situación por la que atravesaba la gente de la matrícula a las puertas del siglo XIX, en una coyuntura bélica en la que, como quedó demostrado, la inmensa mayoría de los hábiles se encontraban movilizados:

“...la desnudez y miseria de nuestra marinería y el estado de extrema agonía en que tienen a sus familias abandonadas a la mendiguez y a *la prostitución, que anda tan vecina de la necesidad*, acongojan el corazón de cualquiera”²⁷¹.

Esta situación de penuria era consecuencia directa del endémico retraso en la percepción de sueldos y pensiones, la contraprestación material más importante a que tenían derecho los matriculados. A este tema dedicaremos el siguiente capítulo.

²⁷⁰ La representación es excepcional pues es la única que conocemos en asuntos de matrícula que fue dirigida a la Reina. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1960. Doc. Ferrol, 23 de febrero de 1791.

²⁷¹ Vid. Estudios preliminar a *Colección de producciones...*, p. 55.

CAPÍTULO IX

SUELDOS, AYUDAS DE COSTA Y PENSIONES MAL PAGADOS

A continuación analizaremos las compensaciones monetarias a que tuvieron derecho los matriculados por su servicio en la Armada por tres conceptos fundamentales: sueldos, ayudas de costa y pensiones. Sin dejar de prestar atención a la maestranza, dado que el peso de la marinería de servicio (artilleros, marineros y grumetes) en la matrícula gallega y en general en la española fue abrumador, nos centraremos en esta gran clase aunque colateralmente también aludiremos a la oficialidad de mar. Daremos cuenta de las disposiciones fundamentales de las normativas de 1737 y 1751, en particular en materia de adelantos y remates, y de la creciente precisión legislativa en respuesta a las dudas surgidas ante casos no contemplados en aquéllas. Además de los sueldos ordinarios, también apuntaremos los premios extraordinarios por acciones especialmente valerosas en la Armada y los socorros, no contemplados en las ordenanzas, que la Corona concedió a familias de matriculados en extremo estado de miseria.

Subrayaremos la gran demora en la satisfacción efectiva tanto de las asignaciones a las familias como de las cantidades resultado de los ajustes al momento de los despidos. Unos retrasos reflejados en los poderes para cobranza de haberes de matriculados, escrituras notariales hasta hoy apenas sin utilizar y que aquí serán objeto de un vaciado informativo en profundidad. Por último efectuaremos comparaciones entre los sueldos estipulados para el Real Servicio con los ingresos que reportó a los matriculados la pesca, la navegación mercante y el corso para obtener la medida real de la contraprestación monetaria de la Armada a sus hombres.

9.1.- Cuantías, anticipos y remates. Los mecanismos de cobro

Retrotrayéndonos a las últimas décadas del siglo XVII, sabemos que para entonces el marinero percibía de sueldo al mes 8 ducados (88 reales) de vellón, igual cantidad que el artillero de brigada y el carpintero, mientras que el grumete tenía asignado justo la mitad. Cerraba el escalafón el tambor y el paje con treinta y veinte reales de vellón, respectivamente¹. Estas soldadas eran sustancialmente más elevadas que las percibidas por la marinería de la flota de la plata en la primera mitad del seiscientos². En el año 1691 se formó otro “arreglo” de sueldos a la baja para algunas clases: cada artillero y grumete de mar percibiría sesenta y treinta reales de vellón respectivamente por cada mensualidad. Desconocemos cuánto tendría derecho a cobrar el marinero; los pajes que se recogían en los pueblos percibirían veinte reales, mientras que los primeros calafates y carpinteros alcanzarían mensualidades de 120 reales. Esta apreciación salarial de la maestranza respecto a la marinería sería una constante en el siglo XVIII. Todas estas clases, además tenían asignada una ración. Tres de las mensualidades se percibirían por adelantado y en moneda de plata³. Como tuvimos ocasión de decir en el capítulo I de esta tesis al tratar de

¹ En la cúspide de la pirámide se situaba el general, que desembarcado, percibía doscientos ducados de plata al mes de 16 ½ reales de vellón cada uno y embarcado seiscientos escudos de a 10 reales “cada vez que se le confiere mando para el rancho”. Vid. Museo Naval. Ms. 417. Fols. 164-168.

² Con independencia de donde sirviesen (en la capitana, almiranta, galeón ordinario o patache), las retribuciones mensuales, en escudos, eran las siguientes: cuatro el marinero, dos el grumete y uno el paje. Cada artillero, fuera de las clases de gente de mar, percibía seis escudos; Según F. Serrano Mangas (*Armadas y flotas de la plata*. Madrid, 1989, pp. 283-287) estos salarios no sufrieron alteraciones entre 1618-1648. En torno a la década de 1630 un marinero de la Armada del Mar Océano ganaba 4,4 escudos al mes, cifra considerada elevada dada “la escasez de trabajo y las presiones de la inflación”. Vid. Stradling, R., *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid, 1992, p. 211. Los datos de D. Goodman (*El poderío naval...*, p. 266) son coincidentes.

³ En la primera salida de cada embarcación que hubiese estado desarmada se daba una paga de gracia a cuantos hubiesen trabajado en el apresto. En ese momento se anticipaba a las tripulaciones seis pagas, la mitad de ellas en escudos o ducados de plata de quince y 16 ½ reales de vellón respectivamente.

las causas del fracaso de la matrícula ordenada por Felipe IV, el incumplimiento de las condiciones salariales de la marinería al servicio de los Austrias fue habitual lo que justificó sobradamente la oposición popular a las levadas para los escuadras del rey.

Tras la puesta en aplicación del Reglamento de sueldos de 1717, los de los artilleros de mar, marineros, grumetes y pajes quedaron fijadas en 90, 70, 45 y 30 reales de vellón, respectivamente, tanto en campañas en Europa como en América. A su vez, a cada una de estas clases le correspondía una ración diaria⁴. Ese mismo año, en el Reglamento formado por Gaztañeta en razón del registro de la marinería guipuzcoana en los libros de las cofradías de mareantes, se legisló en materia de adelanto de sueldos, anticipo condicionado a la presentación de determinadas fianzas⁵. Este requisito sería confirmado en las conocidas instrucciones de Patiño de 1726, en virtud de las cuales se concedía a los matriculados el derecho a asignar para manutención de su familia una cantidad de dinero proporcional al sueldo. El interesado debía pedirlo con antelación, en el momento de ejecutarse el reparto de las plazas de marinería. Estos adelantos -que a modo de incentivo eran norma en la Carrera de Indias del siglo XVII⁶-, serían librados con la condición de dar fianzas o de responder por ellos las justicias ordinarias de sus localidades; es decir, en caso de no

Los restantes nueve meses se pagaban en moneda de este último metal. Durante las *invernadas* (retirada a los puertos de las escuadras) “no tenían obligación de servir las plazas mayores y otros oficiales, corriéndoles sin embargo sus sueldos. La tropa se retiraba a cuarteles y por tierra se les daba el presto, excepto el primer socorro que se les daba a la salida del buque”. Vid. Museo Naval. Ms. 417. Fols. 164-168.

⁴ Vid. Museo Naval. Colección Antonio de Mazarredo. Ms. 8.770.

⁵ El artículo 12º disponía lo siguiente: “Que para que las pagas que anticipa el Rey queden en cualquiera lance aseguradas a favor de la real hacienda, debe quedar establecido por ley que cada marinero ha de presentar y asentar en los libros por su fiador un hombre conocido de el país, o que se fien unos a otros los marineros, como no sea recíproca esta fianza, para que de esta manera cobre el rey de el fiador el dinero anticipado, en especie o en el servicio de el marinero que hizo la fianza...” Una copia impresa de este reglamento en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

⁶ La marinería de la flota de la plata recibía cuatro pagas por adelantado. Vid. Serrano Mangas, F., *opus. cit.*, p. 283-287.

hacerlos sus preceptores, aquéllas quedaban obligadas a restituir los importes. También con vistas a garantizar los cobros, debía enviarse a la Corte relación por separado de los marineros acogidos a esta gracia de los anticipos. En general, en las certificaciones individuales tendría que constar los socorros recibidos por cada uno⁷.

Es significativo que a las puertas de la entrada en vigor de la llamada Ordenanza del Infante Almirante de 1737, para frenar las deserciones, el ministro del partido de Avilés considerase fundamental garantizar la disponibilidad de caudales en las tesorerías de Marina para pagar a la marinería al tiempo de ser destinada⁸. Por el punto 12 de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737, al objeto de fomentar “la concurrencia a la matrícula”, se ordenaba la anticipación de las tres pagas acostumbradas para socorros de las familias⁹, “a cada uno de los que fueren nombrados para salir a la mar en mis navíos de guerra”, y que de regreso, desarmados los buques, fuesen despedidos y pagados “de todo su haber”, considerándoseles el sueldo hasta el día en que llegasen a sus domicilios según un cálculo de la distinta distancia que hubiese de éstos al puerto de desembarco¹⁰. Insuficiencias presupuestarias parecen haber sido la razón de que Felipe V limitase en 1739 la concesión de las tres pagas de adelanto a los tres mil hombres llamados al servicio en el departamento ferrolano por aquel entonces, y no hiciese extensible esta gracia a los que tenían la campaña cumplida en los navíos *San Felipe*, *Príncipe*, *Princesa* y *Santa Ana*, y que, según el jefe de escuadra, habían manifestado por voluntad propia su intención de seguir enrolados. Dado que esta marinería contaba en su haber con una experiencia previa en la navegación de altura, por corta que ésta fuese, el Intendente Freire insistió al

⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Balsaín, 29 de agosto de 1726.

⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Avilés, 31 de agosto de 1737.

⁹ El equivalente al *mois de famille* estipulado en la Royale. Estos adelantos para auxilio de los más cercanos al reclutado, como ocurrió con las soldadas ordinarias, a menudo se pagaron con notable retraso. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 272.

¹⁰ La copia consultada de esta normativa en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

Almirantazgo en lo conveniente que sería contar con ella, incluso a costa de nuevas libranzas¹¹. Para entonces, 1739, conocemos los sueldos estipulados para la gente de mar incluida en la última leva. Por este orden, artillero, marinero, grumete y paje tenían derecho a percibir cada mes 90, 80, 45 y 35 reales vellón. Respecto a medio siglo atrás, el marinero vio elevado su sueldo mensual en 30 reales, el grumete en 15 reales y el paje en 10 reales¹².

Desde el primer momento, el gobierno fue consciente de que la paga puntual de los salarios sería una de las exigencias más constantes de la marinería. Sobre el papel se adoptaron una serie de disposiciones que confirmaban este derecho, y se llegó incluso a eliminar antiguos requisitos para la percepción del sueldo íntegro. Así, Felipe V resolvió por despacho de 21 de octubre de 1741 que desde el primero de dicho mes la gente de mar a bordo de navíos de la Armada fuese asistida con el sueldo entero tanto en mar como en puerto. Lo que había llevado al monarca a cambiar la ley había sido la constatación por parte del Almirantazgo, dirigido por el Marqués de la Ensenada, de que el medio sueldo que hasta entonces se dispensaba mientras estaban atracados a bordo de bajeles armados era insuficiente para mantenerse y socorrer a sus familias, “cuya razón les obligaba a aborrecer el servicio de la Marina”¹³. En Francia, a este *demi-solde* tenían derecho por ordenanza los convocados a servir antes de su embarque en navíos de la marina real. Una vez a bordo y mientras durase la campaña (en torno a cuatro meses en tiempos de paz), devengaban el sueldo íntegro¹⁴.

La legislación sobre las llamadas “pagas de anticipación” fue precisada en los

¹¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Coruña, 24 de junio de 1739.

¹² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277. Doc. San Ildefonso, 1 de octubre de 1739. Otros autores facilitan cifras muy similares, aunque sin precisar a qué momento del siglo se refieren: el artillero percibiría entre 90 y 150 rs., el marinero 70 y el grumete 45. Vid. Desdévise du Dézert, G., *La España...*, p. 555.

¹³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Doc. 21 de octubre de 1741.

¹⁴ Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, pp. 81 y ss.

artículos 71 y 72 de la Ordenanza de Matrículas de primero de enero de 1751¹⁵. Con respecto a lo estipulado en tiempos de Felipe IV y Carlos I su número se redujo. Por lo regular, serían tres, cantidad sujeta a variación según la mayor o menor demora “que se presupone en los viages”. Debían entregarse en mano al beneficiario, obligado a firmar (hacer señal, en caso de no saber) el recibo en presencia de escribano de Marina, para dar testimonio de esta operación. Estos pagos realizados en los pueblos por los subdelegados con caudales librados para este fin al tiempo de despacharse las órdenes de recluta o sorteo de marinería, también se condicionaban, como en la ordenanza de Patiño; ahora a la presentación de fianzas¹⁶ en dinero (de “sujetos abonados”) o de algunos bienes muebles o raíces para salvaguarda del real erario en caso de deserción o ausencia injustificada (“antes de legítimamente haber devengado estas anticipaciones”). A los que no asegurasen este reintegro a la Hacienda a su debido tiempo, se les satisfacerían una vez en sus destinos al servicio de Su Majestad¹⁷. En Inglaterra, habida cuenta que numerosos marineros se fugaban más recibir estos adelantos, se tuvo que ordenar el abono de estas pagas justo en el momento de la partida de los buques de guerra. Aunque la Navy Act de 1758 prescribió una anticipación máxima de seis meses de sueldo, muy rara vez se llegó a este extremo por dificultades presupuestarias¹⁸.

Volviendo a la ley marco de 1751, en su artículo 75 se reconocía el derecho de los matriculados (con “muger, padres, hijos o otras obligaciones a que atender”) a dejar

¹⁵ *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada* (Título III, Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748). Museo Naval. Sig. R-98/209.

¹⁶ Este requisito fue confirmado poco después por real orden de 5 de febrero de 1752 dirigida al Intendente de Cartagena. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁷ Y “como la asignación fija de plazas no ha de hacerse por lista de la matrícula, formará el ministro un juicio prudencial según la habilidad que reconozca en los interesados a quienes prevendrá que según la plaza con que huviere de servir se les abonará el defecto o descontará el exceso de lo que a buena cuenta tuvieren percibido” (art. 72).

¹⁸ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 198.

consignados 2/3 de su sueldo cuando sirviesen en Europa (empleados en “viages de Europa”) y la mitad cuando realizasen campañas a América¹⁹. Para llevar la contabilidad en materia de sueldos, en cada asiento individual de las listas de tripulaciones de los buques formadas por las contadurías de Marina se anotaba lo que había sido abonado tanto en concepto de sueldo ordinario como anticipo para socorro de sus familias. Además, se indicaba el asignatario o asignataria de cada uno. Así consta al menos en la lista del equipaje de la fragata *Nuestra Señora del Carmen* armada en Ferrol, un registro vigente hasta finales de 1790²⁰. Por otra parte, a los marineros se les cargaban sobre sus haberes los desperfectos o pérdidas de utensilios de trabajo de los que fuesen responsables²¹.

En cuanto al remate salarial, tendría lugar una vez concluida la campaña. El abono de todos los alcances de los sueldos vencidos se produciría bien en el puerto del desarme bien en las localidades donde residían los acreedores (art. 76)²². Esto último se practicó con

¹⁹ En la aludida propuesta del ministro del partido de Avilés de agosto de 1737, se abogaba porque mientras estuviesen empleados en la Armada, sus familias recibiesen mes a mes y puntualmente la media paga estipulada según la plaza. Se hacía depositarios y distribuidores de las partidas consignadas al efecto a las justicias ordinarias; en último término se las responsabilizaba de las deserciones ocurridas en sus jurisdicciones, y de las restituciones de marinería sin las licencias pertinentes, prácticas al parecer muy extendidas. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Avilés, 31 de agosto de 1737.

²⁰ En nota al final de la lista se indica que ésta habría de entregarse cerrada al contador de la fragata “para que en los mismos términos la exhiva al ministro de Marina o de la Real Hazienda del puerto a donde arrivase para la subcesiva cuenta y razón”. Fechado en la Isla de León, a 29 de diciembre de 1790. Vid. A.G.M. Arsenales. Sig. 8.118.

²¹ Por ejemplo, en el asiento del grumete Benito de Ayaso, natural de A Pobra do Deán (subdelegación del Caramiñal, provincia marítima de Pontevedra); se anotó el descuento en sus haberes de seis reales en que fue valorado un balde de madera que había perdido, de los del cargo del primer contramaestre de dicha fragata. *Ibidem*.

²² J.P. Merino Navarro (*La Armada...*, p.28), afirma que una vez decretada la orden de desarme, el pago tendría que efectuarse “en público sobre el mismo navío, desde el Capitán hasta el Page”, para a continuación despacharlos, quedando libre el buque y comenzando a ocuparse del mismo las distintas secciones del arsenal. Lo cierto es que la ordenanza de 1751, en concreto su artículo 76, contemplaba las

marinería licenciada cuyos haberes tardaron en liquidarse por estar pendiente la cuenta y razón de sus asientos en las contadurías, pues mantenerlos en la capital departamental suponía un gasto innecesario para las arcas de Marina. En aplicación de esta política de ahorro, ante la demora en sus remates (estimada en varios meses, ya que sus haberes procedían de La Habana, “ministerio del bloqueo de Gibraltar, y otros parages”), el primero de octubre de 1783 se resolvió despachar con pasaportes y “diarios” (ayudas de costa) para sus domicilios a los matriculados casados que formaban parte de las tripulaciones de los navíos procedentes de Cádiz que habían atracado en Ferrol para ser desarmados. El Intendente Du Bouchet aprovechando la llegada a la tesorería de su departamento de ocho millones de reales²³, abogó por despedir a todos los matriculados, sin distinción de estado, que solicitaran ser pagados por los ministros principales de sus provincias o por los subdelegados de los partidos a los que pertenecían “por el beneficio que les resulta de no estar ausentes de sus familias después de tan dilatada campaña²⁴, como por el ahorro de la Real Hacienda, que debe mantenerlos todo este tiempo sin parecer necesidad”. Pero en Madrid se optó por la referida resolución intermedia; los solteros quedaban en el Arsenal hasta que sus haberes fuesen liquidados por completo, al tiempo que se ordenaba apurar

dos posibilidades. No tardaron en manifestarse diferencias en la interpretación de la ley, unas disparidades de criterio advertidas al menos en los departamentos de Cádiz y Ferrol. Desde Madrid se pidió informe al respecto, y como resultado del mismo, al tiempo que se confirmaba los artículos 73 y 76 de la normativa de 1751, además del 22 del título 6, tratado IV de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, se resolvió que el sueldo de la marinería licenciada fuese abonado desde el día de su despido de campaña hasta la llegada a su domicilio.

²³ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 275. A finales de ese año, el intendente de Cádiz, informaba que en la capital de aquel departamento, a consecuencia de la falta de dinero para decretar los despidos, se encontraban en torno a dos mil hombres desembarcados “y además hay otro número no corto en Ferrol y Cartagena...”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. Isla de León, 16-XII-1783.

²⁴ Recordemos que desde 1778 se habían sucedido levadas masivas para atender las demandas de tripulaciones de la Armada en el contexto de guerra contra Inglaterra, cerrada con la firma del Tratado de Versalles (3-IX-1783), de ahí los desarmes.

las diligencias para el ajuste de las soldadas”²⁵.

A medida que surgieron situaciones no contempladas en las ordenanzas, se legisló al respecto para que la acción de gobierno no se empantanase por dudas en la aplicación de la normativa. De este modo, al final del siglo los casos previstos en la ley eran muy numerosos. Sin ir más lejos, la importante real orden de 19 de agosto de 1754, que cambió las bases de los sorteos de matriculados y sancionó la obligatoriedad de la especificación de clases en las listas de gente de mar, por lo que respecta a las asignaciones a los familiares, concedía el derecho a percibir por este concepto una “moderada cantidad” en las propias localidades al tiempo de ser destinados, entretanto al llegar a la capital departamental se formalizaban al completo estos adelantos²⁶. A renglón seguido, se dispuso que a los matriculados, una vez garantizada de este modo la subsistencia de las personas a su cargo, mientras prestasen servicio en la Armada sólo les serían abonados en concepto de sueldo lo preciso para cubrir las necesidades de vestuario “a fin de que evitado el desperdicio, que es tan natural en los marineros, se logre el que satisfechos de remate al despedirlos lleven a sus casas un considerable socorro que haga comprensible la utilidad que consiguen en el Real Servicio”. Estamos ante una medida, de las varias que se adoptaron, para evitar el despilfarro de estos dineros, tan caros de ganar; el propósito evidente era impedir su aplicación a fines placenteros (sexo, juego, alcohol, como tría más demonizada desde las esferas oficiales). Por otra parte, la Corona reconocía implícitamente la importancia de la vía salarial para mitigar la desafección hacia una prestación militar tan dura.

En materia de remates se produjeron excepciones a lo prescrito en la norma. Por Real Orden de 11 de septiembre de 1754, dirigida al virrey de Nueva España y al ministro

²⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 275. Docs. Ferrol, 24-IX-1783; Madrid, , I-X-1783.

²⁶ A raíz de haberse recobrado del fiador de un artillero de mar muerto en combate el resto de las pagas por adelantado que no había vencido, por R.O. de 28 de junio de 1768 se prohibió hacer descuento alguno de las anticipaciones a los fallecidos en servicio”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales disposiciones.

de la escuadra de La Habana, al objeto de prevenir las deserciones de la marinería de los bajeles de guerra desarmados en la capital cubana, se dispuso que allí sólo les fuesen entregadas las precisas asistencias en dinero, reteniéndoseles un mínimo de cuatro a seis pagas, y que al regresar a España “traigan lo que no hayan gastado de lo devengado de sueldos”²⁷. También sobre esta materia, no mucho después Fernando VI (R.O. de 30 de junio de 1755) resolvió por punto general que la gente de mar despedida fuese satisfecha desus alcances contra las tesorerías de Marina, aunque sus buques estuviesen pendientes de desarmo.

Los sueldos se abonaron en moneda de vellón, excepto los devengados por servicios en América que lo fueron en plata, aun cuando el acreedor hubiese sido destinado a servir en Europa²⁸. El pago con este metal precioso venía siendo norma en la Carrera de Indias desde el inicio de ésta, salvo contadas excepciones²⁹. Para que se beneficiasen de esta ventaja salarial, con ocasión de los preparativos de la expedición naval con destino a Nueva España que había de partir en el verano de 1739, el Infante Almirante

²⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 283. Doc. 11-IX-1754.

²⁸ Así se evidencia en la nota de cuenta y razón de los haberes de Ignacio Faro, gallego nacido en Santa María de Cela, uno de los *vagos*, es decir sin matricular, que había sido enrolado a la fuerza con plaza de marinero en la fragata *Nuestra Señora del Carmen* en diciembre de 1790. Su asiento rezaba así:

“Vino a esta fragata de la corbeta *San Gil* en 25 de noviembre de 1790. Pagado de su sueldo a vellón hasta fin de maio de 1785. Salió para América en 10 de julio siguiente socorrido con tres medias pagas a plata de grumete; ascendió a su actual plaza en 28 de maio de 1787. Tiene el cargo de veinte y seis reales a plata por la mitad del importe de dos encerados de canoza (sic.) de bote; acreedor a diez reales, ocho reales de plata para géneros de ración que dejó de percibir. Está satisfecho de los quarenta pesos fuertes del vino y socorrido con una paga a plata de 4 ½ escudos, y con un mil trescientos diez y siete reales siete maravedís de plata, habiendo regresado a Europa en 27 de octubre de 1790”.

Vid. A.G.M. Arsenales. Sig. 8.118. Lista de la tripulación de la fragata *Nuestra Señora del Carmen*. Año 1790.

²⁹ Vid. Serrano Mangas, F. *Armadas y flotas de la plata*. Madrid, 1989, p. 285.

insistió en respetar la providencia de distribuir las plazas de los viajes a América entre los matriculados de todas las provincias españolas, “para que con este alivio le sean más tolerables las campañas en Europa”³⁰. Por la misma razón, como ya hemos señalado al tratar del fraude en el enrolamiento de tripulación de flota de la Carrera de Indias, por ley se confirmó en varias ocasiones la preferencia de los matriculados, que habrían de turnarse en las rutas hacia América.

A raíz de una duda planteada por la comisaría de ordenación y contaduría de Marina de Cádiz, Carlos III resolvió por disposición de 27 de octubre de 1764 que la marinería restituida desde La Habana fuese pagada en plata hasta el día de su embarque en los “transportes parlamentarios”, y en vellón desde ese mismo día hasta su arribada a puerto español con las dietas necesarias. Los que no pudiesen partir a tiempo por hallarse enfermos habida cuenta que sus gastos sanitarios eran asumidos por la Real Hacienda, cobrarían en plata sus haberes hasta el día de la entrada en el hospital y en vellón desde aquella fecha hasta su regreso³¹.

En buena lógica también las tripulaciones de los buques del rey destinados a Filipinas merecieron más si cabe un tratamiento salarial diferenciado. Por R.O. de 17 de enero de 1769, a propuesta del comandante de la fragata *Venus* se aprobó que una vez arribada a Manila, tanto a la tripulación como a la guarnición se le abonasen dos pagas, además de los primeros veinte pesos (400 reales) de la ración de vino para que adquiriesen ropas³². Otra prueba, si cabe más reveladora de la creciente minuciosidad legislativa en materia de sueldos, es la R.O. de 28 de octubre de 1778, con motivo de otra indeterminación en la contaduría mayor de Cádiz sobre abono de goces en vellón o plata

³⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Graña, 6 de marzo de 1739.

³¹ Para evitar que desertores o matriculados sin identificar gozasen de estos sueldos, en los casos en que la condición de prisionero no pudiese verificarse por revistas o notas en los asientos de la matrícula, se acudiría a certificaciones e informes del jefe de escuadra y/o de oficiales de la Armada que los hubieren tenido a sus órdenes. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. San Ildefonso, 27 de octubre de 1764.

³² Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales disposiciones.

a la oficialidad y dotación de la fragata *Astrea* que destinada a Manila apenas después de zarpar había vuelto desde las proximidades de la Línea de la Concepción. Puesto que se podía considerar un viaje de regreso para desarmar³³, al no poder continuar la travesía, pasada y a la estación climatológicamente más ventajosa para la navegación a aquellas latitudes, se mandó el abono “a sueldo de América” únicamente desde la frustrada salida de Cádiz hasta su regreso, pues la fragata ya no volvería a salir³⁴. Ambos dictámenes reflejan la voluntad por parte de la Secretaría de Marina de no dejar ningún cabo suelto que diera lugar a reclamaciones al socaire de vacíos o resquicios en la normativa, precisión legal que por lo que respecta a los sueldos fijados para los viajes a las colonias tenía notables implicaciones económicas pues su cuantía era sustancialmente más elevada.

Los llamados *sueldos del sur*, por su extraordinaria cuantía, merecen mención particular. Para 1748 conocemos un Reglamento de sueldos y raciones de los bajeles *Castilla*, *Europa* y *Esperanza*, de la escuadra comandada por don Francisco de Orozco, desde el día que fondearon en el puerto chileno de La Concepción, hasta el que se hicieron a la vela de regreso a España³⁵. Dicho reglamento fue formado por el virrey peruano, Conde de Superunda, el 14 de junio de 1748 por disposición de R.O. de 16 de agosto de

³³ “Y no arribada por 15 ni 30 días que es de la que habla la ordenanza”.

³⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2001. Prontuario de reales disposiciones.

³⁵ *Reglamento de sueldos, gratificaciones de Mesa, Criados y Raciones que han de gozar los oficiales de Estado Mayor, Oficiales Mayores, Tropa de Ynfantería y Brigadas de Artillería, Oficiales de Mar, Artilleros, Marineros, Grumetes y Pajes, que sirven a S.M. en los Vaxeles Castilla, Europa y Esperanza, del Cargo del Jefe de Escuadra don Francisco de Orozco, desde el día que fondearon en el Puerto de la Concepción de Chile, hasta el en que hicieren vela desde el mismo Puerto a las Costa de España que se les considerará los que están señalados en las Campañas a la otra América. Sólo recibirían gratificaciones de mesa el comandante jefe de la escuadra y el ministro principal (un comisario ordenador) -ambos miembros del Estado Mayor- junto con los capitanes de navío y capitanes de fragata, a razón, de 250, 200, 150 y 110 pesos al mes, respectivamente. Asimismo, eran estas cuatro clases las únicas que disponían del servicio doméstico, disfrutando los dos primeros cargos de ocho criados cada uno, y los dos oficiales mayores de seis y tres. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 280. Doc. Lima, 29 de junio de 1748.*

1747. Disponía el pago de las mensualidades en pesos de plata. Por este orden se asignaban 22, 16, 10 y 6 pesos a artilleros, marineros, grumetes y pajes lo que equivaldría a 440, 320, 200 y 120 reales vellón, respectivamente.

Todo apunta a que se trata de la normativa aprobada por Fernando VI el 17 de abril de 1752. El artículo 6º del reglamento de sueldos que mereció entonces el visto bueno del rey prescribía que las tripulaciones mientras permaneciesen en el Callao percibiesen sólo el medio sueldo³⁶. Sin embargo por auto proveído por la Junta del Departamento de Cádiz en acuerdo de primero de octubre de 1763 se resolvió que en tales circunstancias se les pagase el sueldo íntegro.

No fue esta la última modificación o puntualización legislativa en razón de las soldadas del sur. Sin ir más lejos, en 1764, a pregunta del Intendente de Ferrol, se disponía que estos sueldos “del sur” -que para las cuatro clases de marinería referidas, eran mucho más elevados, en consideración “a los riesgos, trabajos e incomodidad que padece la gente de Mar especialmente en viajes dilatados”, que los fijados “en lo general de viages a la América”- corriesen “desde el día que a la ida [el navío] rebasa el Cabo de Hornos hasta que a la vuelta pasa el mismo Cabo”³⁷.

Las tripulaciones de los navíos *Septentrión*, *Astuto* y *San Lorenzo* y de la fragata *La Liebre* sabían del referido dictamen de 1763 a su favor y lo esgrimieron cuando a finales del verano de 1772 solicitaron el remate de sus sueldos. Pero el Virrey del Perú no sólo rechazó sus reclamaciones sino que abortó un conato de motín con una dureza que pareció excesiva a algunas autoridades de Marina. Finalmente, en conformidad con lo acordado por la Junta del Departamento de Cádiz³⁸, Carlos III resolvió por despacho de 10 de

³⁶ En la formada por Superunda en 1748 resolvía que “los Artilleros, Marineros, Grumetes y Paxes [percibirían] sólo el medio sueldo quando estubiere la esquadra en el del Callao y generalmente a todos se ha de descartar el exceso que hubiere del valor de cada estancia de Hospital al de dos Reales, que se considera tiene la ración diaria...” *Ibidem*.

³⁷ A.G.S. Secretaría de Mariña. Leg. 264. Docs. Esteiro, 13-X-1764; Cádiz, 4-XII-1764.

³⁸ Integrada por el Director General de la Armada D. Andrés Reggio, por el Jefe de Escuadra D. Antonio de Ulloa, por el Intendente D. Juan Gerbaut, por el Mayor General de la Armada y por el Director

noviembre de 1772 que los remates se efectuasen teniendo en cuenta que el sueldo “entero” habría de correr durante las estancias de los buques en el Callao. Esta medida se justificó por la coyuntura inflacionista en aquellos dominios, pues

“...según noticias que tiene [la Junta] de sus ajustes si se les paga sólo el medio los más no podrán satisfacer sus alcances, y si el entero serán muy cortas cantidades que perciban respecto al subido precio de lo que tuvieren que habilitarse y el descuento de hospitalidades”.³⁹

La Junta de Cádiz dictaminó entonces de modo inequívoco a favor de la supresión de los descuentos de gastos hospitalarios, lo que también propuso el comandante de la escuadra del Sur, el capitán de navío D. José de Somaglia. Este oficial abogó por la asignación fija sin gravámenes de esta naturaleza, idea que respaldó públicamente el Director General de la Armada crítico en cierto modo con el despotismo del virrey. Pero esto no se dispuso explícitamente en la resolución del rey. Por el contrario sí se ordenó expresamente la formación de un nuevo reglamento, tarea encomendada al citado Director General de la Armada en el marco de la Junta de Departamento, aunque también habían de tenerse en cuenta las propuestas llegadas desde Ferrol y de otras autoridades de Marina. La nueva normativa no fue aprobada hasta el 26 de marzo de 1774⁴⁰.

Como es de suponer, los prófugos perdían el derecho a percibir sus pagas desde el

de los Oficios de Marina en dicho departamento.

³⁹ El remate en los términos señalados en la resolución de 1-X-1763 ya se había practicado últimamente con las tripulaciones de las fragatas *Hermiona*, *Águila* y la mencionada *Liebre*.

⁴⁰ No hemos encontrado un ejemplar de la misma, pero digamos que Junta gaditana abogó porque los sueldos del sur habrían de ser “iguales desde la salida hasta el regreso, con proporción a esta trabajosa navegación, sin descuento alguno de las hospitalidades, por cuyo medio se evitará toda duda”. De haberse formado según estos principios, habría supuesto la nulidad de la referida disposición de 1764. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 280. Doc. Lima, 29 de junio de 1748; Leg. 268. Doc., 10 de noviembre de 1772.

momento en que desertaban⁴¹. También perdían sus derechos salariales los desertores de los equipajes de la flota del comercio americano. En virtud del artículo 7º del Reglamento de soldadas y gratificaciones para los empleados en la Carrera de Indias aprobado el 3 de enero de 1755, sus sueldos quedaban a beneficio del armador “para sufragar el inevitable coste que cause la diligencia del remplazo de nueva gente”⁴². Pero los condenados al destierro por este delito gozaban de cierta retribución salarial⁴³. Distinto fue el caso de la marinería arrestada. Por circular de 11 de marzo de 1772, con motivo de una representación de la Comandancia General de Marina de Ferrol, a instancia de un segundo guardián encarcelado pero declarado inocente, se ordenó que a todo individuo de la marinería, preso y “procesado” (interpretamos que absuelto), se le abonase el sueldo devengado durante el tiempo en que estuvo privado de libertad⁴⁴. En cuanto a los derechos salariales de la marinería que caía prisionera del enemigo, se produjeron modificaciones importantes en la legislación al respecto. Desde el siglo anterior, tanto a la gente de mar como a la llamada de guerra (tropa) de los navíos de la Carrera de Indias, una vez libres se les pagaban los sueldos que devengasen a lo largo de su cautiverio, a modo de indemnización, dado que el coste del rescate a menudo fue amortizado del bolsillo del prisionero o con el recurso particular al crédito⁴⁵. Por lo que concierne a la marinería de la Armada del siglo XVIII, fue merecedora a sus pagas, aunque no íntegramente, tan sólo en concepto de medio sueldo como si estuviese sirviendo en un departamento, o sea, sin estar

⁴¹ Véase el documento 14 del Apéndice Documental.

⁴² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 283. *Reglamento de soldadas...*

⁴³ En concreto, los diez marineros que sufrían esta pena en la plaza de Orán, en virtud del Reglamento de 10 de noviembre de 1745, tenían derecho a percibir ocho cuartos al día, “además de lo que les corresponde por tales desterrados”. Vid. Portugués, J.A., *Colección general de las ordenanzas militares, sin innovaciones y aditamentos*. 10 vols., Madrid, 1764-68. Tomo VIII, p. 353.

⁴⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2001. Prontuario de reales disposiciones.

⁴⁵ Vid. Serrano Mangas, F., *Armadas...*, pp. 285-286.

embarcada, según “se ha practicado y practica en tierra con la tropa del ejército quando es rescatada”⁴⁶. Hasta que por R.O. de 28 de enero de 1777 se resolvió asistir con el sueldo de la plaza que constase ocupaba en las listas de matrícula a la marinería que estando en actual servicio fuese cautiva, mientras permaneciesen “constantes en nuestra santa fee”⁴⁷.

El catálogo de casos contemplados en la ley continuó creciendo. Sirva de ejemplo la real orden de 31 de agosto de 1790 se dispuso que en adelante los marineros *vagos* (marineros sin matricular) expatriados de América durante su viaje a España se les diesen sus raciones pero sin devengar sueldo alguno, al igual que los reos sentenciados naturales o domiciliados en Indias. Cuando estos últimos fuesen restituidos desde España se les comunicaría a las autoridades coloniales el tiempo de su castigo para que una vez cumplido pudiesen entrar al goce de sus salarios⁴⁸.

Por lo que atañe a los mecanismos de cobro, según lo estipulado en el artículo 75 de la Ordenanza de 1751 lo asignado por los matriculados a sus familias se abonaría cada dos o tres meses, en conformidad a lo resuelto por el Intendente de Marina correspondiente

⁴⁶ Así se documenta en el expediente formado a raíz de la reclamación de los haberes, cifrados en 8.435 rs. y 8 mrvs, del marinero Antonio de Vendamio llevada a cabo por su esposa en 1738. Este individuo, junto con otros tres tripulantes y el capitán del bergantín *Santa Ana* que transportaba maderas para el astillero por la ruta A Coruña-San Cibrao, en 1730 había caído prisionero de los corsarios argelinos. En octubre de 1734, el capitán de este mercante fue canjeado por apresados de un barco de inieles hundido a la altura del cabo de Gata por acción de la escuadra española al mando de D. Gabriel de Alderete. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 253. Docs. A Graña, 15-IV-1738; San Ildefonso, 13-VIII-1738.

⁴⁷ “... para algún otro [caso distinto], tomará Su Majestad la resolución que tenga por conveniente”. Ya con carácter particular, Carlos III había mandado asistir desde primero de septiembre de 1776 con el goce del sueldo de sus respectivas clases a quince marineros de la matrícula de Málaga que sirviendo en uno de los barcos que hacían la ruta hacia el presidio de Melilla fueran hechos prisioneros por corsarios norteafricanos. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 261; A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales disposiciones.

⁴⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc., 31 de agosto de 1790.

en atención a la distinta dificultad de conocer los paraderos de los otorgantes⁴⁹. Los ministros a nivel provincial o sus subdelegados librarían estas cantidades a los podatarios, obligados a firmar los recibos de cobro ante notario. Un expediente de resultas de una denuncia contra el subdelegado de Vigo ante la Comandancia General de Marina del departamento de Ferrol ofrece interesantes noticias sobre estas cuestiones⁵⁰. Al funcionario en cuestión se le acusó de descontar cinco, cuatro y tres reales, además de los picos de maravedíes por cada asignación de artillero, marinero y grumete respectivamente, con el pretexto de gastos del alguacil desplazado *ex profeso* a cobrar estos haberes a Pontevedra⁵¹, la capital de la provincia marítima. El subdelegado D. Alonso Canido alegó que ya ésta era la práctica acostumbrada cuando en octubre de 1767 había tomado posesión de su cargo, y precisó que regularmente se descontaban cuatro, tres y dos reales según la clase de gente de mar, “a excepción de que siendo las partidas mayores de lo que acostumbran cobrar, bien por aumento de plaza o por otra razón, se les cobra un real más, porque este pequeño desqueto no se hace respecto a las clases, sino a proporción de la cantidad que trae para cada una [normalmente los asignatarios eran mujeres, esposas o madres de matriculados en campaña] el propio Alguacil”. Canido, que sabía de cuentas⁵², consideró justo la percepción de estas tasas, argumentando que de no estar de acuerdo las asignatarias siempre eran libres de cobrar personalmente o por medio de apoderado, gestión que según estimó saldría más cara. El ministro principal de Pontevedra respaldó a su subordinado al tiempo que denunció el intento por parte de algunos y algunas de cobrar por otros sin acreditar poder alguno. Aunque el Intendente tampoco dudó de la honestidad del proceder

⁴⁹ Al respecto, los ministros de los escuadra debían pasar noticias puntuales.

⁵⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 272. Docs. Vigo, 21 de agosto de 1780; Pontevedra, 28 de agosto de 1780; Ferrol, 6 de septiembre de 1780; Ferrol, 4 de octubre de 1780.

⁵¹ Los dos alguaciles de Marina de la subdelegación de Vigo se turnaban trimestralmente en esta función.

⁵² En 1767 tenía el grado de oficial segundo de la contaduría de Marina. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 247.

del subdelegado, ordenó (29-VII-1780) que para cortar de raíz estas protestas las asignaciones no se pagasen en Vigo, sino exclusivamente en la capital provincial a donde habrían de acudir los interesados personalmente o sus apoderados en virtud de escritura notarial en forma⁵³. El Comandante General de Ferrol, tal vez advirtiendo indicios de irregularidades administrativas, ordenó una pesquisa. Desconocemos los resultados de la misma confiada al subdelegado de Cangas. Sí sabemos que interrogado al respecto, el capitán del puerto de Vigo D. Juan de Villavicencio declaró en contra de Canido. Pudo haber sido amonestado verbalmente o multado, pero en todo caso en 1800 seguía desempeñando la subdelegación⁵⁴.

Años antes se había intentado cortar de raíz las irregularidades en materia de cobro de sueldos por asignatarios, denunciadas en 1780 por el ministro de la provincia de Pontevedra. Al objeto de combatir el fraude en las reclamaciones salariales, el Intendente de Marina de Ferrol había suspendido desde 1775, tras examinar los asientos individuales en las listas de matrícula, “las asignaciones de Marinería embarcada en que no se verifique ser legítimos y conformes a Reales órdenes para Padres, Hijos o Parientes”. Esta providencia, aprobada por R.O. de 20-XII-1777, se había tomado tras observar

“las muchísimas trampas que había en esto de las asignaciones de la Marinería, dejándolas a Tabernerías, Tenderas y a Mozuelas para el abrigo de los préstamos con bastante lucro y otras infamias que [...] es muy frecuente en ella, hasta llegar algunos Individuos a

⁵³ Canido, seguro de la credibilidad de su testimonio, se ofreció a correr con las costas del comisionado que debía investigar los hechos en caso de que el acusador afianzase la que el consideró calumnia. Una vez se demostrase su inocencia, exigía “una completa satisfacción porque no es justo, según toda ley divina y humana que por una simple relación o voluntario hablar se quite el crédito y estimación a nadie”. El acusador, que en una primera representación ante la Intendencia parece se había mantenido en el anonimato, se identificó y firmó la dirigida al Comandante General de Ferrol. Resultó ser el que pensaba Canido, D. Mateo de Araújo quien ya lo había insultado anteriormente. Era un mozo natural de Vigo, hermano de una de las asignatarias, y que aquél calificó de “ingreido”.

⁵⁴ Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 309. Doc. Pontevedra, 10 de mayo de 1800.

abandonar por este motivo sus propias Mugeres y Hijos, sin dejarlas cosa alguna para su manutención”⁵⁵.

En relación con esto, al hablar de la presencia ilegal de matriculados catalanes en Galicia ya dimos cuenta del gusto de los matriculados por el tabaco y por las bebidas alcohólicas, consumo que alentaron los llamados fomentadores. Precisamente, el censurable empleo que parte de la marinería hacía de soldadas (“apenas las perciben [...] las malgastan en vorracheras”), llevó en 1793 a D. Gregorio Davila y Estrada, subdelegado que había sido de los distritos onubenses de Puerto Real, Huelva y Ayamonte, a proponer a la Secretaría de Marina que en lugar de las tres pagas adelantadas por ley sólo se les anticipase una por considerarlo cantidad suficiente para sus urgencias. Al margen la dejación de responsabilidades familiares de los matriculados, los errores y falta de actualización de sus asientos ocasionaban no pocos problemas a la hora del cobro de las asignaciones⁵⁶. Según este experimentado funcionario, la penuria monetaria en muchos casos había inducido al pillaje a muchos individuos de la maestranza empleada en las instalaciones navales de la bahía gaditana⁵⁷.

⁵⁵ Véase, A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 271. Doc. 20-XII-1777.

⁵⁶ Expresamente, este informador menciona errores al señalar en los testimonios y guías remitidas a la contaduría general de Marina la identidad de los acreedores de haberes. Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 27 de marzo de 1793.

⁵⁷ Este personal era víctima propiciatoria de los créditos abusivos de los “montañeses” que “les fian quanto comen”; otros muchos trabajadores de la Carraca y el Trocadero robaban cuantos pertrechos almacenados en los arsenales podían para de inmediato traficar con ellos. En palabras de este ministro, cuya representación sobre el estado de la Matrícula en general tiene tintes catastrofistas: “si se hubiera de registrar toda la gente de maestranza y otros peones de ella quando se retiran del trabajo se hallarían sin dificultad infinitas raterías”. Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

9.2. - Las gratificaciones extraordinarias. Los beneficios del reparto de las *presas*.

Los méritos excepcionales en el servicio militar se recompensaban con gratificaciones extraordinarias. En sentido contrario, se penaba la indisciplina y la vagancia; por real orden de 11-X-1783, se resolvía que a aquel matriculado de marinería o maestranza que “falte al trabajo” del arsenal se le descontase la paga del día o días que injustificadamente incumpliese sus obligaciones laborales⁵⁸. Y en esta misma línea, en las Leyes Penales para Arreglo de la Maestranza de Arsenales (1785) se contempló dicho descuento para todo el que dejase de trabajar, aunque fuese por poco tiempo, sin causa justificada⁵⁹.

Por el artículo 10 de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737, Felipe V disponía que su hijo el Infante Almirante D. Fernando le consultase sobre cualquier “acción señalada” al servicio de la Corona por cuenta de matriculados que considerase digna de recompensa, y debidamente justificada ante la secretaría del Almirantazgo. A renglón seguido el monarca hacía “muy especial encargo” en orden a atender y recompensar “los hechos de honra y mérito sobresaliente [en el desempeño del Real Servicio en su Armada] en quien quiera que sea el dueño de ellos” (art. 11)⁶⁰.

Normalmente uno se hacía acreedor a estos pluses por conducta valerosa en combate u otras acciones dignas de reconocimiento. Muestra de lo primero son las gratificaciones pecuniarias concedidas a la marinería empleada en las lanchas cañoneras y bombarderas que había resultado gravemente herida por una ofensiva de la armada

⁵⁸ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. Madrid, 11-X-1783.

⁵⁹ Entre las que ni tan siquiera se incluían la representación de quejas o agravios al ingeniero comandante o de detall, puesto que estas reclamaciones siempre debían hacerse en las horas de descanso”. Vid. Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, pp. 122 y ss.

⁶⁰ La copia de la llamada Ordenanza del Infante Almirante que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

argelina, y que se concretaron en tres pagas por una vez y la mitad de sus goces vitaliciamente. A los heridos leves cuatro pagas por una vez⁶¹. En cuanto a lo segundo, sirva de muestra el abono de una paga extra a las tripulaciones de los navíos de que habían escoltado con éxito al recién nombrado rey de España Carlos III y a su familia desde Nápoles a Barcelona⁶². En carta fechada en Madrid a 19 de marzo de 1760 dirigida por el Padre Sarmiento a su hermano el ministro de la provincia marítima de Pontevedra, le daba cuenta de que desde Ferrol le habían informado de la orden del rey para el abono de “dos pagas gratis y un vestido a los marineros que le condujeron y que casi todos eran gallegos”⁶³. Otro ejemplo de atención extraordinaria fue la pensión concedida en 1800 a tres patronos pescadores de Cádiz y la viuda de un cuarto, por negarse a servir de prácticos de los ingleses en su intento de desembarco en dicha capital departamental⁶⁴.

Por otra parte, a instancia del Conde de Vega Florida, Comandante General del Departamento de Ferrol, cada uno de los tripulantes de la urca *La Bizarra*, que habían naufragado en la costa brasileña cuando a bordo del bote auxiliar intentaban pasar a tierra en labores de reconocimiento, fueron premiados con 25 pesos por una vez, además del abono del sueldo, ración e importe de vino de todo el tiempo transcurrido desde su naufragio hasta su presentación en la capital ferrolana⁶⁵. Por el interés de la peripecia de

⁶¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 275. Doc. 26 de septiembre de 1783.

⁶² Los bogadores de la falca del navío *El Fénix* que trasladó a tierra firme al monarca llegado al puerto de la ciudad condal el 17 de octubre de 1759, también fueron agraciados, en su caso con una nueva vestimenta. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc. Madrid, 9 de febrero de 1760.

⁶³ Vid. Filgueira Valverde, J. (Coord.), *Epistolario do P.Sarmiento*. Santiago de Compostela, 1995, p. 203. A través de los protocolos notariales hemos identificado a alguno de ellos, aunque no de la capitana *El Fénix*. El matriculado de Cangas Domingo Graña, a bordo de *El Dichoso*, que formaba parte de la escuadra del célebre Marqués de la Victoria, también hizo la travesía Nápoles-Barcelona escoltando a Su Majestad. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.661 (6). Fol. 11.

⁶⁴ Vid. Museo Naval. Colección Antonio de Mazarredo. Ms. 2.362. Fol. 196.

⁶⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 266. Doc. San Ildefonso, 31 de julio de 1767.

estos marineros, finalmente concluida con fortuna, transcribimos en el Apéndice de documentos la declaración que prestaron ante el ayudante mayor general adjunto a la Comandancia de Marina de Ferrol⁶⁶.

Además, hay que tener presente que con ocasión de subidas al trono, o del nacimiento del Príncipe de Asturias y demás infantes de la casa real española, fueron habituales demostraciones de clemencia, no sólo indultos, a los que se acogieron muchos desertores de la Armada, sino también gracias especiales para las fuerzas armadas. Por lo que atañe a los sueldos, al poco de ser proclamado rey Carlos III, la marinería de la cuadrilla de servicio de 1760 que continuó en campaña al año siguiente fue premiada con una mesada extraordinaria, una paga doble⁶⁷.

Hemos documentado un caso de abono de sobresueldos por cuenta de corporaciones del ramo mercantil. En concreto, nos referimos al ofrecimiento por cuenta de los diputados del comercio de Cádiz, de seis pagas a la tripulación del navío de Su Majestad nombrado *El Glorioso* por entrar en combate contra los ingleses el 26 de julio de 1747. A mediados de septiembre de 1763, según constó de relación dada por la contaduría general de Marina del departamento de Ferrol, diez artilleros, quince marineros, diez grumetes y tres pajes seguían siendo acreedores a dicha gracia, al no haberse presentado hasta la fecha ni en los oficios de este negociado en Ferrol ni en la contaduría gaditana. Dos habían fallecido⁶⁸ y de todos los restantes se ignoraba dónde se encontraban más de tres

⁶⁶ A los declarantes se les hicieron los correspondientes cargos al objeto “de hacer patente a todos los de su clase se procura apurar la verdad por los trámites regulares para castigar a quien lo merezca; y siendo consiguiente el premio a aquéllos que contraen algún mérito particular para estímulo de los demás”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 266. Docs. Ferro1, 18 de julio de 1767. Documento 12 del Apéndice Documental.

⁶⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. San Ildefonso, 9 de septiembre de 1761.

⁶⁸ El marinero José Muñoz, y el artillero Francisco Campos, naturales de la Isla de León y de Setúbal respectivamente. El óbito del portugués ocurrió el 5 de agosto de 1747 tras resultar herido de gravedad en el combate contra los ingleses de dicho día. Descontados sus haberes, resultó que en la tesorería de Ferrol estaban consignados 5.309 rs. y 17 mrvs, a favor de sus herederos.

lustros después. La falta de información, el temor a ser enviados a campaña al personarse para cobrar, y la muerte y deserción de alguno de estos acreedores, circunstancias de las que parece no había constancia en los oficios de Marina por haberse perdido sus asientos, explicarían el caso. Teniendo en cuenta además que cerca de la mitad de los beneficiarios directos de este premio eran voluntarios americanos (cuatro de Nueva España) y sobre todo extranjeros⁶⁹. Aun suponiendo que éstos, por lo común aventureros o mercenarios, estuvieran enterados de esta gracia, el desconocimiento del idioma y la falta de vínculos familiares dificultaba los mecanismos de cobro. Sea como fuere, en las tesorerías de los departamentos seguían en depósito las cantidades pendientes de abonar “por si se descubre el paradero de los individuos o de sus herederos”⁷⁰.

Francisco Javier de Salas, en su clásico estudio sobre la Matrícula de Mar tilda de “onerosos” los sueldos estipulados para la marinería extranjera empleada en tiempos de Carlos III. Lo cierto es que el éxito de estos enganches demandaba cuanto menos la equiparación salarial con los matriculados. Y esta se dio. Así, por ejemplo, los extranjeros de la dotación del navío *Triunfante* anclado en Malta el 16 de febrero de 1785 gozaban del mismo sueldo que los españoles. A saber, 100, 90, 70 y 45 reales de vellón para los artilleros de preferencia, artilleros ordinarios, marineros y grumetes, respectivamente⁷¹. Un lustro después estas mensualidades se mantenían inalterables, como se constata por la lista de cuenta y razón del equipaje de la fragata *Nuestra Señora del Carmen*. Como cabría esperar los matriculados que sin mediar sorteo sirvieron *motu proprio* plazas en la Armada,

⁶⁹ Cinco holandeses, tres genoveses, dos portugueses, dos franceses, y dos británicos. Esta nómina, aunque breve, revela, repetimos, que la matrícula no supuso el abandono del recurso a la marinería extranjera, de la que tal vez se echó mano preferentemente para las clases más deficitarias de personal; significativamente, las trece individuos en cuestión ocupaban plazas de artilleros y marineros, pero ninguno de grumete. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Docs., Ferrol, 16 y 20 de septiembre de 1763; 1 de octubre de 1763.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ Vid. Salas, F. J. de, *Historia de la matrícula de mar...*, p. 207.

percibieron los mismos sueldos que los matriculados reclutados conforme al sistema de cuadrillas. Pero menos lógica fue la paridad salarial de éstos con los llamados marineros *vagos*, es decir, los sin matricular enrolados a la fuerza.

A mayores, la marinería empleada en navíos de S.M. armados a corso, tenían derecho a percibir su parte de las *presas* cobradas. Sobre la distribución de este producto se legislaba en los artículos 55 y siguientes del Título V del Tratado VI de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. Su ejecución se realizaría conforme a las órdenes expedidas al efecto, y los pagos correrían por cuenta de los ministros de Marina y se abonarían en mano a los acreedores en el lugar correspondiente, con asistencia del mayor general e intervención del comandante de cada navío (art.55). El líquido⁷² obtenido por la ~~presa~~ ~~habría~~ repartirse entre todos los tripulantes de los buques pertenecientes a la escuadra al tiempo de cobrarse la presa, hubiesen o no participado en el apresamiento⁷³; incluso entrarían en estos compartos, oficiales, tropa o gente de mar de transporte a bordo del navío apresador (art.61). Las cuotas serían proporcionales al sueldo de cada plaza conforme a reglamento (art. 56)⁷⁴. Fue habitual que los apoderados para la cobranza de sueldos, de paso lo fuesen para reclamar los haberes devengados por la práctica del corso a bordo de buques de la Armada. También se experimentaron notables retrasos en el reparto efectivo de las presas fruto de la práctica del corso por particulares, es decir en flota de propiedad

⁷² “La distribución de presas ha de hacerse siempre en especie de dinero, privándose que se repartan los géneros o mercaderías por la dificultad de que esto se execute con equidad” (art. 65.)

⁷³ A la hora del repartimiento, se tendrían presentes a los fallecidos durante la toma de la presa o por cualquier otro accidente después de la consumación de ésta; la parte de estos difuntos debía ser entregada a sus herederos legítimos y en caso de no tenerlos se aplicaría a sufragios por su alma (art. 60). Mientras no tuviesen lugar los *compartos*, los caudales que precediesen de presas se depositarían en poder de personas elegidas por los intendentes o ministros de Marina, prohibiéndose que éstos, bajo ningún concepto se valiesen de ellos (art. 66.)

⁷⁴ Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar...*, Tomo I, pp. 439-443.

privada⁷⁵. Aquí nos centraremos en las reclamaciones contra la Corona. Por ejemplo, al gaditano D. Andrés Casaldurero se le encomendó (24-IV-1783) la percepción de lo adeudado a los matriculados difuntos Pascual Loira y Jose Gruncheiras (naturales de parroquias de la jurisdicción de la villa de Cangas), explicitándose que “no sólo sus soldadas por lo que mira al Real Servicio sino también las partes de presas”⁷⁶ que habían logrado con plaza en la fragata *Santa Isabel* y en el navío *San Francisco de Paula*⁷⁷. En ocasiones fueron los propios acreedores en vida, y no sus herederos, los que suscribieron personalmente estos poderes para el cobro de las partidas monetarias obtenidas de la actividad corsaria al servicio de la Corona⁷⁸. Otros, antes de apoderar, solicitaron ser

⁷⁵ A menudo pasaban varios años entre el apresamiento hasta la liquidación de los bienes aprehendidos. Vid. Gámez Amián, A., *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*. Málaga, 1993, pp. 37-38.

⁷⁶ Se consideraban “buenas” presas las embarcaciones de piratas, las extranjeras sin patente de navegación en tiempo de paz o con ella cuando a su estado o nación el monarca español le tuviese declarada la guerra; e incluso las nacionales dedicadas al corso sin licencia . Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar...*, Tomo I, pp. 418-443.

⁷⁷ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446 (3). Fol. 51r-v. Por su parte, José Domínguez y su madre Dominga de Castro apoderaron en septiembre de 1798 a D. Antonio José Varela y Taboada, contador de fragata de la Real Armada, embarcado en el navío *San Justo* en la bahía de Cádiz, para percibir los sueldos y la parte de presas pendientes de abonar a Fernando Domínguez, padre y marido que fuera de los otorgantes. Matriculado de Noia, destinado en el navío *San Leandro*, había fallecido en el hospital provincial de marina de la plaza americana de Bayaja (*sic*) en diciembre de 1794, según certificación del capellán de número de la Armada destinado en dicho centro hospitalario. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Ignacio Domingo García. Prot. N° 3.085, fol. 39.

⁷⁸ El artillero de mar jubilado de la matrícula del Caramiñal Manuel Pazos apoderó (4-II-1782) a su esposa para percibir en su nombre 638 rs. y 33 mrvs. en concepto de sueldos adeudados, además de la parte que le correspondía de lo obtenido del “beneficio” en Ferrol de un mercante inglés -incluido su cargamento “de cueros y otros efectos”- apresado por una fragata “de compañía” del navío *Brillante* a bordo del cual había servido el otorgante. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. n° 2. 418. Fols. 25-26.

incluidos por el Intendente de Marina, en la relación de acreedores, primer paso para reclamar con posibilidades de éxito⁷⁹.

⁷⁹ Fue el caso de Pedro Martínez, matriculado por Santa María de Esteiro, subdelegación de Muros, que tras servir en el navío *San Isidro* fue transbordado a *La Real*, y según su instancia de 1789, “en éste ayudó” a la toma de un convoy inglés en la última guerra. Aunque a otros miembros de la tripulación en las mismas circunstancias se les había pagado su parte de presas, no a él por falta de noticias y no haber sido incluido en la relación oficial de acreedores. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Docs., Sta. María de Esteiro, 28 de marzo de 1789; 7 de abril de 1789.

9.3.- Las ayudas de costa a las idas y vueltas del Real Servicio

En este punto, es muy posible que la referencia volviese a ser Francia. Desde las ordenanzas de época de Colbert, estaban estipuladas dietas de desplazamiento, según la distancia y la categoría del movilizado o despachado⁸⁰. Patiño había mandado en su reglamento de 1726 que al regreso de campaña se les diesen pasaportes en regla (“ytinerarios y despachos combenientes”) para no ser molestados mientras transitasen a sus domicilios, y con derecho a ser alojados como las tropas reales. Además de los sueldos que hubiesen vencido eran acreedores a una gratificación en concepto de ayuda de costa para “gastos del camino”⁸¹. Este derecho volvió a ser reconocido en el punto 12 de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737, al ordenarse a las justicias de las localidades por donde transitasen⁸² los matriculados con licencia, que una vez les presentasen sus pasaportes en regla (cuya caducidad, se indicaba en el propio documento), les facilitasen el alojamiento ordinario y los bagajes que pidiesen a los precios fijados en las ordenanzas correspondientes⁸³.

En el artículo 76 de la Ordenanza de 1751 se declaraba el deber de la Corona de conducir a la marinería licenciada de campaña a la capital del departamento naval al que pertenecían, en embarcaciones fletadas al efecto. Cuando el regreso se efectuaba por tierra, cada matriculado (sin distinción de clases, desde los artilleros a los pajes) tenía derecho a un socorro de dos reales diarios. Esto supuso la derogación de la real orden de 16 de junio de 1750 que se había adicionado a las ordenanzas generales de 1748; en ella se determinó la asignación de doce *quartos* (un real y catorce maravedís) de socorro a cada artillero, marinero y grumete, y ocho (32 maravedís) a cada paje “de los que sean llamados para los

⁸⁰ Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 269.

⁸¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Balsaín, 29 de agosto de 1726.

⁸² El regreso debía ser “vía recta”, es decir sin dar rodeos.

⁸³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

Navíos, desde su salida de los Pueblos hasta su arribo al lugar del embarco o Departamento; y ración, siendo transportados en embarcaciones”⁸⁴. Debieron ser bastantes los matriculados gallegos despedidos en Cádiz de regreso a sus domicilios hiciesen escala en Lisboa, a donde llegarían seguramente a bordo de alguna embarcación de tráfico⁸⁵. Ni que decir tiene, que de ningún modo las tesorerías de Marina financiaron los viajes de matriculados por asuntos particulares⁸⁶.

Con motivo de embarcarse para Ferrol en bajeles de la Armada la marinería cumplida en Cádiz, se dispuso (R.O. de 7 de agosto de 1758) que durante la travesía sólo fuesen auxiliados con lo correspondiente a su manutención; eso sí, una vez desembarcados debían dárseles las dietas en función de la distancia hasta sus domicilios. Se mandó que estas ayudas de costa se regulasen conforme a las necesarias para hacer el recorrido inverso, es decir, con ocasión de las llamadas al Real Servicio. Justificada su insuficiencia, en casos puntuales fue incrementado el importe de las dietas de viaje dadas inicialmente⁸⁷. Tal vez la relación de la distancia en leguas castellanas de las localidades con gente matriculada a la cabeza de su provincia marítima y a Cartagena, que Pedro de Ordeñana,

⁸⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 281.

⁸⁵ El 12 de septiembre de 1782, se celebró el funeral por José Díaz, marido de María Vizoso y Lago en su localidad natal, Mugaros. Había fallecido el 14 de marzo de dicho año en el Real Hospital de la capital portuguesa, centro sanitario en el que había entrado enfermo “retrocediendo con licencia a su casa desde Cádiz por inútil para el servicio de marinería de la Real Armada”. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Mugaros. Libros Sacramentales nº 4: Difuntos, 1769-1789, Fols. 44r-45v.

⁸⁶ Se negó la ayuda de costa reclamada por Cayetano Texada, natural (suponemos que matriculado, aunque él no se identificó como tal) de la villa arosana de Cambados, para costear su traslado a Madrid a ciertas diligencias. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Madrid, 30 de julio de 1792.

⁸⁷ Así, Antonio Pereira y demás compañeros de la tripulación de la urca *Santa Justa* que había arribado a Cartagena, tras reclamar una ayuda de costa superior a una mensualidad de sus soldadas por gastos de regreso a Ferrol por tierra, fueron finalmente despachados con sesenta rs. por cabeza. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.952. Doc. Madrid, 12 de diciembre de 1786.

creemos que interinamente en funciones de Intendente de este departamento, hizo llegar al secretario del ramo, respuesta a una medida de control desde Madrid para evitar despilfarro o irregularidades en el pago de estas asignaciones. Tanto desde Mallorca como desde Cataluña la travesía de ida solía hacerse a bordo de corsarios de la Corona, concentrándose la marinería antes de partir en Palma y en Barcelona. Para el viaje de retorno a sus domicilios, solían abonarse 15 y 20 “dietas de marcha” respectivamente⁸⁸.

Una vez desembarcada, la marinería aspiraba a regresar con sus familias cuanto antes, pues recelaban de que un repentino estallido de hostilidades diese de nuevo con sus maltrechos cuerpos en la real flota. Esta desconfianza explica que en junio de 1763 los matriculados gallegos atracados en Cádiz con la campaña vencida, descontentos al enterarse de que la vuelta a sus pueblos iba a demorarse hasta finales del verano, solicitasen sus licencias sin más dilación para regresar por vía terrestre; llegaron a protagonizar un conato de motín teniendo que ser conducidos de nuevo a bordo por medio de tropa. El dictamen de la Secretaría de Marina, con base en un informe del intendente gaditano, Juan Gerbaut, fue el siguiente: “que los que no quieran esperar la comodidad de ir en los navíos, disfrutando en el intermedio su paga y haciendo el servicio, se les den sus pasaportes y dietas”⁸⁹. Si interés tenían las autoridades de Marina en no demorar la estancia a bordo de buques desarmados de matriculados sin servicio efectivo, más tenían estos en regresar a sus domicilios. De ahí que muchos pasaportes se concediesen a instancia de la tripulación en su conjunto⁹⁰.

En ocasiones estos gastos de trayecto corrieron por cuenta de los propios movilizados o desmovilizados. De hecho, Miguel de Soto, matriculado de San Xoán de Poio, ante su inminente destino a la Armada “con motivo de las presentes remesas y

⁸⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Doc. Cartagena, 24-XI-1760.

⁸⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 261. Docs. Cádiz, 5-VI-1758; Aranjuez, 15-VII-1758.

⁹⁰ Caso de la marinería gallega del navío *San Genaro*, que a petición propia consiguió permiso en regla para regresar a sus casas en septiembre de 1774. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Doc. Madrid, 15 de noviembre de 1774.

hallándose falto de medios para su conducción” reclamó en marzo de 1792 a su cuñada María de Pazos, los 760 rs. que había prestado en Cádiz a su hermano Pedro de Soto⁹¹. Otros testimonios evidencian que no estamos ante un caso aislado. Viene al caso la representación de un contemporáneo, el presbítero de Llanes, Ramón Quintana, en su aludido *Proyecto para fomentar la marinería y pesquerías...* dirigido al primer ministro, el Conde de Floridablanca, creemos que a principios de la década de 1790. En este escrito se criticaba el método seguido a la hora de despachar a la marinería a sus domicilios, subrayando que

“ lo peor es que sobre enviarles con la mochila a cuevas en busca de su casa y familias, tienen que caminar pidiendo limosna, porque muchas veces no se les paga un cuarto [...] quedándoles a deber los sueldos de diez, doce y más años, que sin cobrarlos se van de este mundo”⁹².

Por otra parte, en sus tránsitos terrestres hacia sus domicilios, la marinería licenciada, con pasaporte en regla, también padeció la resistencia de ciertas autoridades a darles el alojamiento y bagajes a que tenían derecho por ordenanza. Estas atenciones a los matriculados las negó el corregidor de Jerez de la Frontera en 1791, apoyándose en la real Instrucción de 15 de mayo de 1788 en virtud de la cual se exoneraba a los pueblos de suministrar víveres, bagajes ni alojamientos a persona alguna durante su traslado de una provincia a otra, ni tan siquiera a oficiales del Ejército y de la Marina, salvo que fuesen en comisión o diligencia del Real Servicio. En conformidad con el parecer de todos los informes de las autoridades consultadas, desde el subdelegado de Jerez hasta el Capitán General de la Armada, por resolución de 15 de noviembre de 1791, dirigida al Ministro de

⁹¹ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (5), fols. 12r a 19v.

⁹² Citado en Santos Castroviejo, S., <<Transformación e conflictos...>>, *op. cit.*, p. 26. Otros autores recogen denuncias similares hablando de matriculados cruzando España de regreso a sus casas como “desgraciados hambrientos y medio desnudos, obligados a pedir limosna” después de haber dejado sus mejores años en el servicio de S.M. Vid. Desdévise du Dézert, G., *La España...*, p. 554.

Gracia y Justicia para que la comunicase a todas las justicias, Carlos IV ordenó que a los matriculados despedidos de regreso “vía recta” a sus domicilios se les facilitasen alojamientos y bagajes, por considerarlos como empleados en el Real Servicio hasta que finalizase este tránsito; por ello, se decía, la Real Hacienda les abonaba dietas por estos viajes “que no pueden hacer sin aquel auxilio”, ayuda contemplada en la ley pero que, repetimos, a menudo no se prestó⁹³.

C. Borreguero Beltrán no constata ningún caso de pago de dietas por cuenta de los propios mozos, aunque sí atrasos en el abono de las mismas. Los gastos de desplazamiento de los quintos hasta la Caja Provincial debían correr por cuenta de la Hacienda regia, aunque eran adelantados por los concejos del producto de sus *propios*. Los rechazados tenían derecho a ser socorridos hasta el regreso a sus domicilios, y los quintados mientras no sentaban plaza en los regimientos Y a los afiliados en las Cajas Particulares o de provincia, a principios del siglo XVIII se les asistía con 32 mrvs. de vellón, y en especie con 24 onzas castellanas de pan de munición al día, o en su defecto 16 mrvs. de vellón. Más adelante, durante la práctica totalidad de la centuria que nos ocupa los quintos fueron asistidos con dos reales diarios⁹⁴. La misma asignación se estipuló para el matriculado al objeto de costear el regreso a su domicilio por tierra, lo que fue confirmado por real orden de 2 de abril de 1794.

⁹³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. 15 de noviembre de 1791.

⁹⁴ Al respecto el artículo XV de la Real Ordenanza de 1770 declaraba lo siguiente:

“ Al mozo que le toque la suerte se le asistirá con prest [la paga diaria], pan y gratificación desde el día que se tome la filiación en el Pueblo, con dos reales diarios que se suplirán de sus caudales públicos, hasta que se haga la entrega en la Cabeza de Partido al Oficial de la Caja Particular, el cual reintegrará su importe al Comisionado del Pueblo”.

A mayores de esta asistencia diaria, antes de su incorporación al regimiento el quinto recibía del oficial de la Caja Particular 60 rs. de vellón, cantidad que el artículo XLI de la referida normativa de 1770 que debía destinar a la compra de calzado, medias y camisa, si estaba faltar de ellos Vid. Borreguero Beltrán, C., *El reclutamiento militar...*, pp. 223-224.

9.4.- Las pensiones de invalidez y viudedad

En el mencionado artículo 10 de la real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737 Felipe V dispuso la concesión de sueldos de inválidos a todos los inútiles de resultas de acciones de guerra contra enemigos de la Corona o en faenas y maniobras en buques de la Armada. Quedaba previsto que estas pensiones se librarían por las tesorerías de Marina de los departamentos a los que perteneciese el acreedor, sobre consignaciones de dichas *arquerías* o sobre otros efectos de la Hacienda regia aplicados llegado el caso para garantizar la “subsistencia y manutención” de estos esforzados súbditos. Si alguno de los que mereciesen el llamado *goce de inválidos* prefiriese recibir por una vez 18 pagas del último sueldo que hubiese disfrutado “para buscar con el importe de ellos otro modo de vivir”, podría hacerlo, aunque a cambio de renunciar a cualquier otra pensión⁹⁵.

Como dijimos al sintetizar las características del sistema de inscripción marítima establecido en Francia, para el socorro de inválidos se estableció ya en 1673 una caja de pensiones financiada con una deducción del 2% en los sueldos⁹⁶. Por su parte, en Inglaterra se estableció la *six pennies office*, negociado encargado de gestionar el canon de seis peniques sobre los sueldos ganados en la Navy y destinado a costear el hospital de inválidos de Greenwich, fundado en 1695⁹⁷. En la abundante documentación manejada para esta tesis no hemos encontrado indicios de la aplicación de tasas sobre el sueldo de la marinería para este fin, pero sí se practicaron los llamados “descuentos de inválidos” en los sueldos de la oficialidad de mar y de la maestranza⁹⁸.

⁹⁵ Felipe V ordenó que el pago de estos finiquitos se anotasen en el asiento del cobrador “para que conste esta recompensa y que no pueda tener otras pretensiones”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

⁹⁶ Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, pp. 80 y ss.

⁹⁷ Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 272.

⁹⁸ Según M. Santalla López (*Las Reales Fábricas...*, p. 31), en la década de 1750 los pagos a la maestranza eran diarios, y a partir de 1765 quinquenales o mensuales, dependiendo de las disponibilidades

El derecho a las pensiones de invalidez para esta última fue reconocido en las ordenanzas de matrículas de 1751, volvió a serlo en las de Arsenales de 1776 y se concretó en el *Reglamento para Inválidos y Viudedades* de 1785⁹⁹. Se concedió a todos los de esta clase, excepto aprendices y peones, siempre que hubiesen servido treinta años¹⁰⁰ sin nota de deserción, robo, inobediencia u omisión a los trabajos, y no pudiesen continuarlos “por vejez, achaques, golpe o herida” y hubiesen contribuido con el referido descuento mensual. Igualmente por la ley merecieron esta pensión los inutilizados en faenas del servicio. Por su parte, los despedidos por innecesarios o “por defecto en su conducta o habilidad” no perderían este derecho siempre que completasen las tres décadas de servicio una vez reincorporados al trabajo. Al contrario, se negó los inválidos a todo el que no se presentase de inmediato a la llamada al servicio, y al que se ausentase sin licencia no se le tendría en cuenta su prestación anterior para la Corona a la hora de computar el tiempo de trabajo (art. III y IV). Por no contribuir a su financiación, los capataces de presidios, rondines, peones y presidiarios no eran acreedores a estas pensiones. Pero los que de entre ellos, por su habilidad y aplicación, estuviesen agregados a algún trabajo particular y lo ejecutasen con “extraordinario mérito”, si se inutilizasen en faenas del servicio o por vejez tendrían derecho a ellas, según lo considerasen sus respectivos jefes (art. XIX).

El goce de inválidos para la maestranza se concretó en un tercio del sueldo o jornal que disfrutase el individuo de esta clase en el momento de concedérsele, contada la mesada de jornal como 24 días laborales. Si voluntariamente los jubilados por tiempo de servicio quisiesen continuar trabajando para los arsenales, una vez comprobada su utilidad tendrían destino en la “cuadrilla de utensilios”, con disfrute de otro tercio de su jornal y de

de fondos efectivos en las arcas de Marina.

⁹⁹ *Real Reglamento para Inválidos y Viudedades de la Maestranza de los Arsenales de Marina*. Esta normativa, que fue comunicada al Capitán General de la Armada en 27 de septiembre de 1785, aparece reproducida en Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, pp. 131-135.

¹⁰⁰ Includido el tiempo que estuviesen embarcados o en comisiones de servicio fuera de la capital departamental (art. II).

“hospitalidad” (derecho a hospitalización por cuenta de la Corona) en caso de enfermar, pues se equipararon a la maestranza viva (art. IX y XII). La maestranza establecida en los dominios americanos gozaría de esta prestación en los mismos términos que en la metrópoli, pero considerado el peso fuerte de sueldo como escudo¹⁰¹.

El descuento de inválidos, que se aplicó a todos los trabajadores de la maestranza, excepto los peones, fue a razón de ocho maravedíes por escudo, lo que equivale a una deducción del 2,35% de la retribución mensual. Además, para este fondo de pensiones también habrían de contribuir por una vez con media mesada completa¹⁰². Para la maestranza embarcada, el descuento sería el establecido para los pilotos, mayor que el aplicado a los destinados en arsenales: a saber, doce maravedíes por escudo en Europa y 16 en Indias, desde que partiesen de España con este destino.

Las viudas, o en su defecto las madres viudas, de los individuos con sueldo diario o jornal de siete reales como mínimo, que hubiesen fallecido después de acreditar treinta años de servicio o de resultar de golpe o herida causada en éste, gozarían de la mitad de la pensión correspondiente a sus maridos o hijos, siempre que no cambiasen de estado civil (art. VI y VII). Los hombres de maestranza que obtenían graduación militar¹⁰³, en virtud del artículo VIII de dicho reglamento de 1785, fueron adscritos al montepío de maestranza del que nos venimos ocupando y separados del llamado *Montepío Militar*.

Este último, creado por real cédula de 20 de abril de 1761, se trató de un fondo de pensiones de viudedad y orfandad que fue reformado por decreto de 1 de enero de 1796.

¹⁰¹ Es decir, el que percibiese un peso fuerte de sueldo (20 rs. de vellón) devengaría inválidos correspondientes a un jornal de diez reales de vellón, y en la misma proporción se habrían de hacer los descuentos aplicados a la caja de pensiones (art. X)

¹⁰² Que se descontaría en el primer semestre a los individuos que al tiempo de promulgarse este reglamento estuviesen trabajando y en el primer mes a los que en adelante se fuesen incorporando a los arsenales; y en general a todos cuando “pasasen a mayor sueldo o jornal” (art. XIII).

¹⁰³ Se hace referencia a los maestros mayores que, tras una dilatada carrera profesional, solían ascender al grado de alférez de navío o alférez de fragata.

Según Rumeu de Armas, eran acreedores a estos subsidios -muy inferiores a los sueldos en activo- las viudas, huérfanos y madres viudas de militares y marinos “de cualquier graduación y cuerpo que fuesen”. Otro montepío particular, también de iniciativa estatal, fue el del Cuerpo de Oficiales de Mar de la Armada, creado por R.O. de 16 de octubre de 1794. Sus beneficiarias fueron las viudas, madres viudas e hijas no casadas de oficiales que al tiempo de su fallecimiento tuviesen asignado un sueldo de 18 escudos mensuales como mínimo¹⁰⁴.

Centrándonos en la marinería, las ordenanzas de la Armada de 1748 otorgaban al matriculado herido en combate una pensión equivalente a los dos tercios de su paga, elevándose en 1803 al importe total de la soldada en activo, junto con un extra de cinco reales diarios¹⁰⁵. Previamente a la solicitud de pensión el interesado debía formalizar su

¹⁰⁴ Como en todos los montepíos era requisito indispensable el haber contraído matrimonio antes de los sesenta años de edad. Se entendía por Oficiales de la Armada, a los de mar, artillería de mar, pilotos, primeros y segundos contramaestres, primeros y segundos guardianes, y los buzos y patrones de falúa, lancha y bote. Vid. Rumeu de Armas, A., *Historia de la previsión...*, pp. 422-423 y 427.

¹⁰⁵ G. Desdevises du Désert (*La España...*, p. 555) afirma que de llevarse a efecto esta disposición, la pensión de retiro de un artillero “escogido” alcanzaría la suma de trescientos reales mensuales, lo mismo que percibía un teniente de navío.

ingreso en la clase o lista de inhábiles¹⁰⁶.

De la consulta de diversas fuentes, hemos conseguido recabar un puñado de noticias sobre matriculados gallegos heridos gravemente en servicio. Por ejemplo, Manuel Lamas, vecino de Rianxo, perdió la mano derecha “de resultas de un casco de bomba” en la trágica defensa del castillo habanero del Morro, en la cual resultaron gravemente heridos¹⁰⁷ y dejaron su vida varios cientos de hombres de mar. Su petición de *inválidos*, cursada un lustro después de lesionarse, fue atendida pronto¹⁰⁸. No obstante, la rapidez en la resolución favorable del caso, no implicó que pronto se hiciese efectivo el abono de la

¹⁰⁶ Por lo que a esto concierne, la representación de José Fernández Sabino de la matrícula de O Grove cursada en septiembre de 1763 es reveladora. Alistado desde 1738 y con tres campañas a sus espaldas (incluida prisión en Inglaterra en febrero de 1746), en julio de 1760 fue despedido con medio sueldo entretanto se recuperaba de sus achaques; éstos no eran menores, ya que además de tener el pecho herido -de resultas de una caída desde la escotilla cuando ayudaba a bajar al capitán al entrepuente-, tenía hemorragias en los brazos y había perdido la dentadura por el escorbuto, “por lo qual le miran con asco sus compañeros y rehusan comer con él”. Denunció que el subdelegado de su partido le había obligado en varias ocasiones a presentarse en Ferrol para ser destinado, a pesar de que había sido despedido conforme al dictamen de facultativos de esta capital departamental. Tras informe del Intendente de Marina Perea, con base en los resultados de un nuevo reconocimiento médico durante la revista de 1763 y en el testimonio de sus vecinos “en concurso público”, se ordenó su pase a la clase de inhábiles. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Docs. 37 de septiembre y 19 de octubre de 1763.

¹⁰⁷ Otro mutilado a consecuencia de esta acción bélica, que supuso para la Corona española la transitoria pérdida de La Habana, fue Francisco Vidal, artillero de mar, vecino de Sta. M^a de Leiro (parroquia del actual municipio de Rianxo). En 1767 solicitó pensión de inutilidad, exponiendo “dio una vala del enemigo [los ingleses] en la Cureña del cañón en que estaba, y del golpe que recibió en el pecho, quedó avierto y quebrado de modo que se halla totalmente inhávil, e incapaz de trabajo alguno...”. Examinado el recurso, se instó al interesado a justificar debidamente su petición ante el Comandante General del departamento de Ferrol. Véase, A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 266. Doc. Madrid, 20 de junio de 1767.

¹⁰⁸ Previamente había acreditado, mediante informe del capitán de navío al frente de *El Diligente*, a cuya dotación pertenecía, su imposibilidad para continuar sirviendo en la Armada. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 264. Doc. Madrid, 31-VIII-1763 [Ferrol, 24-VIII-1763].

pensión. Refleja muy bien esta deferencia en los *tempos*, el expediente de Antonio Fernández Ventoso, matriculado por la villa del Caramiñal, quien en su solicitud de *inválidos*, otorgados en noviembre de 1743, exponía que el 5 de julio de 1742, sirviendo de marinero en el *San Carlos* -plaza que ocupaba desde junio de 1739-, había perdido el brazo derecho a consecuencia de un balazo durante el ataque a Cartagena de Indias; esta mutilación, en un primer momento no fue motivo suficiente para concederle la licencia, siendo enrolado por espacio de un año en el *Príncipe*. Finalmente, se le asignaron sus *inválidos* - “como se ha hecho con otros de su clase en caso semexante”, correspondiéndole mensualmente cinco escudos de plata (cincuenta reales de vellón)¹⁰⁹. Estos no se pagaron con la puntualidad debida, de ahí que dos décadas después el interesado se vio en la necesidad de reclamar ciertos atrasos¹¹⁰.

El primer paso del interesado para acceder a una pensión vitalicia de este tipo era contar con una certificación de sus servicios por parte del comandante de la escuadra o, en todo caso, del oficial al mando del navío en el que se había producido el accidente, y en el caso de que el buque contase entre su dotación con facultativo, un informe médico de éste al respecto¹¹¹; lo siguiente, presentar uno o ambos certificados al oficial encargado del

¹⁰⁹ El episodio bélico en cuestión fue la defensa de Bocachica. Su grave herida en acto de servicio fue certificada por decreto del Virrey y Capitán General del Perú, así como por diversos mandos del *San Carlos* y oficiales de la contaduría gaditana. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc., San Lorenzo, 12-XI-1743.

¹¹⁰ Como otros muchos *inhábiles*, imposibilitados por sus mutilaciones o dolencias para desplazarse, acudió a un intermediario, concretamente a su hija Ángela, a quien, facultada por escritura de poder (Pobrado Deán, 21-VI-1769), le encomendó que acudiese ante el Ministro de Marina de Pontevedra solicitando el abono de los tres últimos meses vencidos de su pensión. De la cantidad que le fuere satisfecha, su hija habría de dar carta de pago a favor de la Real Hacienda. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario Simón Díaz Morales. Prot. n° 2.405. Fol. 55. Otro poder para reclamar pensiones del que dio fe este mismo escribano, en Prot. n° 2.400. Fol. 104.

¹¹¹ En estos documentos solía señalarse de modo sucinto la causa de la baja sin entrar en mayores precisiones médicas; rotura de una extremidad, golpe en el pecho, etc.

“arreglo” de las tripulaciones para ser incluido cuanto antes en las remesas de marinería licenciada. Llegados a Ferrol, Cádiz o Cartagena, lo más normal fue que se personasen ante el Intendente, quien conocido el caso expedía orden a los facultativos¹¹², titulares o de guardia, para que corroborasen o en su defecto negasen la inutilidad o su carácter permanente. Para evitar fraudes se exigió la presentación de certificaciones originales, no admitiéndose copias¹¹³. Aunque no siempre se repitió el examen médico en los departamentos¹¹⁴, dependiendo de la lesión, a menudo pasados unos meses del accidente, se volvía a solicitar al facultativo del departamento una confirmación de su primer diagnóstico de invalidez¹¹⁵. Lógicamente, la concesión de las pensiones se agilizaba si el accidente que daba derecho a ellas se había producido en la capital del departamento¹¹⁶. Por

¹¹² Normalmente al primer médico, y sino al ayudante de cirujano.

¹¹³ Como le ocurrió a Alfonso Vázquez, natural del obispado de Mondoñedo, matriculado en La Habana a donde había emigrado, el cual en 1787 adjuntó a su instancia copia del informe sobre su accidente dado por el comandante de los guardacostas de Cuba. Había quedado inútil de su mano izquierda al reventarle un fusil durante un combate con un buque inglés. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Doc. Madrid, 26-II-1787.

¹¹⁴ Sirva de muestra el caso de los *inválidos* de Manuel de Leiras, matriculado por San Andrés de Lourizán (provincia marítima de Pontevedra); el Capitán General de la Armada consideró suficientes los informes del comandante y del cirujano de la dotación del navío donde servía. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Doc. 5-V-1789.

¹¹⁵ Así se hizo en el caso de Bernardo Triñanes, artillero de mar de la matrícula de Cabo de Cruz (provincia marítima de Pontevedra); se había roto el brazo derecho el 14 de febrero de 1774; en el momento de darle de alta en el Hospital de Ferrol, el ayudante de cirujano D. Juan Chauvet (*sic*), le declaró inútil el 20 de junio y de nuevo el 19 de septiembre de 1774. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Doc. 12 de octubre de 1774.

¹¹⁶ La instancia del grumete José Fernández, matriculado de Marín, se resolvió favorablemente sin haber transcurrido tres meses de la irreversible dislocación de los huesos y articulaciones del pie izquierdo, resultado de una caída a bordo del navío *Europa* cuando estaba siendo desarmado en el arsenal ferrolano. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. 4 de abril de 1792.

contra, los trámites se demoraron cuando el solicitante no presentó las certificaciones de los mandos y/o médicos del navío donde servía¹¹⁷.

Cuando los solicitantes acompañaban a su instancia los informes preceptivos, normalmente sus expedientes se resolvieron antes de un mes. Hubo matriculados que desembarcados y con pasaporte en regla, ayudados de muletas se dirigieron antes que nada a sus domicilios¹¹⁸. A continuación se presentaron al ministro de Marina más cercano, quien conforme a ordenanza disponía que acudiesen a la Intendencia. No faltaron matriculados que tardaron más de un año en solicitar el goce de inválidos luego de ser despedidos con pasaporte en regla por inútil en faena¹¹⁹.

Las peticiones cursadas una década después de producirse la lesión debieron ser excepcionales. En un caso conocido, el solicitante en el momento de “estropearse” había sido despedido para recibir tratamiento hospitalario e hidroterapia. Con el alta médica volvió a su domicilio a ganar la vida en su oficio marinero con mayor o menor fatiga; reclamaría su pensión cuando por el peso de los años empeoró su estado de salud¹²⁰. Cuando se consideró que las lesiones eran reversibles, habida cuenta no sólo la gravedad

¹¹⁷ Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 5 de abril de 1785

¹¹⁸ Ejemplos de este proceder en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. 19-XI-1771; A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Doc. Ferrol, 13-VIII-1791.

¹¹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1960. Doc. Aranjuez, 11 de abril de 1792.

¹²⁰ Al menos ésta fue en resumen la historia de José Vicente Pérez, artillero de preferencia de la villa arosana del Caramiñal. Se había fracturado una pierna a bordo de la balandra *Santa Irene* en el puerto de Pasajes por el mes de febrero de 1783. No presentó solicitud de pensión o socorros hasta enero de 1793, y entonces lo hizo directamente ante la Secretaría de Marina, sin pasar por la Intendencia. A su favor declararon ante el subdelegado del Caramiñal tres vecinos suyos que habían navegado con él en su última campaña. Tras recibir el alta en el hospital de San Sebastián, partió en un mercante con base en Muros hacia A Coruña, pero una borrasca los desvió hacia Vigo. De allí pasó a su domicilio, y a continuación, a caballo se dirigió a Ferrol. En el hospital de Marina se le aplicaron diferentes “remedios”, antes de ser enviado a los baños de Arteixo “en los que se mantuvo bastante tiempo” Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.964. Doc. 18 de junio de 1793.

de éstas sino la edad del declarado inhábil para el Real Servicio, o no habían sido consecuencia del Real Servicio, en lugar de concedérsele la pensión de invalidez, se dispensaron socorros por una vez¹²¹ o mientras duró su recuperación, probada su temporal incapacidad física para ganar el pan diario¹²².

Por regla general, en consideración a los casos de negligencia cuando no corruptelas de algún personal médico que llegó a certificar falsamente dolencias inexistentes o a exagerar su diagnóstico para liberar del servicio a matriculados o hacerles acreedores del goce de inválidos, antes de conceder éstos se exigieron nuevos exámenes. Cuando no había dinero para todos, era flagrante injusticia otorgar una pensión vitalicia o un socorro puntual a quien no lo merecía o lo merecía menos. En efecto, con ocasión de la solicitud de declaración de invalidez por parte del artillero de mar de la matrícula de Pontedeume Francisco Hidalgo, el Capitán General del Departamento de Ferrol, a pesar de que el interesado meses atrás había sido pasado por el Intendente de Marina a la clase de inhábiles conforme a informes de facultativos de Marina, ordenó que se presentase en Ferrol para un nuevo reconocimiento por parte del primer médico y del ayudante de cirujano mayor del hospital naval ferrolano. Finalmente, tras comprobarse que la inutilidad de su pierna izquierda era irreversible le fue concedido el goce de la pensión de invalidez, y a que ésta había sido causada durante su servicio en la Armada¹²³. Paradigma de la intransigencia de

¹²¹ Ilustra esta política el expediente de Mateo González, marinero despedido en septiembre de 1781 por ciego. Al considerarse que la falta de visión que padecía no era resultado de faenas en el Real Servicio, tan sólo le fue concedido un socorro en dos únicas pagas, una por San Juan y otra por Navidad. De nada le sirvió acreditar un lustro de servicio continuado en la Armada desde su matriculación en octubre de 1776. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. 5-IV-1785.

¹²² Así se resolvía en razón de la instancia del artillero de mar de Cangas Ignacio García con el visto bueno del ministro de Pontevedra: había sufrido una hemorragia al golpearle el pecho una barra suelta del cabestrante. Hospitalizado tres semanas en Ferrol, se le dio el alta y pasó a servir, pero pronto se le reprodujo la dolencia. A raíz de ello fue licenciado. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Docs. Cangas, 12 de abril de 1791; Ferrol, 14 de mayo de 1791.

¹²³ Vid. A.G.M. Matrícula-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. 6-X-1790. Esto último

Marina hacia todos y cada uno de los casos de petición de *inválidos* por parte de gente de mar que no pudo acreditar que sus dolencias eran pesado lastre de su servicio en la Armada es el cierre dado al expediente de Domingo Antonio das Fontes, matriculado de Muros con más de 22 años de servicio activo y con ceguera y otros males diagnosticados adecuadamente¹²⁴.

Algún que otro matriculado, suponemos que con expectativas profesionales negras o escasas, al tiempo de solicitar la pensión de invalidez, en previsión de que no le fuese concedida pidió emplearse en faenas del Real Servicio en tierra que no requiriesen especial capacidad física¹²⁵. Por otra parte, se promulgaron disposiciones encaminadas a agilizar los pagos. Así, por real orden de 23 de agosto de 1785 se reconoció a los inválidos que cambiasen de residencia el derecho a cobrar sus haberes en las tesorerías de Marina del

debía acreditarse de forma ineludible, pues en caso contrario no se reconocía el derecho a percibir asignación. Por ejemplo, se le negó el llamado goce de inválidos al matriculado de Santa Marta de Ortigueira Anselmo Castrillón, que además fue desaforado por el Intendente de Marina al atribuirse una antigüedad en la matrícula que no tenía y ante todo por no haber podido justificar que sus males se habían originado durante el corto tiempo en el que había servido al rey en la Armada. Acreditaba sólo dos campañas, una de nueve y otro de diez meses, “mérito muy limitado” a juicio del Intendente. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Docs. Santa Marta de Ortigueira, 6-IX-1791; Ferrol, 28-IX-1791.

¹²⁴ Véase el documento 13 del Apéndice documental de esta tesis. Otros ejemplos de peticiones de pensiones de invalidez o de simples socorros por parte de matriculados gallegos a título individual en A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs. 20 de abril de 1787; Puebla del Deán, 12 de agosto de 1787.

¹²⁵ Esta alternativa la planteó José Falpeto (*sic*), marinero de la matrícula del puerto de Ferrol; su cojera, por un golpe debido a la rotura de un orinque (cabo que sujeta una boya a un ancla fondeada) no fue razón suficiente para hacerle merecedor al goce de inválidos; al menos fue destinado a petición propia al Arsenal con la misma plaza que había ocupado últimamente “en las faenas a que pudiera dedicarse”. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Docs. Madrid, 27 de julio de 1791; Madrid, 6 de agosto de 1791. Como hicieron otros, tal vez este matriculado en concreto aprovechó su paso por Madrid de regreso desde Cádiz a su domicilio para cursar esta petición.

departamento donde se hallasen, en virtud de oficios de los intendentes¹²⁶. Y a la hora de la concesión de estos auxilios se tuvo en cuenta el distinto grado de peligrosidad y dureza de los servicios prestados por los solicitantes¹²⁷.

Las tesorerías de Marina a menudo cumplieron tarde y mal con las disposiciones de la ordenanza en materia de pensiones, y el ministerio del ramo se mostró reacio a conceder auxilios extraordinarios a jubilados. Evidencia esta actuación de gobierno la resolución dada al expediente abierto a raíz de la petición de socorro para León Sánchez, matriculado del puerto de A Coruña, en 1791. Este individuo desde octubre de 1752 a octubre de 1773 había hecho cuatro campañas; las dos primeras de un año, la segunda de dos y la última por espacio de un cuatrienio. Jubilado en la última fecha referida, posiblemente a petición propia fue destinado como patrón de la lancha de pasaje al castillo de San Antón, empleo que desempeñó durante casi 18 años seguidos hasta ser despedido por el gobernador de aquel fuerte. En atención a la probada falta de medios de subsistencia que padecía y a que tenía una hija adolescente a su cargo, Carlos III, de acuerdo con el Capitán General de Ferrol, resolvió volver a confiarle la citada patronía antes de concederle un socorro que el Intendente creía bien merecido para este anciano¹²⁸.

¹²⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872.

¹²⁷ Así se explica la resolución dada a la petición por José Pose de prorrogar de forma indefinida la asignación de seis reales diarios que venía cobrando antes de jubilarse por edad (70 años) y achacoso. Acreditaba 46 años de servicio en los empleos de bogador del lanchón de la Carraca, y en las falúas de la comandancia e intendencia de Cádiz, además de peón en el almacén de artillería. A pesar de que su instancia recibió el visto bueno del Director General de la Armada, sólo mereció un real diario por vía de limosna, pues las plazas que había ocupado se consideraron “destinos de comodidad, sin constar haber navegado un sólo día”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Docs. Isla de León, 7 de enero de 1774. El Pardo, 11 de febrero de 1774.

¹²⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.960. Docs. 10 y 16 de noviembre de 1791; 7 de diciembre de 1791. Simultáneamente a este caso se resolvieron otros protagonizados por gallegos, cuyas peticiones de pensión de invalidez recibieron un no por respuesta cuando no se pudo demostrar por completo que la inutilidad permanente había sido consecuencia del Real Servicio. Ésta fue la suerte esquiva que corrió la causa de Dionisio Amoedo, artillero de mar de la matrícula de Pontesampaio, pese a que acreditó

En cuanto a las pensiones de viudedad, y los socorros de gracia a los asignatarios de fallecidos en la Armada cuando las primeras se negaron, pese a que a menudo fueron imprescindibles para no naufragar en la miseria también se hicieron efectivas con retraso. Las peticiones cursadas a diferentes instancias de la Secretaría de Marina y conservados en hatillos bajo el epígrafe “limosnas y pensiones” dentro de los legajos de la subserie *Matrículas* del A.G.S., han aportado noticias sobre varios gallegos¹²⁹ que perdieron su vida en mencionado asedio inglés al castillo del Morro en 1762. María Antonia Fernández¹³⁰, madre Juan Santos, matriculado del Caramiñal, solicitó cinco años después, en 1767, el amparo económico que le correspondía. Esgrimió que Carlos III había “consignado salario” a todas las viudas y madres de los matriculados fallecidos en la defensa de aquel fuerte; gracias similares venían concediéndose, y volverían a otorgarse para socorrer a mutilados y familias de difuntos en combates heroicos o extraordinarios. Por real orden de 11 de mayo de 1763 se dispuso que estas gracias a las viudas, mientras no volviesen a contraer matrimonio, por punto general se entendiesen también para auxilio de los hijos¹³¹. Como la peticionaria no pudo demostrar que su hijo falleciera a consecuencia de su servicio en la Armada, finalmente en junio de 1770 se acabó reconociendo su derecho a percibir seis

documentalmente nada menos que ocho campañas, y presentó certificado de su jubilación en virtud de despacho del Capitán General de la Armada Luis de Córdoba tras recibir un fuerte golpe en 1788 a bordo del *San Isidro*. A fin de cuentas, tras ser reexaminado por facultativos en diciembre de 1791 por orden de Arce, a la sazón Capitán General del departamento de Ferrol, se resolvió en contra de su reclamación. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Docs. 9, 11 y 12 de diciembre de 1791.

¹²⁹ Entre otros, Andrés de Paisal y Salvador Pérez, matriculados de Palmeira.

¹³⁰ Buena falta le hacía este socorro, pues su primer marido también había fallecido en la Real Armada, en concreto, en las contiendas enmarcadas en la guerra de la Oreja de Jenkins en 1740. Quedaron a su cargo, al menos, dos huérfanos, Benito y el ya conocido Juan Santos. Pocos años después, debió contraer nuevas nupcias, pues en 1767, esta mujer, nuevamente viuda, y entonces con 59 años de edad a sus espaldas, tenía como única compañía una hija, enferma, de 18 años. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Docs. Ferrol, 25-IV-1767; Madrid, 1-XI-1767.

¹³¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Doc. Aranjuez, 11 de mayo de 1763.

pagas del sueldo correspondiente a la plaza de marinero de su hijo, y por una sola vez, es decir, no prorrogable . Como el Secretario de Marina Arriga ordenó a la intendencia de Ferrol en el curso de la lenta tramitación de este expediente que siempre se tenía que comprobar el fundamento de estas reclamaciones y a que

“ en casos semejantes en que no hai derecho y sí sólo un recurso de limosna, debe apurar los exámenes, pues consta a todos que el Real Herario no es tan grande como el piadoso corazón del Rey”¹³².

Unos fundamentos con base en la presentación de fe de casados y bautizados, certificaciones de los mandos bajo los que había servido el difunto y declaraciones de testigos presenciales de su muerte, para corroborar los testimonios de las solicitantes. En función de todo ello, los derechos reconocidos fueron diversos. Por ejemplo, a las viudas y madres viudas de fallecidos en la Habana en 1762 se le concedieron desde pensiones equivalente a uno o dos tercios del último sueldo del finado hasta socorros de gracia concretados en dos mesadas¹³³. La demora en los pagos efectivos de estas pensiones, advertida en algunos casos, tal vez no alcanzó un grado tan alto y generalizado como el evidenciado en los sueldos, a juzgar por los poderes para cobranza que hemos consultado¹³⁴.

¹³² Véase, A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Docs. Madrid, 19-VIII-1767; Esteiro, 22-IX-1767; Madrid, 1-X-1767 y 28 de junio de 1770.

¹³³ Por ejemplo, Luisa de Santiago, madre del matriculado de Palmería Andrés Paisal, se vio socorrida, mientras no volviese a contraer matrimonio, con una paga mensual equivalente a una tercer parte del sueldo de éste. Su expediente, iniciado el 25 de abril de 1767 fue resuelto rápidamente, el 14 de mayo de dicho año; cosa bien distinta, no nos cansamos de reiterar, es que su pensión se abonase puntualmente. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 293. Docs. Ferrol, 25-IV-1767; Madrid, 14-V-1767. Otros ejemplos en el mismo legajo 293.

¹³⁴ Sólo hemos localizado cinco de estas escrituras por 182 reclamaciones de haberes vencidos en concepto de soldadas. En uno de ellos se precisa que el poder se da para percibir las tres últimas mensualidades pendientes de satisfacción. Los casos en A.H.U.S. Distrito notarial de

9.5.- La tardanza en los pagos. Los poderes para cobranza.

Hay abundantes testimonios de ministros de Marina sobre el retraso en los cobros efectivos. Es muy significativo a este respecto que en el transcurso de la revista de las matrículas del departamento de Ferrol, el comisario inspector Núñez Ibáñez no le doliesen prendas reconocer que se había negado a pasar a la clase de inhábiles a “muchos” marineros “hechos” (con experiencia en la navegación) a los que se les debían parte de sus sueldos vencidos en el reinado anterior, y que además eran dueños de barcos de pesca¹³⁵. Por su parte, en 1785 el subdelegado de Torredembarra y Altafulla denunciaba a su superior, el ministro principal de Marina de la provincia de Tarragona, que el ayuntamiento de Crerell había apremiado a los matriculados allí vecindados a pagar el llamado tributo personal, no concediéndoles una moratoria que él mismo había solicitado en atención a que la mayoría de los restituidos de campaña en la Armada después de siete y ocho años de continuado servicio, no habían cobrado sus haberes vencidos al tiempo de ser licenciados¹³⁶.

Retrasos en los abonos de las asignaciones también los padecieron, aunque en mucho menor grado, los propios dependientes del ministerio de Marina, asunto que ya tuvimos ocasión de constatar. Por otra parte, como cabía esperar, las élites de la matrícula, los llamados oficiales de mar, no fueron ajenos al problema¹³⁷. En algún caso se hizo responsable de estas demoras a los dependientes de Marina encargados del remate y

Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prots. N° 2.400, fol. 104; n° 2.403, fol. 93; n° 2.405, fol. 55; Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. N° 1.822, fol. 8. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (23), fol. 67.

¹³⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 261. Doc. Vigo, 25 de noviembre de 1758.

¹³⁶ Recordamos que a raíz de la paz de Versalles de septiembre de 1763 se produjeron desarmes masivos de buques. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Tarragona, 6 de octubre de 1765.

¹³⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1960. Doc. Ferrol, 23 de febrero de 1791.

despido de tripulaciones desarmadas, por retrasar el envío de noticias a los negociados de provincia de las cantidades pendientes de satisfacer¹³⁸.

Sobre cada solicitud de cobro de haberes se pidió información a las contadurías de Marina correspondientes con el fin de verificar la justicia de la petición y, de existir derecho a cobrar, concretar los alcances que no siempre coincidieron con los reclamados por la marinería o en su nombre¹³⁹. Los acreedores no percibían intereses de demora. Por contra, sufrían ejecuciones de apremio para el reintegro de cantidades percibidas sin derecho, aun cuando no se actuase de mala fe¹⁴⁰. Por otra parte, en atención a acciones al servicio de la Corona dignas de mención, el soberano llegó a condonar deudas de marineros con la Hacienda. De una de estas gracias extraordinarias se benefició la viuda de Antonio Alonso, artillero de mar del puerto asturiano de Candás. Había partido de Cádiz con plaza de artillero ordinario a bordo de la corbeta *Atrevida* para dar la vuelta al mundo, falleciendo en El Callao el 8 de setiembre de 1790. Ajustados sus haberes un año

¹³⁸ Se llegó a disponer que estos funcionarios pensasen su falta de celo pagando de su bolsillo los sueldos que siguieron corriendo en favor de la marinería por no agilizar su despido. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Doc. Madrid, 30-X-1773.

¹³⁹ Sirva de muestra la resolución del expediente abierto a raíz de la solicitud (22-VI-1777) de Manuel Sánchez, vecino de Viveiro, relativa al supuesto impago de haberes de su hijo Vicente Sánchez, marinero del navío *La Reina*, víctima, como tantos otros, (en su caso falleció por causa de un balazo) del ataque inglés al Castillo del Morro. Según el ajuste formado por la Contaduría principal del Departamento de Cádiz de 1-V-1767, pasada a la de Ferrol ese mismo día, el difunto era acreedor a 649 rs. y 19 mrvs. Constaba que esta cantidad íntegramente había sido entregada a su padre el 6 de junio de 1767, y en consecuencia a éste último no se le reconoció derecho alguno a reclamar. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 271. Doc. Viveiro, 22 de junio de 1777; Ferrol, 12 de junio de 1777.

¹⁴⁰ Por ejemplo, Francisca Rosa Pérez, vecina del puerto de Palmeira, fue obligada a devolver 783 rs. y 10 mrvs. en concepto de salarios asignado por su hermano Miguel Gómez a la madre de ambos. Tras alegar desconocimiento del óbito de éste hasta mucho después de haberse producido, la apremiada solicitó que en lugar de reintegrar el importe de una sola vez a la Hacienda, ésta fuese cobrando poco a poco descontándolo del goce de inválidos que percibía de su hijo paralítico Alonso de Pazos. No consta resolución. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. S/f.

después, resulto deudor de más de seiscientos reales. A instancia de su viuda, por R.O. de 19 de octubre de 1791 se le exoneró de este pago por el mérito particular del difunto en esta exploración. Posteriormente resultaron a favor de los herederos de Alonso 587 rs. y 17 mrvs. de la almoneda de su ropa, cantidad que no se retuvo por el débito condonado sino que le fue abonada a su viuda luego de que la reclamó¹⁴¹.

En relación con esto, en las capitales departamentales existía un depósito donde se custodiaban los bienes que el matriculado dejaba a su muerte en el Real Servicio, hasta que fueran solicitados conforme a la ley; eran las llamadas cajas de bienes o intereses de difuntos¹⁴². Fueron materia de los artículos 18, 20 y 25 del Título 6 Tratado VI de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. En resumen, estos patrimonios había de entregarse a los Intendentes, sin poder hacer uso de ellos hasta que en las contadurías se asegurase si el difunto era deudor. De regreso a las capitales departamentales, los contadores de la Armada habrían de entregar los testamentos y protocolizarlos en las escribanías de Marina. Estas cajas estaban a cargo de las respectivas mayordomías generales de la Armada que existían en Ferrol, Cádiz y Cartagena¹⁴³. Las referidas

¹⁴¹ Alonso había hecho memoria testamentaria ante el contador de la referida fragata, quien entregó ese dinero (235 reales de plata fuertes) a un grumete del puerto de Tazones, nombrado albacea. Despachado por enfermo, al llegar a Ferrol depositó dicha cantidad en la contaduría principal de Marina. Como era preceptivo, se le dio recibo en regla. Vid. A.G.M. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Ferrol, 20 de julio de 1792.

¹⁴² Así, el 9-II-1773 Bernardo do Maño, matriculado del Caramiñal otorgaba poder a dos vecinos de Cádiz para que le representasen ante la instancia administrativa correspondiente, con el fin de cobrar los haberes dejados por su hijo soltero, José, quien había pasado al Real Servicio por marzo de 1766 falleciendo “en la mar de el Sur... dejando además de sus sueldos benzidos, cantidad considerable de dinero bajo la última disposición con que murió de que se le entregase al otorgante la mitad...” y la otra mitad se destinase a sufragios por su alma. Dicha cantidad alcanzaba los “266 pesos fuertes [5.320 reales vellón] que se allan en la Caja de Vienes de difuntos en una bolsa de crudo en la ciudad de Cádiz” donde se mantendrán “hasta verificarse la verdadera legitimidad de la persona de el que otorga...”. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.409.

¹⁴³ D. Manuel Núñez Garaona, mayordomo general de la Armada en la Isla de León, notificó al

disposiciones de ordenanza no se cumplieron al pie de la letra, lo que llevó a Zalvide, contador principal del departamento de Cartagena, a quejarse en junio de 1785. Por entonces, en Cádiz existían varios depósitos de haberes de muertos cuando Zalvide siempre había deseado que estos bienes “no se rezaguen o sepulten ni obligue a las pobres familias a nombrar Apoderados, negociar la entrega, costear diligencias para ella y para la circulación del residuo”¹⁴⁴.

Los poderes notariales para cobranza de sueldos constituyen un buen instrumento de análisis de este fenómeno. Estamos ante una fuente sin trabajar hasta el día de hoy, aunque en su día J. Llovet reparó en la abundancia de este tipo de escrituras en los protocolos del ramo de Marina de la provincia de Mataró¹⁴⁵. En las próximas páginas explotaremos el caudal informativo de estos documentos notariales. Antes de nada es conveniente hacer una primera distinción, entre poderes para la cobranza de haberes de fallecidos, y poderes otorgados por los propios devengadores de sueldos. En la muestra obtenida, 182 escrituras registradas en el período 1750-1800, la representatividad de unos y otros es netamente desigual; 131 (72%) por 51 (28%). De entrada, esto ya prueba la gran cantidad de matriculados fallecidos con haberes por satisfacer. No obstante los reclamantes en vida son en verdad 123 y no 51, mientras que los matriculados muertos con cantidades

párroco de San Xurxo de Buria que su feligrés, el matriculado del puerto de Camariñas Domingo Antonio de Montes había fallecido el 14 de julio de 1792 en Lima. Servía entonces plaza de marinero en la fragata *La Liebre*. Dejó 16 pesos fuertes, 15 reales y 30 mrvs. depositados en la caja de intereses de difuntos de la mayordomía general de Ferrol. Su padre apoderó a D. Antonio Capelo, contador de navio de la Real Armada, residente en Ferrol, y en su ausencia a Dña. Joaquina de Elduayen, viuda de D. Salvador Pose Vermúdez, vecina de Ferrol, para reclamar este dinero, además de los haberes vencidos y sus ropas. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Corcubión. Notario: Claudio Estévez Pose Vermúdez. Prot. N° 2.786, fol. 30. También. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (7), fol. 5.

¹⁴⁴ Se resolvió conforme a la propuesta de Zalvide “si no hubiese antecedentes” en contrario. Vid. A.G.M. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. 17 de junio de 1785.

¹⁴⁵ Vid. Llovet, J., *La matricula de mar...*, pp. 90-91. Otras referencias puntuales a estas escrituras notariales en Rovira i Gómez, S-J., *La gent de mar de Cambrils (segle XVIII)*. Tarragona, 1992, pp. 103-104.

pendientes de cobro son 155 y no 131, ya que en la muestra hay nueve poderes colectivos, reclamaciones conjuntas. Varios acreedores, por lo general de un mismo puerto, confían de mancomún la gestión de estos cobros a un mismo individuo¹⁴⁶.

La inmensa mayoría de los poderes para cobranza localizados en los protocolos de los escribanos de Marina son de época de Carlos III (163, un 89,6%), dos de su predecesor Fernando VI y 17 de Carlos IV. Esta desproporción tan acusada es ante todo reflejo de las casires décadas de reinado del primer monarca, pero además guarda relación con una serie de medidas para hacer justicia con el ingente número de marineros al que se les debía una parte mayor o menor de sus soldadas vencidas. Evidencia la gran demora en los pagos el hecho de que en más de una cuarta parte de las escrituras (51 de 182, un 28%) se señale que los sueldos pendientes de cobro fueron ganados por servicios efectuadas en tiempos de Felipe V¹⁴⁷. Otras noticias aportadas por las expedientes de la Secretaría de Marina confirman esta realidad.

Como acabamos de apuntar, en época de Carlos III se adoptaron muchas disposiciones en materia de sueldos. En varios poderes suscritos en 1765 se alude de una gracia de este monarca por la cual se ordenó en dicho año el pago del cuatro por ciento (no la cuarta parte, al menos según nuestra fuente) de lo adeudado a matriculados por sus

¹⁴⁶ Sirva de ejemplo el poder (1-VIII-1761) de nueve matriculados de Cangas y dos del cercano puerto de San Andrés de Hío, a Juan de la Cantolla, residente en el astillero de Esteiro, para percibir sueldos adeudados a sus padres por los servicios en la Armada en los reinados de Felipe V y Fernando VI, “según constará en sus asientos”. O el otorgado (Pobra do Deán, 14-I-1770) por ocho matriculados del Caramiñal y cinco de la vecina Pobra do Deán a Miguel Naveiro, matriculado por primer puerto citado. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (6), fol. 22; y A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.406, fol.13. Otros ejemplos en A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño; Sig. 1.331 (5), fols. 14r-15v.; A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. N° 1.818, fols. 10, 17; Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.404, fol. 81; Prot. N° 2.409, fol. 31; Notario: Francisco Rodríguez Raposo. Prot. N° 1.892, foliación ilegible (doc. 23-V-1765).

¹⁴⁷ Alguno de este medio centenar de ejemplos en A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fol. 5 r-v. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fols.105 r-v., 107r-v, 109r-v.

servicios bajo el reinado del primer Borbón español¹⁴⁸. Y en una de estas escrituras, fechada en 1773, se habla de una piadosa resolución del soberano, en virtud de la cual se ordenaba que feneciese “ la satisfacción a aquéllos que tienen que percibir de mil reales abajo”¹⁴⁹. La demora se postergó hasta finales de siglo ¹⁵⁰, de hecho, en varios poderes suscritos en 1791 ante el escribano del juzgado provincial de Marina de Pontevedra se alude a una real orden en virtud de la cual se habían efectuado descuentos en los haberes vencidos de los reinados de Felipe V y Fernando VI¹⁵¹. Esta autocondonación de la deuda por parte del Estado tenía lugar en una coyuntura de armamentos masivos y en consecuencia de gastos en logística militar (bastimentos, sueldos, raciones, etc..) muy considerables.

En época de Carlos IV parece ser que aumentaron las exigencias de las autoridades de Marina para atender este tipo de reclamaciones. Para percibir los haberes adeudados a matriculados difuntos se requirió que los interesados presentasen testigos que hubiesen conocido al finado y declarasen su parentesco con los supuestos beneficiarios. Este tipo de escritura, llamado *sumaria* para la cobranza de sueldos, se acumulan en 1789 en el oficio del escribano de marina de la provincia de Pontevedra Cosme del Canto Varela¹⁵². De hecho, por lo que a mujeres se refiere, en los protocolos de este notario se registran varias

¹⁴⁸ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481(20), fols. 13 r-v, 17r-v, 25r-v, etc.

¹⁴⁹ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.409, fol. 11.

¹⁵⁰ Las viudas de Pedro Blanco y Roque Rimau al tiempo de otorgar poder en junio de 1789 para reclamar los haberes de sus maridos esgrimieron un real decreto de 18 de diciembre de 1788 en virtud del cual la Corona asumía como suyas las deudas con matriculados por servicios en la Armada de Felipe V y Fernando VI. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Corcubión. Notario: José Antonio Suárez. Prot. N° 2.143, fols 30r-31v.

¹⁵¹ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fols.106r a 108v.

¹⁵² Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (1). Fols. 15-103.

solicitudes de habilitaciones para cobrar. Estas instancias casi siempre se encomiendan a procuradores del juzgado de Marina de dicha capital¹⁵³. Incluso hubo peticionarias, que además presentaron certificaciones sacramentales de sus párrocos¹⁵⁴.

Esta tardanza era especialmente sangrante para los herederos de fallecidos en combate al servicio de la Monarquía. Por lo que a esto concierne, apuntamos las muchas reclamaciones relativas a víctimas del ataque a Cartagena de Indias¹⁵⁵. Varios herederos tuvieron noticia de estos óbitos relativamente pronto. De hecho, el 19 de mayo de 1741 se celebraron los cabos de año en la parroquia de San Martiño de O Grove por los hermanos Manuely Alberto de Cambados, fallecidos el año anterior, posiblemente por abril, cuando se produjo la gran ofensiva inglesa. Sus respectivas esposas supieron de esta tragedia por carta de Benito Pereira, vecino de los fallecidos y testigo de su muerte¹⁵⁶. Parte de los haberes de ambos, al igual que los de otras víctimas mortales de esta ofensiva, continuaban

¹⁵³ Una vez autorizadas, a renglón seguido, otorgan el poder preceptivo. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (5), fols. 52r-54v.

¹⁵⁴ Así lo hizo el cura de San Xoán de Poio en 1791 a petición de María Alberta Fernández, esposa en segundas nupcias del matriculado Silvestre Ignacio Fontáns, y de Pascua del Río, casado con el también matriculado Pedro Fontáns, ausente en Andalucía, único hijo del primer matrimonio de aquél con Juana Rosal que sobrevivió a sus progenitores. Esta pareja había tenido entre otros vástagos a Manuel Benito Fontáns, matriculado por Combarro y fallecido en la Carraca gaditana prestando servicio en la Armada. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fols. 62r-66v.

Poco antes también Josefa Lallera (sic), viuda de Nicolás Gerónimo Gayoso, matriculado del puerto de Marín, había presentado estas certificaciones de su párroco al objeto de cobrar los haberes adeudados a su difunto esposo de los reinados de Felipe V y Fernando VI, así como de los de su hijo José Gayoso, en calidad de tutora y curadora de los menores de éste, también huérfanos de madre. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fols. 17r.-18v.

¹⁵⁵ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481(18), fol. 15r-v; Sig. 481 (19), fols. 13 r-v, 17r-v; Sig. 481 (20), fol. 30r-v. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.409, fol. 31r-v.

¹⁵⁶ Vid. A.H.D.S. Fondos parroquiales. San Martiño de O Grove. Libros Sacramentales. N° 19: Difuntos (1693-1813) Fol. 118r.

pendientes de pago más de dos décadas después¹⁵⁷.

Ochenta y nueve son familiares o parientes¹⁵⁸ en distinto grado del otorgante u otorgantes. Y entre ellos es notable el protagonismo de las mujeres que asumen más de la tercera parte (31 de 89) de estas reclamaciones confiadas a las personas más cercanas (31 de 89), las cuales previamente recibieron autorización formal al efecto¹⁵⁹. Casi siempre estamos ante poderes concedidos en vida por maridos a sus esposas, para percibir cantidades adeudadas a ellos o a sus hijos¹⁶⁰, gestión que ellos declaran no poder realizar,

¹⁵⁷ Caso de Manuel Conde, marido de Bastania Rodríguez, y de Simón Pereira, hijo de Bartolomé Pereira y María Antonia de Refoxos. La cobranza de los sueldos de éste último tal vez resultase controvertida. Su madre declaró que había fallecido soltero, pero en su partida de defunción se le menciona como marido de Manuela Domínguez. Vid. A.H.D.S. Fondos parroquiales. San Martiño de O Grove. Libros Sacramentales. N° 19. Difuntos (1693-1813) Fol. 118v; A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481(18), fol. 15r-v, Sig. 481 (19), fol. 16r-v.

¹⁵⁸ María de Neira, de Sanxenxo, apodera (10-I-1765) a su hija Juana Martínez y al marido de ésta D. José de Pazos y Saavedra, vecinos de la villa de Pontevedra, para percibir el medio sueldo que su difunto hijo Domingo Antonio Martínez, soltero, consignó a su favor antes de embarcarse en la Armada. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (20), fol. 2r-v. Otros ejemplos en Sig. 481 (20), fols. 13r-v, 25r-v.; Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4), fols. 5r-7v. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prots. N° 2.401, fol. 22; N° 2.417, fols. 35-36.

¹⁵⁹ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.401, fol. 77.

¹⁶⁰ Poder (Lesón, 1-II-1765) de José Pérez, matriculado del Caramiñal a su esposa María Ignacia Fernández de Santiago, para cobrar la asignación del medio sueldo de su hijo Manuel Pérez. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.401, fol. 134. Los otros casos en A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (20), fols. 2, 30. A.H.C.N.C. Distrito de Pontedeume. Notario Nicolás Vieites de Vereá y Aguiar. Prot. N° 917, fol. 46r-v; Distrito de Ferrol. Notario: Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fol. 5 rv. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: J. Acuña y Ocampo. Sig. 2.324, fol. 46. Notario: Francisco Rodríguez Raposo. Prot. N° 1.892, foliación ilegible (Coto de Martín, 12 y 13 de mayo de 1765); Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. N° 1.814, fol. 21; N° 1.822, fol. 10; Notario: Simón Díaz Morales. Prots. N° 2.400, fol.115; N° 2.401, fols. 22 y 75; N° 2.402, fol. 6; N° 2.403, fol. 73; N° 2.404, fol. 119; N° 2.406, fols. 25, 90, 104; N° 2.407, fol. 21, N° 2.408, fol. 13;

por ser inminente su partida para el Real Servicio¹⁶¹, por su incapacidad física o bien por su ocupación profesional. Resulta excepcional la asunción de gestiones de esta naturaleza por mujeres que no están unidas por vínculos de sangre o parentesco con los demandantes¹⁶².

Treinta y tres de los apoderados de la muestra, algo más de un 18%, son vecinos o individuos domiciliados en feligresías próximas a la del otorgante u otorgantes; a menudo se trata de matriculados¹⁶³. A destacar en este cometido el papel jugado por

Nº 2.409, fols. 11, 25 a 27, 31, 32 y 41; Nº 2.412, fols. 46, 57; Nº 2.415, fol. 44; Nº 2.416, fol. 113; y Nº 2.418, fol. 18.

¹⁶¹ Poder (Noia, 26-XI-1760) otorgado a María Juana López por su marido Ignacio Molina, para que acuda ante el ministro de Marina de Pontevedra y reclame el sueldo de media paga a que era acreedor al ser despedido sin haber hecho campaña, hasta nuevo aviso. El propio interesado ya había intentado personalmente esta gestión, pero entonces el ministro se encontraba efectuando la visita de puertos. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. Nº 1.814, fol. 21. Francisco Preto, matriculado del puerto de Ares, sorteado para el Real Servicio en la Armada, “sin que sepa el tiempo que se detendrá ni cuándo se restituirá a esta villa”, apodera (13-II-1761) a su mujer Cipriana das Seixas para que acuda a la contaduría de Ferrol a reclamar “algunos sueldos” del reinado de Felipe V. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Pontedeum. Notario: Nicolás Vieites de Verea y Aguiar. Prot. Nº 917, fol. 42 r v.

De excepcional cabe calificar los poderes otorgados por matriculados recién llegados a sus domicilios: Poder (Lesón, 18-VIII-1771) de Julián Pérez, artillero de mar de Palmeira, a su esposa María Antonia Pérez, para pasar a Ferrol a percibir sus haberes vencidos. Fue facultada expresamente para presentar el pasaporte de despido que le fuera concedido el 14 de julio último. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. Nº 2.407, fol. 40.

¹⁶² Poder (2-VII-1773) a Benita de Oreiro, vecina de la villa del Caramiñal, otorgado por herederos de Cayetano de Pazos y Pedro García, fallecidos durante el ataque inglés a Cartagena de Indias en 1740. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. nº 2.409, fols. 31r-v. Los restantes dos casos de la muestra en A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3), fols. 110, 121.

¹⁶³ Poder de Benito Rodríguez, matriculado y vecino de Santa María de Sanieira a José Carballal de su misma vecindad y condición. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín

Agustín Franco, de la matrícula del Arrabal de la villa de Pontevedra, quien entre el 18 y el 21 de noviembre de 1791 fue apoderado en diez ocasiones por distintos habitantes de dicho barrio¹⁶⁴.

Raravez (en 14 de las 182 escrituras) el poder recayó en un matriculado en actual servicio, lógicamente con destino conocido -la mitad en Cádiz¹⁶⁵-, lo que a menudo no ocurría, teniendo en cuenta además la incertidumbre de su regreso¹⁶⁶. En ocasiones, estos apoderados, a menudo emparentados con los otorgantes, se localizan donde tuvo lugar el óbito del acreedor¹⁶⁷, muerte de la que en algún caso conocido fueron los primeros en

y Gómez. Sig. 481 (20), fol. 17r-v. Otros caso en Sig. 481 (23), fol. 18r-v; Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (2), fol. 5r-v., Sig. 1.331 (4), fol. 13r-v. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.404, fols. 81, 90.

¹⁶⁴ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (3). Fols. 111r a 116v, 118r a 120v.

¹⁶⁵ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.445 (5), fol. 149; Sig. 1.445 (6), fol. 6; Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481(16), fol. 8. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. 2.414, fol. 6; Prot. N° 2.415, fol. 101; Prot. N° 2.417, fol. 90. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. N° 1.891, fol. 18.

¹⁶⁶ María Ignacia Giráldez apodera (9-VIII-1760) a su marido Andrés de Refoxos, matriculado de Cangas ausente en el Real Servicio, para percibir lo adeudado a su hermano Ciprián Giráldez, fallecido a bordo de *El Real*. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4), fol. 12r-v. Por su parte, Josefa Núñez de Monreal encomendó (Caramiñal, 22-VIII-1778) a su hermano Agustín Núñez, enrolado en el *Oriente*, en Cádiz, la solicitud de cobro de los haberes vencidos por su marido Ramón Núñez, fallecido a bordo del *San José* en el puerto americano de Santa Catalina. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N°. 2.414, fol. 74. Los otros tres casos en A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4), fol. 7r-v; y A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prots. N°. 2.416, fol. 30r-v.; N° 2.418, fol. 6r-v.

¹⁶⁷ Poder (Cangas, 12-II-1783) de Josefa Rodríguez a su vecino el matriculado de Sta. María de Cela Vicente Freire, destinado en la ciudad de La Habana, en uno de cuyos hospitales había fallecido hacía poco el marido de la otorgante Manuel Posada, dejando “barias alhajas, ropas y otros efectos” además de partida de dinero sin percibir de las tesorerías de Marina. El apoderado había coincidido con el difunto a bordo del

informar¹⁶⁸.

Puesto que las liquidaciones se realizaban allí donde los buques eran desarmados¹⁶⁹, es lógico que los avecindados o residentes en Ferrol y en las villas limítrofes (Esteiro), tengan peso específico en la muestra: 45 de 182, un 24,7%¹⁷⁰. De algunos de ellos sólo sabemos el nombre¹⁷¹, de otros también su oficio: D. José Regueira, del comercio de Ferrol,

San Luis. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446 (3), fols. 28r-29v. En otras ocasiones, se confió esta gestión a un compañero del finado, pero una vez licenciado de campaña. Valga de muestra el poder (10-IV-1763) de Pedro Antonio de Casas a su vecino de O Grove Antonio García de Vea para percibir las soldadas de su hijo José Benito de Casas; ambos habían formado parte de la tripulación del navío *Europa*, a bordo del cual había perdido la vida este último durante la travesía de Portobelo a La Habana conduciendo al virrey del Perú. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (18), fol. 6r-v.

¹⁶⁸ Luis Martínez, matriculado por la villa de Pobra do Deán, fue facultado (11-V-1781) por su hermana Agustina Martínez de Noia para percibir lo adeudado a su marido Juan Fernández. Del fallecimiento de éste a bordo del *San José*, le informo aquél por carta desde el navío *San Isidro*. El finado había confiado 27 pesos fuertes (540 reales) al general de su escuadra. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.417, fol. 79.

¹⁶⁹ Al parecer se produjo un cambio en la ley que explicaría todavía más la notable representación de los apoderados ferrolanos. En una de las escrituras notariales consultadas se alude a una R.O. de Carlos III en virtud de la cual se dispuso que los *pagamentos* de la soldada a los matriculados del Reino de Galicia “se hagan en el Real Arsenal de El Ferrol”, a la Contaduría de cuyo departamento debía remitirse los ajustes que se hubiesen efectuado en la capital gaditana.

¹⁷⁰ Poder (Cangas, 15-II-1780) de Josefa Cordeiro a su vecino de Cangas Juan Camiña, residente en Ferrol, para percibir las soldadas que se adeudan a su difunto esposo Miguel de Rodal, fallecido en dicha base naval tras enfermar a bordo de *El Brillante*. También le encarga “recaudar y reconocer la ropa y demás enseres” de este marinero. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.445 (6), fol. 17r-v. Otros ejemplos en Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.445 (6), fol. 14r-v. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (17), fol. 9r-v; Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4), fol. 4r-v; Sig. 1.331 (6), fol. 22r-v.

¹⁷¹ Por ejemplo, D. Onofre Bravo, Carlos de Mon, D. Jose Fernando Briones, D. Juan Antonio de la Torre, vecino de Esteiro, o D. Tomás Aguado. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo

ramo al que también pertenecían los señores Fontao y Sobrino, que fueron apoderados en noviembre de 1791 por más de una docena de acreedores, vecinos de los puertos del Arrabal de Pontevedra, Campelo y Lourido¹⁷²; D. José Ramón Benavides, escribano de número y rentas de la plaza de Ferrol¹⁷³, y D. Ignacio Gómez, ministro de rentas¹⁷⁴. A otros se le consideran “personas de satisfacción”¹⁷⁵. Entre éstos, el protagonismo de D. Antonio Mosquera y Taboada es capital. Oficial de la contaduría de Marina de Ferrol, desde el 27 de abril de 1760 y el 9 de noviembre del año siguiente fue apoderado para cobrar sueldos en 31 ocasiones distintas¹⁷⁶.

Como es lógico, también tenemos identificados entre los apoderados a vecinos o residentes en la bahía de Cádiz: suman un total de 22¹⁷⁷ (un 12% de la muestra de 182), sin

Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (16), fol. 3; 481 (17), fols. 9,10,15 Sig. 481 (20), fol. 3r-v. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4), fol. 14r-v. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prots. N° 2.406, fol. 19; N° 2.409, fol. 33. Notario: Francisco Rodríguez Raposo. Prot. N° 1.892. Foliación ilegible (23-V-1765). Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. 1.816. Fols. 26r-27v.

¹⁷² Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (3). Fol. 122r a 128v.

¹⁷³ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446 (3), fol. 170r-v.

¹⁷⁴ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (18), fol. 24r-v.

¹⁷⁵ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (17), fol. 10r-v.

¹⁷⁶ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (4), fol. 3; 1.331 (6), fols. 2r a 21v, 23r a 24v; 1.331 (8), fols. 44r, 48r a 49v, 51r-v, 54r a 54v, 69r a 76v. El mismo empleo que Mosquera lo servía D. Vicente Sarmiento, el cual fue apoderado (Noia, 12-XI-1761) por Catalina de Outeira para percibir lo adeudado a su marido el matriculado noiés José Martínez Bamba. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. 1.816, fol. 34.

¹⁷⁷ Poder (Caramiñal, 27-VII-1786) de José de Ribadulla, matriculado del Xobre, a su hijo Cristóbal de Ribadulla, residente en La Carraca, para cobrar los haberes de su otro vástago Miguel Antonio Ribadulla. De regreso de La Habana, murió en el real hospital que llaman de “las cuatro torres”, en La Carraca. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Miguel José González Soldado y Romero. Prot. N° 2.083.

contar a los matriculados que allí se encontraban por razones de servicio en la Armada, a los que ya nos hemos referido; cuando fue posible encomendar estas gestiones a personal de la administración hacendística de la Marina, la tramitación debió ser más rápida y exitosa que por los cauces normales: al respecto, señalemos la actuación de D. Eugenio Gamba y Caluz (*sic.*), oficial de la real contaduría del departamento de Cádiz al servicio de varios matriculados de O Grove¹⁷⁸. Habida cuenta el apelativo de “don” del citado apoderado y de otros, aunque rara vez contamos con noticias sobre su actividad profesional, se infiere que posiblemente estemos bien ante individuos del nutrido grupo de la burguesía comercial radicada en Cádiz¹⁷⁹ bien ante funcionarios del ministerio de Marina.

Fol.114. Otros ejemplos en A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (17), fol.2; 481 (18), fol. 8; 481 (22), fol. 10; y A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. 1.816, fol. 26; Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.409, fol. 14

¹⁷⁸ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (18), fols. 5 y 15; Sig. 481 (19), fols. 13, 16 y 17. Por su parte, Dominga de Castro y su hijo José Domínguez, apoderaron (Noia, 2-IX-1798) a D. Antonio José Varela y Taboada, contador de fragata de servicio en el navío Santa Justa, surto en Cádiz, para cobrar lo adeudado a Fernando Domínguez, marido de la otorgante. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Ignacio Domingo García. Prot. N° 3.085, fol. 39. Otros gestores conocidos son D. José Monleón, vecino de la Isla de León, a quien Benito Martínez, matriculado San Martín de Bueo, apoderó (Cangas, 8-V-1781) para cobrar lo adeudado a su hijo Francisco Martínez, quien llegado a Cádiz a bordo de *La Santísima Trinidad* enfermó y falleció en el real hospital de dicha capital. Ya dos años antes, Monleón había sido apoderado por María Jesús Fandiño y Soliño, vecindada en Cangas en calidad de tutora y curadora de su hija María Jesús Vilariño para reclamar “varias ropas y alaxas” del padre de ésta Juan de Vilariño, fallecido sirviendo plaza de marinero en el navío *Galicia* a la entrada de Cádiz. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.445 (5), fol. 27. Sig. 1.446 (3), fol. 51.

¹⁷⁹ Entre 1743 y 1778 en Cádiz estaban matriculados 52 casas comerciales coruñesas, 45 pontevedresas, 13 lucenses y 11 orensanas; en su conjunto, representaban el 4,7% del total del censo de firmas mercantiles involucradas en el tráfico entre la metrópoli y América. Vid. García-Baquero González, A., *Cádiz y el Atlántico...*, Vol. I, p. 468. Los orígenes y otros aspectos de de las elites mercantiles de Cádiz han sido estudiados en Bustos Rodríguez, M., *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*. Cádiz, 1995.

Dado que Cádiz era uno de los principales destinos de la emigración gallega del siglo XVIII¹⁸⁰, a menudo para emplearse en la navegación¹⁸¹, a poder ser en la lucrativa carrera de Indias¹⁸², o en actividades portuarias vinculadas a este tráfico, no es extraño que confiasen estas gestiones a vecinos establecidos allí¹⁸³, algunos de los cuales nos consta que eran matriculados¹⁸⁴. Cuando se trató del cobro de partidas de dinero en concepto de

¹⁸⁰ Vid. Pascua Sánchez, M^aJ., <<Los gallegos en el Cádiz...>>, pp. 845-857. Y González Lopo, D., <<Migraciones históricas...>>, pp. 174 y ss. Abundan las noticias de esta corriente migratoria en los protocolos consultados. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.445 (4). Fols. 31r-v, 200 r-v.; 1.445 (5), fol. 200 r-v.

¹⁸¹ Sirva de muestra la breve historia de José Gruncheiras, natural de San Salvador de Coiro (Cangas), que siendo joven partió hacia Cádiz donde se matriculó para poder practicar los oficios marítimos; enrolado en el navío *San Francisco de Paula*, enfermó de regreso de Brest, falleciendo en el Real Hospital gaditano. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446 (3). Fols. 28r-29v.

¹⁸² Poder (Pontevedra, 10-V-1792) de María Benita Carballo, en calidad de tutora y curadora de su hijo Mateo Pérez, a D. Manuel y D. Narciso del Río, residentes “tanto en Cádiz como en el puerto de Santa María”, para percibir los haberes pendientes de pago a su difunto marido Benito Pérez. Éste hacía unos cuatro años que había partido con licencia para navegar “así en los bageles de S.M. como en otros particulares”. Habilitado al efecto, embarcó en un fragata del comercio gaditano nombrada *La Piedad*, a bordo de la cual llegó a Veracruz donde falleció. La otorgante tenía noticias de que en la ciudad de Cádiz “y puerta de Sevilla” había dejado antes de marchar a América ropas y alhajas en un arca en casa de D. Joaquín de Lara, donde suponía también debían estar depositadas sus ganancias. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (4), fol. 45.

¹⁸³ Poder (23-VI-1761) de José Pérez, matriculado de O Grove ya jubilado a su vecino José Leiro, empleado en el arsenal de la Carraca, para percibir los sueldos que se le adeudan de su servicio como artillero en la fragata *San Pedro* y en el navío *El Fuerte* a bordo del cual arribara a Indias. En febrero de 1745 había sido destinado desde La Habana a servir en una fragata de bandera francesa, nombrada *San José*. Partiendo del puerto de Veracruz hacia España cayó prisionero de los ingleses. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481(16), fol. 83r-v.

¹⁸⁴ Poder (23-X-1779) a José Ignacio del Corral, matriculado de Cangas residente en Cádiz para cobrar los haberes adeudados a José Bretón, también matriculado por dicha villa pontevedresa, fallecido andando al corso en el navío real *El Diligente*. Otorgan esta escritura María Antonio Giráldez y María

asignaciones de padres o esposas de matriculados en el R.S., en vida de éstos, por norma en las escrituras notariales se expresa el deber del apoderado de pasar a la capital de la provincia marítima correspondiente¹⁸⁵. Por otra parte, puesto que las libranzas no se efectuaban en Madrid, sólo registramos dos casos de apoderados residentes en la villa y corte¹⁸⁶.

En muy contadas ocasiones se encomendó la cobranza a subalternos de la administración de las matrículas. En una de éstas, Rosa Requeixo apoderó en 1781 al alguacil del ministerio de dicha provincia para seguir percibiendo las asignaciones de su marido Luis Otero, y de su hijo Manuel de Otero, ambos en campaña¹⁸⁷. La práctica ausencia de letrados entre los apoderados obedece a que su concurso, imprescindible en las causas judiciales, era aquí innecesario y en consecuencia un gasto en honorarios prescindible¹⁸⁸. En la muestra sólo encontramos identificado entre los apoderados a dos

Lorenza Iglesia, madre y esposa de dicho marinero. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.445 (4), fol. 149.

O el poder (Pobra do Deán, 4-VI-1779) de Dominga Moraña, mujer de Vicente Domínguez, matriculado vecino de Pobra do Deán, ausente en el Real Servicio, a su sobrino Ciprián Domínguez, matriculado en Cádiz, para cobrar el descubierto de su hijo Jacinto Moraña, fallecido en el real hospital de Marina de la capital gaditana. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.415, fol. 101. Otros ejemplos en A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Francisco Rodríguez Raposo. Prot. 1.891, foliación ilegible (2-V-1763); y Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N 2.414, fol. 74.

¹⁸⁵ Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.401, fols. 75, 134; Prot. N° 2.402, fol. 6.

¹⁸⁶ Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.221 (5). Fols. 52r-54v. Y A.H.U.S. Distrito notarial de Corcubión. Notario: José Antonio Suárez. Prt. N° 2.143, fols.30r-31v.

¹⁸⁷ En propiedad, no estamos ante un poder para cobranza sino ante un testamento en el cual se faculta al expresado alguacil para dicho fin. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.220 (1). Fol. 74 r-75v.

¹⁸⁸ El único caso de la muestra es el de Agustín Cisneros, procurador de la villa de Noia Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díez Morales. Prot. N° 2.407, fol. 58r-v.

cargos directivos de los gremios de mar¹⁸⁹; esto no resulta extraño si tenemos en cuenta que eran ante todo una cabeza de puente entre la administración de las matrículas y sus corporaciones, y en su gestión daban prioridad a los asuntos del colectivo sobre las reclamaciones individuales. También es del todo irrelevante la presencia de religiosos en la nómina de apoderados (3 de 182). D. Ventura Míguez, presbítero capellán de la cofradía de la Purísima Concepción de Noia, fue facultado por José de Ochoa el 8-IX-1771, soldado inválido vecino de Noia para que reclamase en la tesorería ferrolana los haberes que se le adeudaban a su difunto padre, Antonio de Ochoa, los cuales se habían ajustado en 4.970 reales y 13 mrs.¹⁹⁰; además se constata un único ejemplo de actuación de miembros del estamento eclesiástico como depositarios del dinero a cobrar¹⁹¹.

¹⁸⁹ Poder (A Coruña, 29 de marzo de 1767) de Juan Antonio Carballo, matriculado de A Coruña, al cabo de mar de dicho puerto, Juan de Candais, para ir a la tesorería de marina de Ferrol a reclamar sus haberes vencidos de época de Felipe V y Fernando VI. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fol. 6 rv. Poder (Sanxenxo, 12-VII-1769) de María Antonia Suárez de Saavedra e hijos a Ciprián Méndez, cabo de mar de la feligresía y puerto de Santa María de Cela, para percibir lo adeudado a su marido Juan Ignacio de Agüete (*sic.*), matriculado de Sanxenxo fallecido en 1747. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (23), fol. 18r-v.

¹⁹⁰ Véase, A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. n° 1824. Fol. 19. Para reclamar dichos sueldos contaba con una certificación dada por el contador principal de la Real Hacienda en el departamento ferrolano. El apoderado pondría especial interés en cobrar esa suma ya que parte de ella era para sufragio de “faxías y Misas” por el alma de los difuntos padres del apoderado.

Once matriculados barbanzanos y un vecino de Muros, el 27-XII-1750, por lo que les tocaba y en nombre de cinco de su misma condición (cuatro de Finisterre y otro muradano) otorgaron poder a un matriculado del Son para que reclamase cantidades que les adeudaban por sus servicios en la Real Armada y las cuales, al parecer, estaban en posesión del cura de Mugarodos, don Bernardo Rodríguez de Lema, su anterior apoderado y residente en Cádiz. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Prot. n° 2.108. Fol. 90. El tercer y último caso conocido es el de D. Baltasar de Aguiar, presbítero avecindado en San Martiño de O Grove al que en 1766 le fue sustituido el poder para la cobranza de los haberes de Matías de Aguiar otorgado por sus hermanas. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (20), fol. 21.

¹⁹¹ En el poder (21-IX-1762) a D. Bernardo de Prado, vecino de Ferrol, para cobrar las soldadas de

Esta práctica ausencia de religiosos entre los apoderados está en sintonía con la falta de noticias sobre el papel de mediadores entre la administración de Marina y los matriculados, puente que sí tendieron en Francia. Tampoco abundan las evidencias de que miembros del clero parroquial formalmente actuasen de abogados de los directamente afectados por las obligaciones militares del régimen en cuestión, papel que protagonizaron a menudo en el país vecino¹⁹². Por el contrario, sí se les acusó como ya quedó dicho, de respaldar falsas alegaciones para alcanzar la exención del Real Servicio, hasta el punto de prohibírseles asistir en persona al acto de las revistas de inspección.

En cuanto al monto de las deudas, sólo diez de los 182 poderes facilitan alguna información cuantitativa a este respecto¹⁹³. Dado las pocas noticias sobre la cuantía de estos débitos de la Real Hacienda, no estamos en condiciones de afirmar el grado de excepcionalidad de alcances tan elevados como los 6.790 rs. adeudados a Francisco Conde, el Mozo, matriculado de Porto do Son, según resultó de los ajustes correspondientes de la Contaduría de Marina de Cádiz¹⁹⁴.

Cayetano de Prol, matriculado de O Grove fallecido en América a bordo del navío *El Dragón*, expresamente se dispone que las cantidades percibidas debían ser entregadas al cura de la parroquia de San Martiño de dicha villa prontevedresa. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (17), fol. 9r-v.

¹⁹² Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 272.

¹⁹³ Las hermanas María Antonia y Escolástica Castiñeiras, avecindadas en Campelo, únicas herederas de su difunto padre, Ignacio Castiñeiras, matriculado de dicho puerto, apoderan (18-XI-1791) a Agustín Franco, matriculado del Arrabal de Pontevedra. Reclaman los 1.520 rs. adeudados a su progenitor en concepto de sueldos por su servicio en tiempos de Felipe V a bordo del navío *San Felipe*. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3), fol. 109r.

¹⁹⁴ Había servido “algunos años” en la Real Armada sobreviniéndole la muerte en noviembre de 1747 en el hospital habanero de San Juan de Dios de La Habana, no sin antes haber hecho testamento ante notario. Su viuda no reclamó estos haberes hasta febrero de 1763, cuando apoderó al efecto a don Juan Francisco Arines Cotón, con domicilio en Betanzos. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: X. Miranda Mariño. Prot. nº 1.327. Foliación ilegible (doc. Ribeira, 28-II-1763). Otra deuda cuantiosa, conforme a certificación oficial, en este caso de la contaduría de Ferrol, es la de Antonio de Ochoa, que

9.6.- La comparación de sueldos y salarios: la importancia relativa de las retribuciones monetarias por el Real Servicio de Marina

Sobre el papel, ¿estaba bien pagada el servicio de los matriculados de mar en la Armada? Obviamente, la respuesta es una u otra según los términos comparativos. En primer lugar cotejaremos sueldos estipulados por la Corona por prestaciones de índole militar, para a continuación centrarnos en los fijados para su marina de guerra.

De entrada, las soldadas de los matriculados de mar en la Armada para campañas en Europa eran bastante superiores a las de los artilleros del Ejército conforme al reglamento de *nuevo pie* de este cuerpo formado en 1762¹⁹⁵. Recordemos que en 1739 los artilleros de mar, marineros, grumetes y pajes tenían derecho a percibir cada mes 90, 80, 45 y 35 reales vellón al mes respectivamente. Estos sueldos eran similares a los del reglamento de 10 de noviembre de 1745 para la marinería de las plazas de Melilla, El Peñón y Alhucemas: seis escudos y una ración diaria de bastimentos¹⁹⁶. Las elevadas

rondaba los cinco mil reales. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. nº 1824, fol. 19. Gracias al testamento de Bernarda de Romay (4-III-1763) sabemos que su difunto esposo, Juan do Maño, vecino del Caramiñal, era acreedor de 2.500 reales por sus servicios como marinero en la escuadra de Felipe V, cantidad que a partes iguales correspondía a la testadora y a sus dos y únicas hijas habidas de su matrimonio. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Prot. nº 2.399. Fol. 36. Los otros poderes que ofrecen algún dato a este respecto, excepto en uno sumas por debajo del millar de reales en A.H.P.P. Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (2), fol. 5; Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (5), fols.52-54. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prots. Nº. 2.409, fols. 11, 19 y 21; 2.418, fol. 15.

¹⁹⁵ Por ley, quedaban fijados en 45 rs. y 29 mrvs. para los primeros artilleros y en 35 rs. y 29 mrvs. para los segundos artilleros y los segundos minadores. El tambor tendría derecho a percibir 52 rs. y 31 mrvs. la misma cantidad que los primeros minadores y que los segundos cabos. Subiendo en el escalafón de la oficialidad desde sus más bajos estratos: primeros cabos de cada batallón, 70 rs. y 20 mrvs, por 110 rs. de los sargentos. Vid. <<Reglamento del nuevo pie en que S.M. manda seestablezca el Real Cuerpo de Artillería. Año 1762>>, en *Revista de Historia Militar*. Año XXXI, (1987), nº 63, pp. 203-217.

¹⁹⁶ Como ya señalamos al analizar su régimen particular en cuanto a deberes militares en la Armada,

mensualidades, 135 reales, sin ración ni goces de ningún tipo, estipuladas en dicha normativa para cada uno de los marineros voluntarios destinados en la plaza de Orán¹⁹⁷, obedecía a la peligrosidad excepcional de uno de sus cometidos fundamentales: mantener abierta la comunicación con Mazarquivir, ruta desde antiguo expuesta a las hostilidades de los corsarios berberiscos. Esta docena de voluntarios estarían bajo la supervisión directa de un contra maestre, retribuido mensualmente con 225 reales, igualmente sin derecho a goce ni ración alguna, las mismas condiciones salariales que un carpintero de ribera-calafate¹⁹⁸. Este desequilibrio retributivo también se dio en la marina de guerra, en la que obligatoriamente sirvió la inmensa mayoría de los matriculados. La gente de mar recibió los sueldos más bajos fijados para la Armada. La tabla que incluimos a continuación, formada a partir de la lista de tripulación de la fragata *Nuestra Señora del Carmen* evidencia lo dicho. En la primera columna se incluyen las clases que integraban la matrícula de oficiales de mar no sujetos a los turnos de cuadrillas para el Real Servicio. No obstante, a bordo, pilotos y pilotines se integraban en el escalafón inferior de los oficiales mayores (capitanes y tenientes), mientras que contra maestres y guardianes eran los llamados oficiales de mar “de sueldo fijo”. Por su parte, los profesionales de maestranza estaban comprendidos en la categoría de los oficiales de mar de “sueldo temporal”¹⁹⁹.

el contingente de hombres de mar destinado allí era reducido; en Melilla una veintena de marineros “competentes”, además de dos patrones y un calafate; cada uno de éstos tres percibiría doce escudos de vellón. Mientras, en El Peñón, tendrían destino un patrón (retribuido con veinte escudos mensuales) y 18 marineros. Todas estas clases gozarían de su correspondiente razón diaria de bastimentos. Vid. Portugués, J.A., *Colección general de ordenanzas...*, Tomo VIII, pp. 382, 387 y 391.

¹⁹⁷ Orán había sido conquistada por los tropas de Felipe V en 1732, acción bélica en la que perdió la vida el destacado militar y autor de las célebres *Reflexiones militares* D. Álvaro de Navia Osorio, más conocido por su título de Marqués de Santa Cruz de Marcenado. Sobre los preparativos y ejecución de esta operación naval, véase Pulido Bueno, I., *José Patiño...*, pp. 285 y ss.

¹⁹⁸ Vid. Portugués, J.A., *Colección general de ordenanzas...*, Tomo VIII, p. 353.

¹⁹⁹ Entre los extremos de la tabla se situaba en maestro armero con un sueldo mensual de 150 rs.

Como ya se dijo, a los sueldos de unos y otros oficiales a sus sueldos se aplicaban dos deducciones: el llamado *descuento de inválidos* y el del *montepío* de viudedad.

Sueldos mensuales en la Armada en campañas de Europa. Año 1790

Oficiales mayores y de mar		Maestranza		Marinería	
2º piloto con cargo y derrota	300 rs.	1º carpintero	240 rs.	artillero de preferencia	100 rs.
1º contramaestre	300 rs.	1º calafate	240 rs.	artillero ordinario	90 rs.
2º contramaestre	200 rs.	2º carpintero	180 rs.	marinero	70 rs.
1º guardián	180 rs.	2º calafate	180 rs.	grumete	45 rs.
2º guardián	150 rs.	3º carpintero	120 rs.	paje	30 rs.
pilotín	150 rs.	mozo de calafatería	80 rs.		

FUENTE: Vid. A.G.M. Arsenales. Sig. 8.118. Lista de la tripulación de la fragata *Nuestra Señora del Carmen*.

Los individuos de maestranza tanto en tierra²⁰⁰ como en mar percibían por regla general mayores retribuciones monetarias que la gente de mar. Y al igual que ocurrió con ésta, su excelencia en el servicio también se premió²⁰¹. Por los formularios de cuenta y

²⁰⁰ El sueldo diario de un carpintero empleado en Zorroza en el último tercio del siglo XVIII fue de diez reales al día. Vid. Rivero Medina, A., M^a, <<El Astillero de Zorroza...>>, pp. 127.

²⁰¹ En relación con esto en 1784 el comandante del cuerpo de ingenieros de Marian de Ferrol, D. José Romero y Landa, propuso que cuatrimestralmente se distribuyesen treinta mil reales “sacados de la masa que siempre resulta sobrante por muertos, prófugos, enfermos y holgazanes” a favor de aquellos operarios de todas clases que durante los anteriores cuatro meses se hubiesen distinguido en su actividad laboral”. Vid.

razón para los pagos conforme a lo dispuesto en la Ordenanza de Arsenales de 1776, salvo los contra maestros de construcción y los maestros mayores de calafatería que tenían estipulado goces mensuales fijos (quinientos y cuatrocientos reales de vellón respectivamente), el resto de las categorías cobraban por día trabajado. Dentro de la carpintería de ribera, los jornales diarios iban desde los once hasta los seis rs., y en la calafatería desde los once a los cuatro rs, en función de su cualificación técnica y experiencia²⁰². Los capataces de uno y otro oficio percibirían el mismo jornal: doce reales de vellón²⁰³.

Algo más bajas fueron las retribuciones de algunos profesionales de la calafatería que ejercían su oficio en la Ría de Arousa a finales del siglo XVIII. Así se constata en las cuentas correspondientes a los dos cercos propiedad del señor de Goiáns que trabajaron el año de 1792 en dicho litoral. Entre las partidas de data se anotan 99 reales de vellón abonados a los calafates Jerónimo Beturro, Santiago Torrado y Crisóstomo de Brión por once jornales de cada uno que vencieron en la carena de los barcos utilizados en esta

Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, p. 65.

²⁰² En el Arsenal de Ferrol, para ahorrar en salarios en 1778 se redujo el “grandísimo número” de la clase de nueve reales, “equilibrando ésta con las inferiores hasta la de 5 inclusive, pues así lo exige la buena economía del servicio...”, según testimonio de Romero y Landa, comandante del cuerpo de ingenieros de Marina. Vid. Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, p. 64. Justificando la contención salarial afirmó también entonces que:

“El Ferrol es caro, pero no para el operario gallego que ni conoce el lujo ni necesita otros géneros de primera necesidad que pan de borona, carne o sardina, unto y berciñas, que le cuestan 3 reales al día cuando más; la casa y cama diez reales al mes si es soltero y 25 o 30 si es casado, y ésta la disfrutan de valde muchos de ellos por vivir en los pabellones del Rey”.

²⁰³ En la Ordenanza de Arsenales de 1776 se estimó que por término medio la construcción de una fragata demandaría veinte jornales por cada carpintero de ribera y por cada calafate de primera categoría salarial (de once reales al día). Es decir, reportaría a cada uno de ellos unos 220 reales,

pesquera²⁰⁴. Por el contrario, muy superiores fueron las asignaciones estipuladas por la Corona para encargos extraordinarios. Sirva de ejemplo, el carpintero Diego Piñeiro que, en atención a su mérito profesional, en virtud de real orden de 17 de julio de 1779 fue enviado a talar a los Pirineos con el goce de 18 reales al día²⁰⁵.

Carpinteros y calafates, en teoría bastante mejor pagados por sus servicios al rey que la gente de mar, también padecieron retrasos considerables en la satisfacción de sus haberes, llegando a protagonizar algunos episodios de insumisión y huelgas por reivindicaciones salariales. En efecto, los sistemáticos atrasos desencadenaron varios motines del personal laboral de los astilleros y arsenal de Ferrol; la reclamación salarial motivó la huelga de trabajo de 12 de septiembre de 1754, y la sublevación de marzo de 1795 que sólo pudo solventarse merced a un adelanto de más de 360.000 rs. consignados por el concejo ferrolano sobre sus arbitrios²⁰⁶. Este último año por igual motivo los operarios de Zorroza, el astillero del Nervión, secundaron el paro de los calafates y carpinteros de Deusto²⁰⁷. Si comparamos los sueldos de la marinería del rey, sobre todo para las campañas a Indias y particularmente los sueldos “del sur”, con la *regulación de utilidades* para la pesca realizadas con motivo del Catastro de Ensenada, resulta que

²⁰⁴ Vid. A.H.D.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.288.

²⁰⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 294. Doc. El Pardo, 12 de enero de 1780.

²⁰⁶ La “conmoción” de 1795 se saldó con el despido a perpetuidad de ochenta operarios “conocidamente sediciosos y promotores” de la misma, a saber: 28 de la fábrica de jarcia, 22 de la de lonas, 19 carpinteros de ribera, dos de blanco, uno de cureña, tres cerrajeros y cinco peones ordinarios. Vid. Santalla López, M., *Las Reales Fábricas...*, p. 66. A diferencia de este principio de revuelta y del paro de 1754, ambos sin víctimas mortales, el motín iniciado el 10 de febrero de 1810 por las mujeres de la mano de obra del arsenal se saldó con el linchamiento del Comandante General del Arsenal D. José Vargas y Varas. Vid. Montero Aróstegui, J., *Historia y descripción de Ferrol*. Pontedeume, 1972 (1ª ed., Madrid, 1859), pp. 54, 104-105. Merino Navarro, J.P., *La Armada...*, p. 74.

²⁰⁷ Este episodio de huelga también generó disturbios por la actuación de piquetes contra los esquiroles. Vid. Rivero Medina, A., Mª, <<El Astillero de Zorroza...>>, en *Comerciantes, mineros...*, p. 126.

aquéllos sobre el papel se disparan mucho más allá de los ingresos que podría deparar su oficio al pescador, el hermano pobre del mareante propiamente dicho. Si bien, como se indica para la feligresía coruñesa de San Paio de Carreira, la diversa “pericia” de los dueños de embarcaciones implicaba distintas regulaciones, y además difería la ganancia y el gasto del marinero con “quiñón de su persona” que los de aquél que, aparte de éste, sumaba el de la embarcación. Teniendo esto en cuenta, podemos tomar como aproximativos ciertos datos; al adulto y al muchacho que generalmente faenaban en las 19 domas pulpeiras de Palmeira se les reguló tan sólo cien reales anuales. Por lo que respecta a las lanchas de pesca fiscalizadas para la vecina Santa Uxía de Ribeira, *La Unica* cifra su utilidad “para cuatro meses útiles de pesca en que se puede ir a la mar” en 550 reales ²⁰⁸. Se alude a la costera más intensa de la sardina; pero además, muchos matriculados obtendrían otros ingresos practicando el tráfico, actividad en la que acostumbraban a turnarse. Por lo regular, las ganancias en la navegación de cabotaje²⁰⁹ superaban a las obtenidas en la pesca. En concreto, en el interrogatorio correspondiente al puerto pontevedrés de Cambados, se calculó en dos reales la utilidad diaria de un adulto (un real por muchacho) en la pesca, mientras que “en el caso de que con licencia salgan a navegar se le consideran al que fuere quatro reales, los más, y por lo regular a tres reales que es lo más justo”²¹⁰. Y estos mismos pescadores podrían ocuparse todo el año en la captura del

²⁰⁸ Véase, Bravo Cores, D., *op. cit.* pp. 113-114.

²⁰⁹ Para Francia, se ha constatado como las retribuciones salariales en la navegación variaron en función del arqueo del buque: a mayor tonelaje, mayor sueldo. G. Le Bouëdec (*Activités maritimes...*, pp. 278-279) ha apuntado que el cabotaje practicado en el Sur de Bretaña reportaba a la marinería unos ingresos anuales del orden de doscientas a trescientas libras tornesas. En comparación con los sueldos del gran comercio con el Índico parecen salarios pobres, pero no lo son tanto si se tiene en cuenta que corresponden a entre 100 y 150 días de mar. De hecho, el sueldo diario de las tripulaciones de la *Compagnie des Indes* era similar. Pero, como se dirá más abajo, otros suplementos monetarios hacían más lucrativa la navegación de altura que el cabotaje.

²¹⁰ Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Jurisdicción de la villa de Pontevedra. Interrogatorio, Sig. C-549/5. Para el período 1808-1819, el ayudante de Marina del Caramiñal cifraba en 336 rs. la ganancia

pulpo²¹¹.

Conviene tener presente que estos cálculos con fines fiscales son meras estimaciones de ganancias por rendimientos de trabajos, a una altura de siglo en la que el salario fijo no está implantado en las pesquerías gallegas como retribución. La penetración catalana no conllevará cambio alguno en las relaciones de producción en la actividad de las artes de cerco, pero sí en las de enmalle (el *xeito* como el más usado) y en las de arrastre (jábegas y boliches) donde los fomentadores foráneos, a diferencia de los *patrianos* (pequeños armadores gallegos propietarios de aparejos y lanchas) introdujeron la práctica del pago en metálico de una cantidad, si bien la distribución a la parte seguirá siendo la forma de remuneración laboral más extendida²¹². Por ejemplo, el jornal diario de los pescadores empleados por algunos catalanes establecidos en Vigo era en 1766 de cuatro reales, un cuartillo de vino y algunas veces uno o dos cientos de sardinas para el alimento de su familia²¹³. Esta última retribución cabe calificarla de elevada en el sector pesquero. Prueba de ello es que a los marineros españoles de los barcos que en 1788 y 1789 hicieron exploraciones de nuevos caladeros de altura por cuenta de la Real Compañía Marítima se les reguló un sueldo mensual de 135 reales²¹⁴.

Por su elevada cuantía y mayor regulación, los sueldos y salarios por viajes a América merecen un tratamiento particular. En cuanto a los devengados por los oficiales

anual de cada pescador matriculado de su distrito “que le sale a real diario escaso, para Pan, vestido y más necesidades de la vida suya y de su familia”. Vid. Museo Naval (Madrid). *Noticias Hidrográficas*. Doc. 1º.

²¹¹ Véase, A.C.S. *Montepío...* Leg. 411.

²¹² Vid. Carmona Badía, X., *Producción textil...*, pp. 343-366.

²¹³ Así lo declararon los propios matriculados en la causa abierta por impago del diezmo de mar percibido por el párroco de dicha villa y el cabildo catedralicio de Tui. Vid. Iglesias Almeida, E., <<El tráfico y la pesca en los puertos...>>, pp. 679.

²¹⁴ El grumete de estos buques habría de contratarse por sesenta reales al mes. Vid. Meijide Pardo, A., <<Hombres de negocios...>>, p. 144.

y tripulantes de la flota comercial de la Carrera de Indias, hasta 1755 estuvo vigente un reglamento ya en vigor en 1723. En éste se estipulaban diferentes sueldos tanto en función del destino del navío, de la duración de la travesía, como del viaje en sí, fuese este “redondo”, es decir de ida y vuelta, como medio viaje (de ida o de regreso). Los que a bordo servían plaza de marineros percibían los siguientes sueldos en pesos fuertes de plata (de a veinte reales de vellón). Teniendo en cuenta que el promedio del viaje ida y vuelta Cádiz-Veracruz era de 202,5 días (85 y 117,5 respectivamente) calculado sobre 21 convoyes entre 1717 y 1778²¹⁵, el salario mensual de un marinero por un viaje redondo rondaría los trescientos reales de vellón (para ser más precisos 296 rs.), cantidad notablemente superior a la de la mensualidad devengada en la Real Armada. En verdad, las ganancias del gran tráfico permitían hacer frente a estos costes salariales. Por esta misma razón, las retribuciones de la tripulación de los navíos de la *Compagnie des Indes* fueron un 25% superiores a las estipuladas en la *Royale*, incremento justificado también por el lejano destino (China, Bengala) de la flota de dicha compañía privilegiada²¹⁶.

La marina de guerra española sobre el papel mejoró mucho su competitividad en términos salariales respecto a la flota del comercio americano a raíz de la entrada en vigor del nuevo reglamento de 1755, en virtud del cual se establecieron sueldos mensuales fijos, independientemente del destino. Si un marinero, por un viaje redondo Cádiz-Veracruz cobraba dos mil reales de vellón conforme al reglamento antiguo, pasaría a percibir 1.080 rs. según lo estipulado en el nuevo. No fue este el único cambio en beneficio de los armadores. De hecho en la vieja normativa se contemplaban pagos a razón de diez pesos

²¹⁵ La duración era algo más corta para las flotillas de azogues y para los registros sueltos. En palabras del autor, “... los mínimos absolutos de estos sistemas (87 días para las flotas, 82 para los azogues y 62 para los navíos de registro suelto, evidencian que, efectivamente en condiciones óptimas, un navío suelto sacaba gran ventaja, pero a la larga ofrecían también inconvenientes: reparaciones más laboriosas, mayor facilidad de desviarse de rutas...” Vid. García-Baquero González, A. *Cádiz...*, pp. 276-287 y 301.

²¹⁶ La Ordenanza de 1723 permitió a esta compañía de comercio privilegiada echar mano de la gente de las listas de Marina para surtir de tripulación a sus buques. Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, pp. 81 y ss.

de plata (200 reales de vellón) mensuales por las demoras, y gratificaciones por las “carenas de firme (doce pesos) o las medias carenas (ocho pesos)”²¹⁷. Los oficiales y tripulantes de estos mercantes perdieron el derecho a percibir estos pluses conforme a la normativa formado en noviembre de 1754 y que supuso la anulación de la hasta entonces vigente, calificada de “confusa”. El nuevo reglamento, elaborado, según se ordenó, teniendo presente los de las compañías privilegiadas de Caracas y La Habana, fue obra de Gerbaut, el Intendente de Cádiz, y de ocho de los más importantes armadores de la Carrera²¹⁸. Estructurado en quince capítulos, con leves modificaciones respecto al texto original dirigido a la Secretaría de Marina, fue aprobado por real disposición de 3 de enero de 1755. En resumen, por lo que respecta a la cuantía (expresada en pesos de plata de 128 cuartos) y condiciones de pago, los sueldos habrían de correr desde el día que el ministro de las matrículas pasase la “revista de arreglo de tripulación”, antes de partir, hasta que de regreso a Cádiz, se hubiese concluido por completo la descarga luego del acostumbrado “fondeo” por parte del oidor del tribunal de la Contratación. En este intermedio, nadie podría ausentarse de a bordo sin expresa licencia del capitán. Sería este quien, después de la primera “visita de llegada”, podría despedir a todos los oficiales y tripulantes que considerase innecesarios para la descarga y desarmo. También se regularon los derechos salariales y de manutención en circunstancias extraordinarias (descargas en puertos

²¹⁷ Si finalizado el viaje, por cualquier contratiempo, el capitán tuviese necesidad de retener a toda o parte de la tripulación a bordo, cada marinero durante este tiempo extra tenía derecho a la comida o ración diaria, además de 32 rs. de plata al mes, “y a proporción de dos por tres al mozo [grumete] y de ahí arriba”. Vid. García-Baquero González, A., *Cádiz y al Atlántico...*, Vol. I, pp. 300-302.

²¹⁸ La participación de altos representantes del ramo del comercio (“algunos de los dueños de navíos de los más experimentados”) en la redacción del texto fue dispuesta por real orden de 8 de octubre de 1754. A los cinco elegidos por la Corona (D. José del Duque, D. Raimundo de Soto, D. Tomás de Apodaca, D. José de Sierra y D. Antonio Rodríguez) se sumaron D. Lorenzo del Arco, D. Manuel de Rivero y D. Juan de Olave, llamados por Gerbaut. El consenso entre las dos partes, Intendencia y armadores, pronto se logró. Después de tan sólo dos reuniones (los días 24 de octubre y el 7 del mes siguiente) de común acuerdo firmaron el reglamento que remitieron para su aprobación. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 283. Reglamento de soldadas...

distintos de Cádiz, demoras por carenado, detenciones en las escalas del viaje por reales órdenes u otras disposiciones de las autoridades de la Corona, arribadas forzosas por “maltratamiento u otro accidente” en el navío, etc.), algunas de las cuales ya habían sido previstas en la anterior normativa. Pero a diferencia de ésta, en la de 1755 se dispuso que todo individuo de la dotación de estos mercantes, y particularmente, los oficiales de mar y la marinería, habría de asistir a bordo de forma continuada “para quantos trabajos se ofrezcan de carga o descarga, y de quantas otras faenas ocurran, tanto en puertos de Europa como de América, así como recorridas o carenas, sin que por esto deba considerárseles gratificación ni jornal alguno” (art. 6º)²¹⁹.

Los sueldos de los empleados en esta navegación transatlántica se abonarían en dos momentos. A la salida se anticiparía el llamado *préstamo*: paga y media, excepto para viajes a Buenos Aires o al Mar del Sur, que serían dos pagas mensuales (art. 14º). El resto, conocido como *remate*, una vez concluida la visita de llegada. No fue esto excepcional, pues en todas las marinas mercantes europeas los sueldos propiamente dichos, al margen los adelantos, fueron satisfechos al regreso²²⁰. Con esta medida adoptada para la Carrera de Indias se intentaba erradicar una práctica denunciada en el preámbulo del reglamento; la del abandono del buque apenas fondeaba en la bahía de Cádiz, teniendo los armadores que buscar gente a jornal para la descarga.

No tenemos certeza de cuáles eran las mensualidades estipuladas para las campañas a América en navíos de guerra de S.M. en 1755. Sí sabemos que en 1790 eran más elevadas que las retribuciones salariales ordinarias establecidas en el citado reglamento para los mercantes, y también que las vigentes para los correos. Los sueldos devengados

²¹⁹ Las tareas de descarga de mercancías en Indias merecieron una atención especial. En el artículo 9 se ordenó el transporte de los fardos hasta donde quedasen a salvo de “avería de agua”, y se precisó cuáles habrían de ser los lugares de almacenamiento en Veracruz, Portobelo y la Habana, mientras que en los demás puertos se depositarían en los parajes acostumbrados.

²²⁰ Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 276-278.

por la marinería de los buques de dicho servicio postal²²¹ se cobraban en pesos sencillos de plata, mientras que los fijados en la Armada en pesos fuertes del mismo metal²²².

Sueldos de la marinería en los viajes a América, 1755-1790

	Marina de guerra	Mercantes	Correos
<i>Artilleros</i>	200 rs. de vellón		100 rs. de vellón
<i>Marineros</i>	200 “ ”	160 rs. de vellón	100 “ ”
<i>Grumetes</i>	160 “ ”	110 “ ”	70 “ ”
<i>Pajes</i>	-	70 “ ”	50 “ ”

FUENTE: A.G.S. Secretaria de Marina. Leg. 283. Reglamento de soldadas. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Docs. 3-XI-1790; [Madrid], 1-XII-1790.

²²¹ Según la fuente consultada en los correos tan sólo servían artilleros de una clase y no de dos (de mar y de preferencia) al contrario que en los buques de guerra. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Docs. 3-XI-1790; [Madrid], 1-XII-1790.

²²² Por entonces, en 1790, artilleros, marineros, grumetes y pajes de la dotación de los correos percibían diez, siete, cinco y cuatro pesos sencillos de a 10 reales de vellón cada uno. Mientras que el sueldo mensual de los artilleros y marineros de la Armada eran de diez pesos fuertes (de a 20 reales de vellón) y de ocho pesos fuertes la de los grumetes. Estas últimas retribuciones de la llamada gente de mar de servicio empleada en la marina de guerra, corrieron a petición de los directos beneficiarios durante el tiempo que duró su travesía desde La Habana a bordo de las fragatas correo *Princesa* y *Grimaldi* hasta su llegada al puerto base de la ciudad herculina, pero no desde allí hasta Ferrol donde habían de ser despedidos a sus domicilios. Al considerarlos suficientemente pagados, el administrador de correos de la capital cubana no les abonó cantidad alguna en concepto de ración de vino por no disfrutarse en estos buques postales. *Ibidem*.

La orden de pago la dio Floridablanca, a la sazón secretario de Estado; conviene tener presente que hasta 1802 los correos no fueron integrados en la Armada. Al respecto, consúltese Rodríguez, R., y López Bernal, J.M., <<El declive de los correos marítimos de Indias y su incorporación a la Real Armada>>, en *Revista de Humanidades*, nº 3 (1992), pp. 47-61.

Posiblemente a raíz de las medidas aperturistas en el marco del tráfico colonial adoptadas en 1765 y 1778, los sueldos dejaron de estar fijados por ley y se acordaron por la tripulación y el armador o armadores.

Por ejemplo, en virtud de una escritura de contrata²²³ firmada en agosto de 1786 entre el Buenaventura Marcó del Pont, pudiente comerciante de Vigo, en calidad de propietario de la fragata *La Purísima Concepción*, alias *la Vencedora*, con su capitán, piloto y marinería para hacer viaje a Montevideo, se pactaron unos salarios mensuales bastante más bajos que los establecidos en el Reglamento de 1755: cuatrocientos reales de vellón para el capitán, igual cantidad para el piloto, 160 para el contraestre, 130 para el pilotín, 120 para el carpintero, otros tantos para el calafate, 110 para el guardián²²⁴, noventa para cada uno de los cinco marineros de primera clase, ochenta para cada uno de los tres de segunda clase y sesenta para cada uno de los tres de tercera clase. Suponemos que se trataba, por este orden, de marineros, grumetes y pajes²²⁵. En el contrato se contemplaban dos pagas de anticipación -adelantos que fueron comunes en todas las marinas mercantes europeas²²⁶-, bajadas en las retribuciones de los individuos de la primera clase “no cumpliendo en sus faenas por falta de obediencia, capacidad y conducta”, al

²²³ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Joaquín García. Sig. 2.333 (13), fols. 64r-68v.

²²⁴ Por el reglamento de 1755, durante la etapa monopolista gaditana, el capitán, independientemente del porte del navío, percibiría 2.000, 1.800 y 1.600 reales de vellón según llevase a bordo el encargo de maestro, piloto y ninguno de los dos, respectivamente. El primer piloto 1.200, el primer contraestre 600, 300 el carpintero y calafate, y lo mismo el guardián.

²²⁵ En el artículo 3º del Reglamento de 1755 rezaba así: “Que la gente de Mar deba graduarse en las tres clases de marineros, grumetes y pajes”.

²²⁶ En Francia variaron en función de la ruta del buque. Un mes para viajes europeos, el doble cuando el destino fue las Antillas, y dos o tres meses en el tráfico negrero. Mayores adelantos estaban estipulados para las grandes compañías privilegiadas. La francesa *Compagnie des Indes* abonaba seis pagas mensuales al embarcar y dos cada año para socorro de las familias. Y en la de Ostende estaba estipulada la satisfacción de dos pagas al enrolarse y tres obligaciones de un mes de salario asignadas a las familias y que vencían después de un semestre. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 276-278.

tiempo que subidas (“alguna cosa más sobre su sueldo”) en las de la segunda y tercera clase en caso de acreditar méritos extraordinarios en la maniobra y en las labores a bordo que corrían por su cuenta.

En este orden de cosas, la regulación minuciosa de las condiciones salariales fue característica de todas las marinas de la Europa del siglo XVIII. En particular en los reglamentos y contratos de equipaje se contemplaron dos circunstancias habituales, los brotes epidémicos por una parte y la paralización de los buques por las inclemencias meteorológicas del invierno por otra. Por lo que respecta a la primera, las tripulaciones franceses en cuarentena tenían derecho a percibir el medio sueldo. Su equivalente fue el llamado *winter money* abonado en buques de pabellón inglés mientras estuvieron bloqueados por las heladas en los puertos del Báltico²²⁷.

A tenor de lo visto hasta aquí, parece claro que las tripulaciones de la Carrera de Indias sufrieron una depreciación retributiva (bajada importante de los sueldos mensuales fijos) en la segunda mitad del siglo XVIII. Sin embargo, dado que la oferta de marinería con experiencia en la navegación de altura era muy corta en un mercado laboral en el que interfirió de forma drástica la Corona mediante las crecientes demandas de hombres para una flota de guerra en crecimiento, las tripulaciones de los mercantes del tráfico colonial en ocasiones lograron negociar al alza sus sueldos (que llegaron a ser calificados de excesivos por las autoridades de Marina) y exigieron ser pagados en alta mar. Para frenar estos desórdenes, por real disposición de 4 de septiembre de 1783 se dispuso que los mandos de los bajeles de la Armada, yendo de escolta de los mercantes o estando en puerto, cuando tuviesen noticias seguras de que la marinería de éstos exigía ser pagada durante la travesía

“...la hagan extraer [...] con las soldadas que se hubiese hecho dar con goze sólo de ración, reemplazándola con la de los buques de guerra; que con las propias soldadas se atienda a los marineros de mérito transbordados si las tuviesen existentes pues en defecto deberá abonárseles el sueldo de su plaza hasta el transbordo, y desde éste la soldada del registro;

²²⁷ Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 276-278.

que con los auxilios rezíprocos entre los gefes de marina y los de ejército se procure aprehender la marinería que con la solicitud de hacerse pagar en el mar o de excesivos sueldos haya desamparado su buque o pasádose a otro; y que lograda su aprehensión se sortee de cada diez uno, y se le destierre a aquellos presidios destinándose a los demás por un año en los Bageles de Guerra²²⁸.

Por otra parte, si bien las mensualidades de la marinería por campañas a América en bajeles de la Armada en 1790 doblaban a las ajustadas cuatro años antes para el viaje ida y vuelta Vigo-Montevideo en el marco de la llamada navegación de particulares, las tripulaciones de la flota americana se beneficiaban durante la travesía de cierta flexibilidad laboral que les reportaba ingresos extras. De hecho, cuando no había trabajo a bordo, la maestranza y marinería podían pasar a tierra con licencia del capitán por uno o más días a trabajar en sus oficios. El armador nada deduciría de los jornales que ganasen por trabajos en “obras particulares”, si bien mientras durasen éstos la manutención correría por su cuenta²²⁹. Por otra parte, las tripulaciones de la Carrera de Indias, y en general las

²²⁸ Esta resolución de Carlos III se comunicó al Capitán General de la Armada para que la trasladase a los Capitanes Generales de Cartagena y Ferrol; desde la vía reservada de Marina se circuló a los intendentes de los tres departamentos y a los ministros de Marina de La Habana, Lima, Río de la Plata y Cartagena de Indias. Además se hizo llegar a la Secretaría de Indias y al Consejo de Guerra. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2001. Prontuario de reales disposiciones.

²²⁹ Todos tendrían que regresar al navío de noche para garantizar su custodia. Si alguno pasase a trabajar a tierra sin permiso del capitán dejaría de devengar el sueldo pactado con el armador y perdería el derecho a su ración. Y si durante estas ausencias no autorizadas hubiese trabajo a bordo a cuenta de los que faltasen y a cualquier precio se contratarían a otros en su lugar. Al tiempo se pasaría noticia al ministro competente para que los arrestase y condujese al navío donde sentaban plaza. Así se disponía en el punto 5º del contrato para la dotación de la fragata *La Purísima Concepción*. Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Joaquín García. Sig. 2.333 (13), fols. 64r-68v. Este tipo de cláusulas debieron ser comunes en las contratas de marinería durante la etapa del Libre Comercio. Vid. Delgado Ribas, J.Mª., <<La navegació catalana d'altura: els mariners de Comerç Lliure>>, en *L'Avenç*, nº 35, (1981), p. 54.

européas del gran tráfico²³⁰ tenían derecho a llevar a bordo un determinado volumen de mercancías de su propiedad con las que comerciar. Sin ir más lejos, el citado reglamento de 1755 permitía llevar una *caxa* de mercancías a cada oficial de mar y otra a cada dos marineros, tres grumetes y cuatro pajes. Es casi seguro que al igual que ocurrió con la carga por cuenta de los armadores, frecuentemente fue más la embarcada que la declarada.

En suma, que en España como en el resto de Europa, los equipajes del gran comercio estuvieron mejor retribuidos que los de la marina de guerra²³¹. Cobraron más y, por lo general cobraron antes por trabajar donde habían elegido. Por el contrario, la inmensa mayoría de la tripulación de la Armada eran matriculados obligados a un servicio militar que, pese a su indudable dureza y siniestrabilidad, disparada en coyunturas bélicas, era compensado con sueldos competitivos respecto a la pesca y el cabotaje pero a menudo cobrados con retraso considerable. Los elevados beneficios de los armadores de la navegación de altura²³² y de los corsarios les permitieron ofrecer mayores salarios que sin

²³⁰ Estos suplementos por *freight free* y *private trade* constituyeron el principal medio de remuneración del estado mayor y de la oficialidad de las grandes compañías privilegiadas, aunque el rendimiento de este comercio privado fue desigual de unas a otras (mucho más elevado en la de Ostende, en la sueca y en la inglesa que en la francesa). Para Francia es bien conocido el *port-permis*, la licencia para cargar gratuitamente a título particular cierta cantidad de mercancías, más o menos según el rango del beneficiario. En el caso de la *Compagnie des Indes*, los oficiales y tripulantes acogidos a este derecho debían ingresar a la ida una suma de dinero en la caja que esta compañía tenía en su puerto base de Lorient. Al regreso, recibirían lo que había rendido la venta de los géneros de su propiedad. Por otra parte, sin fianza de ningún tipo, los hombres de estos buques también disfrutaron del *petit port-permis en nature*. Era el derecho a comerciar con algunas mercancías, sobre todo pimienta y café, de cuya venta la compañía en cuestión no respondía. En torno a estos embarques “de pacotilla” los fraudes fueron frecuentes pues resultó muy difícil llevar un control de pequeños fardos individuales ocultos en cualquier compartimento. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 276-278.

²³¹ Para Francia se han calculado grosso modo las siguientes ganancias anuales en libras tomesas para la marinería: en el cabotaje, entre 66 y 188, en los navíos del rey 216 y en la *Compagnie de las Indes* entre 360 y 480. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, pp. 278-279.

²³² Hablamos de navegación de altura, pues aunque básicamente este término alude a los mercantes del gran comercio a larga distancia, también cabe incluir en ellos a la gran pesca. Está documentado el paso

duda atraieron a muchos desertores y a marinería sin matricular. Debido a la escasez de mano de obra autorizada, a unos y otros se les dio asiento clandestinamente, pese a las inequívocas y reiteradas prohibiciones de la Secretaría de Marina.

Para las tripulaciones de la marina de guerra española del siglo XVIII cabe hablar de cierta congelación salarial, pero sin alcanzar el grado advertido en Francia²³³. El siglo XIX se abrió con un nuevo incremento en las soldadas de la gente de mar, que mal pagada no encontraba consuelo de ningún tipo en calificativos como “útil y distinguida clase de vasallos” que le dispensaba la Corona. Una subida, aprobada en abril de 1804, pero de aplicación desde primero de febrero del año siguiente, el del desastre de Trafalgar²³⁴. En una coyuntura bélica, este incentivo aunque oportuno no debió surtir efecto alguno a la hora de mitigar la desafección generalizada por el Real Servicio, que por entonces experimentaba unos índices de deserción muy elevados. Conforme a dicha resolución de Carlos IV las pagas mensuales a artilleros de preferencia, artilleros ordinarios, marineros y grumetes, en servicio efectivo, quedaron fijadas en 150, 125, 100 y 60 reales de vellón respectivamente, mientras que los pajes²³⁵ continuarían con su goce de treinta reales al mes. Se trataba de un alza considerable, no muy por debajo de las retribuciones monetarias de las tripulaciones de los buques corsarios de particulares, caso de *La Golondrina*, lancha armada a corso en 1805. En la escritura de contrato de su tripulación, se estipulaba por una

de marinería de los navíos de tráfico a los balleneros holandeses por los mayores salarios ofrecidos en estos últimos. Vid. Bruijn, J.R., <<Career Patterns>>, en *Those Emblems of hell?...*, pp. 30-31.

²³³ Los *matelots* de la Royale percibieron entre 12 y 15 libras en época de Luis XIV, sueldos que se mantuvieron sin variación hasta las puertas de la Revolución. Por la ordenanza de octubre de 1784 quedaron fijados sobre el papel entre 16 y 21 libras según la cualificación náutica de estos marineros. Los sueldos de los pilotines, timoneles y cabos de marina también ascendieron entonces, situándose en el tramo 24-30 libras. Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, pp. 81 y ss.

²³⁴ Vid. Museo Naval (Madrid). Ms. 2.264. Fol. 162. Doc. San Lorenzo, 29 de abril de 1804.

²³⁵ Y suponemos que conservaron su derecho a percibir los quince reales al mes, el equivalente a la ración de vino.

campana de tres meses los siguientes cantidades en concepto de “avance”: setecientos reales a cada artillero, quinientos reales a cada marinero y doscientos reales al paje de cámara de la embarcación. A estas cantidades habría que sumar lo que reportase a posteriori el reparto de presas²³⁶, codificado en el reglamento correspondiente²³⁷.

A modo de recapitulación, puede afirmarse que los sueldos de la marinería en el Real Servicio eran relativamente altos comparados con las ganancias calculadas para las prácticas pesqueras y marisqueras, y también con las asignaciones de la tropa del ejército de tierra de similar categoría. Cuando se cobraban, suponían una inyección monetaria importante en los ingresos de las familias del gremio de mar²³⁸, un líquido empleado, por

²³⁶ De los tres grandes cupos de presas, dos serían para el armador y el restante se compartiría entre el capitán, oficiales y tripulación del siguiente modo: el segundo de a bordo: 8 partes de presa y 3.000 rs. de sueldo; el escribano, dos partes de presa y 600 rs.; el intérprete 4 partes de presa y 320 rs.; el contramaestre 3 partes de presa y 800 rs.; el capitán de armas 1,5 partes de presas y 800 rs.; el despensero 1,5 partes de presa y 600 rs.; y por último el cocinero, 1 parte de presa y 500 rs. Vid. Alonso Álvarez, L. *Comercio colonial...*, pp. 262-263. Por entonces estaba en vigor la Ordenanza de 20 de junio de 1801, modificada ligeramente por otras disposiciones adicionales del año siguiente, parte de cuyo articulado fue confirmado en la Ordenanza de matrículas de 12 de agosto de 1802. Éstas y otras normativas al respecto aparecen reproducidas en el clásico estudio de J.L. de Azcárraga y de Bustamante, *El corso marítimo*. Madrid, 1950.

²³⁷

²³⁸ Viene al caso el contenido de un informe de la Real Sociedad de Amigos del País de Vera en sus primeros años, a finales de la década de 1770. Respecto de la importancia del sector pesquero en esa localidad almeriense, se apuntaba que su producto ascendía a 20.000 pesos al año “sin contar con las remesas que los matriculados a los bajeles del Rey ganan durante el tiempo de sus campañas”. Vid. Castellano Castellano, J.L., *Lucas y reformismo. Las Sociedades Económicas de Amigos del País del Reino de Granada en el siglo XVIII*. Granada, 1984, p. 331.

ejemplo, en la compra de terrenos²³⁹, casas²⁴⁰ o barcos²⁴¹. Estos sueldos se incrementaron notablemente en tiempos de Felipe V con respecto a los estipulados en época de Carlos II. Después se estabilizaron antes de volver a registrar, sobre el papel, una importante subida a principios de la centuria siguiente. De haberlos cobrado puntualmente, la gente de mar hubiera podido mantener medianamente su poder adquisitivo, dado que la segunda mitad del siglo XVIII es de claro signo inflacionista, una tendencia que culmina en los tres

²³⁹ Lucas de Saborido cedió a su hijo Florencio de Saborido, matriculado del puerto de Boiro una parcela de *ferrado* y medio de viña que aquél había comprado por cuatrocientos rs. en concepto de sus soldadas en la Armada. Vid. A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.398, fol. 6.

²⁴⁰ Valga el ejemplo de la compra de dos parcelas de labradío efectuada el 3-I-1768 por Dionisio Figueira, matriculado boirense, a un labrador de su misma vecindad por cuantía de 301 reales pagados al momento, “con su propio dinero que ganó en el Real Servicio”. Véase, A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. n° 2.404. Fol. 2. O la adquisición el 13-V-1781 de una casa en precio de trescientos reales abonados por Baltasara González, mujer del matriculado Benito Vázquez natural de Palmeira, con dinero que aquél -todavía en el Real Servicio- había ganado en los navíos de S.M. Véase, A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. n° 2.417. Fol. 81. Por último, señalemos que en la escritura de donación (Lesón, 3-VIII-1799) otorgada por Ignacia Prego de Reino, viuda de José López, matriculado de A Pobra do Deán, en favor de su hija Bernarda, la primera declara que “a costa de su trabajo y el del servicio de su marido en el Real de marina, adquirió una casa [...] con todo lo más que poseé”, excepto 1,5 ferrados heredado de sus padres. Vid. A.H.U.S. Distrito de Noia. Rollo 426. Prot. n° 2.202. Fol. 53.

²⁴¹ Manuel Millares, matriculado por A Pobra do Deán, quien había contratado la construcción de una lancha de pesca de 33 palmos de quilla “con todo su compuesto” cuyo importe “suplió...del sueldo que obtubo y ganó en el Real Servicio y tripulación de sus navíos...” A.H.U.S. Distrito notarial de Noia. Notario: Simón Díaz Morales. Prot. n° 2.408. Fol. 28. Con dinero ganado “en la América, y servicio de S.M. Católica y sus Reales Armadas en el tiempo de la última pasada guerra con la Magestad Británica”, Francisco Antonio Trelles, matricula de Camariñas, compró a medias con su padre Francisco Trelles San Julián una embarcación de comercio tasada en 7.000 rs en 1789. Vid. A.H.U.S. Protocolos notariales de Corcubión. Notario José Antonio Suárez, Prot. N° 2143, fol. 19 r.y v.

primeros lustros del la centuria siguiente²⁴². Pero lo cierto es que, como ha quedado suficientemente demostrado, los sueldos y pensiones se percibieron con demora. Cabe hablar de un problema casi endémico, que también afectó a los propios funcionarios de Marina y élites de la Real Armada, desde subdelegados hasta comisarios de guerra²⁴³.

En los cuadros formados por Merino Navarro a partir de la documentación contable de la Secretaría de Marina no figuran por separado los gastos en concepto de retribuciones de la marinería. Suponemos que se engloban en la partida genérica de “sueldos, gratificaciones y prest de tropa”. Este capítulo fue incrementando su peso en el conjunto de gastos del departamento de Ferrol: del 18,7% en el período 1755-59 pasó al 26% en 1770-74 para alcanzar el 29,6%²⁴⁴ en 1785: 12.175.907 reales de un total de 41.117.718. Por entonces, este departamento recibió para sus gastos el 28,5% del total de las consignaciones de Marina²⁴⁵. A tenor de los “presupuestos de caudales” para el pago de

²⁴² Las series ponderadas utilizadas por D.S. Reher y E. Ballesteros (<<Precios y salarios en Castilla la Nueva: la construcción de un índice de salarios reales, 1501-1991>>, en *Revista de Historia Económica*, Año XI (1993), nº 1, pp. 101 a 151) reflejan un rápido aumento de los precios entre 1760 y 1800. En este estudio se expresan interesantes y fundadas objeciones a alguna de las tesis clásicas de E.J. Hamilton (*Guerra y precios en España, 1651-1800*. Madrid, 1988; 1ª ed. Cambridge, 1947).

²⁴³ Con fecha 12-V-1765 el subdelegado del Caramiñal apoderaba a un oficial empleado en la tesorería del departamento ferrolano para cobrar lo que se le adeuda por su cargo “comenzando el recaudo desde principio de este año y más tiempo que no lo haya hecho...” su anterior apoderado. Vid. A.H.U.S. Distrito de Noia. Rollo 454. Prot. nº 2.401. Fol. 90.

Los encargados de llevar a efecto la revista de inspección de 1771-72 en el departamento ferrolano, reclamaban los dineros que no habían percibido por tal tarea. Su petición fue atendida, y en 1773 se le abonaban al Ministro Inspector -a la sazón, el Comisario de Guerra don Francisco Rábago- 8 reales diarios “por su mesa y la de sus 3 acompañantes, carruajes y demás gastos”; a su auxiliar, un capitán de fragata, 45 reales y al cirujano 20 reales al día. Véase, A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Diversos documentos.

²⁴⁴ Porcentaje sólo superado en el quinquenio 1760-64 con un 31,9%. Vid. Merino Navarro, J.P., *La Armada...*, pp. 177-178.

²⁴⁵ Sobre la evolución de los gastos de Marina también Pieper, R., *La Real Hacienda bajo Fernando VI y Carlos III (1753-1788)*. Madrid, 1992, pp. 161, 168 y ss.

las asignaciones que los matriculados que estaban en campaña habían dejado a favor de sus familias, para el año 1799 se necesitaban en los tres departamentos 8.371.609 rs. de vellón²⁴⁶, cantidad que no es seguro se pudiese destinar a este fin. De hecho, en 1798 el presupuesto de gasto de Marina fue de algo más de 282 millones de reales, pero la consignación efectiva no pasó de los 217 millones. Un año en el que las tripulaciones pedían “ ¡A lo menos ropa!”, y como informaba Mazarredo a Godoy “en el saludo de las voces de Viva el Rey se oyeron distintamente muchas de *pague el rey*”. En 1800 el desajuste entre necesidades y disponibilidades fue todavía mayor: sólo se logró consignar el 59% (144 millones) del presupuesto (245 millones)²⁴⁷. Esto condujo a visiones desoladoras como las descritas por un ilustre extranjero como Humboldt. Por entonces, en su cuaderno de viaje dejó escrito acerca del *Atlante*, un navío surto en la bahía de Cádiz, lo siguiente: “no era un barco bonito, la tripulación parecía mala y harapienta y todo bastante sucio²⁴⁸”.

La falta de liquidez de las tesorerías de Marina se agravó en las postrimerias del siglo²⁴⁹. Este apremiante y fundamental problema hacía imposible “la marcha regular de una máquina mal montada” que no era otra que la Armada. Como señaló el contemporáneo Ceferino Ferret en su aludida *Exposición histórica de la decadencia de la marina española...* (Barcelona, 1819), utilizando un adecuado símil: “si se pagaban los sueldos no quedaba dinero para el material, y a la inversa. O se contaba con músicos con instrumentos,

²⁴⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Madrid, 25 de octubre de 1799.

²⁴⁷ Vid. Merino Navarro, J.P., *La Armada...*, pp. 88, 129, 170. En nueve de los 27 años entre 1772 y 1798 la consignación efectiva destinada a gastos de Marina no superó al monto presupuestado. El citado autor distingue dos etapas en la que llama época de beligerancia (1780-1824). Una primera “apurada pero realista en lo que concierne al control de ingresos y gastos, y una segunda [a partir de 1795] en la que la repercusión bélica hace ingobernable la hacienda e impide ajustar la actuación a unos moldes previsibles”.

²⁴⁸ Vid. Humboldt, W. von, *Diario de Viaje a España, 1799-1800*. Madrid, 1998, p. 184.

²⁴⁹ Al parecer, al comienzo de la campaña de 1805 la paga llevaba un retraso de 2 años. Vid. Desdevises du Désert, G., *La España...*, p. 555.

o con instrumentos sin músicos”²⁵⁰.

²⁵⁰ Citado en Desdévise du Désert, G., *La España...*, p. 541.

CAPÍTULO X

LAS DESERCIONES

Como otros temas relacionados estrechamente con la Matrícula de mar, las deserciones en la marina de guerra ha sido poco estudiadas¹, si comparamos con la mayor atención que han merecido los prófugos del Ejército². Obviamente, estamos ante una drástica salida ya presente con antelación al establecimiento del registro oficial y obligatorio de la gente de mar. La literatura del siglo de Oro, como pone de manifiesto F. Serrano Mangas, se hizo eco de lo extendido de este fenómeno entre las tripulaciones de la Carrera de Indias. El fraude de inscribirse en las listas de las embarcaciones de este tráfico con el único propósito de embolsarse los adelantos³ estuvo al orden del día. Las durísimas penas aplicadas conforme a la ley, seis años en galeras o el destierro a presidios africanos⁴, no lograron frenar esta práctica, que alcanzó niveles altísimos a partir de 1635:

¹ Conocemos tan sólo dos estudios monográficos, dicho sea de paso con un soporte documental muy pobre: Garcés López, J.J., <<Algunos aspectos históricos de la deserción>>, en *Revista General de Marina*, nº 168, (1965/2), pp. 159-164.; y el firmado por A.Sagarra y N. Rupérez bajo el título <<La deserción en la Marina española del siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, año IX, nº 35 (1991), pp. 63-75.

² Consúltese a este respecto Martínez Ruiz, E., <<Desertores y prófugos en la primera mitad del siglo XIX. Las causas y efectos>>, en *Hispania*, 1967, Tomo XXVII, pp. 608-638. Borreguero Beltrán C., *El reclutamiento militar...*, pp. 253-254, y 322 a 328; Torres Aguilar, M., <<El delito de deserción y la reforma del reclutamiento en el ejército de Felipe V>>, en *La Guerra de Sucesión en España y América. Actas de las X Jornadas Nacionales de Historia Militar* (Sevilla, 13-17 de noviembre de 2000). Madrid, 2001, pp. 541 a 555, en particular pp. 550-555.

³ Cuatro pagas para los marineros y dos para los soldados o tropa de guerra. Vid. Serrano Mangas, F. *Armadas y flotas de la plata*. Madrid, 1989, pp. 211-215

⁴ Los prófugos que pasasen a servir a otro príncipe, delito de *lesa magestad*, eran condenadas a la

por entonces, más de trescientos marineros, y otros tantos individuos de la dotación de guerra de los barcos de la Carrera estaban ausentes sin licencia. Las deserciones, poco frecuentes en la Armada del Sur, por el contrario causaron muchas bajas en la de Barlovento⁵. Aprovechando la escala en Canarias, a veces llegaron a desertar más de un tercio de las tripulaciones, un fenómeno que también se repetía en los puertos de destino. La mayoría de estos prófugos se habían alistado para conseguir un pasaje gratis y para beneficiarse de los pagas anticipadas. Llegados a Indias buscaban ganarse la vida o se enrolaban en buques mercantes⁶.

La multiplicación de las deserciones en coyunturas bélicas o de levadas crecientes está bien documentada por lo que se refiere a las tripulaciones de la Armada del Mar Océano en época de los Austrias⁷. En ocasiones estos prófugos contaron con la complicidad de las justicias locales que advertían a sus vecinos ante la proximidad de la llegada de los capitanes reclutadores⁸. Por otra parte, la resistencia a las reclutas para la Real Armada

pena capital. En la práctica, según el referido autor, “se amoldaba el correctivo a la casuística”. *Ibidem*.

⁵ Los estudios de conjunto sobre estas escuadras siguen siendo los de los americanistas Pérez-Mallaina Bueno y Torres Ramírez. Para la primera, Pérez-Mallaina Bueno, P.E., y Torres Ramírez, B., *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987. Para la segunda, Torres Ramírez, B., *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981. Hemos acudido a la síntesis que de ambos trabajos se hace en Pérez Turrado, G., *Las armadas españolas de Indias*. Madrid, 1992.

⁶ Vid. Pérez Turrado, G., *Las armadas españolas...*, pp. 164 y ss..

⁷ Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp. 299-305. Para 1595 sabemos de una orden del alcalde mayor de la Real Audiencia de Galicia, Melchor de Tebes, disponiendo que “cualquier escudero prenda a los mareantes que se han huido de sus casas ante la llamada al servicio en la armada de Su Majestad, y los busque a costa de dichos prófugos, pues es su obligación como vasallos acudir al real servicio, y no andar amotinados diciendo que antes de enrolarse les han de decir y dar la cantidad que les prometen”. Vid. Fernández Vega, L., *La Real Audiencia...*, Tomo I, p. 250.

⁸ Este obstruccionismo obedecía a la creciente oposición de los concejos desde la década de 1590, a las cada vez mayores demandas de hombres para las empresas militares de la Corona. Un servicio armado que no sólo restaba hombres a la defensa de las propias localidades costeras, sino que dificultaba el

provocó que desde bien pronto las propias corporaciones de mareantes tomaran cartas en el asunto. Tal fue el caso del gremio pontevedrés del Arrabal que otorgaba el 24-III-1731 una escritura de obligación para evitar que sus miembros volvieran a ausentarse y refugiarse cuando les tocara la suerte de servir en los bajeles de S.M., “sino que han de estar prevenidos y prontos para el cumplimiento del número de Marineros que le fueren pedidos [al Arrabal] ora sean casados como solteros”. En caso que un mareante elegido en la leva se encontrara “desde la Ría de Camariñas para los Puertos de Asturias”, no pudiendo comunicarse a tiempo su suerte, debería costear la parte que le correspondiese de los 360 reales que el gremio otorgaba en compensación a cada uno de sus marineros reclutados para el Real Servicio ⁹.

En las próximas páginas profundizaremos en la legislación al respecto, en la aplicación simultánea de penas e indultos con el objetivo primordial de recuperar a estos fugados para el Real Servicio. A continuación analizaremos dónde se localizan las desertiones y el paradero y destino profesional de los fugados; y por último las causas y la evolución en cifras de un fenómeno, consustancial a las fuerzas armadas de los estados de la edad moderna, y que constituyó un serio problema para las autoridades de Marina¹⁰.

aprovisionamiento de pescado. Vid. Saavedra Vázquez, M^a. C., *Galicia en el Camino...*, pp. 102-103. En el primer capítulo de esta tesis ya nos referimos a los problemas de reclutamiento para las escuadras españolas del siglo XVII.

⁹ Museo de Pontevedra. *Archivo de mareantes*. Gremio 163. Este colectivo también acuerda que “ningún Marinero de los de dicho Arrabal se alquile ni baya a servir por otro ningún Puerto...” estipulándose para el infractor una pena de cincuenta ducados de vellón, y la obligación de correr con “los gastos que en sus delincencias se causaren”.

¹⁰ Para Francia es una obra de referencia el citado estudio Cabantous, A., *La Vergue...* Las desertiones en la Royal Navy durante el siglo XVIII son analizadas en Rodger, N.A.M., *The Wooden World. An anatomy of the Georgian Navy*. Londres, 1986, pp. 188 a 204. También en un grado importante sufrieron estas fugas los equipajes de los mercantes y de los corsarios y en menor medida los de los barcos de transporte ingleses.

10.1.- La legislación. Penas según circunstancias

La deserción, como delito que era, siempre estuvo penado. En tiempos de Felipe II las sanciones variaron en función del rango del prófugo y consistieron en castigos físicos (azotes en público, como el más común), multas pecuniarias, servicios en la flota real y el más tenido de todos: las condenas a galeras¹¹. A lo largo del siglo XVII, ante la falta de marinería para las empresas de la Corona en ocasiones estos penados no fueron enviados a aquéllas sino a servir con grillo en las escuadras de guerra. Por lo que concierne la política de combate de este problema, la llegada al trono de la dinastía borbónica no supuso cambio sustancial desde el punto de vista penal. Antes de que con carácter general el delito en cuestión fuese castigado en las ordenanzas de la Real Armada de 1748, se continuaron aplicando medidas sancionadoras, caso del embargo de bienes¹². En el Reglamento de Gaztañeta de 1717 para Guipúzcoa se estipuló que todo aquel marinero que faltase o regresase a su “país” sin licencia en regla fuese preso y puesto a disposición de las autoridades de Marina. Su delito sería penado con el servicio de un año sin sueldo en los navíos del rey¹³.

Con el expreso objetivo de perseguir a los prófugos, en la instrucción despachada con fecha 4 de noviembre de 1737 a los intendentes de los tres departamentos de cara a la formación de la Matrícula de Mar, se insistía en el imprescindible control de las

¹¹ En 1589 las penas prescritas fueron las siguientes. El piloto o contramaestre que después de serle abonado la anticipación no embarcase sería multado con cien ducados, obligado a devolver el adelanto y a servir a bordo durante seis meses sin sueldo. Los marineros desertores serían sentenciados a cinco años de servicio sin paga en las galeras como remeros, además de tener que devolver el dinero que se les hubiese adelantado. Entre los castigos físicos, se documenta el llamado “trato de cuerda”, quedar suspendidos de las manos atadas a la espalda. Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, pp. 302-303.

¹² Así lo disponía el Marqués de Risbourg, Gobernador-Capitán General de Cataluña, con ocasión de una leva de marinería en el corregimiento de Mataró. Vid. Madurell i Miramón, J.M., <<Notas históricas marítimas del Maresme>>, en *Hispania*, XLIV, nº 158, (1984), pp. 640-642.

¹³ Una copia impresa de la normativa de Gaztañeta en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

tripulaciones: los capitanes y patrones antes de partir de puerto debían presentar a los ministros de Marina de sus distritos las listas completas de los hombres de sus embarcaciones; se autorizaría el viaje si de este examen resultase que a ninguno de los enrolados en el año en curso le tocaba hacer campaña; en los asientos de los matriculados se anotaría la embarcación donde servían plaza. Al regreso, todas las naves quedaban obligadas a presentar los roles de su “dotación y equipage” y a justificar la muerte o deserción de los que faltasen. Noticiada esta última, los intendentes debían escribir a los ministros de Marina de los parajes donde se había producido

“ para que inquieran el paradero y soliciten el recobro y buelta de los desertores, haciéndolos conducir por Mar adonde estén matriculados, dando recibo de ellos el que los conduzca, para que en su virtud se recojan en llegando su embarcación, a cuyo patrón haréis pagar por cada marinero que transportare real y medio de vellón por cada día de los que estén embarcados y mantenidos en ella; y el ministro de marina que los reciba dispondrá que se pague la cantidad que importare su conducción de los bienes de los Desertores y no teniéndolos, la suplirá de su caudal y los remitirá al Arsenal de la Capital de ese departamento en cuyas obras con su trabajo personal ganarán para dar satisfacción de lo que por ellos se aya suplido y purgarán el delito de la deserción el tiempo que os pareciere proporcionado, atentas las circunstancias de él”¹⁴.

El Infante Almirante con fecha 8 de septiembre de 1738 despachó una serie de órdenes con la intención de “contener por todos los medios posibles” las deserciones. Por la primera se disponía que el marinero que cometiese “simple deserción” fuese condenado a cuatro años de galeras, mientras que el “aprehendido en Yglesia” sería castigado a trabajos con ración, pero sin vino ni sueldo el tiempo que estimasen los comandantes generales. En cuanto a los cabos, soldados y artilleros de los batallones y brigadas de Marina detenidos sin estar bajo amparo eclesiástico, se les reprendería con el rigor

¹⁴ A renglón seguido se ordenaba a los capitanes y patrones a que no trataran a la gente de mar a su cargo con dureza, puesto que los malos tratos fomentaban el delito en cuestión. La copia de esta normativa que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1871.

dispuesto en las ordenanzas generales del Ejército¹⁵.

Hubo deserciones que no pasaron de ser fugas momentáneas; es decir, por voluntad propia sus autores se presentaban a los pocos días. Esto ocurrió a menudo al tiempo de la internada de la Armada cuando bastantes marineros abandonaban sin permiso su puesto “para ir a tomar a sus patrias el socorro de veinte pesos y volver incluidos en el número de marineros repartidos”. Para frenar esta argucia (en dos semanas de julio de 1735 desertaron por esta precisa causa 53 de los 316 marineros de los navíos apostados en Ferrol por entonces) y averiguar cuántas plazas convenían en cada bajel, el comandante Cornejo propuso a Patiño, Secretario del Despacho Universal de Marina, que en el momento del desarme se retuviesen a bordo un cierto número de tripulantes de cada pueblo; no se les pagaría hasta que en el término de quince días fuesen relevados efectivamente por otros tantos hombres de mar de la misma localidad; de las fugas producidas durante la estancia en casa serían responsables las justicias ordinarias de sus localidades¹⁶. En este mismo orden de cosas, conviene hacer hincapié en que no todas las deserciones cabe calificarlas de flagrantes¹⁷. Debe tenerse en cuenta, como se tuvo por algunas autoridades de Marina

¹⁵

“poniéndolos en Consejo de Guerra, siguiendo en todo la práctica y método que en los cuerpos de tierra así para la formación de los procesos como para substanciarlos, determinarlos y ejecutar las sentencias con la aprobación del Comandante General del Departamento, no obstante que por los reos se alegue falta de vestuario o defecto de pagamentos [...] devengados, pues no parece que ni uno ni otro puede inducirlos al delito ni relevarlos de la pena quando se les acude con el socorro diario puntualmente, y se infiere que admitido el efugio de este pretexto, se seguirá la consecuencia de quedar el Rey sin tropa y sumamente perjudicada la causa pública”.

A renglón seguido se ordenaba a los capitanes y patrones a que no trataran a la gente de mar con dureza, puesto que los malos tratos fomentaban este delito. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 253. Docs. Ferrol, 14-X-1738; San Lorenzo, 29-X-1738.

¹⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. Ferrol, 9 de agosto de 1735.

¹⁷ Sirva de ejemplo el caso de dos grumetes de la matrícula de Vigo, enrolados en el *San Carlos*, atracado en Ferrol, quienes el primero de septiembre de 1738 huyeron a sus domicilios. Diez días después

a la hora de juzgar determinados actos, que por ordenanza a la marinería le estaba permitido salir a tierra a comprar lo que necesitase y a lavar su ropa, además de a pasear “para exparsir el ánimo y desechar la melancolía el día de fiesta o el que se pueda desimular su falta en los trabajos”. En 1740 varios matriculados de mar avecindados en las cercanías de Ferrol habían abandonado sus buques anclados en los muelles de la capital departamental para acercarse a Mugardos, según declaró el comandante del *San Isidro*, a entregarles dinero de sus pagas; el mismo día, al regresar a bordo fueron capturados por particulares incentivados por la recompensa estipulada por ordenanza. El citado oficial de la Armada solicitó su puesta en libertad sin pena, descontándoseles a cada uno de sus pagas los diez pesos librados por su captura y entrega. No cabe duda de la diferencia de este episodio respecto al de los tres matriculados de Portonovo con destino efectivo en la Armada que también por entonces habían sido detenidos por unos pescadores a la altura de A Guarda cuando pretendían pasar a Portugal¹⁸. Para despejar sombras sobre la justificación de estos breves abandonos de sus plazas por parte de la marinería matriculada, el Intendente de Ferrol consideró oportuno despachar licencia formal por escrito del comandante de escuadra a favor de aquéllos que solicitasen en justicia pasar a sus casas, precisándose la duración de estos permisos¹⁹.

De las instrucciones que a este respecto dio García Sarmiento a los subdelegados de la provincia de Pontevedra en 1752 cabe suponer que el abandono del servicio sin

se presentaron voluntariamente en su destino. El Infante Almirante General, fue clemente; obligó a ambos prófugos a continuar con la prestación militar suspendidos de sueldo durante dos meses. Con la ley en la mano, dado el agravante de deserción estando de servicio, podían haber sido condenados a cuatro años de galeras. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 253. Docs. Ferrol, 14-X-1738; San Lorenzo, 29-X-1738.

¹⁸ Tras ser interceptada la dorna en la que huían, fueron entregados al subdelegado de la citada villa pontevedresa. Uno de los tres prófugos logró escaparse pero fue finalmente apresado en Tui. Fueron condenados a trabajar con grillete en el Arsenal por el tiempo que dispusiese el comandante general del departamento ferrolano. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. 4 de octubre de 1740.

¹⁹ De este modo, al “no darse [los permisos] bervalmente por los oficiales, se evitarán las dudas...”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 255. Doc. A Graña, 29 de noviembre de 1740.

licencia para desplazarse a sus domicilios era bastante habitual. Dicho ministro ordenó la detención de estos ausentes sin permiso y su inmediato envío con custodia a Ferrol a disposición del Intendente. Y advirtió a sus satélites locales de la administración de Marina que no admitiesen una disculpa común de los matriculados en tales circunstancias; la negativa de la autoridad a despacharles licencias “por ser un pretexto frívolo para disculpar su delito”²⁰.

A pesar de todo un arsenal legislativo que continuó en aumento, el problema no se erradicó; por el contrario adquirió dimensiones considerables en paralelo al incremento de la demanda de tripulaciones por parte de una Armada que experimentó por esta época un notable crecimiento de sus unidades de flota. La tantas veces citada *Ordenanza para el régimen y gobierno de la marinería matriculada* en vigor desde el primero de enero de 1751 y hasta 1802, contribuyó a la tipificación de este delito, fijó penas y precisó las prácticas que debían ser tenidas y juzgadas como actos de deserción. Por su artículo 70 se declaraba desertor a todo aquel convocado a campaña que no se presentase puntualmente a recibir destino en el Real Servicio. Desde ese mismo instante debía ser perseguido²¹ y, una vez preso, conducido a la capital del departamento o a la escuadra a la que perteneciese, y por el Consejo de Guerra condenado a la pena ordinaria de diez años de destierro a los trabajos del arsenal con cadena o grillete²². En virtud del artículo 141 fueron considerados desertores y castigados como tales, los matriculados que sin las indispensables licencias de sus ministros sentaban plaza en cualquier cuerpo del ejército

²⁰ Vid. Museo de Pontevedra. *Archivo de mareantes*. Sampedro, 245. Doc. Vigo 21 de octubre de 1752.

²¹ Al respecto, el artículo 83 rezaba así: “Siempre que al ministro de provincia se pasare aviso de oficio o supiere extrajudicialmente haver desertado algún marinero de ella empleado en el servicio, practicará las más vivas diligencias para averiguar su paradero y solicitar su aprehensión...”. Vid. Museo Naval. Impresos. Signatura R.- 98/208.

²² *Ibidem*. Esta disposición y el artículo 55 del título 3º tratado V de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 fueron ratificados al poco tiempo por real orden de 19 de junio de 1752.

o Armada²³. Habida cuenta lo corriente de esta práctica, a propuesta del Intendente de Cádiz, departamento donde este “vicio” estaba particularmente arraigado, se dispuso la publicación de las penas referidas mediante bandos²⁴. Por otra parte, serían anotados como prófugos en la revista de inspección todos aquellos en paradero desconocido al tiempo de efectuarse la actualización de listas. Con el fin de localizarlos, el ministro correspondiente de Marina no debía escatimar diligencias: visitas a los domicilios de los desaparecidos, entrevistas a familias y conocidos. Tras estas indagaciones sobre el destino del fugado y sus motivaciones, se colocarían las notas resultantes en los asientos individuales, y se remitirían todos los avisos convenientes no sólo a la contaduría principal del departamento (para que se suspendiesen los libramientos de sueldos de los dados por prófugos y se ajustasen los cuentas de sus haberes cuando la deserción) sino también a los ministros de Marina de otros puntos para que aplicasen todos los medios a su alcance para capturarlos (art. 47)²⁵. También severo fue el castigo estipulado para la marinería que se ausentase en el año de embargo de su cuadrilla, no compareciendo al tiempo de ser destinada a la Armada: tres campañas consecutivas en Europa en los navíos de guerra; la primera con medio sueldo, la segunda con los dos tercios, y la tercera con el sueldo íntegro de la plaza que sirviese²⁶.

Por otra parte, en virtud del artículo 145 de la Ordenanza de 1751 se consideraron desertores y se castigaron como tales a los matriculados que mudasen de domicilio, aunque sólo se tratase de un traslado intraprovincial, sin contar con licencia expresa y formal del ministro principal de su provincia. La Corona hizo pública su voluntad de no hacer

²³ Al que ocultase su condición de hombre de la matrícula de mar al ingresar, de su cuenta se reintegrarían los gastos que ocasionase y las soldadas que percibiese.

²⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 283. Doc. Cádiz, 6 de octubre de 1756; 12 de noviembre de 1756.

²⁵ Vid. Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

²⁶ *Ibidem*.

extensiva la culpa, y en consecuencia el castigo, a los familiares de los desertores si no estaba probada su complicidad en la fuga. Así, el artículo 81 disponía que los bienes del prófugo “de qualquier especie que sean, no han de sequestrársele quando no esté en descubierto contra mi Hacienda, ni ostigarse en modo alguno su familia por esta razón, respecto de no trascender a ella la pena”²⁷.

La proliferación de matriculados que al momento de zarpar los buques en los que estaban destinados se quedaban en tierra con diferentes pretextos o involuntariamente, los menos, tuvo una respuesta por la vía legislativa. Por real orden de 29 de julio de 1765 se resolvió por punto general que a los marineros o soldados que no embarcasen a tiempo pero se presentasen de inmediato justificando su “quedada”, se les aclarasen sus asientos con la baja de sus sueldos y raciones desde el día de su falta a bordo, y se les abonasen los socorros diarios hasta su reincorporación a la Armada, bien fuese en el navío de su último destino bien en otro²⁸. A aquéllos que aun personándose sin dilación a la autoridad de Marina no razonasen el porqué de su ausencia -de modo que no se despejasen las dudas sobre la voluntariedad o no de ésta-, se les harían los mismos descuentos y auxilios, pero con una diferencia: al reingresar en el Real Servicio serían castigados con prisión o de otra manera “a proporción de la sospecha que se conciba de voluntaria quedada”. La presentación voluntaria no eximió de castigo a los que habían demorado premeditadamente

²⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.949. Doc. 18 de septiembre de 1784.

²⁸ Una “quedada” involuntaria fue la del artillero de preferencia Domingo Seoane, natural de Viveiro, quien decidió, sin tocarle el turno, presentarse a servir, siendo embarcado en la fragata *Nuestra Señora del Carmen* con plaza de artillero de preferencia. Llegó tarde a la salida de este buque de Ferrol el 7 de octubre de 1790. Posiblemente se retrasó por causas familiares -su mujer estaba avecindada en dicha villa departamental-, pero en todo caso se presentó al día siguiente para justificarse. Por disposición del comandante general de la escuadra pasó al navío *San Eugenio*, alias *El Salvador* el 29 de octubre de 1790. Vid. A.G.M. Arsenales. Leg. 8.118. Por esta misma razón el indulto de dos matriculados de la subdelegación de Rianxo se condicionó al cumplimiento inmediato de una campaña. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc., 17 de diciembre de 1790. Y el documento 14 del Apéndice Documental.

su incorporación al servicio; a éstos, se les descontarían las soldadas que hubiesen devengado entretanto no volvían a enrolarse y hasta entonces sólo recibirían la mitad de los socorros diarios²⁹.

En relación con esto es oportuno señalar que si bien el número de casos o circunstancias contemplados en la legislación fue en aumento y en función de los atenuantes o agravantes así fue el castigo, en general las autoridades españolas fueron menos flexibles que las inglesas. Este contraste obedece en parte el distinto sistema de reclutamiento de marinería puesto en práctica por una y otra potencia. N.A.M. Rodger distingue ausencias más o menos justificadas de deserciones en toda regla. La diversidad de situaciones en torno a este delito le ha llevado a rechazar la validez con carácter general del estereotipo del prófugo como un hombre de mar desgraciado que huye de un servicio mísero y duro. En sentido estricto, un desertor de la Royal Navy era aquel que sin justificación no se había presentado a tres rondas de reclutamiento consecutivas. Ya que no todas las ausencias sin licencia de marineros revestían la misma gravedad, e incluso algunas de ellas eran legítimas, los oficiales ingleses utilizaron un lenguaje bastante preciso al tratar el asunto de los prófugos, y diferenciaron a menudo a desertores en toda regla de *runs* (escapados)³⁰. Y es que la mayoría de estos no parece que tuvieran como intención prioritaria dejar el servicio militar. De hecho fueron muchos los que se fugaban de un barco de guerra para enrolarse en otro. Estos traslados, de los que no tenemos constancia para la Armada española, se producían por regla general de barcos pequeños, tipo corbetas y en mal estado, a navíos de línea (*ships of the line*) más “confortables” y donde el trabajo a bordo solía ser más llevadero. Aunque los oficiales se exponían a ser suspendidos de empleo si se descubría que a sabiendas recibían en el buque a su mando a desertores de otros, muchos se arriesgaron a ello en pos de la mejora de la calidad de los equipajes.

²⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 287. Doc. Madrid, 29 de julio de 1765. Esta resolución, adicionada a la ordenanza, no tuvo curso hasta el 27 de mayo de 1766.

³⁰ La “R” de *run* era el indicativo de fugado en los *ship’s books*, los libros registro de las tripulaciones de los navíos ingleses.

La oficialidad de la Navy fue condescendiente con la marinería que sin licencia abandonaba su plaza para volver a integrarse en la compañía del navío en el que había servido y del que había sido trasladada contra su voluntad. En opinión de Rodger esto habla de la importancia de la *ship's company* como “the basic social unit of the Navy”. Pese a que el Almirantazgo fue consciente de la importancia de la cohesión entre los miembros del equipaje de un navío, las urgencias de los armamentos, en particular en coyunturas bélicas, conllevaron las inevitables mudas en las tripulaciones. Frecuentemente, el simple anuncio o rumor de disgregación de una compañía de marinería provocaba la huida de muchos de sus miembros. Debido al peso del voluntariado en los equipajes, la propensión a escaparse de los buques de guerra ingleses fuese menor cuanto mayor era el tiempo a bordo³¹. Teniendo en cuenta que el dinero fresco alentaba las deserciones³², en Inglaterra se decretó la reducción de los anticipos y su abono antes de levar anclas para iniciar la travesía. El comportamiento de los matriculados españoles fue a todas luces muy distinto ya que su servicio era siempre obligado.

Por otra parte, se trató con mano blanda a los fugados que escapaban temporalmente de un contagio a bordo o para ver a sus familias, decisión esta última que muchos adoptaban en estado etílico. Y es que gran cantidad de ausencias sin licencia de marinería de la Royal Navy no revistieron el carácter de fugas deliberadas del servicio militar. Es significativo a este respecto que tripulantes que pasaron a tierra sin permiso lo hiciesen con sus pantalones blancos, su ropa de gala entre comillas, una vestimenta del

³¹ La gran mayoría de los hombres que se fugaban lo hacían al poco de unirse a los barcos; más de la mitad desertaban durante sus primeros seis meses a bordo y tres cuartas antes de cumplirse el primer año. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 193 y ss.

³² Como evidencia estadística, en los tres primeros meses de 1757 sólo desertaron el 1,9 % de los 18.770 hombres con más de un año de paga, mientras que en ese tiempo lo hicieron el 4,1 % de los 27.279 con menos de un año de paga. En relación con esto, para Rodger la desertión en la marina de guerra inglesa puede ser vista como un juego con reglas no escritas. Los reclutados pretendían ganar su libertad mientras que el objetivo de la Navy sería mantenerlos a bordo el tiempo suficiente en las mejores condiciones posibles para ganar su lealtad.

todo inapropiada si su intención hubiese sido ocultarse. En relación con esto, Rodger separa los *stragglers* (extraviados) de los *rambling men*, aquéllos que salían a dar un paseo, también en sentido literal. El primer término, de indudable vaguedad, fue el utilizado en el siglo XVIII para referirse a los hombres que dejaban su puesto en circunstancias sospechosas o simplemente difíciles de explicar. En esta categoría entrarían los marineros que gozaban de permisos en tierra y que por diversas causas (físicas, climatológicas, por sufrir arresto por deudas) no se embarcaban al debido tiempo en los navíos donde tenían plaza. También cabría incluir entre estos a tripulantes cuyos *tickets of leave* (billetes de permiso, el equivalente a los pasaportes expedidos en España) habían expirado antes de llegar a tierra debido a traslados extraordinariamente lentos desde los puertos de desarme. En estos casos, aunque estuviese claro que los marineros no eran culpables de lo sucedido, podían ser arrestados por soldados, por fuerzas policiales o por los *gangs* de reclutamiento obligatorio, unas y otros incentivados por las recompensas. El castigo más habitual para estos *stragglers* se redujo a descontar de sus sueldos en la Navy el premio fijado para quienes los habían capturado³³. Más severas fueron las penas para los prófugos por dinero, es decir, aquéllos que nada más adelantársele las pagas se daban a la fuga sin regresar al servicio por su propia voluntad. También se consideró un agravante la premeditación; de hecho, los tribunales que juzgaron a prófugos solían indagar si estos

³³ En cuanto al *rambling*, la salida a tierra de marineros sin licencia para esparcirse y saciar su sed de alcohol y su apetito sexual, los capitanes rara vez intentaron prohibirla. Sólo los hombres del equipaje considerados peligrosos eran enviados con custodia a otros barcos al arribar. Cuando se demoraban en su retorno y se necesitaba su concurso, se enviaban patrullas a recogerlos. No era difícil saber en que taberna o burdel habían estado. Aunque el Almirantazgo criticó la permisividad de los oficiales en esta materia, el *rambling* no fue prohibido, pues rara vez los marineros aprovecharon estas autolicencias para desertar. Por esto, si no urgían armamentos, los mandos esperaban meses antes de poner en los libros de registro de tripulación la nota de *run* a los ausentes. Y en consecuencia éstos tenían tiempo para eludir el castigo si lograban excusarse de modo plausible. El Almirante Osborn para evitar las acusaciones de “*stragglings*” contra los “*rambling seam*” en llegó a proponer una zona de inmunidad para los segundos de dos millas en torno a puerto de Portsmouth. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 188-193.

habían llevado la ropa en su huida, evidencia de un plan de fuga³⁴. El castigo más duro lo tuvieron los desertores que se enrolaron en navíos enemigos por considerarse delito de *lesa majestad*, penado con la muerte en la legislación española. En sintonía con lo dicho, los consejos de guerra contra prófugos de la Navy fueron escasos. De un total estimado de 36.000 casos de deserción, sólo 254 prófugos fueron juzgados por uno de estos tribunales³⁵. De estos trece fueron absueltos, nueve encontrados culpables de cargos menores, 176 condenados a azotes y sólo 53 a morir ahorcados. No obstante, de estos últimos sólo una docena fueron ejecutados y no por su condición de desertor sino por otros crímenes que también habían cometido.

Volviendo al escenario español, Carlos III, por una circular de 19 de marzo de 1776 redujo la condena de diez a cuatro años de trabajos forzados, con cadena, en arsenales³⁶,

³⁴ Por el contrario, se fue indulgente con las fugas improvisadas. Por ejemplo, el oficial que comandaba el *Swallow* en la expedición Wallis de 1766 perdonó a ocho de sus hombres que en Madeira se habían arrojado al agua, casi desnudos, con el propósito de saciar su sed de licor, y que poco después regresaron voluntariamente. *Ibidem*, pp. 198-199.

³⁵ Esta baja cifra se explica no tanto por razones humanitarias como por la evidencia de que buen número de estos prófugos más tarde o más temprano volvían a entrar en el mercado laboral de la mano de obra para la Navy. Además un impedimento legal explica los pocos consejos de guerra por este delito. En virtud del código a aplicar en estos casos (los Articles of War), un hombre se consideraba que servía al rey en la armada desde el momento en que figuraba en los libros registros de buques, asientos de cuenta y razón de las pagas. Por lo tanto, si un hombre reclutado forzosamente desertaba antes de ingresar a bordo o bien antes incluso de ser conducido en los transports, no podía ser ajusticiado por el delito en cuestión. La misma consideración tenía la marinería después de más de un mes de baja hospitalaria, pues a partir de los treinta días dejaban de percibir sus sueldos íntegros. *Ibid.*, pp. 201-202.

³⁶ Una rebaja penal que sería ratificada por resolución de 11 de junio de 1779 para todo individuo de mar que se quedase en tierra sin justificación al tiempo de la salida de los buques de guerra donde tenían plaza. Esta orden fue comunicada a los intendentes de los tres departamentos, con el encargo de remitir de inmediato a las capitales departamentales a los detenidos por esta causa. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 291. Doc. Aranjuez, 11 de junio de 1779.

al tiempo que se confirmaba lo previsto en la real orden de 17 de junio de 1765³⁷ y otras penas “impuestas en los departamentos, pues en todos debe ser una”; a la vez se disponía que en adelante los procesos abiertos por esta causa se determinasen sin demora, al igual que estaba mandado para las causas concernientes a deserciones de la tropa³⁸. Con esta medida, interpretable como un reconocimiento implícito de que por la senda del endurecimiento de las penas no se habían alcanzado los objetivos esperados, se buscaba mejorar la oferta de tripulaciones para la Armada.

Dada la diversidad de circunstancias que estaban detrás de cada acto de deserción, no es de extrañar que a los ministros del ramo se les planteasen dudas a la hora de aplicar las disposiciones. De estas incertidumbres dan cuenta los oficios de Marina. Sirva de ejemplo las preguntas formuladas por el Comandante General del departamento de Ferrol en junio de 1780. En respuesta a ellas se resolvió:

1º) que el prófugo una vez cumplida íntegramente su pena de un cuatrienio pasase al Real Servicio, medida explicable por la gran demanda de tripulaciones para las escuadras de Carlos III en hostilidades con las inglesas desde hacía dos años.

2º) que antes de dictar reglas fijas, habrían de examinarse las circunstancias particulares de la marinería que no embarcada a tiempo en el navío donde tenía destino se presentase voluntariamente solicitando perdón por su falta; los causantes debían personarse ante las autoridades de Marina de sus localidades o a las provinciales, y no en la capital de su departamento, como disponía la ordenanza, “pues pueden no estar bien enterados de semejante obligación, no haber tenido tiempo para cumplirla o concurrir casualidad inculpable u otro imprevisto motivo”.

3º) que la nueva condena por reincidencia a los fugados mientras cumplían su

³⁷ A raíz de haberse incluido a matriculados en levas de vagos en Cádiz y remitido algunos a La Habana con el regimiento de Lisboa, se mandó que el Intendente del departamento gaditano los reclamase a su homólogo de la capital cubana, al objeto de destinarlos a navíos allí o bien remitirlos a España.

³⁸ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de órdenes de la Secretaría de Marina. Doc., 30 de julio de 1785.

cuatrienio preceptivo en presidio, se arreglase de acuerdo “con la legislación general, que en defecto de ordenanza particular está mandado se observe”³⁹.

No es casual que ese mismo año de 1780, en plena guerra, cuando las fugas estaban produciendo hemorragias considerables en las tripulaciones de Luis XVI, incluso entre los más jóvenes enrolados voluntariamente, el Marqués de Castries, ministro de Marina en Francia, propusiese el endurecimiento de los castigos⁴⁰. Por otra parte, la gravedad de ciertos episodios de desertión y sus particulares características, motivó actuaciones extraordinarias de las autoridades del ramo, no contempladas en la ley y a veces mal recibidas en Madrid. Prueba de ello es que la Secretaría de Marina, a propuesta del Intendente de Cartagena, desaprobó algunas de las medidas adoptadas sobre el terreno por el ministro de Palamós con ocasión de las referidas desertiones en masa de la marinería de San Feliu de Guixols; dado que al visitar una a una las casas de los delincuentes se encontró con que más cuarenta de estos domicilios estaban abandonados, le había parecido oportuno reclamar al Capitán General de Cataluña el auxilio de tropa, cuyos gastos correrían por cuenta de los fugados, y en segundo lugar, enviar copias de la real orden y noticia de estos prófugos a los intendentes y cónsules españoles en Francia, país donde había fundadas sospechas de que estaban refugiados la mayoría de ellos. La difusión pública de la real orden y las medidas policiales fueron consideradas por la superioridad contraproducentes de cara a recuperar a los huidos para los buques del rey. Los acontecimientos posteriores, que desconocemos, dieron y negaron la razón a uno y otros, pero en cualquier caso, ¿era probable que estos delincuentes, sin el recurso a la fuerza y a la coordinación con las autoridades diplomáticas, regresasen *motu proprio*?, ¿cabía confiar en que permaneciesen ignorantes de las resoluciones, cuando contaban con la complicidad de familiares y amigos?⁴¹.

³⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Docs. Ferrol, 3 de junio de 1780; 29 de junio de 1790.

⁴⁰ Vid. Robin, D., *opus cit.*, p. 350.

⁴¹ Tal vez este desacuerdo sobre los medios a aplicar tuviese que ver con los problemas que

Otro punto que merece ser tratado es el de las soldadas de los desertores. Como ya se dijo en el anterior capítulo, desde el momento en que su fuga era descubierta, dejaban de devengar salarios. Por el artículo 84 de la Ordenanza de 1751, en los casos de prófugos con algún “descubierto” a favor de la Hacienda real, ésta quedaba facultada para cobrarles “de qualesquiera bienes o efectos”⁴². Los ministros de provincia y subdelegados para ejecutar los embargos patrimoniales al efecto⁴³, sólo hasta el valor señalado por la contaduría de Marina, debían contar con orden del intendente de su departamento. Además, por esta causa no debía en modo alguno “obstigarse” a las familias de estos delincuentes que habían recibido pagas autorizadas⁴⁴. No obstante, sí debían devolver los asignaciones percibidas desde el día de la deserción hasta el preciso momento de serles notificada ésta. El referido artículo 84 sancionaba a los prófugos con la pérdida de las pagas pendientes de abonar con anterioridad a la comisión del delito, aunque se presentasen voluntariamente autoinculpándose. Sin embargo, a los acogidos al indulto general de 1760 no sólo se les reconoció su derecho al cobro de sus haberes vencidos sino que se ordenó el abono de estos saldos contra la Hacienda. Salvo esta excepcional disposición de carácter temporal y no retroactiva, en este punto la Secretaría de Marina se mostró inflexible y denegó toda

generaría destinar a San Feliu un contingente de tropa desde Barcelona, considerando “las circunstancias presentes” (sin duda se alude al motín de subsistencias conocido como los “alborotos del pan”) que tuvo por escenario destacado la ciudad condal. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Doc., 12 de mayo de 1789.

⁴² Vid. Museo Naval (Madrid). Impresos. Signatura. R-98/208.

⁴³ Juan Rodríguez, natural de la feligresía de San Félix de Esteiro, jurisdicción de Cedeira, prófugo desde hacía dos años, en 1781 sufrió secuestro de sus ropas por mandato del juez de matrículas de dicho puerto lucense. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Ferrol, 24 de octubre de 1781.

⁴⁴ Esta condición para ejecutar el secuestro de bienes, recogida en el artículo 85 de la ordenanza, le fue recordada en 1784 al ministro de Marina de la provincia de Mataró que había dispuesto sanciones extraordinarias para atajar un episodio de insubordinación entre los matriculados. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.948. Doc. 18 de septiembre de 1784.

reclamación de pago de atrasos cursada de forma particular por los mismos prófugos o en su nombre. Quedó claro que este ministerio no deseaba sentar incómodos precedentes que pudiesen dar pie a todo un aluvión de reclamaciones que por otra parte las arcas estatales no estaban sobradas para atender⁴⁵.

El conocimiento cada vez más profundo de la poliédrica realidad de las deserciones está detrás de la creciente casuística al efecto contemplada en la ordenanza mediante incorporaciones a su articulado. Muchos de estos reajustes legislativos se produjeron bajo el telón de fondo de la guerra o en circunstancias prebélicas. Por resolución de 27 de julio de 1790, adicionada al mencionado artículo 141 de la normativa base de 1751, se dispuso que el desertor que sin la licencia pertinente entrase a servir en el Ejército no fuese reclamado por la autoridad de Marina hasta que rematase “el empeño que contraiga [...] que estará obligado a cumplir como cualquier otro”. Una vez licenciado de este servicio armado, quedaría alistado como individuo de mar en el mismo estado en el que se hallaba cuando sentó plaza en el Ejército⁴⁶.

Antes de seguir adelante conviene tener presente que de la Armada no sólo desertaron matriculados. Aunque sobra decir que en términos absolutos fueron la inmensa

⁴⁵ Por ello se desestimó la instancia cursada al efecto por Manuel de Hermida, matriculado de la subdelegación de Pontevedra a pesar de que presentó una hoja de servicios digna de mención: se embarcó de marinero en la Armada a bordo del navío *San Gabriel* con destino a La Habana; al llegar allí lo transbordaron al paquebote *San Pío* en el que se dirigió a Pensacola, Gaurico y otros parajes. Víctima de un ataque sanginario de los indios, que se saldó con la decapitación del piloto y de otros marineros compañeros suyos, a nuestro protagonista “lo amarraron y lo pintaron, y estando para hazerle el mismo sacrificio”, un capitán inglés lo liberó “con las súplicas que hizo a aquellos bárbaros”. De regreso a Ferrol en dicho paquebote, lo destinaron al navío *San Felipe Apostol*. Según su declaración pasó a su casa de Ares a reunirse con su mujer e hijos a los que hacía años que no veía. Entretanto salió el citado buque donde tenía plaza y en consecuencia se le puso la nota de prófugo. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.948. Ares, 19 de junio de 1784; 26 de junio de 1784.

⁴⁶ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Madrid, 27 de julio de 1790. Esta modificación legal, según el secretario Valdés, obedeció al fracaso en los fines perseguidos en el citado artículo 141 de la ordenanza de 1751.

mayoría, en magnitudes relativas hay evidencias de que las fugas fueron mucho mayores entre el voluntariado. Como se aprecia en la Tabla 76 y su correspondiente gráfico referidos a las deserciones en la escuadra de Ferrol entre marzo y agosto de 1739, mientras que sólo el 0,5% (13 de 2.590) de los matriculados por Galicia, Asturias y Montañas se dieron a la fuga lo hicieron el 31,82% (21 de 66) de los voluntarios. El perfil socio-profesional de alguno de ellos ayuda a comprender su drástica vía de escape⁴⁷. Hay argumentos para pensar que muchos se engancharon para aprovechar la posibilidad que les brindaba la Armada de llegar a la tierra de promisión que era América. Pero dado que por tripular navíos con destino a Indias tenían preferencia los que acreditaban campañas, es probable que la mayoría de los voluntarios se diesen a la fuga a la primera ocasión que se les presentase después de cobrar las primas y los anticipos, sobre todo en coyunturas bélicas cuando la siniestrabilidad a bordo se disparaba y el riesgo de muerte era evidente. Lo que llevamos dicho ayuda a entender que 34 de los 42 hombres de mar que en agosto de 1781 cumplían condena en el presidio de Ferrol por prófugos fuesen voluntarios⁴⁸.

⁴⁷ Manuel de Castro, natural del lugar de Ogas, parroquia de San Xoán de Cambeda, en el actual municipio coruñés de Vimianzo, es representativo de un tipo de voluntario definido por su desvertebración familiar, cierto nomadismo y falta de recursos económicos. Huérfano de padre y madre, emigró a Madrid donde encontró trabajo en la fábrica de alfileres de la Real Casa de Hospicio establecida en dicha corte. Allí trabajó por espacio de ocho años hasta abandonar su puesto en septiembre de 1782 a raíz de un enfrentamiento con otros empleados. Viéndose sin medios de subsistencia, tomó plaza de grumete; al llegar al arsenal ferrolano se alistó voluntario el 12 de octubre de dicho año y de inmediato fue destinado a la corbeta *Santa Elena*. No tardó nada en arrepentirse, por lo que a la primera ocasión que se le presentó se dio a la fuga en puerto sin haber cumplido un mes en el Real Servicio. Regresó a la corte y entró a trabajar en la real fábrica textil de Valdemoro. Seis años después, en marzo de 1789, enterado de que podía acogerse al indulto vigente solicitó perdón para poder desplazarse con libertad sin miedo a ser arrestado por tener cuentas pendientes con Marina. La gracia le fue concedida, remitiéndose copia de asiento que tenía en la contaduría ferrolana, ya limpio, para que le sirviese de resguardo y pasaporte. Vid. A.G.M. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 1.956. Doc. Madrid, 16 de marzo de 1789; 18 de abril de 1789.

⁴⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Ferrol, 22 de agosto de 1781.

Marinería que cumplía condena por deserción en el arsenal ferrolano en agosto de 1781

	Matriculados	Voluntarios	TOTALES
Artilleros	2	-	2
Marineros	6	3	9
Grumetes	-	29	29
Pajes	-	2	2
TOTALES	8	34	42

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Ferrol, 22 de agosto de 1781

Para cerrar este epígrafe sobre la legislación en materia de desertores digamos que por disposición de 20 de julio de 1805, meses antes de Trafalgar, el Rey, a instancia del Príncipe de la Paz, endureció todavía más la legislación; con el fin de “corregir algunos delitos que se han hecho demasiado frecuentes a bordo de los baxeles de guerra, y principalmente el de la deserción...” se creaba un “Juzgado, que sin la solemnidad, aparato y demora que exige la convocación del Consejo de Guerra de Oficiales [...] entiendan esta clase de crímenes”. Este tribunal de prófugos estaría presidido por un brigadier o capitán de navío. Se incrementaban las penas a los infractores, incluida la oficialidad, y a todo aquel cómplice de deserción. Por el artículo 3º: “todo individuo de Tropa o Marinería que se quedase voluntariamente en tierra a la salida del buque de su destino, en ocasión de ser conocido que el objeto es ataque al enemigo, será pasado por las armas; pero si la *quedada* hubiere sido por descuido o culpable ignorancia, servirá ocho años con la ínfima plaza y con grillete, sufriendo seis carreras de baquetas el soldado, y cien azotes sobre un cañón el hombre de mar”. Por el 7º, se condenaba a todo individuo de marinería prófugo en tiempo de guerra a cincuenta azotes sobre un cañón y se le cargaría sobre su asiento la gratificación de 150 reales a favor del aprehensor, se le pondría la nota correspondiente en su libreta, y serviría la plaza de grumete por dos años, el primero con grillete; en tiempo de paz sufriría 25 azotes, se le cargarían cuarenta reales y serviría nueve meses de grumete. En cualquiera de las dos circunstancias, al individuo que voluntariamente se presentase el Comandante general le impondría la pena que le pareciese proporcionada, que nunca

sería menos de dos meses de prisión”⁴⁹. Estas medidas represoras no lograrían un descenso significativo en las tasas de deserción.

⁴⁹ Vid. Museo Naval (Madrid). Ms. 472. Fols. 293-298. *Instrucción adicional al título 36 de la ordenanza naval sobre deserción de la gente de mar, y penas que se establecen de orden de S.M. para este delito*. Dieciocho artículos hacen referencia al Juzgado de Prófuagos, y otros 19 a los castigos que se fijan.

10.2.- Los indultos

Desde el primer momento, la política coercitiva que hemos venido analizando se aplicó en paralelo a la promulgación de indultos, siendo muchos los que hemos documentado. Estas vías de recuperación de marinería perdida para la Armada, ya se habían abierto en tiempos de Felipe IV⁵⁰ y no fueron exclusivas de España. Por ejemplo, en Inglaterra durante la Guerra de los Siete Años también se decretaron varios *pardons*, lo que facilitó el regreso de prófugos de mar, ahora con una impunidad garantizada⁵¹. Además, al término de esta contienda, en una evidencia más de la permisividad apuntada⁵², una orden dirigida al Navy Board dispuso que se borrara la “R” (de *run*, fugado) a todos los prófugos excepto a los reincidentes y a los desertores por dinero⁵³.

Por lo que a España se refiere, normalmente las peticiones de perdón eran cursadas por los propios desertores que siempre que podían presentaban certificaciones de buena conducta y valor firmadas por los mandos bajo cuyas órdenes habían servido. En los cerca de medio centenar de expedientes de este tipo consultados, en tan sólo uno la súplica en cuestión fue solicitada por un tercero⁵⁴. El plazo para acogerse a ellos varió; para la gracia de 11 de julio de 1742, concedida *ex profeso* a los prófugos de la escuadra de Tolón, fue

⁵⁰ La falta de marinería y soldados en 1640 para las empresas de la Corona explica que se despachasen cédulas reales a los gobernadores de las localidades costeras de las Indias en virtud de las cuales se perdonaba a los desertores de las escuadras de Su Majestad. Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, p. 303.

⁵¹ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 192.

⁵² Una relativa impunidad que fomentaría las desercciones en la armada francesa. Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les fers...*, p. 95.

⁵³ Por entonces, incluso se condonaron muchas de las multas consignadas sobre sus salarios.

⁵⁴ Se trató de Nicolás de Castro Salgado, capitán de granaderos provinciales, quien actuó en nombre del matriculado por Padrón Francisco Lorenzo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. 28 de marzo de 1781.

de sesenta días⁵⁵. Puesto que las posibilidades de que un número importante de estos huidos hubiesen pasado a los dominios americanos como tripulación o polizones eran remotas, este margen de tiempo permitiría limpiar el asiento de la mayoría de esta marinería⁵⁶. , bien se encontrase navegando en la flota mercante o corsaria bien pescando en el litoral inmediato a su vecindario ocultando su identidad. El hecho de que 28 (todos ellos de la villa de Cangas y su jurisdicción) de los 44 prófugos de la escuadra armada en Cádiz en 1739 matriculados por diferentes puertos pontevedreses se presentasen el mismo día tal vez pruebe la solidaridad encubierta que mantenían estos evadidos; sin embargo, no hay que descartar que esta coincidencia obedezca a una citación del subdelegado correspondiente para agilizar los trámites del indulto.

Para el reinado de Fernando VI tenemos constancia de al menos tres indultos generales: en 1746, en 1748 y en 1751. A día 30 de marzo de este último año, el monarca resolvía dispensar la gracia a toda la marinería desertora que se presentase ante los ministros de Marina de sus localidades en el plazo de seis meses a contar desde entonces⁵⁷. Otro nuevo perdón fue otorgado por real orden de 21 de enero de 1760 con ocasión de la llegada al trono de Carlos III; los que quisieran beneficiarse del mismo debían presentarse ante las autoridades del distrito donde estaban asentados o bien en las capitales departamentales en el término de tres meses; este plazo, por real orden de 5 de febrero dicho año fue ampliado hasta un semestre para los prófugos enrolados en embarcaciones

⁵⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc. A Coruña, 10 de agosto de 1743.

⁵⁶ Pero, como es lógico, no todos por diferentes circunstancias. Al menos tres matriculados de Cangas no se habían presentado el 21 de febrero de 1743, cinco meses después de haber finalizado el plazo de presentación. Las autoridades lograron apresar a siete de los 24 desertores de dicha escuadra que no se habían beneficiado de esta providencia. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc. A Coruña, 22 de febrero de 1743.

⁵⁷ Una semana antes de promulgarse esta gracia se había recibido un oficio del subdelegado de Moguer en el que informaba de las repetidas súplicas de las familias de varios matriculados que andaban prófugos por las inmediateces de dicha villa, temerosos del castigo por su delito y en paro laboral forzoso dado su condición. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. Cádiz, 23 de marzo de 1751.

cuyo regreso a España se retardase más allá del estipulado trimestre⁵⁸.

A estas gracias también se acogieron los castigados por cobardía ante el enemigo, caso de la gente de mar de las galeotas *La Golondrina* y *El Brillante*. Condenada a servir en los jabeques al mando de D. Antonio Barceló por haber desamparado a *La Vigilante* con ocasión de un ataque exitoso de los corsarios argelinos, esta marinería solicitó perdón al tiempo del indulto general dispensado en 1766⁵⁹. Alegó estar embarcada trece meses sin paga alguna, falta del más preciso vestuario. El capitán de fragata Barceló corroboró el testimonio de sus hombres, de los que declaró no tener queja alguna. A pesar de que otros oficiales se mostraron partidarios de librarles algunas pagas por vía de socorro, la Secretaría de Marina a lo máximo que accedió fue a indultarlos sólo una vez concluida la campaña en curso, “sirviéndoles de castigo la que han hecho sin sueldo”⁶⁰.

⁵⁸ Esta gracia se vio complementada pocos meses después; en virtud de una real orden de 3 de mayo de 1760, a los presentados a tiempo habría de pagárseles los alcances anteriores a su delito. Las limitaciones presupuestarias de las tesorerías de Marina pusieron freno a la magnanimidad de Carlos III. De modo que no se extendió esta última gracia a los matriculados que habían desertado antes de los indultos de 1746 y 1748 (no se menciona el de 1751), y que luego fueran mandados al Real Servicio sin ser absueltos de su delito. Ello, a pesar de que no le faltaba razón al Intendente de Cádiz al considerar a estos más merecedores de dichas libranzas que los matriculados que se habían “conserbado pérfidis en su fuga”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Doc., 14 de octubre de 1760.

⁵⁹ A él también se acogió el matriculado de Cangas Andrés Maceda quien se personó ante al comandante D. Francisco Rubio, juez comisionado al efecto. Éste expidió a su favor el resguardo correspondiente para que pudiese regresar a su domicilio sin ser molestado. Esta especie de salvoconducto lo presentó al Intendente de Ferrol que se quedó con el original; le entregó una copia en papel común y lo volvió a mandar al servicio. Maceda solicitó ser exonerado de la prestación militar para atender a su padre anciano. La resolución fue: “está evacuado [el expediente] por punto general”. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 265. Doc. 31 de octubre de 1766.

⁶⁰ Este dictamen no satisfacía las aspiraciones de los suplicantes que reclamaban urgente licencia para regresar a sus domicilios “respecto de que en breve se hallarán [ellos] próximos a entrar en otro turno para embarcarse”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 265. Doc. 1 de septiembre de 1766.

Con el fin de fomentar el alistamiento de marinería, al día siguiente de la real orden de 22 de agosto de 1776 en virtud de la cual se estableció la matrícula en Indias, se decretaba el indulto para recuperar a los prófugos existentes en los dominios americanos⁶¹. Dado el déficit casi constante de tripulaciones para la Armada, se buscó en todo momento la reinserción militar de estos prófugos. Así se explican indultos individuales a título particular, como el que mereció Joaquín da Vila, matriculado por Betanzos, con la condición de ser de inmediato destinado a hacer una campaña⁶². En la misma línea de recuperación de esta gente para campañas navales, y con mayor motivo dado sus peculiares circunstancias y su número, en 1791 fueron perdonados muchos matriculados de la provincia de Ayamonte fugados a Portugal. El ministro de este distrito onubense abogó por ellos tras aceptar sus disculpas: se habían desplazado de Cádiz a Ayamonte para estar con los suyos y de regreso los buques ya habían levado anclas; por temor a ser castigados habían huido. Bajo el compromiso de palabra de renunciar a sus haberes vencidos y de abonar de sus primeras pagas lo adeudado a la Hacienda regia en concepto de anticipaciones recibidas por su última campaña, Carlos IV, de nuevo a instancias del intendente gaditano, los perdonó exonerándolos a su vez de toda “pena aflictiva corporal” a ruego de sus padres, esposas e hijos⁶³.

⁶¹ A. Sagarra Gamazo (<<Una institución...>>), pp. 105 y 112) menciona otro perdón de fecha 12 de septiembre de 1777 por el nacimiento de una infanta. Las desertiones también mermaron la tripulación de la escuadra de Tierra Firme, de lo que se quejaba en 1779 el ministro de Cartagena de Indias.

⁶² Este hombre, bajo promesa de no reincidir, en su escrito de súplica expuso que hallándose a bordo de la fragata *Santa Teresa* enfermó y fue hospitalizado; dado de alta, pasó a Portugal sin licencia y de allí a Ferrol donde permaneció oculto (“sin dexarse ver de día por evitar que le conozcan”). Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Doc. 16 de marzo de 1791.

⁶³ Con el riesgo de que sus familiares, si tardaba el indulto también pasasen a la costa del país vecino dado su falta de ingresos. Este supuesto éxodo se vería favorecido porque a igualdad de recursos pesqueros, los precios de los comestibles y de las ropas eran inferiores en Portugal. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Doc. 4 de enero de 1791.

La sucesión de indultos a menudo en intervalos de tiempo inferiores a un trienio⁶⁴ conllevó una bajada notable en la duración media de las condenas efectivas. Así de los 42 prófugos que cumplían condena en el presidio de Ferrol al momento de ser indultados el 8 de septiembre de 1781, sólo tres de ellos llevaban encarcelados allí más de un año, cuando estaban estipulados cuatro como castigo por su delito⁶⁵. Por otra parte, no hay que descartar un trasfondo económico en estas decisiones: estos vaciados periódicos de las cárceles, se traducían en un ahorro para las arcas públicas en gastos de mantenimiento de presos.

Por Real Decreto de 17 de agosto de 1783 “con motivo del nacimiento de los dos Ynfantes”, se exoneró “de los delitos cometidos antes de esta gracia por todos los reos militares presos, procesados o rematados por los tribunales y Juzgados de Guerra y Marina” tanto en Europa como en las Indias, que se presentasen ante las autoridades competentes en los plazos determinados⁶⁶. Por su parte, por real orden de 16 de enero de

⁶⁴ Dado que apenas habían transcurrido trece meses desde el último indulto general, de 21 de junio de 1781, en julio del año siguiente el monarca desestimó la propuesta de un nuevo perdón general planteado por el comandante de Marina de Menorca con el fin de reunir pronto a los muchos prófugos existentes en dicha isla y en Mallorca y destinarlos a uno de los dos jabeques que se estaban construyendo en Palma. A lo que sí accedió Carlos III fue a eximir de castigo a todos los fugados que voluntariamente se presentasen a las autoridades de Marina de aquel archipiélago. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 274. Doc. Mahón, 25 de julio de 1782; 30 de agosto de 1782.

⁶⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Ferrol, 22 de agosto de 1781.

⁶⁶ Véase, A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 275. Doc. Ferrol, 18 de octubre de 1783. Los plazos para acogerse a esta gracia eran distintos según los prófugos se encontrasen en España (tres meses contados desde la publicación del indulto) o refugiados en el extranjero (hasta un año). Unos y otros debían presentarse a los ministros de sus respectivas provincias “para unirse después a sus familias, y seguir libremente en el ejercicio de su profesión”. Mientras, los sentenciados por las justicias a servir en los bajeles en calidad de marineros “que hayan desertado se presenten en las capitales de departamento para cumplir el tiempo que les falte de sus condenas”. Durante el reinado de Carlos III se publicaron indultos de carácter general en 1760, 1762, 1763, 1765, 1766, 1777, 1779, 1781, 1783 y 1785. Vid. O’Dogherty, A., *op. cit.*, p. 354.

1789, con motivo de su llegada al trono, Carlos IV tuvo a bien perdonar las deudas contraídas con la Real Hacienda por fallecidos y desertores en tiempo de la última guerra en atención a su servicio en campaña hasta su fuga. Por resolución de 21 de marzo de dicho año, a propuesta del Intendente de Cádiz, esta gracia, inicialmente de aplicación limitada al departamento gaditano pero que se extendió a los otros dos, se concretó en un perdón a todos los individuos de mar muertos o prófugos desde antes de la guerra hasta su finalización, y desarmados los buques que en ella habían participado, “y que no sirva de obstáculo para volver al servicio a los que subsistan prófugos el temor de que se les obligue a pagar lo que quedaron debiendo, bien que se persuade serían más los que se ausentaron con créditos a su favor que sin ellos”. Teniendo en cuenta que las familias de estos difuntos y desertores no eran culpables de lo percibido de más de estas asignaciones por causa de retrasos en la notificación de los fallecimientos o fugas, quedaban exoneradas de devolver cantidad alguna. Por esta misma razón, también se condonaban las deudas de aquéllos que habiendo servido en la última contienda bélica fueran despedidos con pasaportes y después resultaran alcanzados por no haberseles descontado a tiempo las cantidades percibidas de más. Por último, de esta gracia también se beneficiaban los que a día 16 de enero no habían sufrido descuento alguno de sus débitos, mientras que “a los que antes se les hubieren hecho no deberán tener derecho a que se les reintegre”⁶⁷.

El ministerio de Marina perseguía con estos indultos recuperar para la Armada a muchos matriculados que “reducidos por vanas esperanzas, viven expatriados de sus domicilios, los más prófugos en mis dominios y los otros embarcados en buques enemigos”⁶⁸. Por lo que a esto atañe, los resultados de estas gracias no siempre parecen haber sido los esperados; así, buena parte de la marinería que había desertado de la

⁶⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Legajo 1.875. Doc. 21 de marzo de 1789. Para despejar toda duda sobre los límites precisos de esta gracia, por real resolución de 23 de mayo de 1792 se ratificó la ordenanza al disponerse que los matriculados desertores, probado su delito, perdiesen el derecho a percibir sus haberes vencidos pendientes de cobro. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Docs. Ferrol, 18 de abril de 1792; [Madrid], 23 de mayo de 1792.

⁶⁸ Véase, Mejjide Pardo, A., <<Hombres de negocios...>>, p. 118.

escuadra de Tolón aprovechó el indulto del verano de 1742 promulgado *ex profeso*, para una vez limpio su asiento ausentarse de nuevo sin licencia por medio a convertirse en carne de bajeles; unos se escondieron en sus casas, otros pasaron a Portugal, no pocos se enrolaron en embarcaciones mercantes y de corso, y en general se emplearon en “otros ejercicios de su profesión, de que les procede la manutención necesaria a ellos y sus familias” como apuntaba el Intendente de Ferrol⁶⁹. Al respecto también es elocuente la declaración del citado Dávila y Estrada que en el verano de 1789 se desplazó a las plazas portuguesas fronterizas de Vila Real y Castro Marín donde permanecían huidos muchos prófugos con el objeto de comunicarles personalmente el indulto. Su misión fracasó pues, como le manifestaron los prófugos, qué ganaban acogidos a esta gracia si nada más entrar en España serían condenados de nuevo a campaña⁷⁰.

Por real decreto de 2 de marzo de 1791, los desertores del Ejército y de la Marina fueron comprendidos en el indulto general por delitos de contrabando concedido el 12 de enero de dicho año. Además, Carlos IV pocos meses después, por resolución de 27 de mayo perdonaba a todos los individuos de mar y maestranza, matriculados o voluntarios, que habiendo desertado de sus destinos en el Real Servicio o abandonado sus domicilios antes o después de ser llamados a la Armada, se hubiesen presentado en las provincias marítimas en las que estaban alistados en unos plazos, más cortos que los de perdones anteriores: dos meses contados desde la publicación de esta nueva gracia para los que se encontrasen en territorio peninsular e islas “adyacentes”, y un cuatrimestre para los que se hallasen fuera de los dominios de España⁷¹. Delimitando responsabilidades, en cuanto a los prófugos vizcainos que habían ingresado voluntariamente en la Marina, las autoridades del

⁶⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc. La Graña, 22-II-1743; A Coruña, 10-VIII-1743.

⁷⁰ En Castromarín no había logrado “reduzir a ninguno de más de 20 a quienes hablé”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

⁷¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Docs. Aranjuez, 13 de enero y 27 de mayo de 1791.

Señorío quedaban obligadas a satisfacer a la Hacienda sus anticipaciones siempre que la deserción se hubiese producido antes de su presentación en el departamento, no así cuando se fugasen luego de destinados en buques o arsenales⁷².

⁷² Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.960. Doc. 3 de agosto de 1791.

10.3.- La localización de las deserciones. El paradero y el destino profesional de los prófugos

La mayoría de los matriculados desertaban en tres momentos bien definidos:

- a bordo aprovechando la estancia en puertos de los navíos donde servían plaza
- antes de incorporarse a la Armada, en sus domicilios, nada más conocer que su inmediato destino al Real Servicio, o incluso sin esperar al resultado del sorteo.

- en las capitales departamentales a donde eran conducidos, mientras no eran enrolados

Cronología de las deserciones en la escuadra armada en Ferrol en 1739

Navíos	FECHAS DE LA DESERCIÓN							Total
	1-VII	26-V	2-VII	15-III	12-VII	4-VII	Otras	
<i>Santa Ana</i>	2	2	11	-	-	-	3	18
<i>Santiago</i>	4	-	-	2	-	-	16	22
<i>La Reina</i>	-	-	-	4	-	5	4	13
<i>Galicia</i>	17	-	-	-	-	-	2	19
<i>La Princesa</i>	1	-	-	-	3	-	6	10
<i>El Príncipe</i>	6	9	-	-	3	1	4	23
<i>San Felipe</i>	-	-	-	-	-	-	3	3
<i>San Carlos</i>	2	-	-	-	-	-	1	3
TOTALES	32	11	11	6	6	6	39	111

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg.277. Doc. La Graña, 1 de septiembre de 1739

La primera de las situaciones comprende a los prófugos de la tabla de arriba. Los datos en ella contenidos apuntan a la deserción como acto colectivo; 72 (64,86%) de los 111 marineros de la escuadra armada en Ferrol y evadidos entre el 13 de marzo y el 5 de agosto de 1739, se dieron a la fuga en seis días concretos. Mayor es todavía la concentración temporal de estas fugas si analizamos por separado las circunstancias de

determinados navíos de dicha flota: el 89,47 % (17 de 19) de los que desertaron a bordo del *Galicia* lo hicieron el primero de julio de 1739. La arribada a puertos menores, fue una ocasión propicia para intentar la fuga; por ello no es de extrañar que 12 de los 23 desertores de *El Príncipe* escapasen en Corcubión. En ocasiones la marinería aprovechó circunstancias excepcionales, caso de un naufragio cerca de la costa⁷³ o la confusión producida a bordo a raíz de un tumulto⁷⁴ para escapar.

Según una relación oficial de julio de 1793, durante la anterior campaña del equipaje del *San Ildefonso* se habían fugado nada menos que 137 hombres: más de la mitad, 83 habían desertado en los dos puertos de Cataluña donde había recalado dicho navío: 16 en Barcelona y 67 en Rosas⁷⁵. Esto es lógico dado que la mayoría de estos prófugos eran naturales de dicho principado, los más propensos al delito en cuestión, a juicio de las autoridades de Marina. De los restantes 54, 18 se dieron a la fuga en Cartagena, 13 en Málaga y 23 en Génova. Otro aspecto a tener en cuenta es que la mayor parte de estos huidos eran voluntarios, de la “calidad de gente comprada que sólo les estimula el enganche que le han franqueado los Pueblos”⁷⁶.

Por otra parte, las deserciones antes del embarque en la Armada fueron

⁷³ Eso fue lo que hicieron varios marineros de la flota al mando del teniente general Rodrigo de Torres al tiempo de producirse un desorden con ocasión del naufragio de los buques donde servían en la bahía de La Habana. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 252. Doc. El Pardo, 10 de febrero de 1735.

⁷⁴ Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, p. 89.

⁷⁵ La concentración de fugas en Rosas creemos que se debe a su cercanía a Francia, refugio de muchos desertores catalanes. Ningún soldado de batallones ni de las brigadas de Marina de la dotación de esta buque había desertado. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.964. Docs. Cartagena, 19 de julio de 1793; 30 de julio de 1793.

⁷⁶ Enterado de lo sucedido, se dispuso que el Intendente de Cartagena ordenase a sus subordinados que extremasen el celo con ocasión de convocatorias para el servicio y se esforzasen en la aprehensión de desertores. Éstos habrían de ser castigados severamente por su delito, tanto más grave cuanto la situación era de guerra. *Ibidem*.

seguramente muy habituales. Lo fue en Francia, donde la inmensa mayoría de los marineros huían antes de enrolarse, con la salvedad de las tripulaciones de los navíos de la Compagnie des Indes que desertaban tanto en las escalas como al arribar a los puertos de destino de China o de Bengala, y de los equipajes de los bacaladeros que lo hacían en el litoral de Terranova⁷⁷. El éxito de estas fugas estuvo condicionado por el celo y rapidez de las autoridades competentes en detenerlas. Identificados los prófugos, el primer paso era la retirada de sus licencias para navegar con el fin de dificultarles la huida por mar; así se actuó con motivo de cierta deserción de marinería de la provincia de Mataró en 1784; en libertad con cargos, antes de ser enviados al arsenal como castigo, fueron obligados a presentarse diariamente a los ministros de Marina más próximos a sus domicilios bajo la multa doscientas libras catalanas (más de 2.100 reales de vellón) por persona⁷⁸.

En ciertas ocasiones la dimensión del problema trajo consigo disposiciones extraordinarias; así, en abril de 1785 el subdelegado de Vinaroz llegó a publicar tres bandos dando a la marinería insubordinada de aquel partido un plazo de seis días para presentarse. Nadie de los llamados entonces al servicio se personó; de la mayoría se sospechó que se habían dirigido a Cádiz, San Lúcar de Barrameda y al Puerto de Santa María para ganarse unos buenos reales en la flota mercante. Esta salida profesional se veía favorecida por la demanda de tripulaciones y por la ligereza o ausencia de inspecciones tanto en *correos* como en *registros*⁷⁹.

La incapacidad por falta de medios policiales de las autoridades de Marina a nivel

⁷⁷ Vid. Cabantous, A., *La Vergue et les Fers...*, p. 88. Y Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 274.

⁷⁸ Con estas medidas, en tres meses se había logrado “asegurar” a sesenta de los 82 desertores, según la lista oficial formada al efecto el 7 de junio de 1784. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.949. Doc. 18 de septiembre de 1784.

⁷⁹ Ya hemos incidido en la falta de control de las dotaciones de estos buques por parte de las autoridades de Marina, lo que daba pie a ocultaciones en las listas de enrolados. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Docs. Valencia, 3 de mayo de 1785; Cartagena, 7 de mayo de 1785; [Madrid], 10 de mayo de 1785.

local para contener las deserciones se manifestó igualmente ante episodios de insubordinación al tiempo de ejecutarse las periódicas revistas de inspección de matrículas o durante los sorteos de plazas para la Armada⁸⁰. Sabemos de un episodio de este tipo en localidades de la subdelegación de Lloret en 1789, a pesar de que constataron las autoridades de la matrícula que con anterioridad las penas aplicadas a matriculados de litoral cercano (provincia de Mataró) por delitos similares habían actuado de elemento intimidador. Especialmente graves, por reincidentes, fueron las fugas protagonizadas por matriculados de la subdelegación de San Feliu de Guixols; el Intendente de Cartagena puso el caso en conocimiento del inspector general de matrículas. En conformidad con su severo dictamen, el ministro de Marina de Palamós pasó a San Feliu donde embargó a toda la cuadrilla de turno y la envió a la capital departamental. Una vez en Cartagena se sortearían; los elegidos harían campaña sin sueldo y los restantes con la mitad de la paga⁸¹. Los *prohombres* del gremio, en caso de aplicarse el Reglamento formado por Muñoz de Guzmán, serían castigados a quince días de cárcel por su responsabilidad en la fuga de los socios de la corporación que dirigían.

Ciertas plazas, por su lejanía y la ausencia en ellas de dependientes del ramo de la Matrícula, se convirtieron en una especie de paraísos de desertores. A juzgar por ciertos testimonios, así ocurría en Orán⁸². Para atajar este desorden, la Secretaría de Marina

⁸⁰ Abundan los testimonios de deserciones al tiempo del reparto de las boletas. Por ejemplo, huyeron muchos de los movilizados para la escuadra a armar en Cádiz en el invierno de 1750, precisándose del empleo de tropa para su captura. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 259. Doc. Madrid, 1 de abril de 1750.

⁸¹ Como premio a su obediencia, los matriculados presentados al sorteo en San Feliu, ¡sólo dos!, quedaron en sus casas. Todavía más radical había sido el castigo propuesto por Muñoz de Guzmán: “que en Cartagena fuesen quintados o diezmos, a voluntad del Intendente, por antigüedad o por suertes, de modo que a quienes le tocase sufriesen la pena por desertor y todos los demás la campaña sin sueldo.

⁸² El Reglamento militar de 10 de noviembre de 1745 para esta plaza contempla el servicio en ella de doce marineros voluntarios y diez marineros desterrados. Vid. Portugués, J.A., *Colección general...*, Tomo VIII, p. 353.

resolvió a propuesta del Intendente de Cartagena que el capitán del puerto de esta plaza norteafricana formase listas de la tripulación de los barcos de pesca allí asentados, con distinción de turnos de campaña, toda vez que mucha de esta gente era prófuga “de provincias”⁸³. Por el contrario, más arriesgado resultó vivir como prófugo en plazas militares de la península, donde los cuerpos de policía efectuaban rondas diarias. Sin salidas profesionales en el marco de la legalidad, alguno, caso de Pedro de Acosta, se vio empujado a atentar contra la propiedad privada. Éste, vecino y matriculado del puerto de A Coruña, desertó siendo grumete de la fragata *Santa Leocadia*, apenas un año después de entrar en el Real Servicio. El 10 de mayo de 1788 el Intendente de Ferrol cursó la orden de arresto, siendo detenido en su ciudad natal el 22 de octubre de dicho año cuando se disponía a robar junto con un compañero de fuga a un abogado de la Real Audiencia ⁸⁴.

Dada su condición de apostaderos navales, en las capitales departamentales y más que en ningún otro sitio en Cádiz, se producían gran número de deserciones de marineros mientras sus buques se carenaban o se aprestaban para partir. Por ejemplo, desde que se le había pasado revista el 17 de abril de 1727 -el día anterior a formársele asiento en los libros de tripulaciones- hasta el 22 de junio de dicho año, desertaron 35 de los 196 reclutados en Galicia con plaza en ocho de los buques de la escuadra gaditana durante su armamento. Es decir, dos meses y pico se habían dado a la fuga en puerto el 17,8% de estas

⁸³ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.874. Doc. 28 de diciembre de 1788.

⁸⁴ Conducido a la cárcel por la tropa de guardia del presidio, su padre reclamó en vano que en su condición de aforado fuese entregado a la jurisdicción de Marina, para alegar en su descargo. En el momento de su detención se le encontró un cuchillo rudimentario, posiblemente de fabricación propia, lo que resultó fatal para su suerte. Por real orden de 28 de julio de 1785 despachada por el Consejo de Guerra, se dispuso que “los gobernadores de las plazas marítimas conociesen privativamente de todas las causas en que se verificase haver intervenido arma corta prohibida”. Además, por real resolución de 25 de mayo de 1785 se declaraba que en el caso de que el reo desertor hubiera cometido otro delito de desafuero, debía entender en la causa la jurisdicción a quien correspondiese imponer la pena mayor. En cumplimiento de ello, el ministro de Marina de la provincia de A Coruña no intervino, siendo condenado Acosta a seis años de servicio en el regimiento fijo de Ceuta. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Docs., A Coruña, 27 de marzo de 1789; 27 de mayo de 1789.

plazas⁸⁵.

La realidad francesa no fue otra, como ilustra el hecho de que por encima de la cuarta parte de los más de trescientos arrestados entre 1781 y 1782 por el delito que nos ocupahabían desertado a su llegada a Brest, Rochefort, Lorient o Tolón⁸⁶. Son muchas las pruebas documentales que señalan en esta dirección y que hablan por lo tanto de la facilidad con que estos prófugos sorteaban la vigilancia a bordo y en tierra a cargo de tropas de guardia. En ocasiones fueron los centinelas de puerto los que interesadamente haciendo la vista gorda propiciaron las deserciones⁸⁷. Al respecto, de los 44 matriculados gallegos que habían desertado de la Escuadra de Tolón y que se presentaron en Ferrol entre el 14 de agosto y el 24 de septiembre de 1742 para acogerse al indulto, 23 de ellos, más del 50%, habían aprovechado la estancia de sus buques en el puerto de la capital gaditana para darse a la fuga⁸⁸.

Al margen de estos contextos más frecuentes, nos encontramos con abundantes casos de fugas por circunstancias puntuales: valga de muestra el episodio protagonizado por Francisco Lorenzo, matriculado de Padrón, que desertó ante el temor de ser condenado a la pena máxima en el proceso abierto a raíz del apresamiento por ingleses de la fragata *Santa Margarita*, donde servía de artillero⁸⁹. También el momento de la liberación fue

⁸⁵ Veinte, más de las mitad de los huidos, eran del equipaje del navío *San Antonio*. Vid. A.G.M. Matriculas. Leg. 1.948. Doc. Cádiz, 22 de junio de 1727.

⁸⁶ Vid. Cabantous, A., *La Vergue et les Fers...*, pp. 88-89.

⁸⁷ Apercebido de esta práctica, el intendente general de Cádiz, don Esteban Felipe Fanales en carta dirigida a Patiño, titular de la cartera de Marina, desconfiaba que la deserción en 1728 de dos marineros mallorquines de La Carraca se había producido “ganando con dinero u otra cosa aquella guardia...” Vid. Sagarra, A. y Rupérez, N., <<Las deserciones... >>, p. 67.

⁸⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 256. Doc. A Coruña, 22 de febrero de 1743.

⁸⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc., 28 de marzo de 1781.

aprovechado por cautivos para fugarse. Los 36 prisioneros españoles que huyeron nada más poner pie en tierra en Camariñas en el otoño de 1781 a donde habían llegado a bordo de un bergantín inglés de bandera parlamentaria, según informó Múzquiz, Secretario de Gracia y Justicia, a Castejón, su homólogo de Marina, sin duda procedían de la Real Armada⁹⁰. Los 54 restantes que no se habían dado a la fuga habían sido capturados cuando tripulaban los Correos marítimos que tenían puerto base en A Coruña. En relación con esto, se ha constatado la estrategia de la administración de Marina inglesa que en tiempos de guerra y consciente de que todo hombre de mar era un prófugo en potencia⁹¹, a la hora de la entrega de prisioneros, intentó desembarcarlos lo más lejos posible de su puerto de origen para facilitar su huida y de este modo restar brazos al enemigo. Alain Cabantous estima que en torno a una décima parte de la marinería francesa apresada desertó al tiempo de recuperar su libertad para evitar ser enviada de nuevo a campaña⁹².

Otra posibilidad de eludir el Real Servicio era enrolarse en buques extranjeros. Al tanto de esta práctica ilícita, la Secretaría de Marina interrogó por real orden de primero de diciembre de 1788 a las autoridades de los tres departamentos si en sus provincias “se engancha por personas oscuras, gente de mar española para pasar a servir a otras potencias...” En contestación a tal requerimiento, el Intendente de Cartagena notificó que muchos matriculados catalanes, se escapaban a Francia embarcándose en sus mercantes

⁹⁰ La razón de este escrito fue una controversia de jurisdicción entre el Capitán General de Galicia y el subdelegado de Marina de Corcubión. El expediente se resolvió con una real orden de 7 de noviembre de 1781 comunicada al Intendente de Ferrol, en virtud de la cual se prohibió a los ministros y subdelegados el despacho de pasaportes y “contentos” de prisioneros, competencia reconocida de los gobernadores militares. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273.

⁹¹ Aunque no todos tenían la misma propensión a este delito. De hecho, en las listas de prófugos de la Royal Navy abundan los contrabandistas enrolados a la fuerza y aquéllos sobre los que pesaba un consejo de guerra. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 189.

⁹² Vid. Cabantous, A., <<Gens de mer, guerre et prison>>, en *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, nº 2, 1981, pp. 265 y ss. Y del mismo autor, *Le Vergue et les Fers...*, p. 92.

Otro aspecto a considerar es el de la delación y el arresto de los prófugos. Fueron promovidos por la real disposición de 8 de septiembre de 1738 en virtud de la cual se otorgó igual recompensa a las justicias locales y a los paisanos por el apresamiento de los prófugos de Marina que por los del Ejército: diez y seis pesos (200 y 120 reales de vellón) por cada uno de ellos entregados sin o “con Yglesia”⁹⁴ respectivamente a sus correspondientes cuerpos armados. No obstante, se estableció una diferencia a este respecto: la gratificación por la captura de prófugos de Marina se habría de costear puntualmente de los sueldos devengados y futuros haberes de cada detenido, disposición también en vigor en Inglaterra. Como era norma, para evitar cualquier alegación de ignorancia de la normativa a este respecto, se mandó que las citadas órdenes se hiciesen

⁹³ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 271. Doc. Cartagena, 8-XII-1788. Unos años más tarde, el gallego Don Pedro Varela y Ulloa, nombrado secretario de Marina en noviembre de 1795 (F. Andújar Castillo, *Consejo y consejeros...*, pp. 280-281), daba cuenta a Godoy de la desertión de marinería de la Armada de Su Majestad a buques de otras naciones durante su estancia en el puerto de Génova. Vid. Merino Navarro, J. P., *op. cit.*, p.108. El refugio de desertores franceses en los navíos del tráfico y en los corsarios está ampliamente documentado. Por ejemplo, en 1672 gran número de marineros de Rochefort por temor a ser llamados a campaña marcharon hacia Burdeos. Informado de que muchos se habían enrolado como equipaje de los navíos de comercio, Luis XIV prohibió la partida de la flota del gran puerto aquitano confiado en recuperar para la Royale a cerca de trescientos hombres. Un lustro después, la mayor parte de los hombres de mar del *quartier* de Burdeos que por turno debían servir ese año se encontraban tripulando embarcaciones de comercio. Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, p.87.

⁹⁴ A saber, los refugiados en templos. En octubre de 1739, el Intendente de Marina de Cartagena informó al marqués de la Ensenada, entonces secretario del Almirantazgo, de que varios desertores se habían refugiado en diversas iglesias de aquella capital departamental. Este ministro, que pretendía enviarlos a la plaza de Orán a cumplir condena, solicitó al vicario eclesiástico que los entregase, a lo que éste negó argumentando que la real orden comprendía sólo a los soldados. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739.

notorias en todas las embarcaciones de la Armada y en los arsenales⁹⁵. Sin duda estas recompensas están detrás de la “noticia y razón” dada al comisario de Marina del distrito de Asturias sobre el paradero de dos matriculados del puerto de Vega que se habían ausentado sin licencia. En julio de 1740 vivían juntos en Madrid, uno de ellos ganándose la vida de sastre; un destino y profesión excepcional entre los prófugos que parece descubrirnos a individuos que sin dedicarse a las labores marítimo-pesqueras se alistaron como matriculados para hacerse acreedores de las exenciones concedidas a éstos. Muy posiblemente este par de hombres huyeron antes de ser movilizados⁹⁶, tan pronto fueron incluidos en los compartos de marinería que se sucedieron desde 1739 y se intensificaron a raíz del estallido de la guerra de la Oreja de Jenkins⁹⁷. Que sepamos, la legislación española sobre la materia no estipulaba distintas recompensas según la consideración de la falta, a diferencia de lo constatado en Inglaterra⁹⁸.

En los artículos 70 y 71 del Título IV Tratado V de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 se confirmaron las gratificaciones a las justicias y particulares por el apresamiento de estos delincuentes. Posteriormente, otras disposiciones aumentaron la nómina de beneficiarios de las recompensas⁹⁹. Esta política de premios también se aplicó

⁹⁵ En el caso concreto de la capital gaditana, el bando en cuestión fue leído en voz alta por el pregonero público. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

⁹⁶ El delator o delatores tenía noticias precisas sobre su localización, sin duda por alguien muy cercano a los prófugos. Estaban domiciliados en la capital de España en casa del sastre Domingo Fernández Reguera, sita en la plaza mayor junto a la calle de Toledo “a la mano izquierda de la escalera más ancha, al último alto de la vivienda”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 285. Doc. A Graña, 19 de julio de 1740.

⁹⁷ De los quinientos hombres pedidos en 1739 al Principado de Asturias en julio de ese año se habían presentado 462. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Graña, 14 de julio de 1739.

⁹⁸ Allí, los *rewards* fijados fueron de diez chelines por la aprehensión de un simple *straggler* y de treinta por la de un *deserter*, entrando en esta categoría cualquiera que no regresase a bordo pasadas horas de la conclusión de su permiso. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 192.

⁹⁹ Por real orden de 6 de marzo de 1751, Fernando VI resolvió conceder la mitad de la

para frenar la desertión en el Ejército¹⁰⁰. Abundan las referencias al apresamiento de gente de mar en busca y captura a manos de milicianos incentivados por la recompensa pecuniaria; esta tropa estaba “tan a la mira de sus arrestos que es raro el que no pillan”¹⁰¹. Para combatir esta sangría humana entre los propios milicianos y tropa del ejército, en la segunda adición de 28 de abril de 1745 a la Ordenanza de 31 de enero de 1734, se contemplaba la exención perpetua del alistamiento de milicias para todo aquel miliciano que prendiese a desertores de uno u otro cuerpo o avisase a tiempo a las justicias¹⁰². Los milicianos en un afán desmedido por abonarse unos reales, llegaron a cometer atropellos con inocentes que con pasaporte en regla se dirigían a sus domicilios una vez despedidos del Real Servicio¹⁰³. Las justicias ordinarias intentaron acelerar su recogida en nombre de Marina¹⁰⁴, soltando cuanto antes el lastre de los gastos de encarcelamiento¹⁰⁵.

gratificación señalada a la tropa de Marina que detuviese a desertores de la Armada, cargando el importe de esta recompensa en los asientos de los aprehendidos. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes...

¹⁰⁰ En la Ordenanza Adicional de 17 de marzo de 1773 se disponía que aquél que aprehendiese o denunciase a un prófugo del Ejército quedaría exento del sorteo de quintas, por una vez. Vid. Martínez Ruiz, E., <<Condiciones básicas del reclutamiento en España (1768-1885)>>, en Martínez Ruiz, E., De Pazzis Pi Corrales, M., y Torrejón Chaves, J. (Coords.), *Los Ejércitos y Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. Encuentros históricos España-Suecia. Ciudad Real, 2001, p. 158.

¹⁰¹ Vid. Museo de Pontevedra. *Archivo de mareantes*. Sampedro 287.

¹⁰² Vid. Portugués, J.L., *Colección general...* Tomo VII, p. 229.

¹⁰³ Víctima de uno de estos abusos fue José Ventoso, matriculado en la clase de marinero y vecino de la feligresía de Santa María de Caleiro (actual municipio pontevedrés de Vilanova de Arousa). De regreso a su casa fue asaltado por milicianos a la altura de Rueda. Desposeído de la ayuda de costa que le había sido entregada y de su pasaporte, se vio precisado a solicitar uno nuevo como garantía en caso de serle requerido por las justicias de las localidades por las que iba a transitar. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.950. Doc. Segovia, 17 de mayo de 1785.

¹⁰⁴ Melchor Saez, natural del obispado de Burgos, siendo cocinero de la fragata *Asunción* el 29 de mayo de 1779 desertó sólo dos meses después de matricularse por la villa cántabra de Castorreales (*sic*)

Problemas de descoordinación y roces, cuando no enfrentamientos abiertos, por cuestiones competenciales dificultaron a veces el apresamiento de desertores. Así, el ministro de Marina de A Coruña protestó en 1781 por la negativa del Capitán General de Galicia a recoger a unos prófugos españoles que habían llegado al puerto herculino a bordo de un convoy francés, y de los que se sospechaba que formaban parte de la dotación de los buques correos¹⁰⁶.

Los contemporáneos hablaron de los catalanes y andaluces, y en menor medida gallegos, como los más “inclinados” a este delito. Con propiedad, habría que hablar de proclividad y no de inclinación. En magnitudes absolutas es lógico dado el tamaño de su matrícula. En términos relativos, hay que tener en cuenta que Galicia y Andalucía limitaban con Portugal, paradero seguro, refugio temporal para muchos prófugos como hemos tenido ocasión de constatar. Por la misma razón, los puertos franceses dieron cobijo a matriculados catalanes. Además Cádiz era la gran puerta comercial a América, y A Coruña, base de los correos marítimos desde 1764 y poco después uno de los puertos habilitados al tráfico colonial.

Además de la ventaja geográfica, factores como la identidad cultural y los vínculos

entendemos Castro-Urdiales). Fue conducido a la cárcel de Calzada de Oropesa por un soldado de las milicias de Ávila. De su traslado se ocupó la tropa de los batallones de Marina del Departamento del Ferrol que tenían bandera de recluta en la ciudad de Salamanca. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 272. Doc. El Pardo, 7 de febrero de 1780.

¹⁰⁵ Contestando a la duda planteada por los alcaldes de la villa de Argamasilla de Alba sobre el modo de enviar a Ferrol a un desertor de la recluta de marinería 1781, se resolvió a fecha 28 de septiembre de 1783 que éste fuese trasladado pueblo a pueblo y que la cuenta de gastos fuese enviada al Intendente de Ferrol para su reintegro. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes.

¹⁰⁶ En palabras del comandante de los navíos *Santo Domingo* y *San Pablo*, esta captura de prófugos resultaba vital dada la carencia de tripulaciones que padecía la Armada; a propósito decía: “en Ferrol acaba de salir del dique un navío carenado de firme que se está aparejando y acaso se habría votado ya otro nuevo, que no se podrán armar por falta de marinería, ni tampoco subsistir los Buques armados allí con la que tienen”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Docs. Aranjuez, 19 y 25 de junio de 1781.

familiares tejidos desde antiguo entre miembros de uno y otro lado de la frontera, explican que en Francia, las regiones limítrofes con los estados flamencos y con España presentasen tasas de desertión más elevadas que la media¹⁰⁷. Ordenado su enrolamiento en la flota de guerra de Luis XIV, un considerable número de *matelots* de Dunkerque -antes de ser agraciados con la exención del sistema de clases de marina- se fugaron a diversos puertos de los Países Bajos, entre otros, Ostende y Amsterdam. Por lo mismo, muchos marineros de San Juan de Luz pasaron a España, cruzando los Pirineos o a bordo de alguno de los muchos mercantes que comerciaban con puertos del Cantábrico¹⁰⁸.

También aprovechando los circuitos comerciales, con o sin la complicidad de los patrones, el destino preferente de la marinería desertora de *quartiers* del levante francés fue Génova y los puertos de la costa ligur. Pese a que al cuerpo diplomático en estas zonas receptoras fueron alertados de la llegada de prófugos, pocos eran los apresados perdiéndosele la pista al arribar. La huida forzada al extranjero suponía para muchos de estos perseguidos por la justicia el inicio de una vida errante, de un periplo marino a la espera de regresar clandestinamente a sus domicilios o de acogerse a un indulto. En Francia, otros prófugos buscaron refugio en zonas pantanosas poco pobladas a donde no llegaban los tentáculos del poder real¹⁰⁹. Y en Inglaterra, los prófugos que no se emplearon clandestinamente en el mar, huyeron al campo, alejados de las principales vías terrestres y del circuito principal de actuación de los *gangs* de reclutamiento¹¹⁰.

¹⁰⁷ Las diferencias intrarregionales fueron notables. Cabantous habla de tasas de hasta el 15% de los movilizados en Dordoña mientras que en Libourne rondaría el 5%. A juicio de Le Goff, la resistencia al sistema de clases, y en particular su manifestación más evidente, las desertiones, fueron por lo general más acusadas en el litoral mediterráneo que en de Poniente. Vid. Le Bouëdec, G., *Activités maritimes...*, p. 274.

¹⁰⁸ Vid. Cabantous, A., *La Vergue et les Fers...*, pp. 88-89.

¹⁰⁹ *Ibidem*. Como muestra, las ciénagas de Merlimont fueron el lugar de escondite de la mayor parte de los prófugos del *quartier* de Boulogne-sur-Mer.

¹¹⁰ Con todo, su vestimenta los delataba a primera vista, e incluso en el caso de que procurasen otras ropas, su modo de andar y su complexión llamaban la atención, siéndoles muy difícil pasar desapercibidos.

Fueron bastantes los matriculados fugados al vecino país ibérico, pero posiblemente menos que los quintos. De la magnitud de estas fugas da idea el cierre de la frontera con Portugal decretado por el Capitán General de Galicia en 1764. Los frutos del tratado bilateral para el intercambio de prófugos firmado en 1778 parece que fueron escasos; lo cierto es que en las guerras finiseculares las deserciones de mozos gallegos se incrementaron¹¹¹. En cuanto a los matriculados, huyeron por mar o bien cruzando a pie la *raya* gallega y la onubense; lógicamente, esta salida era más fácil para el prófugo cuanto más cerca de la frontera se encontrase avecindado. Aunque los acuerdos entre España y Portugal contemplaban la extradición por éste y otros delitos, la lentitud de los mecanismos administrativos en estos casos dejaba bastante margen de maniobra a los fugitivos. Ante el volumen considerable de este “éxodo” ilegal, en junio de 1779 el Conde de Fernán Núñez, a la sazón embajador de Carlos III en Lisboa y su futuro biógrafo, tomó cartas en el asunto. Planteó a la Secretaría de Marina la necesidad de cursar órdenes a todos los ministros de matrícula de las localidades próximas a Portugal para que a partir de entonces enviasen al vicecónsul más cercano las filiaciones de los fugitivos, aclarando que los gastos de aprehensión y conducción fuesen costeados por las tesorerías de Marina. El rey aprobó esta propuesta, resolviéndose de paso que los detenidos fuesen enviados a las capitales de los departamentos¹¹².

Esto es lo que afirma N.A.M. Rodger (*opus cit.*, p. 192), si bien estas señales externas de identidad, salvo el vestido, aunque el no lo aclara, no son extensivas a los numerosos *landmen* reclutados voluntariamente.

¹¹¹ Vid. González Lopo, D., <<La emigración a Portugal desde el S.O. de Galicia en los siglos XVIII y XIX>>, en *Colóquio Internacional sobre emigração portuguesa nos séculos XIX-XX*, Lisboa, 1992. Citado en Rey Castelao, O., <<Hombres y ejército en la Galicia del siglo XVIII>>, en *III y IV Semanas Galegas de Historia*. A Coruña, 1996, pp. 161. A partir de los datos de ausentes con ocasión del censo de mozos de 1762, Ofelia Rey ha extraído interesantes conclusiones sobre el comportamiento diferencial de la emigración de unas provincias gallegas a otras.

¹¹² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 291. Doc. Aranjuez, 20 de junio de 1779. El citado diplomático apuntó las citadas localidades lusas de Castro Marín y Vila Real de Santo António como receptoras de desertores. La segunda, la antigua Vila Nova de Santo António, enclavada en la desembocadura

Por regla general, la intención de los matriculados que se daban a la fuga al tiempo de ser llamados al servicio, particularmente los casados con hijos a su cargo, fue regresar a sus domicilios o en todo caso a las cercanías de sus vecindarios al menor tiempo posible una vez puestos a salvo. Mientras esperaban que se presentase la ocasión propicia, lo normal fue que estos fugados se ganasen el pan en los puertos o se embarcasen ocultando su identidad. A este respecto, son abundantes las referencias directas o indirectas al empleo de desertores en las faenas pesqueras en Galicia. Diversos testimonios de ministros del ramo inciden en la presencia de desertores en sus propios vecindarios, donde incluso se presentaban “a cara descubierta”; la persecución de estos delincuentes se dificultaba en gran medida fuera de los capitales departamentales, toda vez, recalamos, que los subdelegados no contaban con una fuerza policial bajo sus órdenes¹¹³. Ante éste y otros actos punibles (desacato a su autoridad, robos y otras infracciones cometidas por los matriculados, sancionadas con prisión preventiva), se veían obligados a pedir ayuda a la justicia ordinaria; ésta, enfrentada a menudo con sus homólogos de Marina por motivos de competencias, no siempre prestó auxilio armado para detener a matriculados prófugos. Un desamparo policial que llevó a Dávila y Estrada a proponer en 1793 que cada subdelegado contase con un cabo y dos soldados como mínimo¹¹⁴.

Por su estado al margen de la ley, no estaban en condiciones de exigir desde el punto de vista laboral. La experiencia de bastantes de ellos en la navegación, explica que

del Guadiana en frente a Ayamonte, había sido reedificada hacía apenas un lustro al objeto de convertirla en el centro portuario de la *Companhia Geral das Reais Pescarias do Reino do Algarve* fundada en enero de 1773. Un estudio de referencia sobre este particular sigue siendo Iria, A., <<Vila Real de Santo António reedificada pelo Marquês de Pombal (1773-1776). Subsídios para a sua monografia e elementos para a história da administração pombalina>>, en *Ethnos*, vol. III, 1948, pp. 5-76.

¹¹³ En la revista de inspección realizada en el departamento cartagenero a la altura de 1799, el brigadier José Pascual de Bonanza denunciaba entre los males que estaban conduciendo a la Armada a un estado deplorable “la osadía con que los desertores viven y se mantienen en sus domicilios”. Vid. Fernández Díaz, R., y Martínez Shaw, C., <<Las revistas de inspección...>>, *op. cit.*, p. 263.

¹¹⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

encontrasen refugio en buques mercantes y corsarios. Los armadores y patronos -nunca sobrados de tripulación adecuada y mucho menos en épocas de armamentos masivos dada la rigidez de la oferta de mano de obra a consecuencia de la siempre restrictiva política de habilitaciones a los no matriculados para navegar -, corrían el riesgo de hacerse con sus servicios; además, llegado el caso de ser descubiertos podían alegar desconocimiento de la verdadera situación e identidad de los prófugos contratados, descargando sobre ellos toda responsabilidad.

En cuanto a las salidas profesionales de esta gente, el caso Agustín de Villaverde es digno de mención. Natural de Cesures se matriculó por Padrón el 30 de noviembre de 1755, según nota de su asiento personal que constaba en la subdelegación padronesa. Entonces se registró como hijo de Domingo, “ojos pardos, nariz atrompada, soltero, B.C. [¿buena conducta?]”. En la revista general del año siguiente figuró embarcado en el navío *Héctor* con plaza de marinero. Restituido a su domicilio con pasaporte el 26 de noviembre de 1756, y de nuevo en el servicio desde el 29 de mayo de 1757, en la inspección de matrículas de 11 de noviembre de 1758 “no se pudo averiguar su paradero”, pasando a engrosar la lista de desertores. En 1781 fue hecho prisionero cuando formaba parte del equipaje del bergantín Guillermo, de bandera enemiga¹¹⁵. Y siguiendo con las historias personales, también la de Bartolomé Gómez es excepcional. Artillero de mar que en 1772 se había fugado de la plaza de Ceuta donde cumplía condena por fraude de rentas. Como certificaron sus mandos, nada más huir se enroló voluntariamente en las fuerzas navales de la Corona y a continuación tomó parte en las expediciones a los presidios menores, Argel y Santa Catalina. Estando desempeñando desde hacía 4 años la plaza de timonel con buena conducta se entregó en Brest para acogerse al indulto general de 1780¹¹⁶.

¹¹⁵ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 273. Doc. Ferrol, 9 de febrero de 1781. En el apéndice documental (doc. 15) transcribimos la declaración de 4 de enero de 1781 que le tomó el oficial Julián de Parreño de la fragata *Escolástica* que había tomado como presa al citado bergantín.

¹¹⁶ Sus mandos respaldaron la solicitud de perdón. Por su parte, el Auditor de Marina del Departamento de Ferrol, en su dictamen de 5 de abril de 1780 se mostró partidario de este indulto pero lo condicionó al regreso de Gómez a Ceuta para terminar de cumplir su condena, salvo que el Intendente, en

Las insinuaciones veladas y las referencias genéricas a la falta de celo de las autoridades locales de la matrícula a la hora de luchar contra este delito son corrientes en la documentación de la Secretaría de Marina que hemos manejado¹¹⁷, no así la personificación de la culpa¹¹⁸. En algunos casos las denuncias de tolerancia se demostraron fundadas. Así, en 1778 el Intendente de Ferrol denunció “el desimulo con que proceden los subdelegados y cabos de mar consintiendo el paradero de los Desertores del Real Servicio en sus mismos Pueblos, sin que les aprehendan ni den parte de ello hasta que de aquí son reclamados...”; para sentar ejemplo, ordenó a los ministros provinciales que de inmediato suspendiesen de empleo y sueldo a todo dependiente de Marina que se demostrara haber sido permisivo en esta materia¹¹⁹. Viendo el mal ejemplo de sus superiores, no es de extrañar la vista gorda de más de un cabo celador hacia los prófugos, más si cabe en caso

vista del continuado servicio prestado por el desertor desde 1772, una vez consultado el monarca sobre este particular, se sirviese conmutar la referida sentencia por fraude “en la continuación del servicio de Marina siendo útil para ella”. No consta resolución al respecto. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 272. Docs. Ferrol, 23 de marzo de 1780; 5 de abril de 1780.

¹¹⁷ Uno de los oficiales de pluma de la secretaría de Marina, a la espera de los resultados de la revista de 1765, anotó al respecto de la anterior inspección extraordinaria, que en Cádiz, Málaga, Sevilla y Ayamonte, había “porción” de marinería de servicio no comprendida en las matrículas de estas provincias andaluzas, y “sin duda era de desertores de Ferrol y Cartagena”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Madrid, 29 de enero de 1765.

¹¹⁸ Uno de los muchos cargos que en 1798 le imputaron al subdelegado de Rianxo las mujeres y viudas de matriculados de dicho puerto (véase la nota 483 del capítulo II), fue la tolerancia que practicaba con los desertores “quienes le contribuyeron con tantas utilidades como las jábegas”. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.975. Docs., 4 de mayo-7 de octubre de 1798.

¹¹⁹ Véase, A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 275. Doc. Ferrol, 13-XI-1782. Acompañando la instancia de un prófugo, se notifica que a pesar del temor a la condena de cuatro años de cárcel, los matriculados se ausentaban de continuo sin permiso, tanto del Arsenal como de los navíos de guerra “pues no hay semana que no se conduzcan reos de esta naturaleza...”

de tratarse de familiares o amigos¹²⁰. Prueba inequívoca de la extendida falta de diligencia de las autoridades locales de la matrícula a la hora de combatir este delito, es el contenido de la real orden de 11 de abril de 1795, comunicada por el ministerio de Marina tres días después al Consejo de Castilla. En virtud de ella, los capitanes generales de los departamentos habrían de destinar a un brigadier o capitán de navío a visitar todos los puertos bajo su autoridad con el preciso propósito de recoger a toda la marinería prófuga “atendiendo igualmente a remediar la ineficacia u otros abusos que tal vez puedan hallarse de parte de los cabos y alguaciles de las matrículas, prohombres y demás gefes subalternos de los gremios de mar”. Los encargados de esta revista de control deberían “inquirir las convenientes noticias acerca de los fraudes que pueda haver de parte de los matriculados para evadirse de concurrir al Real Servicio; y de la tolerancia” de las citadas autoridades¹²¹. En pos del éxito de esta medida, puesta en marcha con el fin declarado de atender las demandas urgentes de marinería para la Armada, expresamente se requirió la ayuda de la jurisdicción ordinaria para perseguir y conducir a prisión a los desertores¹²².

Si transitorio fue el destino europeo de los prófugos españoles, la huida en o hacia América, tierra de oportunidades, fue sin retorno o en todo caso duró varios años. Las deserciones de matriculados aprovechando la arribada a puertos coloniales de los navíos

¹²⁰ El mencionado Gregorio Davila y Estrada opinó que estos auxiliares, sin remuneración alguna por su función administrativa, no “disimularían” el delito en cuestión si “tubieran sólo un real diario de sueldo”. Por ello se mostró partidario de gratificarlos por cada desertor que capturasen “pues como en ellos reyna tanto el interés y por éste a nadie perdonan, desde luego se arrojarían a prenderlos, siendo este un freno capaz de contener a muchos que se presentan en los Pueblos sin temor alguno como lo hacen con el mayor desahogo e insolencia”. Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

¹²¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Inspección. Leg. 1.883. Doc. Aranjuez, 9 de mayo de 1795.

¹²² En el caso de que las “medidas regulares” resultasen insuficientes, se ordenaba que los inspectores en cuestión “se concertaran con los Gobernadores, Corregidores o Alcaldes de los pueblos a efecto de verificar con todo sigilo las lebas que sean necesarias; y todos los [desertores] que en ellas se aprendiesen se conducirán inmediatamente al Departamento o Escuadra próxima con la conveniente seguridad”. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.883. Doc. Aranjuez, 11-IV-1795.

del rey donde servían resultaron habituales, al igual que las fugas de marineros de la Royal Navy en Norteamérica y en las Indias Occidentales como evidencian las listas oficiales de *run* (escapados) de cada barco¹²³. En un porcentaje de casos muy elevado, aunque difícil de calcular, se trató de pérdidas de marinería irrecuperables para la Armada. Un carácter que también revistieron las deserciones entre los equipajes de los barcos de la *Compagnie des Indes*¹²⁴. Es bien conocido este fenómeno en la Carrera de Indias desde su inicio. Muchos sentaban plaza como tripulación o gente de guerra en los buques de esta ruta con el objetivo de procurarse el salto al Nuevo Mundo. Las situaciones más propicias para darse a la fuga eran los internamientos en centros hospitalarios por falsas dolencias, las guardias y las aguadas. Desde 1607 se adoptaron diversas disposiciones encaminadas a frenar estas prácticas¹²⁵, alentadas por la complicidad de los habitantes de los puertos de llegada (Cartagena de Indias, Portobelo, La Habana, Veracruz, etc.); los resultados de esta política punitiva fueron escasos; hasta finales de la década de 1630, los evadidos suponían entre el 10 y el 18 % del total de la gente embarcada¹²⁶. En los años siguientes, dada la estrechez de la oferta de soldados y marineros, la administración se halló ante la disyuntiva

¹²³ Por el contrario, fueron pocos los que desertaron en las Indias Orientales, zonas con escasa presencia europea y donde las posibilidades de fortuna eran más inciertas. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 196.

¹²⁴ Los tripulantes de los barcos de esta compañía privilegiada, significativamente muchos de ellos voluntarios, al ser interrogados una vez apresados por prófugos declaraban que el móvil de su fuga había sido el probar fortuna, un espíritu aventurero. Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, p. 94.

¹²⁵ En 1623 se concedieron plenos poderes al general Tomás de Larraspuru, con inhibición de las justicias ordinarias del territorio colonial. Además se traspasó la responsabilidad a los mandos de la flota, estipulándose una multa de 100 ducados por cada soldado fugado; y la reforma del capitán si desertaban más de diez individuos bajo su autoridad. Vid. Serrano Mangas, F., *Armadas y flotas...* Madrid, 1989, pp. 211-215.

¹²⁶ La flota de Nueva España presentaba porcentajes superiores. En 1631 su capitana y almiranta registraban un 24% de bajas por deserción en sus plazas por un 11% de sus homólogas de Tierra Firme. *Ibidem*.

de mirar para otro lado a la hora del alistamiento de metedores y contrabandistas o cubrir estas plazas con individuos cuya única intención era buscar su oportunidad en América. Prueba de ello es que la flota de Pedro de Ursúa regresó en 1646 con la mitad de la infantería que había embarcado a la ida.

La puesta en circulación del servicio de los *Correos Marítimos* con base en el puerto herculino facilitó la marcha de marinería fugitiva a Indias¹²⁷

“ donde encuentran tantos atractivos para establecerse y tanta facilidad, como se sabe, para ocultarse a la más perspicaz vigilancia de quien los busque, deve suponerse que ninguno buelve a España a exponerse al riesgo de ser conocido y castigado por desertor, y siendo tan frecuentes las oportunidades de estas transmigraciones, quantos son los Correos que se despachan cada año, por pocos que lleve cada uno es forzoso que el total con el tiempo vaia ascendiendo considerablemente”¹²⁸.

Según afirmaba en 1781 el intendente ferrolano, en estos buques postales, no sólo “se refugian y toman partido [...] los que desertan de los Navíos y Arsenales, más aun también otros de sus mismos Domicilios, como frecuentemente me lo avisan los Ministros

¹²⁷ A.Mª Rivero Medina (<<El Astillero de Zorzoza...>>, p. 129) ha apuntado la utilización de los correos por marineros vascos, y en particular vizcainos, para huir a Indias. Para contener los fraudes tan frecuentes en las tripulaciones de esta servicio postal, y en particular el refugio de prófugos, el ministro de Marina de la provincia de A Coruña planteó en abril de 1792 la necesidad de efectuar una revista de inspección periódica de estos navíos. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. A Coruña, 28 de abril de 1792.

¹²⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. Aranjuez, 15-IV-1781. Se ha apuntado el elevado número de pasajeros ilegales que se escondían en dichos barcos para cruzar el Atlántico. “ Ya desde 1764 en los Correos Marítimos salían regularmente cada dos meses de La Coruña diez o doce hombres con destino a los regimientos de Buenos Aires; se sabía que de estos soldados ninguno volvía. Además se señalaba la llegada a Montevideo y Buenos Aires de gran número de polizones en los Correos Marítimos”. Vid. Eiras Roel, A., (ed.). *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*, Madrid, 1991, p. 34. Los soldados y matriculados gallegos enviados a América, pudieron jugar un papel importante “ a fines de la etapa colonial en el establecimiento de las primeras cadenas de la emigración” con destino al Nuevo Mundo.

de Marina...” La aprehensión de estos prófugos se dificultaba extraordinariamente, proseguía diciendo, “tal vez porque se mudan sus nombres y apellidos”¹²⁹. El cambio de identidad continuó siendo una de las estratagemas más comunes de los desertores¹³⁰.

Hay indicios documentales suficientes para asegurar que un refugio habitual de los prófugos andaluces fueron los mercantes que partían desde Cádiz a Indias, aprovechando el fraude en las listas de tripulación interesadamente consentido sino fomentado por amadores y capitanes, o cuando no, cubrir parte de la oferta de trabajo en esta gran zona portuaria. En este sentido es revelador que la orden de arresto contra un desertor de la matrícula de la ciudad de Málaga fuese dirigida por el Intendente Gutiérrez de Rubalcaba al ministro principal de la provincia marítima de Cádiz y al subdelegado de la Isla de León¹³¹. Aunque estaba regulada la inspección de los buques antes de partir para Indias por parte de los ministros togados de la Casa de Contratación y la consecuente formación de listas de todas sus plazas, lo cierto es que estos controles no fueron lo suficiente estrictos

¹²⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 271. Doc., Ferrol, 9-XII-1778. Este ardid, el asentarse en las listas de reclutamiento con identidad falsa, era bien conocido desde muchas décadas atrás. Así, en relación con el proceso judicial contra 30 individuos que habían desertado en Cádiz en noviembre de 1728, las autoridades de Marina declararon que muchos de ellos “sentaron plazas con nombres supuestos, dando maliciosamente el que se les previno o el de algunos conozidos o vezinos suyos en quienes se castigare su delito”. Con tal ardid, marinería encarcelada por prófuga, logró ser puesta en libertad al no coincidir sus señas con las de los desaparecidos. Vid. Sagarra, A. y Rupérez, N., <<La deserción...>>, *op. cit.*, pp. 66-67.

A la altura de 1781, el citado intendente de Ferrol, D. Joaquín Magana, señalaba como una de las causas fundamentales que “impiden hallarse gente de mar” era “asilo” que encontraban los matriculados en los buques en cuestión. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. Aranjuez, 15-IV-1781.

¹³⁰ Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, p. 301. De similar argucia desconfiaba el subdelegado de Vigo, cuando en marzo de 1806, refiriéndose a las tripulaciones del Rey sitas en Redondela y prestas a marchar hacia Ferrol, afirmaba que había motivos “para recelar deserción principalmente de los Andaluces” quienes intentarían presentarse “disimulando quien son a tomar partido en los corsarios. Otros querrán reunirse, con el fin de ganar algo para el camino, a los Patrones Pescadores”. Vid. Museo de Pontevedra. *Archivo de mareantes*. Sampedro 287.

¹³¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.955. Doc. Málaga, 27 de agosto de 1788.

o en todo caso a menudo resultaron ineficaces a la hora de destapar a los muchos desertores que se enrolaban en los *registros*. Por este motivo, según minuta del Intendente gaditano, se acordó en septiembre de 1742 que, sin menoscabo de las atribuciones de los magistrados del Consejo de Indias, los ministros de Marina examinasen a la ida y al vuelta estos navíos¹³². Teniendo presente las dimensiones de las fugas de marinería una vez en América, el ministro de Marina de Barcelona llegó a proponer en febrero de 1789 que sólo se concediese licencia para viajar en la flota de comercio a las colonias del Nuevo Mundo a los que acreditasen una campaña en buques de guerra. Esta idea fue juzgada inconveniente por el inspector general de matrículas Muñoz de Guzmán¹³³; éste recordó que al franquear la navegación a Indias se había tenido en consideración que rara vez estos viajes se prolongaban más de un trienio desde la ida, tiempo que regularmente tenían los recién despedidos del Real Servicio antes de que su cuadrilla fuese embargada de nuevo. Aunque para hacer campaña en América en navíos de la Armada tenían preferencia los que acreditaban servicios a la Corona, al parecer mediaron sobornos a las autoridades de Marina para franquearse este destino con el objetivo inconfesable de huir nada más poner pie en los dominios americanos¹³⁴.

Si en la metrópoli estaban al tanto de la “franqueza” con que se desertaba en Indias, sobradecir que los ministros de la Corona allí destinados sabían del problema. En un oficio

¹³² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 279. Docs. Cádiz, 14 de agosto de 1742; [Madrid], 17 de septiembre de 1742.

¹³³ A falta de más informes sobre esta supuesto vínculo entre la proliferación de las deserciones y la libertad de navegación a Indias, Muñoz de Guzmán se mostró en desacuerdo con este reforma en la legislación con carácter general. Para el caso particular de Barcelona, por el contrario sí veía oportuna esta restricción de los permisos de navegación a Indias si se demostrase esta relación causa-efecto. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Docs. Barcelona, 9 de febrero de 1789; Madrid, 20 de febrero de 1789.

¹³⁴ G. Desdèves du Désert (*opus cit.*, p. 554.) afirma que: “...el marinero que sabía ingeniárselas y sobornaba con estas miras al ayudante de distrito, jamás salía a hacer campaña en el Mediterráneo, sino que lograba ser enviado a las Indias, y una vez allí, y con la connivencia de las autoridades locales, se establecía y no regresaba a su país”.

enviado desde Montevideo a Valdés, secretario de Marina, en enero de 1784 se hace referencia a los muchos “estímulos” que fomentaban el delito en cuestión. En primer lugar, el ingreso en la milicia de estos prófugos sin previo interrogatorio sobre su identidad y estado; otra salida era el cultivo de la tierra (“se dispersan por los campos formando casas de paxa”), trabajar como jornaleros en las haciendas rurales, mano de obra muy rentable dado que estos delincuentes, eran víctimas propiciatorias de las coacciones de propietarios o capataces en condiciones de forzarles a emplearse por sueldos míseros, sólo por techo y comida; los menos, cae suponer, se dedicarían a la agricultura por cuenta propia (“vendedores de sus frutos y ortalizas”), y a otros oficios, como aguadores, “con cuyos ejercicios son sostenidos como útiles a los pueblos por que a éstos nada les perjudica el detrimento que se sigue al Real Servicio y al comercio marítimo”. Con vistas a asegurar su posición lo más posible, no pocos se avecindaban y contraían matrimonio para enraizarse en la sociedad americana¹³⁵.

Si a la luz de los estos testimonios cabría imputar a las autoridades y poderosos indios la existencia cómoda de muchos desertores en aquellos territorios, en Filipinas cabe hablar de tolerancia. A raíz de que el comandante de la fragata *Palas* solicitase a las autoridades filipinas respaldo para la detención de miembros de su equipaje que se habían dado a la fuga, el Gobernador de este archipiélago no tuvo reparo en informar en 1773 al Secretario de Marina que a consecuencia de la escasez de europeos, especialmente para servir como oficiales de mar y maestranza, “se han tolerado siempre los desertores que no han podido ser cojidos antes de la salida de los vageles”. De hecho, bastantes de los oficiales y tripulación del giro de Acapulco eran prófugos de Marina, al igual que los carpinteros y calafates empleados entonces en el astillero de Manila. Muchos habían sentado raíces casándose allí. Por todo ello, el Gobernador, al tiempo que solicitaba el fomento de la emigración española a aquel país¹³⁶-defendió que se tuviese por legal la

¹³⁵ En el peor de los casos, los desertores se introducían en las redes del contrabando o sobrevivían del robo de ganados. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.948. Doc. Montevideo, 17 de enero de 1784.

¹³⁶ En particular para gobernar las embarcaciones del tráfico interior, cuyos propietarios experimentaban a menudo perjuicios por los desórdenes de los indios que las tripulaban, calificados

situación de estos antiguos prófugos, habiendo de evitarse, no obstante, que en lo sucesivo se fugasen los tripulantes de las embarcaciones reales que arribasen a la isla. Así lo aprobó el rey, y en consecuencia se fijó bando para la aprehensión de los desertores de la fragata *Palas*, mientras que se confirmó la tolerancia con aquéllos otros¹³⁷.

de “hombres sin obligaciones” y “llenos de vicios”.

¹³⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 269. Doc. Manila, 30 de diciembre de 1773; 28 de septiembre de 1774.

10.4.- Las causas

Las autoridades de la Matrícula no tardaron en reflexionar sobre los porqués del fenómeno. De cara a elaborar un catálogo de desencadenantes o circunstancias propiciatorias son de interés las declaraciones de los propios desertores al tiempo de presentarse voluntariamente con motivo de un indulto o una vez capturados. Las noticias aportadas por estas confesiones personales se complementan con los diagnósticos más generales emitidos por las autoridades de Marina. En un oficio interno de esta secretaría de 1741 se señalan los malos tratos a bordo¹³⁸ y la excesiva flexibilidad de los comandantes a la hora de conceder las licencias a su arbitrio (se habla de “demasiada condescendencia y voluntariedad” de estos mandos en el despacho de sus tripulaciones). Aprovechándose de esto último, desde el primero de octubre de 1740 hasta el 21 de febrero de 1741 habían desertado de las navíos de Su Majestad más de cuatrocientos hombres, merma de tripulaciones que hizo imposible el armamento de la escuadra en el tiempo previsto. Ante la gravedad de la situación, el Infante Almirante ordenó a los comandantes que dispensasen el mejor trato posible a la marinería y que los oficiales de guardia cuidasen de evitar este delito; una llamada de atención que da pie a pensar en fallos en la prevención. Por último dispuso una revista de matrícula con el fin de averiguar el número de efectivos humanos bajo la autoridad de cada comandante. El fin expreso de esta inspección no era otro que evitar la “confusión de listas”, consecuencia del paso de matriculados de unos navíos a otros con permiso de sus mandos¹³⁹.

Debe quedar claro que la flexibilidad en el despido de las tripulaciones supone una

¹³⁸ Los críticos con el *systeme des classes de marine* apuntaron también como causa de las deserciones la extremada disciplina en los buques de la Royale, cuando no los abusos de la oficialidad. Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, p. 92. Por su parte, los buques de la Navy comandados por oficiales despóticos, de particular crueldad, presentaron tasas de deserción superiores a la media. En otras palabras, el trato humanitario de los mandos resultó ser un atenuante de las fugas. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 196.

¹³⁹ Vid. A.G.M. Matrículas.Generalidad. Leg. 1871. Doc. Buen Retiro, 21 de febrero de 1741.

falta de diligencia pero en ningún caso cabría hablar de un voluntario y consentido fomento de las fugas de marinería por parte de los mandos militares de la Armada española. Por el contrario, otra nota distintiva de la Royal Navy en relación al problema aquí analizado fue la existencia de oficiales animadores de una deserción selectiva¹⁴⁰.

Mucho más decisivo a la hora de precipitar la deserción fue el endémico retraso en el abono de los sueldos¹⁴¹. En este sentido es revelador que el número de prófugos de la flota atlántica en tiempos de Felipe IV se disparase en años (1623, 1627, 1643) de bancarrota o de grandes penurias en las finanzas de la Corona¹⁴². Que sólo 44 de 104¹⁴³ de los que desertaron de la escuadra de Ferrol entre marzo y agosto de 1739 fuesen acreedores a la Hacienda, obedece más que a la puntualidad en el pago de los sueldos, a que las fugas se produjeron al poco tiempo de enrolarse cuando todavía no habían ganado lo anticipado¹⁴⁴. Para Borreguero Beltrán, esta razón de índole retributiva, más que la dureza

¹⁴⁰ Su táctica consistió en dejar en puerto, supuestamente por accidente, a los peores hombres (los *hard bargains* del rey), con el propósito de que sus vacantes se cubriesen con nautas expertos, consiguiendo de este modo ver elevada la calidad medida de la tripulación. El Almirantazgo era sabedor de estas prácticas irregulares, pero no siempre dispuso de pruebas concluyentes para castigar a los culpables. Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, p. 197.

¹⁴¹ De siempre, este factor había actuado de desencadenante capital. En 1589, el Marqués de Cerralbo, Gobernador-Capitán General de Galicia, informó a Felipe II que “es caso y posible conservarse la gente en las vanderas sin pagarles”. Tomado de Saavedra Vázquez, M^a.C., *Galicia en el Camino...*, pp. 86-87.

¹⁴² Vid. Goodman, D., *El poderío naval...*, p. 303.

¹⁴³ La deuda media del erario regio con cada uno de estos 44 fue de 26 rs. Los sesenta prófugos restantes adeudaban a la Corona en torno a 153 rs. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277. Doc. A Graña, 1 de septiembre de 1739.

¹⁴⁴ Como media, este centenar de hombres de marinería de la escuadra de Ferrol se dieron a la fuga a las tres semanas (21,3 días) de estar a bordo. En un extremo el matriculado de Llanes Manuel Jacinto y el reclutado por Vizcaya Juan de la Bodega, natural del Somorrostro, que desertaron el mismo día que se les formó asiento. En el contrario el voluntario Francisco Sabou, grumete del Santiago, que huyó el 1 de julio

del servicio militar, fue el motivo fundamental en el ejército, y en general alentó todas las formas de insubordinación¹⁴⁵.

También en Francia las autoridades del ramo de Marina fueron conscientes de ello. En un informe oficial de 1750 se lee: “la modicité de la paye qu’ils retirent du service le long temps qu’ils ont à attendre cette même paye, la misère affreuse dans laquelle ils laissent leur famille en s’embarquant, misère qui continue et augmente encore pendant la durée de la campagne”. Pese a todo no será hasta la ordenanza de octubre de 1784 cuando oficialmente se aplique un aumento de sueldos, pero los retrasos en los cobros efectivos continuaron¹⁴⁶.

El caso referido de los marineros de Mugaridos que sin licencia pasaron a sus casas da pie para hablar de lo que podríamos llamar el móvil familiar que está detrás de muchas desertiones. Las respuestas de los prófugos franceses a los interrogatorios oficiales tras ser detenidos, apuntan en esta dirección. Muchos justificaban su huida por el deseo de regresar con los suyos, de volver a un espacio vital que contra su voluntad habían dejado atrás. El servicio en la *Royale*, y lo mismo cabe decir que en la Armada española, era detestado no sólo por su dureza e insustanciales contraprestaciones, sino también porque conllevaba el abandono por largo tiempo, sobre todo en coyunturas bélicas, de un contexto familiar, de una actividad profesional y de un territorio conocido. Aquí entraría en juego, a juicio de Cabantous, “la peur de l’inconnu”, el miedo a lo desconocido, una motivación íntima que muy rara vez traducen las respuestas de los interrogados por este delito¹⁴⁷.

de 1739, 78 días después de haber embarcado. *Ibidem*.

¹⁴⁵ La autora cita al tratadista J.A. Guerra y Sandoval que en su *Política y arte militar para reyes y príncipes*, dedicado a Felipe V en 1709, en plena contienda internacional, afirmaba que: “La mala paga a los soldados suele ser el principio de los insultos, disimulando el general por tener la culpa o porque no puede más” Vid. Borreguero Beltrán, C., <<El impacto social...>>

¹⁴⁶ Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, p. 92.

¹⁴⁷ El comisario de Marina de Antibes, al hablar de los muchos desertores entre los equipajes de los navíos *Henry* y *Thoulouze* destinados a las Indias Occidentales, dejó escrita en 1719: “Le seul mot de

No contamos con un inventario suficientemente amplio de casos de desertión que nos permitan trazar con nitidez el perfil básico del prófugo de Marina. De los porcentajes diferenciales de prófugos entre las tres clases básicas de los 35 gallegos que se fugaron de la escuadra armada en Cádiz en 1727 (en torno al 14% para artilleros y marineros, por un 21% para los grumetes, 16 de 76)¹⁴⁸ se podría deducir que los más jóvenes fueron los más propensos a la desertión; solteros, descargados de responsabilidades como cabezas de casa, asumirían más a menudo que los padres de familia el riesgo que implicaba quedar fuera de la ley. Sin embargo, el retrato robot del desertor varía en función del móvil de la huida. Antonio Franco, natural de la villa de Vigo y matriculado por Cangas, después de servir desde los 14 años en buques de guerra y corso, desertó con 39, siendo marinero de *El Magnánimo*, atracado en Ferrol. Pocos meses antes de darse a la fuga, en septiembre de 1759, había sido despedido con licencia formal del Intendente por tiempo de seis meses. Entonces servía de cocinero en el navío *El Arrogante*. Casado y con hijos, aprovechó su permiso para regresar a casa a reponerse de unas “indisposiciones” que padecía. Su mala salud pudo haber imposibilitado un hipotético intento de fuga durante su estancia en el domicilio. Sea como fuera desertó poco después de su regreso al arsenal, tal vez molesto por el cambio de plaza; una vez entregado voluntariamente, Antonio Franco nada dijo sobre sus motivaciones y se limitó a suplicar perdón “por su debilidad”¹⁴⁹.

Rodger afirma que por debajo de las causas aparentes de las desertiones en la armada inglesa (la dureza del servicio, los bajos salarios, y en relación con esto último las elevadas primas de enganche de los armadores de mercantes y corsarios en un mercado laboral muy competitivo) subyace un factor que en su opinión debe ser muy tenido en cuenta para interpretar correctamente este fenómeno. Se trata de la alta movilidad profesional de la marinería inglesa frente a una prestación militar obligada y por tiempo

Mississippi où ces gens-là croient devoir aller et qu’ils imaginent être un pays bien plus éloigné et bien plus sauvage que le Pérou ou le Japon les a effarouchés”. Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et Les Fers...*, pp.93-94.

¹⁴⁸Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.948. Doc. Cádiz, 22 de junio de 1727.

¹⁴⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 262. Doc. 24 de octubre de 1760.

incierto en coyunturas bélicas¹⁵⁰.

En España, a juzgar por algún testimonio, los funcionarios de Marina al incumplir la ordenanza en lo que al sorteo de plazas conforme al sistema de cuadrillas se refiere, echando tierra sobre la equidad en el reparto de la carga militar, alentaron las fugas de los perjudicados. Días después de que la Convención francesa declarase la guerra a España, en marzo de 1793, Gregorio Davila y Estrada remitió a la Secretaría de Marina su diagnóstico sobre el estado de la matrícula, al tiempo que proponía una serie de recetas. Por lo que atañe al fenómeno que nos ocupa, su reflexión cabe calificarla de insólita, y a que sin medias tintas culpabilizó a las autoridades de la matrícula de esta sangría de brazos para la Armada. A estas alturas de siglo, cuando la magnitud del problema había alcanzado unas cotas elevadísimas -particularmente en Andalucía, litoral que él conocía bien no en vano había sido subdelegado de Puerto Real, Huelva y Ayamonte-, incidía en las muchas irregularidades cometidas en los sorteos con el consiguiente descrédito de la institución de la Matrícula y de sus ministros. Unos compartos de marinería que “eran más comercio que sorteo”. En relación directa con esto, denunciaba la prolongación injustificada del tiempo de servicio de muchos matriculados, “condenados” a entrar en tres y hasta cuatro campañas consecutivas en tiempo de paz. Y como cabía esperar, no pasaba por alto el endémico retraso en la percepción de las soldadas, causa apuntada de forma recurrente por el personal administrativo y militar de Marina en sus oficios y despachos sobre este particular y posiblemente la más decisiva de todas.

¹⁵⁰ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 200-201.

10.5.- Las cifras del fenómeno

Uno de los cometidos de los comisionados en el transcurso de las revistas de matrículas fue la actualización de las listas y en particular poner nota de desertor en los asientos individuales a todos aquellos que se hubiesen ausentado sin el preceptivo permiso. De ahí que, a tenor de la ordenanza de 1751, los computados en la columna de ausentes sin licencia en paradero desconocido que figuran en los estadillos formados a la conclusión de estas inspecciones deben ser considerados como desertores. Puesto que no tenemos constancia de desercciones de oficiales de mar, y las fugas de patronos e inhábiles fueron irrelevantes -salvo en circunstancias excepciones gozaron de la exención de campañas en la Armada- hemos calculado los porcentajes de prófugos respecto a la llamada marinería de servicio (artilleros, marineros y grumetes)¹⁵¹. Nuestras fuentes apenas dan cifras de muchachos desertores, cuando muy posiblemente el porcentaje de prófugos entre los pajes con destino en la Armada fue similar al calculado para la marinería adulta. La Tabla 77 evidencia que la desercción evidentemente fue casi exclusiva de las clases sujetas a obligaciones militares con la Armada. Hay indicios de que los 631 desertores entre la marinería son la suma de los fugados desde la validación de las listas en 1751 hasta el año 1758. Estaríamos ante una media de 90 desercciones por año.

Los datos de la Tabla 78 parecen denotar una contracción del problema en Galicia en la década de los setenta respecto a tres lustros atrás, tal vez reflejo de los moderados éxitos de la aplicación simultánea de un política de mano dura y de reinserción por la vía del indulto. Los desertores computados con ocasión de las inspecciones extraordinarias son los declarados como tales en el período entre revistas, pero hay que tener presente que los indultos debieron conllevar la limpieza de un número importante de asientos individuales. Por ejemplo, entre la primera y la segunda revista del departamento de Ferrol se decretaron

¹⁵¹ En una de las notas al pie del estado de las matrículas de la provincia de A Coruña fechado en Cangas a 18 de noviembre de 1758 se lee: “Que el número de Desertores y Muertos deve entenderse desde la validación de las listas y solamente de la gente de mar de servicio, sin incluir los de la clase de inhábiles y demás”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cangas, 18 de noviembre de 1758.

tres perdones (en 1760, 1762 y 1763). Los porcentajes de desertores entre la matrícula de mar gallega para el período 1758-1772 son ligeramente superiores a los calculados para Francia entre 1725 y 1734. En este período, informes de autoridades competentes en la materia hablan de entre ochocientos y mil prófugos por año (sumados los de la marina de guerra, la inmensa mayoría, a los de buques del gran comercio). Por comparación de datos, aunque no del todo homogéneos, Alain Cabantous afirma rotundamente que durante el siglo XVIII en la Marine du Roi el fenómeno en cuestión nunca alcanzó la elevada dimensión constatada al otro lado del Canal de la Mancha¹⁵². No obstante, los cálculos de Rodger para la Guerra de los Siete Años no lo confirman. En 1755, 1756 y 1757 los casos de deserción¹⁵³ fueron 4.310, 3.339 y 4.647 respectivamente, el 12,8%, el 6,3% y el 7,3% del total de reclutados como marinería para la Royal Navy. En 1760, en plena contienda, y pese a que cabe suponer que había aumentado el número de hombres que acumulaban campañas, los niveles se mantenían: 5,743 casos (6,7%). Esto supone una pérdida anual de hombres durante este conflicto armado en torno al siete por ciento lo que está en concordancia con el volumen de bajas de marinería por esta causa en las Indias Occidentales durante la guerra anterior, según las listas de tripulación de los barcos. La aplicación de este porcentaje del 7% a los totales de marinería reclutada durante la Guerra de los Siete Años da como resultado 40.470 casos de deserción entre 1755 y 1762¹⁵⁴.

Los resultados de la revista de inspección general ejecutada a mediados de la década de 1780 (Tabla 79) revelan un despunte del fenómeno que por entonces también hacía estragos en los equipajes de los navíos de la Royal Navy¹⁵⁵. Aunque los resúmenes

¹⁵² Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, p. 91.

¹⁵³ No desertores individuales, dado que sus fuentes no permiten identificar a personas; no hay duda de que un mismo sujeto está sumado más de una vez en los totales.

¹⁵⁴ Vid. Rodger, N.A.M., *The Wooden World...*, pp. 202-204.

¹⁵⁵ Según un informe oficial, entre 1776 y 1780 se reclutaron un total de 175.990 plazas para la marina de guerra inglesa; 42.069 (un 23,9%) desertaron. Vid. Lloyd, C., y Western, J.R., <<Las fuerzas armadas y el arte de la guerra>>, en *Historia del Mundo Moderno*. (Universidad de Cambridge). Barcelona,

de este control no aportan cifras específicas de prófugos, sino de “dudosos”- bien por cautivos bien por no presentados al tiempo de la actualización de listas-, a todas luces la inmensa mayoría deben contarse como desertores; de los 562 dudosos que se registran en la provincia marítima de Pontevedra se precisa que sólo cinco de ellos son prisioneros de enemigos de la Corona. En el comentario a los resultados de esta inspección se alude a la señalada tendencia de los gallegos por desertar, si bien lejos de alcanzar los niveles de los andaluces que tendrían a este delito como “vicio predominante”. Este juicio de la autoridad de Marina tenía un fundamento contable. Por entonces, en el departamento gaditano figuran como dudosos el 27,69% de la marinería de servicio -repetimos, sin contabilizar a la oficiliada ni a los muchachos- frente a un 8,71% en el departamento de Cartagena. Por lo que atañe al de Ferrol, el porcentaje era del 16,76%¹⁵⁶.

Los contrastes territoriales, también evidenciados en Francia¹⁵⁷, son todavía mayores entre provincias marítimas. En cuanto a Galicia, las diferencias son escasas (inferiores a cinco puntos porcentuales) hasta la década de los ochenta (Tablas 80-83). El factor geográfico, la cercanía a Portugal, no fue determinante. De hecho, en 1772 las cuatro subdelegaciones más próximas a la raya húmeda (Redondela, Vigo, Baiona y A Guarda) presentaban en conjunto un porcentaje de desertión entre su marinería de servicio del 2,26% (22 de 972), inferior a la media de la provincia de Pontevedra (2,37%). De esto podría inferirse que la mayoría de las desertiones no se produjeron con ocasión del sorteo

1972, vol. VIII, p. 130. Citado por Merino Navarro, J.P., *opus cit.*, p. 108.

¹⁵⁶ Los porcentajes bajarían un poco de haber computado a los muchachos: 26,29%, 7,8% y 15,14 para Cádiz, Cartagena y Ferrol, respectivamente. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Resumen de la revista de inspección de Muñoz de Guzmán.

¹⁵⁷ La Provenza oriental y el Béarn presentan tasas de desertión más elevadas que la media. Unas variaciones que también son perceptibles a menor escala espacial. Por ejemplo, en 1783 se aprecian variaciones superiores a una decena de puntos porcentuales de unas a otra localidades del *quartier* de Libourne Vid. Cocula, A.M., *Un fleuve et des hommes. Gens de Dorgodne au XVIIIe siècle*. París, 1981, p. 369. Y Gausset, J. Cl., <<Les gens de mer à Agde au XVIIIe siècle>>, en *Annales du Midi*, 1980, t. 2, p. 171. Citados por Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, pp. 91 y 230.

de plazas sino durante el destino en buques para hacer campaña¹⁵⁸. El dato más sobresaliente de la comparación entre los distritos gallegos es el espectacular incremento de los no presentados a la revista, identificables como prófugos, matriculados en la provincia de Ferrol (Gráfico 4). En tres lustros pasó de un 7,43% a un 30,69%, casi el doble de la media gallega. Este último valor tan elevado tal vez sea debido en parte al cómputo de desertores de maestranza como “dudosos”. Esta hipótesis se sustenta en la probada ausencia sin permiso de carpinteros de ribera y calafates de otros arsenales de la Corona. En 1796 el 6,96% (102 de 1466) de la maestranza matriculada por la provincia de Cartagena no se había presentado al acto de la revista sin constar su paradero. Pero tanto en términos absolutos y sobre todo relativos, en este distrito capitalino, base naval del departamento del Levante, eran más los marineros prófugos: 160 de 679, un 23,56%¹⁵⁹. Por todo ello, en 1787, en una coyuntura de paz y de menores apuros presupuestarios que durante los últimos años de la centuria, en el supuesto de que entre los 457 “dudosos” matriculados por la provincia de Ferrol figurasen hombres de maestranza, con toda seguridad sumarían menos de un tercio.

Mayores contrastes que en Galicia se advierten entre las provincias del departamento de Cádiz. Según informe de Muñoz de Guzmán, desde la revista concluida en 1773 hasta la dirigida por él habían desertado 4.097 individuos, “de los que ni todos existirán, ni todos andarán extraviados, pero siempre serán muchos los que carezcan de domicilio”. Al objeto de recuperarlos para la Armada, el inspector abogó por un nuevo perdón. Pese a que entre ambas revistas se habían decretado nada menos que cinco indultos (en 1777, 1779, 1781, 1783 y 1785), en 1787 no se presentaron al control 2.878 individuos, el 27,69 % del total de gente de mar de servicio, 10.390. Cabe suponer, pues, que buena parte de la marinería andaluza se fugó definitivamente, y su destino fue América.

En relación con esto, no es casual que las provincias de Cádiz, Málaga y Sanlúcar

¹⁵⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 25 de mayo de 1772.

¹⁵⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.883. Estado de la revista del departamento de Cartagena. Doc. Cartagena, 21 de junio de 1796.

con porcentajes de desertores respecto a la marinería de servicio del 42,48%, 34,42% y 34,07%, rebasaran ampliamente la media departamental (conjunto de ocho provincias) del 28,7% (2.203 de 7.676) resultantes del estado de la revista de inspección de 1799¹⁶⁰. Las capitales de estos tres distritos acogían una importante flota ultramarina, sobre todo Cádiz, el puerto del tráfico colonial por antonomasia de la España del siglo XVIII, y Málaga¹⁶¹, éste último habilitado al Libre Comercio en 1778. En consecuencia, los matriculados de su entorno tenían más posibilidades de pasar a Indias de forma irregular, y a después de declarados prófugos, o de hacerlo legalmente, con licencia, y una vez allí quedarse después devencido el permiso. E incluso, pese al riesgo de ser descubiertos, decenas de desertores se emplearían de forma regular en el tráfico transatlántico con la complicidad de sus patronos y armadores a la hora de ocultarlos de las inspecciones de las autoridades de Marina o de falsificar sus señas de identidad en los roles de equipaje.

El mantenimiento de los porcentajes de prófugos entre 1765 y 1799 por lo que al departamento del Sur se refiere lleva a pensar nuevamente en la migración americana como factor decisivo de la deserción en el seno de la marinería andaluza y más en particular de la gaditana. A esto obedecería que en la primera de las fechas, de evidente desaceleración de los armamentos tras la firma de la paz con Inglaterra, en la provincia de Cádiz figuren como ausentes sin licencia en paradero desconocido el 46,8% de las plazas de servicio (1.318 de 2.816), cuatro puntos porcentuales más que en 1799. Y en ese intervalo de tres décadas el porcentaje de deserciones en el conjunto departamental apenas había variado: de un 26,16% (2.451 de 9.368) a un 28,7 (2.203 de 7.676)¹⁶². Esta estabilidad contrasta con

¹⁶⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

¹⁶¹ En 1765, la provincia de Málaga -cuyo puerto capitalino todavía no se había abierto al tráfico colonial- presentaba un porcentaje de desertores entre la marinería de servicio del 16,65% (295 de 1.772) mientras que Cádiz entonces, como después, descolló extraordinariamente: en 1765 el 46,8% (1.318 de 2.816) de sus matriculados de mar de la clase de servicio fueron computados como ausentes sin licencia en paradero desconocido. La media departamental era del 26,16%. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765.

¹⁶² Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Cádiz, 1 de mayo de 1765. Y A.G.M.

la gran subida experimentada en el departamento de Cartagena. Se pasó de un 8,71% en 1787 a un 25,77% en 1796 debido a la incidencia de la guerra¹⁶³. Sin duda la acumulación de campañas y la falta de compensaciones salariales llevó a muchos afectados a la fuga a la primera ocasión propicia, y otros en vista de un horizonte tan negro desertaron antes del sorteo.

MARINERÍA DE SERVICIO	1796		1799	
	Nº	%	Nº	%
Presentes y en destino conocido	7.926	74,23	7.350	76,91
En paradero desconocido sin licencia	2.752	25,77	2.207	23,09
TOTAL	10.678	100	9.557	100

En esta tabla no figuran los datos referidos a Mallorca donde el problema no era menor a juzgar por los resultados de la revista efectuada entre diciembre de 1794 y noviembre del año siguiente. De un total de 3.579 marineros hábiles, en nota al pie del estadillo se apuntaba que además de 814 ausentes sin licencia (23,04%) había que considerar como prófugos a 329 presentes “por no haber comparecido a las ynfinitas imbocaciones”. Y también a los 262 ausentes con permiso -pues al igual que los sin licencia- “hace mucho tiempo que ocupan en sus asientos las señales de dichas clases”¹⁶⁴. Los 329 presentes pero no presentados, podrían considerarse insumisos más que desertores

Matrículas. Generalidad. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

¹⁶³ El incremento de los prófugos en coyunturas bélicas también se constató en Francia. Entre 1701 y 1705, en el arranque de la Guerra de Sucesión el porcentaje de desertores respecto al total de marinería disponible pasó de un 3,1% al 5,2%. Esta media oculta notables diferencias de unas provincias marítimas a otras; a la cabeza de este fenómeno se situó el departamento de Tolón con un 7% (un 8,8% en 1705, 2.250 desertores), más del doble que los porcentajes de Brest, Rochefort y El Havre, en torno a un 3%. Vid. Cabantous, A., *Le Vergue et les Fers...*, pp. 91 y 230.

¹⁶⁴ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Palma, 1 de noviembre de 1795.

propriadamente dichos. Eran actores de una insubordinación generalizada en la provincia de Palamós, como quedó dicho al tratar de la resistencia a los sorteos. Conviene tener presente que en este distrito catalán, a la desobediencia a los llamamientos durante las dos últimas revistas de inspección del siglo XVIII protagonizada principalmente por la marinería útil se sumaron bastantes patrones e inhábiles, estos dos últimos no por temor a ser enviados a campaña.

En suma, entre una cuarta y una quinta parte de los matriculados de mar del departamento de Cartagena eran prófugos. Repetimos, ahora con datos concluyentes, que la inmensa mayoría de los desertores eran individuos de mar de los llamados de servicio, antes de ser enrolados en la Armada o durante la campaña. De hecho, sólo 39, el 1,31% de los 2.982 patrones revistados en 1799 en el departamento cartagenero estaban ausentes sin el pertinente permiso y 122, el 3,76%, de los 3.242 inhábiles. Por entonces, sólo 11 de los primeros y 9 de los segundos en paradero conocido se encontraban sirviendo a la Armada¹⁶⁵.

	Marinería de servicio		Patrones		Inhábiles	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Presentes y en destino conocido	7.350	76,91	2.943	98,69	3.120	96,24
En paradero desconocido sin licencia	2.207	23,09	39	1,31	122	3,76
TOTAL	9.557	100	2.982	100	3.242	100

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 14 de septiembre de 1799

El balance en las postrimerías del siglo era desolador. Hacia 1798 se calculaba que unos 9.000 individuos habían abandonado irregularmente su plaza en la Armada española. Ni con la creación del Juzgado de Prófundos se logró contener de forma ostensible estas

¹⁶⁵ Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Cartagena, 14 de septiembre de 1799.

evasiones. Según el estado de las fuerzas de la Armada de 1829 de un total de 8.658 hombres de mar matriculados en puertos gallegos y aptos para la prestación militar y no exceptuados por causa alguna, 1.274 (14,7%) figuran en el capítulo de “desertores y en ignorado paradero”, sin licencia para sus desplazamientos¹⁶⁶. En fin, a estas alturas las deserciones seguían alcanzando magnitudes bien considerables.

¹⁶⁶ El resultado de la mencionada revista de inspección del ecuador de los años ochenta arrojaba la cifra de 5.779 dudosos para los tres departamentos. Vázquez Figueroa, ministro de Marina, comunicó en abril de 1816 al titular de la cartera de Hacienda que en el último año de 700 adscritos al departamento ferrolano habían desertado 333, “sucediendo proporcionalmente otro tanto y aun más en los otros dos...” Vid. Merino Navarro, J.P., *La armada...*, pp. 87-88. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 2.033. Doc. Ferrol, 14-I-1829.

CONCLUSIONES

La Matrícula de Mar surgió con el objetivo declarado de mejorar la oferta de tripulaciones para la Armada española que, como todas las marinas de guerra europeas en mayor o menor grado, tuvo problemas a la hora de dotarse adecuadamente de marineros. Con este propósito, a partir de la década de 1620 varias coronas europeas, entre ellas la sueca y la danesa, establecieron sistemas de inscripción de gente de mar. Las primeras medidas a este respecto se pusieron en práctica en España y Francia casi al mismo tiempo enmarcadas en los ambiciosos programas de rearme naval de Olivares y Richelieu. En uno y otro caso, las primitivas matrículas fracasaron, pero mientras en España este régimen no se conformó de nuevo hasta un siglo después, en Francia la inscripción marítima ordenada en época de Colbert, aunque reformada, pervivió y sirvió de modelo al régimen español del siglo XVIII. Las restantes armadas europeas se nutrieron simultáneamente por diversas vías, siendo las dos más usadas: las levass forzosas, con el paradigma del *impressement* inglés, y el voluntariado.

La primera matrícula española, toda apunta que diseñada por la Junta de Armadas, fue establecida por real cédula de 31 de octubre de 1625 para todos los que usasen de oficios marinos, cuya honorabilidad era reconocida por ley. Nadie estaba libre del registro, ni por manifiesta incapacidad física ni por edad. Otra cosa es que de ser reclutados fuesen rechazados por viejos o inútiles. El éxito de esta inscripción y en último término el fomento de la marinería habría de cimentarse en una serie de franquicias de carácter militar (exención de reclutas para el ejército y de alojamientos, entre las más importantes) y económico (preferencia como tripulación de las flotas de Indias) concedidas a los alistados. Por estas concesiones sobre el papel y por varias de sus intenciones (registros de marinería y maestranza, parece que en toda la costa peninsular, formación de asientos individuales con distinción de clases, libertad vigilada de los alistados, etc.) cabe ver en ella un precedente lejano del sistema de matriculación de la España borbónica. Pero al contrario de éste, no conllevó un cambio en el reclutamiento que siguió ejecutándose por compartos obligatorios de hombres

entre las poblaciones litorales, pues algún proyecto conocido de turnos anuales de rotación de las tripulaciones no fructificó.

Conforme a lo dispuesto en la citada cédula, hay constancia de labores de inscripción y actualización de registros en buena parte de Galicia, del Principado de Asturias, y de la costa de los reinos de Granada y de Murcia, al menos en Cartagena. A diferencia de la ordenanza de 1751, la división de la costa en distritos para gestionar las matrículas no quedó fijada por ley, sino establecida por las máximas autoridades militares de los diversos territorios o por delegados suyos. Para formar las listas se echó mano de recuentos de milicianos, algo imprevisto, y se constituyeron pequeñas juntas locales, sí previstas pero que no siempre se ajustaron en su composición a lo establecido y de las que generalmente formaron parte comisionados de la Corona, regidores y prácticos de mar, y en ocasiones cabos de milicias.

En cuanto a los resultados que conocemos para Galicia, llama la atención el corto número de matriculados que habían servido en las armadas reales (sólo 45, el 1,36% de los 3.313 inscritos en una veintena de puertos de las Rías Bajas). Cifra muy baja que puede deberse a las deficiencias del registro, pero que ésta en consonancia con la pobre cualificación náutica que ministros de la Junta de Armadas, y mandos y veedores de las escuadras coincidieron en señalar como nota característica de la gente de mar de Galicia.

Los datos de que disponemos sobre la matrícula ordenada en 1626, son escasos y fragmentarios pero apuntan inequívocamente hacia el fracaso de los fines de la misma, y en consecuencia al rápido abandono de las labores de inscripción y actualización de listas. La falta de verdaderos incentivos y el probado incumplimiento por parte de la Corona de las obligaciones de abono de sueldos y anticipaciones a los tripulantes de sus escuadras fue la causa fundamental, aunque también jugó su papel la débil estructura administrativa en los distritos costeros para atender, sin injerencias, los asuntos marítimos. Esto obligó a la Corona a depender en exceso del auxilio de las autoridades municipales, que a menudo se resistieron a prestar la colaboración exigida.

Para Patiño y para el Marqués de la Ensenada el éxito de la política de matriculación y en general el progreso de la Marina dependía de una ordenación racional del territorio costero. 1726, 1737 y 1751 son tres fechas clave. En 1726 se definió por arriba el mapa de la administración marítima, con el establecimiento de los tres departamentos, al tiempo que una Instrucción de 26 de agosto fijó las directrices de actuación de los comisarios de Marina para el registro de la gente de mar y la

maestranza entonces dispuesto. Las competencias del llamado Cuerpo del Ministerio (los Intendentes y sus satélites), en particular en materia de matrículas, se vieron confirmadas en la normativa de 1737 diseñada desde el Almirantazgo, se delimitaron las subdelegaciones de Marina y se dotaron de personal. Pero no será hasta la llamada *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada* de 1-I-1751 (en verdad, el Título III del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada de 1748), cuando se consolida legalmente un organigrama de gestión de los asuntos marítimos que habría de pervivir hasta finales de siglo. Las competencias del personal del cuerpo político o del ministerio de Marina, se vieron confirmadas y detalladas en el otro texto legal de gran importancia para los objetivos de estudio de esta tesis: el *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas* (Málaga, 1786) formado por Muñoz de Guzmán en calidad de director de la revista general de todas las provincias marítimas de España. El rango de brigadier de este inspector, es sintomático del proceso de militarización de la matrícula evidente en la nueva ordenanza de matrículas de 1802. Ésta supuso una reestructuración administrativa sobre la base del ejercicio de la jurisdicción de Marina y la gestión de las listas de matriculados por parte de los oficiales del Cuerpo General, traspaso competencial ya dispuesto en un decreto de 1800 en virtud del cual se derogó la ley básica de 1751.

Los tres macrodistritos creados en 1726 presentaron una longitud de litoral bastante pareja (Ferrol 2.429 kms., Cádiz 2.528 kms, y Cartagena 2.919 kms), lo que no fue premeditado puesto que la división territorial obedeció a la lógica impuesta por la doble frontera franco-española e hispano-lusa. Sus límites no se alteraron salvo con la incorporación de Menorca en 1783 que duró la que duró la recuperación por Inglaterra de su soberanía sobre esta isla. Los departamentos fueron divididos en partidos que a su vez englobaron a subdelegaciones. Básicamente, esta estructura persistió a lo largo del siglo XVIII con leves reajustes espaciales.

Inicialmente, en 1726, los departamentos se parcelaron de forma primaria en unos pocos partidos. Salvo en Andalucía, éstos se correspondieron con antiguas demarcaciones territoriales de orden superior; en su mayoría, reinos. Las localidades a donde fueron destinados por vez primera comisarios de Marina con el objetivo prioritario de registrar a marinería, maestranza y embarcaciones, tuvieron la consideración de capitales de partido, en total doce. A raíz de las disposiciones de 1737, este reparto territorial se encomendó a los Intendentes de Marina. Catorce partidos estaban constituidos en 1740, sólo dos más que en 1726. Mucho mayores fueron los

cambios que acarreó la entrada en vigor de la Ordenanza de 1751. Las provincias marítimas sustituyeron a los antiguos partidos, duplicando su número: 27, repartidos a partes iguales entre los tres departamentos. Presentaron grandes desequilibrios en cuanto a la extensión de su litoral (Pontevedra 557 Kms. por 177 de Ferrol, como extremos gallegos) y desequilibrios incluso mayores en el peso de la matrícula humana y de embarcaciones sobre todo en los departamentos de Ferrol y Cádiz (en 1765, la provincia de Pontevedra registraba el 47,5 y el 52,15 de ambos efectivos por sólo el 3,46 y el 2,73 de Ribadesella).

La división en provincias operada en 1751 fue bastante estable, sobre todo en el litoral gallego y cantábrico. Salvo en Motril, Tarifa, Sanlúcar y Tarragona, el resto de cabeceras fueron el primer puerto de su partido en tamaño de matrícula. Y en relación con esto, quince de los veinte primeros puertos españoles en 1765 eran capitales de provincias marítimas. En la segunda mitad de siglo fueron pocos los cambios que alteraron el número de provincias (integración de la de Jerez en la de Sanlúcar, constitución de la de Tarragona, etc.) y también contados los traslados de capitalidad (de Tarifa a Algeciras, de Rosas a Palamós y antes de San Feliu de Guixols a Rosas, etc.).

En contraposición al proceso de centrifugación administrativa operado a escala provincial entre 1737 y 1751, el número de las subdelegaciones se redujo notablemente entre una y otra fecha: de 154 a 102 (37 en Ferrol, 29 en Cádiz y 36 en Cartagena, incluida Tortosa (Mapas 6, 7 y 8). El total de subdelegaciones no varió mucho hasta la centuria siguiente, los traspasos de unas a otras provincias fueron escasas y más abundantes los cambios de capitalidad. La media de matriculados por subdelegación fue prácticamente la misma en el conjunto español que en Galicia: 482 por 477 hacia 1765. Sin embargo la distancia entre los extremos fue abismal. Los españoles eran Palma de Mallorca con 2.280 y Alcalá del Río, demarcación sevillana con tan sólo 38 matriculados. Los gallegos: Pontevedra con 1.152 y Cedeira con 54.

A mediados de la década de los sesenta, se computaron más de trescientos localidades con matriculados: desde uno en el pueblo valenciano de Silla hasta 2.489 en Cádiz, el gran puerto monopolizador del tráfico con las Indias. El 41,58 % (126 de 303), eran gallegas, repartidas en 24 subdelegaciones, con una media de 5,25 localidades que superaba ampliamente a la del conjunto español, 2,97. Más del sesenta por ciento de las gallegas localidades gallegas pertenecían a la provincia de Pontevedra, la que contaba con más subdelegaciones de los tres departamentos, y la mayor relación

de localidades por distrito: 6,5. Una nota característica de la matrícula gallega, fue la dispersión de efectivos en puertos modestos; al respecto es concluyente que en el arco litoral situado entre Ribadeo y A Guarda se localizasen el 45,83% (121 de 264) de puertos de entre 0 y 300 matriculados de ambas clases (marinería y maestranza), pero sólo el 12,82% de aquéllos (5 de 39) que superaban los trescientos.

Las instrucciones de 1726 y 1737 no contemplaban ningún requisito de rango para los ministros, que sí se establecieron en 1751 aunque en términos más desiderativos que imperativos. Por lo regular habrían de ser comisarios ordenadores o de guerra, pero lo cierto es que tal vez por falta de funcionarios de esta graduación desocupados, cuatro de las siete provincias recién creadas y localizadas en el litoral de Galicia, Asturias y Cantabria, se confiaron entonces a oficiales de contaduría, primeros o segundos. Y algo similar debió haber pasado en los otros departamentos. En las provincias cuya capital era también cabecera de departamento, hasta 1786 los Intendentes asumieron las funciones de los ministros principales. En la ordenanza se dispuso la rotación cuatrienal en estas plazas para evitar su *patrimonialización*; unos relevos que por regla general se cumplieron en el tiempo previsto; al menos así ocurrió en Pontevedra, la provincia de la que contamos con más información, con la salvedad del mandato extraordinario de García Sarmiento que se prolongó por espacio de dos décadas (1749-1770). En ocasiones, por falta de ministros para ocupar las vacantes previstas se tuvieron que retrasar las “remociones”.

La retribución salarial y las raciones en la Armada de los ministros provinciales, como las de cualquier otro miembro del ministerio político, estuvo acorde con su categoría funcional. Entre 1737 y 1774 los sueldos permanecieron inalterados. Amén de los sueldos propiamente dichos, estos ministros tenían derecho a extras según la extensión y las circunstancias particulares de las provincias a su cargo. Generalmente, su nómina de auxiliares directos estuvo integrada por un oficial supernumerario de la contaduría o un contador de navío, para los asuntos políticos y económicos, y por un asesor en materia de justicia, el Auditor (plaza que en las provincias gallegas asumieron letrados de la Real Audiencia). En cada capital provincial también estaban asignados un escribano de Marina y alguaciles, cuyos derechos y deberes no se regularon hasta 1751. Estos notarios, nombrados por los Intendentes, a diferencia de sus homólogos de las subdelegaciones gozarían del fuero de Marina y de sueldo, al margen las minutas estipuladas en el arancel correspondiente del juzgado con prohibición expresa de percibir dádiva o premio en metálico. Obligados a formar con claridad protocolo de

todos los instrumentos legales referidos al ramo de Marina, y a ordenarlos por años, para facilitar el traspaso de papeles entre notarios y la búsqueda de documentos. Pero lo cierto es que el ejercicio simultáneo de varios oficios por parte de alguno de estos escribanos no contribuyó a tales fines. La plantilla se cerraba por abajo con los alguaciles, también retribuidos y cuyo cometido principal fue la aprehensión de delincuentes y otros encargos del juzgado de Marina.

Por exigencias presupuestarias, este cuadro de personal sólo se amplió en contadas ocasiones, pese a que con ocasión de revistas de matrículas se reparó en su insuficiencia para atender un frente amplísimo de competencias. Desde Madrid siempre se invocó la imprescindible coordinación institucional, el auxilio que las autoridades civiles y militares debían prestar en todo momento a los jueces de Marina en el ejercicio legítimo de sus facultades, contemplándose severas penas para los que se negasen a esto. Una armonía entre instituciones, una ayuda recíproca, incardinada en un objetivo más amplio, el del orden público y la convivencia pacífica que pasaba necesariamente por la recta administración de la Justicia. En la praxis, los conflictos de competencias estuvieron al orden del día, en buen número por cuestiones de desafuero, y la descoordinación fue notable, y se evidenció, por ejemplo, a la hora de combatir las deserciones.

En cuanto a los subdelegados, último eslabón de esta cadena administrativa, gozaron del fuero de Marina y en virtud de la ordenanza de 1751 habrían de contar con asesores para las materias de justicia. Pero, por lo que sabemos para Galicia, cuando estos partidos fueron gobernados por letrados, ellos mismos asumieron estas funciones con el consiguiente ahorro de gastos para las nunca boyantes arcas de Marina. Cada subdelegado también había de tener a su servicio a un escribano, encargado de dar fe de las escrituras concernientes a este ramo. Los que hemos identificado ejercieron otras escribanías (de ayuntamiento, de rentas, etc.), o sea, sin dedicación exclusiva, algo lógico debido a que no tenían consignado salario, sino sólo derechos de notaría estipulados por ley.

Hay indicios de que la mayoría de los nombrados a partir de 1737 para regir las subdelegaciones fueron munícipes o autoridades militares de plazas costeras. Confiar esta gestión a personas ajenas al cuerpo de la Marina no fue una solución idónea: implicaba que los matriculados en lo tocante a su actividad estarían gobernados por magistrados locales, cuando fueron corrientes las denuncias de aquéllos por la vulneración de sus privilegios por parte de autoridades concejiles. Pero las alternativas

no eran muchas. Si bien a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII se insistió en la conveniencia de que estas plazas fuesen servidas por oficiales de contaduría o por contadores de la Armada (sólo el veinte por ciento de los designados para Galicia en 1751 pertenecían al cuerpo del ministerio de Marina; y la proporción todavía era menor en Cartagena en 1781: de 28 subdelegaciones, sólo cuatro, y servidas por contadores jubilados). Ni tan siquiera los requisitos de honorabilidad y desahogo económico contemplados en la ordenanza de 1751 se cumplieron siempre, como se demostró en Cataluña.

Las retribuciones de los subdelegados no guardaron proporción con el tamaño de la matrícula que gestionaban. Las asignadas a los gallegos fueron muy superiores a las de sus homólogos del litoral levantino. Debido a la congelación de estos salarios y a que se cobraron con retraso, y a la renuencia de la Secretaria de Marina a conceder pluses, hubo poca demanda de estas plazas, incompatibles por ley con otros oficios. De ahí los casos de mandatos casi vitalicios y que las vacantes fuesen cubiertas eventualmente por *cabos celadores* de la matrícula, puente entre los subdelegados y sus administrados.

Esta falta de verdaderos incentivos salariales fue caldo de cultivo de sobornos, peligro implícito en estas palabras de Muñoz de Guzmán: “no hay cosa que abata más el espíritu del que manda, que verse en inferior fortuna a la del que le ha de obedecer”. A tenor de los rastros dejados en la documentación (denuncias de gremios o de particulares y, a raíz de estas, cargos formados de resultas de juicios de residencia durante las revistas), las corruptelas de este personal no parece que alcanzasen grados elevados. Las irregularidades y abusos en la gestión, salvo en casos de extrema gravedad, se juzgaron como faltas leves, y ni tan siquiera merecieron la apertura de expediente al imputado. No advertimos un silencio administrativo deliberado ante casos de corrupción, como se demostró para el fraude fiscal cometido por los poderosos, aunque sí cierta mano blanda. Por otra parte, el clientelismo y los vínculos familiares que, -al igual que en las demás esferas de la Administración civil y militar borbónicas-, funcionaron como útiles vehículos de acceso y promoción a cargos públicos, no garantizaron precisamente la corrección de estos desórdenes, sino que por el contrario ayudaron a blindar al funcionariado de Marina. De hecho, los cortocircuitos en las redes familiares de poder entre el personal de los negociados de esta secretaría fueron muy contados.

En cuanto a las disposiciones en materia de matriculación, el coyuntural decreto de 1717 - motivado por el importante volumen de reclutas para la ofensiva española en el Mediterráneo, conllevó registros de marinería -, que no debieron ser muy exhaustivos habida cuenta la endeble estructura administrativa de Marina en este momento. Las disposiciones de 26-VIII-1726 fueron más ambiciosas. La matrícula entonces ordenada en asientos individuales, a diferencia de lo dispuesto en 1737 y 1751 sólo comprendía a la gente útil de marinería y maestranza, excluía a los inhábiles y a los muchachos. Por el atractivo de los privilegios concedidos, a menudo vulnerados por las justicias locales, la inscripción de profesionales ajenos a los oficios marítimos fue moneda corriente, pero mucho mayor fue la ocultación de pescadores y mareantes por temor a ser enviados a campaña. Esta etapa de pruebas e improvisaciones en el terreno de las matrículas se caracterizó por la fuerte resistencia de puertos hasta entonces exentos en la práctica o poco sangrados por levas de marinería frente a las medidas de distribución de la carga militar en proporción a los nuevos censos de profesionales. Por ello, se tuvo que reclutar con apremio militar, un recurso coactivo muy habitual en tiempos de los Austrias, al contrario que en la segunda mitad del siglo XVIII cuando el sistema de sorteos por cuadrillas se consolidó.

El esperado éxito de la refundación de las matrículas en 1737 habría de pasar por mayores garantías de respeto a los derechos y privilegios - unos confirmados, otros nuevos (fuero de Marina)- de la gente de mar y de maestranza. Por vez primera, explícitamente se declaraba que sólo los matriculados estarían autorizados a emplearse en oficios marítimos. Una exclusividad defendida a rajatabla mas que cualquier otro derecho, que desvirtuaba el carácter voluntario del registro dispuesto en la llamada Ordenanza del Infante Almirante bajo unas directrices más detalladas que las anteriores. En la instrucción de 4 de noviembre de 1737 para la formación de las listas por vez primera se fijaban límites de edad (14-60 años) para matricularse y se establecían causas de exclusión, unos y otras confirmadas en la ordenanza de 1751, decisiva para el proceso de institucionalización de la Matrícula.

Muy pocos fueron los territorios donde no se estableció este régimen de inscripción marítima, al igual que ocurrió con su referente francés. Las excepciones más importantes, por el número de individuos susceptibles de matricular fueron Canarias y las provincias vascas, en el archipiélago por su marginalidad geográfica y en las segundas por sus fueros. Los costes de gestión que implicaba la puesta en pie de matrículas en Canarias y los problemas logísticos para sacar partido militar a la misma

(dificultad de coordinar el envío rápido de movilizados a las bases navales de la Península pesaron más que el éxito potencial de este registro habida cuenta el desarrollo de la pesca y del tráfico de salazones experimentado en Gran Canaria y Las Palmas en la segunda mitad del siglo XVIII. En cuanto al estatuto vasco, las justicias ordinarias de Guipúzcoa habrían de enviar al ministro de Marina de San Sebastián listas con nombre y vecindario de la gente de mar, y las de Vizcaya relaciones certificadas de número y edades de los asentados al de Bilbao. Este modelo de simples listas numéricas vigente en el Señorío, y que, no sin obstáculos, se extendió a Castro Urdiales en 1764, favoreció la ocultación y el fraude, y dio rienda suelta al concurso de sustitutos prohibido expresamente tanto en la Ordenanza del Infante Almirante como en la de 1751. Por su valor estratégico, en los presidios africanos tampoco se estableció la matriculación. Y por último, la excepción de la Albufera, que obedeció ante todo a su condición de área lacustre de patrimonio de la Corona, fue limitada.

Por lo que concierne a la formación de listas y asientos, la inscripción de los tres objetos (marinería, maestranza y embarcaciones) se haría por separado, tendrían sus propios registros, formados con base en los principios de exactitud y claridad. En cuanto a la maestranza, habrían de alistarse todos los carpinteros de ribera y calafates que acreditasen el ejercicio de tales oficios. Por el contrario de los demás operarios de este sector (carpinteros de blanco, faroleros, toneleros, etc.) sólo los necesarios para las obras de los arsenales de los tres departamentos. En el caso de la gente de mar, las tres clases básicas: la llamada marinería de servicio, los inhábiles (jubilados e inválidos) y muchachos, contarían con sus propias listas específicas, pero compartirían un modelo de cédula individual (naturaleza, edad, filiación, estado civil y rasgos físicos). A diferencia de la dictado en 1737, a partir de 1751 a la hora de la matriculación de los más jóvenes (cuyos límites de edad, 9-14 años se mantuvieron) no habría que atenerse a ninguna proporción entre clases y en consecuencia no se hacían necesarios los criterios de selección. Por otra parte, se confirmaron los requisitos generales de ingreso pero como novedad se autorizó bajo ciertos requisitos, para evitar fraudes, la matriculación de personas ajenas a los gremios de mar. También de forma condicionada, con el mismo propósito de atraer a la matrícula al mayor número posible de gente reclutable para la Armada, se ordenó la inscripción de los “forasteros nacionales” (los domiciliados fuera de sus localidades de nacimiento) y de extranjeros.

Otra novedad en virtud de la ley fundamental de 1751 fueron las disposiciones relativas a la ejecución de tres tipos de revistas, con un común objetivo básico

(informar del estado de las matrículas) pero de diferente alcance territorial y diferente periodicidad. Inspecciones de subdelegados en sus distritos cada dos meses. De los ministros principales en sus provincias anualmente, ya previstas en los *quartiers* franceses creados bajo Luis XIV. Y por último, por cuenta de un comisario ordenador o de guerra de dos en dos años en cada departamento. De la práctica de las primeras no sabemos nada. Respecto a las segundas, los indicios documentales apuntan a su ejecución regular sin mayores contratiempos. Las terceras, llamadas revistas de inspección extraordinarias, no se llevaron a cabo en los intervalos de tiempo previstos en la ordenanza, aunque sí fueron confiadas a oficiales del cuerpo del ministerio con el rango exigido. En la segunda mitad del siglo XVIII sólo se llevaron a efecto cinco, contando la general dirigida por Muñoz de Guzmán, que no fueron sincrónicas en Ferrol, Cádiz y Cartagena. El objetivo general de estas revistas de cada departamento era informar a la Corona, por la vía de los tres Intendentes, del estado de la matrícula y de los recursos naturales e industriales demandados por la Marina. Por lo que atañe a lo primero, a los visitantes se les encomendó: pasar a la clase de inhábiles a las personas que no estuviesen en condiciones para el servicio, dar audiencia a los matriculados para que expresasen sus quejas y demandas relativas a la administración del ramo de Marina; proponer a los individuos merecedores de pensiones de invalidez, etc. En las directrices particulares que se fijaron para los inspectores, se puso el acento en el examen médico de los inhábiles, tanto de los ya declarados como de los que pretendían serlo, pues se evidenció un elevado fraude (dolencias fingidas, certificaciones falsas de facultativos, etc.) para evadir el Real Servicio. También estos desórdenes y sobre todo las elevadas tasas de prófugos motivaron las dos inspecciones de la década de los noventa, las únicas desarrolladas en coyunturas bélicas y dirigidas por militares del Cuerpo General de la Armada, prueba del traspaso de competencias de la *pluma* hacia la *espada*.

Puesto que los gremios eran órganos representativos de los matriculados, el Estado puso en marcha una serie de medidas encaminadas al control de su acción de gobierno y de sus cuentas. Inicialmente respetando en teoría las prácticas consuetudinarias de elección de sus cuerpos directivos, los nombrados para estas plazas habrían de ser confirmados como tales por las autoridades de Marina a partir de la ordenanza de 1751, en virtud de la cual la convocatoria de las juntas gremiales también sería de la competencia de éstos, que incluso las presidirían en casos extraordinarios de peligro de desgobierno. Otra novedad a raíz de la entrada en vigor de esta ley

fundamental fue el establecimiento de la figura puente de los cabos celadores de la matrícula. Nombrados por los subdelegados y sin retribución salarial, a tenor de los datos de que disponemos para las localidades andaluzas, a menudo su número no guardó proporción con el tamaño de las matrículas que habrían de ayudar a administrar. Las tareas de orden económico de estos auxiliares - que según parece se reclutaron entre los estratos medios de los gremios de mar en cuyas asambleas tuvieron garantizado voz y voto- vinieron determinadas por las actividades marítimas de las localidades bajo su responsabilidad de gobierno. Las políticas (funciones de policía para evitar altercados, inspecciones en los tráficos, difusión de las convocatorias de marinería, etc.) se especificaron en una instrucción formado por Muñoz de Guzmán en 1786 durante la revista que dirigió. Por su condición de cabos no fueron exonerados de del Real Servicio, en sintonía con la política de reparto lo más amplio posible de la carga militar de la matrícula; por esta razón, se ordenó más de una vez que estas plazas fuesen ocupadas por jubilados exentos de campaña lo que garantizaría *a priori* mayor continuidad en el desempeño de las mismas.

Las ordenanzas de pesca formadas entre 1768 y 1771 para varias provincias del departamento de Ferrol contenían cláusulas relativas a la aplicación prioritaria del fondo común a la asistencia sanitaria y económica a los socios enfermos de estas corporaciones y a los indispensables gastos de culto (función de Ánimas, acto general de difuntos, etc.) sin lujos. En esta misma línea se insistió en el Reglamento de Zalvide para Mataró (1773), con hincapié en el control del manejo de caudales, que pasaba por evitar los gastos superfluos y por el rendimiento anual de cuentas, anotadas partida a partida en un libro de carga y data que debían tener todos los gremios. En esta sintonía, además se ordenó el inventario de su patrimonio, en particular de barcos y pertrechos, y de sus papeles (con especial atención a los censos y créditos). Ministros y subdelegados, en poder de una de las tres llaves del arca común (facultad que hicieron efectiva en Galicia, como ha quedado demostrado) más allá de convocar las juntas gremiales tendrían el deber de presidirlas, a poder ser personalmente y en su defecto por delegación. Zalvide fijó el número de cargos directivos, mayor en las capitales de partido que en el resto de puertos, y el método de elección de los mismos, mediante ternas, sus competencias y su carácter anual e irrenunciable.

El éxito de este esfuerzo legislativo fue limitado, ya que hay sobradas evidencias de que las corporaciones de mar del departamento de Cartagena continuaron administrando sus fondos y celebrando fiestas sin atenerse a las disposiciones oficiales.

Otro tanto puede decirse de Galicia a la luz de las respuestas de los portavoces de los gremios a la encuesta por motivo del establecimiento del Montepío de pesca en 1777. La precariedad organizativa de muchos de éstos, y sobre todo las malversaciones de sus fondos y las irregularidades en la acción de gobierno de sus directivos, denunciadas en algunos casos y probadas en otros, explican las disposiciones de control financiero y uniformidad estatutaria contenidas en el reglamento de matrículas de 1786, de aplicación en toda España. Guiado por el espíritu y la letra de la normativa de Zalvide, en este reglamento se ordenó la constitución formal de tres gremios: uno de mareantes “o parte de tráfico” (integrado por los pilotos, contra maestres y demás tripulación de la flota comercial), otro de pescadores y un tercero de maestranza con sus respectivos patronos (San Telmo, el Apóstol San Pedro y San José). Habida cuenta el carácter eminentemente pesquero de la práctica totalidad de los puertos gallegos, y al escaso peso de carpinteros, calafates y otros profesionales de la construcción naval en su estructura profesional, en todo este litoral, salvo tal vez en Ferrol donde se asentaba un amplio sector de maestranza, se infiere que todos los matriculados se agruparon en un sólo órgano representativo, lo que ocurrió en Vigo. Se fijó la composición del cuerpo directivo y se determinaron las competencias de sus miembros: a la cabeza dos directores, un tesorero, un secretario para dar fe de los acuerdos asamblearios, un guarda almacén a cargo del depósito de barcos y pertrechos de la asociación y doce consejerías. El elevado número de estas últimas plazas consultivas, a repartir entre patronos y matriculados jubilados o recién licenciados de la Armada, tal vez obedeció al intento de legitimar la actuación del gremio ampliando la base de consenso interno de sus decisiones.

Todas ellas serían plazas anuales, sin retribuir, y elegidas por suertes, y también como en 1773 para Mataró, si bien ahora con carácter general, se establecieron disposiciones contra el nepotismo y la “patrimonialización” de estos cargos, prácticas criticadas tanto por defensores del régimen gremial, pero reformado (Capmany), como por detractores del mismo (Jovellanos). Se reguló el sistema de contribución al fondo común, que no podría exceder de 60.000 reales: doce mrvs. de cada peso fuerte (veinte reales) que se obtuviese de ganancia por la venta de pescado se destinaría a la caja del colectivo, siendo su recaudación de cuenta de uno de los directores; y la forma de llevar las cuentas (anotación partida a partida en libros específicos) y rendirlas año a año.

Las élites de la matrícula, patronos y principales inversores en barcos y redes, se resistieron a perder cuotas de poder en el ámbito de decisión de las juntas gremiales

oponiéndose frontalmente a unas disposiciones en cierta medida democratizadoras y que indudablemente perseguían el control de su acción de gobierno y de su práctica económica. En Santander y Muros, la Secretaría de Marina, permitió que sus respectivos gremios de mar continuasen contribuyendo al fondo común y aplicándolo según sus costumbres, lo que evidencia la dificultad de poner en pie las directrices de 1786. Por otra parte, los ministros principales y los subdelegados, aun en el hipotético caso de que con diligencia se afanasen en llevar a la práctica dichas disposiciones, hubieron de dar prioridad absoluta a las levas y a la búsqueda y arresto de desertores tras el estallido de la guerra contra la Convención en 1793. La prolongada coyuntura bélica ayuda a entender que hasta la década de 1820 no se reactivase la política de control del gobierno y las finanzas de los gremios.

En otro orden de cosas, a lo largo de esta tesis hemos subrayado la insistente convicción de las autoridades de Marina de que el éxito de la matriculación dependía en buena medida de una confirmación y defensa férrea de las prerrogativas de los alistados. Las concedidas en la llamada real cédula de privilegios de 18 de octubre de 1737, luego confirmadas en las Ordenanzas Generales de la Armada (1748) y en las de matrículas de 1751, fueron: la exención de milicias y de levas para el ejército, el Fuero de Marina, la exención de alojamientos y la de servir oficios concejiles, y por último la exclusividad para practicar oficios marítimos, mascarón de proa de la política oficial de incentivos económicos encaminada a fomentar la matriculación.

La primera se trató de una prerrogativa presente en todas las disposiciones sobre registro de marinería desde el siglo XVII y objeto habitual de controversias entre las autoridades de Marina y los mandos del Ejército en torno a los términos exactos de su concesión. Su goce, un derecho reconocido a los matriculados, salvo a los muchachos, pero no a la totalidad de los operarios de los arsenales, estuvo detrás de no pocos fraudes (muchacha gente se agregó a los gremios de mar por disfrutar de esta exención, y cuando fueron llamados a la Armada solicitaron su baja en las listas de matrículas). La concesión del referido escudo jurisdiccional, con sus lógicos límites, las causas de desafuero (delitos contra la hacienda regia, desacato a la autoridad, asesinatos, robos en iglesias, etc.) también fue general a toda la gente adulta de la matrícula, y se extendió a los empleados en la habilitación de los buques y en otros fines de Marina, aunque sólo durante su trabajo en arsenales o en fábricas cuya producción demandase la Armada. En cuanto a la libertad de alojar tropas, reconocida ya en 1606 y confirmada repetidas veces, fue vulnerada de facto en varias ocasiones. Efímera fue la exención de utensilios,

en vigor entre 1742 y 1761. Su cese cabe interpretarlo como un triunfo de las autoridades municipales que habitualmente esgrimieron los recargos a los contribuyentes derivados de las exoneraciones fiscales de los crecientes aforados y ministros reales. Por la que atañe a la exención de cargos concejiles del tipo depósitos, tutelas, mayordomías y otras de similar naturaleza ésta se razonó por las ausencias de los matriculados por obligaciones militares, y de paso por ley se evitó un seguro subterfugio para intentar eludir el servicio en buques o establecimientos navales. La regla tuvo inicialmente su excepción para casos de exiguos vecindarios donde cubrir las plazas de gobierno local sin acudir a esta gente era difícil. Una salvedad que no se contempló en las ordenanzas generales de la Armada de 1748 que confirmaron el veto de los matriculados para ejercer oficios de la *res publica*. Esto se tuvo por injustificado dado los miles de jubilados e inválidos, exentos de campañas. No obstante, sí pudieron entrar en las suertes para la elección de diputados del común y síndicos personeros, cargos que no eximieron de servir en la Armada. De cualquier modo, la acreditación de solvencia económica exigida para desempeñar estas nuevas plazas, en la práctica cerró el acceso a los ayuntamientos a la gran mayoría de miembros del cuerpo de matriculados.

De entre todas las franquicias, la exclusividad de los matriculados para practicar los oficios marítimos fue la más polémica. Las penas (multas, embargo de aparejos y embarcaciones) para los contraventores fracasaron en la erradicación del concurso de trabajadores ilegales que creció sobre todo en coyunturas bélicas. Las autoridades locales de la matrícula, sin fuerza armada bajo su mando, cuando quisieron cortar de raíz estas irregularidades lo tuvieron difícil; cuando no, su vista gorda fue premiada por patronos y armadores. Y no hay que descartar incluso que en circunstancias de déficit extremo de mano de obra autorizada, cuando los propios gremios de mar reclamaron una transitorio levantamiento del veto a los no matriculados, los subdelegados consintiesen de buen fe, sin mediar soborno, el concurso ilegal de gente ante la intransigencia de la Secretaría de Marina. Las habilitaciones oficiales fueron por tiempo limitado, para determinadas pescas y antes que a nadie se concedieron a jubilados, en segundo lugar a la maestranza y sólo en último término a los *terrestres*. Todo apunta a que el empleo de exentos del Real Servicio por edad, veteranía o inutilidad fue una constante en el sector pesquero, y ayuda a entender las tendencias contrapuestas de las cifras de marineros hábiles y de la flota en el último cuarto del siglo XVIII. Por lo que atañe a los permisos oficiales a la gente de maestranza, debieron ser pocos y

despachados a algunos carpinteros y calafates en situación de paro laboral prolongado o de atrasos muy considerables en sus pagas, si tenemos en cuenta dado que el ejercicio de las actividades de navegación y pesca llevaba parejo el deber de entrar en sorteo para campaña, y que, por término medio los salarios de la maestranza tanto en los astilleros particulares como en los arsenales de la Corona fueron superiores a los de la marinería. Es probable es que, sin autorización, compatibilizar sus oficios con los propiamente marítimos. Mucho más destacado, cabría decir que decisivo para contrarrestar los efectos de las levas en la economía del litoral, fue papel jugado por los terrestres. Puesto que su legalización laboral se condicionó a la obligación de servir en campaña si eran requeridos por la Armada, puede concluirse que pese a la penalización (multas y embargo de aparejos y barcos, como sanciones más habituales), fueron muchos más los empleados sin licencia en actividades marítimas que los legalmente habilitados.

Salvo la practicada desde tierra, toda actividad pesquera quedó reservada a los matriculados. Una exclusividad, confirmada por ley en múltiples ocasiones, que se extendió al marisqueo y a la explotación de las algas; debido al antiguo e importante uso de éstas como fertilizante, el veto impuesto a los gremiales de tierra fue causa de sonados conflictos. Por otra parte, a raíz de las habituales controversias entre las autoridades municipales y las de Marina sobre los límites físicos de la jurisdicción de ésta última, sobre todo en los territorios irredentos de las desembocaduras, donde la confluencia del agua dulce con la salada generó dudas sobre los derechos laborales de matriculados y a terrestres, a finales del siglo se ordenó la fijación de mojones para demarcar.

También los matriculados fueron los únicos autorizados para emplearse en la navegación, y en el caso de la colonial los condicionantes llegaron a ser mayores incluso: de hecho, el reglamento de reglamento de 1755 prohibió el sentar plaza en los mercantes de la Carrera de Indias a los marineros sin acreditación de al menos una campaña en Europa en navíos del rey. No obstante, pese a las fuertes penas ordenadas para los contraventores, el fraude del empleo en el gran comercio colonial de individuos sin matricular –que a menudo obtenían pasaportes para embarcarse como pasajeros- fue una constante. La intención de bastantes de ellos fue desertar nada más llegar a las colonias para probar fortuna allí, una razón que llevó incluso a profesionales ajenos al mar a matricularse para garantizar el paso franco a aquellos territorios. Dado que estas restricciones en el mercado laboral lastraban el fomento del tráfico con América, en el Reglamento de Libre Comercio de 1778 se autorizó que un

tercio de las tripulaciones fuese extranjera y por entonces o poco después el concurso de gente sin matricular probada la falta de gente autorizada para no retrasar el giro.

Más internacional incluso fue la tripulación de los corsarios, cuyos armadores fueron autorizados a enrolar a gente sin matricular siempre que no excediese un tercio del equipaje, proporción que se incrementó en 1801, aunque el régimen de contratación fue mucho menos estricto que en el caso de los *privateers* ingleses. Pero también en este sector fueron moneda corriente las irregularidades a la hora de los enrolamientos, y de hecho los embarcaciones de corso, acogieron a tantos o más desertores que los grandes mercantes de la navegación transatlántica.

Las vulneraciones sistemáticas de este insustancial y controvertido privilegio, fueron respondidas por la Secretaría de Marina confirmándolo, pese a que en el último tercio del siglo se conformó un discurso crítico con las exclusividades en el campo laboral que se tradujo en medidas liberalizadoras de cierto calado (legalización de la situación laboral de la mujer, y del establecimiento autónomo de artesanos y fabricantes al margen de la estructura gremial, etc.).

La Secretaría de Marina condicionó el respeto de antiguos derechos señoriales y municipales en materia de pesca, marisqueo y pasaje al empleo inexcusable de matriculados y a la acreditación documental de dichas regalías. E incluso despachó nuevas autorizaciones para la explotación privilegiada de determinados recursos marinos, aunque casi siempre por tiempo limitado, en atención a la magnitud, interés público y localización de las pesqueras, y en algún caso a modo de recompensa por servicios a la Corona. Se dio pues la paradoja de pequeños monopolios en un marco teórico de libertad absoluta de los matriculados para cualquier tipo de actividad marítima. Alguna de estas empresas ni tan siquiera se materializ{o (el proyecto de captura de pequeños cetáceos en la ría de Arousa y el plan de explotación de atunes en torno a Sálvora); los éxitos de las compañías por acciones - para la explotación del coral norteafricano, o para la pesca de altura en todos los dominios de la Corona, objetivo de la Real Compañía Marítima, la más ambiciosa de todas- fueron efímeros y limitados; y desigual el balance económico de las nuevas concesiones de *calamiento* de almadrabas.

El régimen de inscripción objeto de estudio, permitió la regulación por turno de las obligaciones de los matriculados para con la Armada. La Ordenanza de 1751 estableció un sistema basado en la alternancia del servicio en campaña de todos los hábiles, lo que conllevó el cese de la exención de levas concedidos a unas pocas

poblaciones (caso de las gallegas Baiona y Mugarodos) en época de los Austrias en atención a su posición estratégica o en premio por especiales servicios de su gente de mar a la Corona. La marinería de cada localidad fue dividida en cuatro cuadrillas que habrían de ser lo más equilibradas posibles tanto en el número como en la calidad de sus integrantes. La primera quedaba embargada para el servicio por espacio de doce meses – por ley, que no en la práctica, la duración regular de una campaña -; al cabo de ese tiempo le tocaba el turno a la segunda y así sucesivamente. Para garantizar este regular servicio en la marina de guerra, los matriculados fueron sometidos a un régimen de libertad vigilada. Inicialmente, los miembros de las cuadrillas embargados no podrían cambiar de domicilio ni navegar más allá de los límites de su provincia marítima, pero pronto el espacio laboral autorizado para los embargados se amplió al litoral del departamento correspondiente. La ausencia injustificada de éstos se penó severamente con tres campañas consecutivas en Europa. Con la entrada en vigor de la trascendente R.O. de 19-VIII-1754, del sorteo conjunto se pasó a tres específicos: uno para las plazas de artilleros, otro para la de marineros y un tercero para la de grumetes. Y además, a partir de entonces, limitando el factor fortuna, con ocasión de cualquier demanda de tripulantes, antes que ningún otro serían encantarados los que hubiesen salido indemnes del último sorteo de plazas de su cuadrilla; y en esta misma línea más adelante se ordenó la entrada preferente en suertes de los que o acreditaban campañas.

Estas medidas de justicia en ocasiones fueron incumplidas por las autoridades de la matrícula como evidencian las denuncias de manipulación de las papeletas de los sorteos, y de exoneración ilegal de individuos mediante sobornos; unas prácticas irregulares, tal vez no muy extendidas, pero que existieron sin duda como criticó en 1786 el inspector general de matrículas Muñoz de Guzmán, y que contribuyó a la impopularidad de un servicio armado ya de por sí temible e ingrato. No obstante, los motines durante los sorteos y la ejecución de levadas en las localidades costeras fueron muy contadas, se limitaron a incidentes leves protagonizados en la mayor parte de los casos por un grupo reducido de afectados, a juzgar por los pocos datos sobre episodios de esta naturaleza que hemos logrado reunir. En cuanto a la resistencia pasiva, la insubordinación de los matriculados catalanes, y más en particular, los de Palamós, fue notoria y se agravó durante las guerras finiseculares. Más de tres de cada diez matriculados hábiles de esta provincia no se presentaron a la revista de 1799, permaneciendo en sus domicilios en una prueba concluyente de la falta de autoridad efectiva de los ministros de Marina que sin el recurso al apremio militar se limitaron a

reiteradas llamadas al orden. Y el porcentaje de patrones e inhábiles que se sumaron a esta insumisión fue el mismo, en un coyuntural acto de solidaridad que induce a pensar en la conformación de un amplio grupo de resistencia cohesionados por vínculos familiares y profesionales.

Sin recurrir a la vía drástica de la desertión, las tripulaciones de los grandes mercantes tuvieron mayores facilidades para eludir los llamamientos a campañas que los simples pescadores, puesto que el reducido ámbito geográfico de su actividad permitía vigilarlos de cerca. Por la duración de sus ausencias, a los tripulantes de la Carrera de Indias se les retuvo un tercio de los haberes de su liquidación salarial al regresar a España como garantía de que se presentasen a los llamamientos regulares a campaña. Pero esta y otras medidas por el estilo no impidieron que cientos de matriculados, en su mayoría alistados en Cádiz, permaneciesen en América con licencias de navegación caducadas y regresasen cuando les viniese en gana; estamos ante irregularidades de un calibre tal que sólo se explican por una conjugación de factores (descoordinación y conflictos de competencias entre los ministros de Indias y de Marina, soborno sistemático a las autoridades competentes, desórdenes en las listas de matriculados, etc.). No obstante, también se advirtieron fraudes en los permisos de desplazamiento para pescar, que sobre todo aprovecharon los catalanes para practicar esta actividad en Andalucía, el Rosellón, Provenza y Galicia. Uno de sus ardidés para eludir el Real Servicio fue causar baja voluntaria en la matrícula para franquear su salida de dichos litorales donde faenarían ilegalmente; pero más habitual debió ser la falsificación de licencias o el despacho irregular de las mismas comprando la manga ancha de las autoridades de sus distritos de origen. Por uno u otro medio, lo que es seguro es que la situación de muchos catalanes en Galicia fue contraria a la ordenanza de 1751. La Secretaría de Marina tomó cartas en el asunto, pero no logró erradicar un sangrante agravio comparativo denunciado por los pescadores gallegos. Estas protestas fueron secundadas por el clero - afectado por la resistencia de los foráneos al pago del diezmo- y por miembros de la hidalguía rentista (Somoza de Monsoriu y sobre todo José Cornide) que dieron forma a un discurso anticatalán por temor a que el éxito de los llamados *fomentadores*, de los que sólo una parte eran matriculados, resquebrajase la estructura estamental y el orden económico que garantizaba su posición.

Aunque sin ningún género de dudas, el deber más peligroso e ingrato exigido a los matriculados fue tripular los navíos del rey, la Corona también les ordenó otros trabajos. Unos cientos de marineros hábiles y algunos jubilados, fueron destinados a

servir en los arsenales (en Ferrol eran 141 en 1768, y 267 en 1781, pero sólo 98 con ocupación asignada), en su mayoría como equipaje de embarcaciones asignadas a mandos de estos establecimientos; otros se vieron obligados a efectuar labores de transporte a beneficio de la renta de salinas, y de materiales y provisiones para atender necesidades militares (obras de construcción en bases navales, suministro a los presidios africanos), etc. Estos trabajos fueron remunerados, aunque mal a juzgar por las quejas de los afectados, a diferencia del antiguo servicio en atalayas y *fachos* que los matriculados gallegos tuvieron que seguir prestando dada las deficiencias de las defensas y del sistema de vigilancia costeros.

Lógicamente el logro del fin principal de la matrícula, la provisión de tripulaciones cuanto más y mejores para la marina del rey, pasaba por garantizar el reparto lo más amplio y equitativo posible de las obligaciones militares para con la Armada. De ahí que en la segunda mitad del siglo XVIII, se rechazasen prácticamente todas las solicitudes de exención no contempladas en la ordenanza de 1751, por pocos que fuesen los beneficiarios ni por justificada que fuese la causa. Así, se negó esta descarga militar – a la que no, repetimos, no daba derecho la calidad de cabo celador ni directivo gremial- para los tripulantes de embarcaciones de sanidad, y para los de propiedad de instituciones eclesiásticas (Santo Oficio, Cruzada) y financieras (Banco de San Carlos); para los empleados en las obras del Canal de Aragón, etc. Tampoco tuvieron éxito reclamaciones mancomunadas, caso de la del cabildo de mar de San Vicente de la Barquera que esgrimió en 1760 la muerte de una treintena de sus socios en dos trágicos naufragios, y sólo a título individual y en atención a circunstancias dignas de compasión se despacharon algunas exenciones por causas imprevistas en la legislación.

En sintonía con esto, se insistió en la escrupulosidad a la hora del examen médico de los matriculados antes de declararlos inhábiles y incluso después. Cesó la exoneración general para todos los patrones y propietarios plenos de embarcaciones, al tiempo de se adoptaron medidas para frenar los fraudes en torno al traspaso de propiedad de la flota. A las condiciones de arqueo y de buen estado de ésta, por sucesivas disposiciones se sumaron la exigencia de campañas, primera una y luego dos, a los patrones que no eran dueños de los barcos que gobernaban, y por otra parte mínimos de edad (24 años) y de antigüedad en la matrícula (doce meses). Y se levantaron las barreras para separarse voluntariamente de la matrícula. El ingreso en ésta no era un camino sin retorno, aunque la inmensa mayoría no pudieron dar marcha

atrás por falta de recursos alternativos al mar para ganarse la vida, una disponibilidad económica que hubo de acreditar quien quiso darse de baja legalmente en las listas oficiales de Marina. Durante la segunda mitad del siglo XVIII, en el departamento de Ferrol nunca se alcanzó la ratio de un separado cada treinta matriculados hábiles, y en Cádiz al rematar la centuria, mientras el porcentaje de exclusiones respecto al total de esta marinería de servicio rondaba el 1%, el de desertores superaba el 28%. O sea, la vía de agua en las listas de la matrícula fue producida por las fugas ilegales y no por las salidas legales.

Y en la coyuntura bélica de la última década del siglo, para gozar de la exención de campañas los patrones y los terrestres habilitados debieron costear de su bolsillo el enganche de sustitutos. Las sustituciones, autorizadas tarde, nunca a integrantes de la cuadrilla embargada y siempre antes del sorteo, por regla general se pactaron individualmente, sin intervención gremial, e implicaron un desembolso económico que - según las pocas noticias concretas a este respecto con las que contamos -, por término medio no debió superar los tres mil reales pero sí el sueldo anual de un marinero por su servicio en la Armada. El dinero, en una Europa en la que se vendían oficios públicos y cargos militares, en última instancia honor, permitió a aquéllos eximirse de los sorteos. La suya fue una inversión más modesta que la de la rica burguesía para ennoblecerse, pero vital, pues el Real Servicio en la Armada fue durísimo y su contraprestación salarial poco efectiva.

Los sueldos, sobra decir que distintos según la plaza ocupada a bordo, variaron en función de las campañas o viajes: los de Europa (abonados en vellón), fueron inferiores que los de América (pagados en plata) y entre éstos últimos, los llamados *sueldos del Sur* fueron de extraordinaria cuantía. La fijada en diferentes reglamentos, tanto para matriculados como para voluntarios españoles o extranjeros, no se modificaron en las ordenanzas de 1737 y 1751. A medida que surgieron dudas a la hora de los ajustes de sueldos, de la satisfacción de los derechos salariales en puerto, etc., se dictaron decenas de resoluciones para dar respuesta legal a circunstancias imprevistas. De modo que a finales del siglo XVIII la ley contemplaba muchos casos. Se buscó el difícil equilibrio entre el premio en metálico por un servicio fundamental a la Corona y el ahorro de todo coste salarial injustificado. De ahí que los prófugos dejasen de devengar asignaciones desde el instante mismo de su fuga, y que se descontase de los sueldos el valor de los desperfectos o de la pérdida de bastimentos a los responsables de ello.

Los adelantos, las *pagas de anticipación* - reguladas en todas las marinas de guerra europeos y habituales en las flotas de gran comercio – se condicionaron a la presentación de fianzas para resguardo de la Hacienda, y los *remates*, conforme a ordenanza habrían de tener lugar una vez concluida la campaña, bien en el puerto del desarme bien en la localidad donde estaban matriculados los licenciados del servicio que tenían derecho a éstos. En la segunda mitad del siglo XVIII cabe hablar de cierta congelación salarial padecida por las tripulaciones de la Armada, fenómeno tanto o más acusado en la *Royale* francesa. Sin duda el poder adquisitivo de la gente de mar se resintió en una coyuntura al alza de los precios. Que la cuantía de los sueldos no evolucionase al compás de la carestía de la vida constituyó un serio problema, agravado por la demora casi constante en el abono de las asignaciones mensuales y de las liquidaciones. Esta tardanza no sólo fue admitida sino que fue criticada por las autoridades civiles y militares de la Armada, pero la Corona respondió con buenas palabras, desde el voluntarismo, sin liquidez para dar soluciones duraderas, sobre todo a partir de la última década del siglo precisamente cuando la inflación se disparó. Evidencia esta gran dilación el hecho de que en más de una cuarta parte de los 180 poderes de cobranza suscritos entre 1760 y 1800 que hemos vaciado de los protocolos notariales se precise que los sueldos pendientes de cobro fueron ganados por servicios en tiempos de Felipe V.

Los retrasos también afectaron a las pensiones de invalidez, financiadas, como las de viudedad, por medio de descuentos en los sueldos; unas deducciones que para la maestranza y la oficialidad de mar rondaron 2 %, tasa similar a la aplicada en Francia. Las solicitudes de estos socorros, también establecidos en otras armadas europeas, se examinaron con rigor. Sólo cuando se pudo acreditarse documentalmente que la incapacidad física, grave, permanente e irreversible, era consecuencia del Real Servicio, la Corona, conforme a la ordenanza de 1751, concedió el *goce de inválidos*. En el resto de los casos, a lo máximo que se pudo aspirar fue a un socorro eventual al arbitrio del soberano. Tampoco la puntualidad en los pagos de las pensiones a viudas o madres viudas de matriculados fallecidos en la Armada - condicionadas a la presentación de certificados del óbito por oficiales de la Armada y de partidas sacramentales por parte de los párrocos- fue siempre la debida. En suma, atrasos en los sueldos y en las pensiones. Y retrasos también en la percepción de las dietas de desplazamiento, estipuladas para la ida y la vuelta del Real Servicio según la distancia en línea recta a recorrer “vía recta” (a saber, sin rodeos). Un ejemplo más de la

precisión legislativa en materia de sueldos y ayudas de costa, enmarcada en la política de contención y justificación de gastos que no permitió garantizar los pagos a sus justos acreedores. De ahí, los socorros establecidos por los gremios de mar para auxiliar a las familias de sus socios enviados a campaña, y de ahí los elocuentes testimonios coetáneos, sobre todo para las postrimerías del siglo, acerca de la desnudez de las tripulaciones y otros que ilustran la imagen cotidiana de marineros licenciados con lo puesto, forzados a mendigar para regresar a sus domicilios, muchos de ellos con sus cuerpos maltrechos cuando no mutilados.

De la comparación entre los sueldos devengados en el Real Servicio y las retribuciones salariales en los sectores profesionales que nutrían las tripulaciones puede concluirse que los sueldos de la Armada eran en general más elevados que los ingresos obtenidos por la habitual complementariedad de los oficios de pesca y cabotaje. Pero, lo que pagó la marina de guerra, incluso por las campañas en el Pacífico o Filipinas, era menos que las retribuciones salariales en el gran tráfico transatlántico y en la actividad corsaria. Además, en la Carrera de Indias, capitanes, oficiales y tripulantes estaban autorizadas a llevar un volumen de mercancías de su propiedad a bordo para comerciar con ellas. Un derecho, objeto de continuas extralimitaciones, que reportó pingües beneficios a mandos y marinería. Por su parte, el corso reportaba ingresos extras de indudable consideración fruto del reparto de las presas.

El servicio en la Armada, ya de por sí duro, se hizo difícilmente tolerable en coyunturas bélicas. En tales circunstancias, además de suspenderse los reemplazos lo que conllevó para muchos matriculados la acumulación de campañas consecutivas, sobra decir que aumento el peligro que entrañaba esta prestación militar. El saldo de las guerras fueron miles de inválidos y de prisioneros. Muchos de éstos fallecieron en cárceles inglesas (seguro que decenas de los gallegos de la escuadra que defendió Cartagena de Indias en 1740, a tenor de las actas parroquiales de defunción que hemos consultado), por la tardanza en el canje y la insalubridad de estos centros de reclusión. Pero muchos más fallecieron a bordo y en hospitales. Los referidos registros parroquiales apenas informan sobre las causas de estos decesos, pero otras investigaciones han demostrado que la incidencia de las enfermedades fue mucho más decisiva que los combates. El hacinamiento y la precaria higiene abonaron el camino a los brotes epidémicos, y los problemas de conservación de los alimentos y el desequilibrio dietético hicieron el resto. De hecho, el escorbuto, producido por avitaminosis, se cobró miles de vidas.

Lo que sí han permitido constatar nuestras fuentes es la evolución pareja de los decesos y de la carga militar de la matrícula. No es casual que los decenios más trágicos coincidan con armamentos masivos; así, en la década de 1740-49 se registran el 10,17% (102 de los 952) de los óbitos en el Real Servicio de un conjunto de diez feligresías gallegas, algo que no debe extrañar habida cuenta la intensificación extraordinaria de las levadas y la acumulación de campañas durante la guerra de la Oreja de Jenkins. Prueba de ello, es que en julio de 1739, antes aun de iniciarse las hostilidades, el 35% de los matriculados gallegos (1.953 de 5.570) estaban destinados en la escuadra que se estaba terminando de formar en Ferrol. Durante los años de la neutralidad fernandina, o de guerra fría que se ha llamado, los cifras de difuntos en el Real Servicio descendieron notablemente pero a partir de 1760 se inició una subida que culmina en la última década del siglo, en la cual se concentran 215 óbitos, el 22,58 % de los contabilizados para la decena de parroquias de la muestra. Este despunte extraordinario es consecuencia indudable de un prolongado contexto bélico que motivó demandas extraordinarias de marinería. Precisamente en 1799, el 82% (4.502 de 5.473) de los matriculados de servicio alistados en el departamento de Cádiz estaban en campaña. La carga militar que pesó sobre los gallegos debió ser similar, y la menor constatada entonces en el departamento de Cartagena (47,41% de matriculados en el Real Servicio) obedeció sobre todo a la fuerte resistencia de la marinería catalana a las reclutas y en general a las disposiciones de la Secretaría de Marina.

La evolución de las cifras de prófugos también estuvo en sintonía con el tamaño de los armamentos navales. En 1796 y 1799 una cuarta parte de marinería de servicio de los departamentos de Cádiz y Cartagena estaba en paradero desconocido y sin licencia. Para Galicia no contamos con datos cuantitativos para este fin de siglo, pero todo apunta que también aquí y como en el conjunto de Ferrol la tendencia de las desertiones fue al alza desde la década de los ochenta. La disminución del porcentaje de desertores gallegos entre 1759 y 1772 (del 8,77 al 3,38% del conjunto de la marinería de servicio) tal vez se deba a los indultos. La sucesión de éstos en intervalos de tiempo relativamente breves (sólo en el reinado de Carlos III se promulgaron una decena) conllevo en cualquier caso una rebaja de las condenas efectivas por este delito. Estas gracias, en apariencia meras muestras de la magnanimidad del monarca, deben interpretarse en el contexto de la política naval. Como la conmutación de penas de cárcel o de trabajos forzados en arsenales por servicios a bordo de los buques de Su Majestad, los perdones vinieron siendo una fórmula de habilitación rápida de fugitivos

para la dotación de los reales navíos; unos prófugos que al menos tenían un previo contacto con el mar y por baja que fuese su preparación náutica, eran preferibles a otras alternativas de tripulación, caso de los huérfanos sin oficio, vagos, maleantes y voluntarios terrestres.

Tampoco las medidas punitivas lograron contener estas huidas, y eso que la legislación contra este delito fue muy severa; junto a sanciones económicas (embargo de bienes e incluso pérdida de haberes adeudados) y militares (degradación y obligación de servir varias campañas consecutivas) se contemplaban fuertes sanciones a los cómplices y la prisión y castigos físicos a los prófugos, que iban desde los latigazos hasta la pena capital. Pese a estas serias amenazas, a juzgar por los rastros documentales sobre este fenómeno, bastantes de los que desertaron nada más ser destinados al Real Servicio o durante su estancia en puertos españoles, dos de los *tempos* más habituales de las fugas, regresaron a sus domicilios. Otros cruzaron la frontera; como Francia para los catalanes, Portugal fue el destino transitorio de cientos de prófugos gallegos y andaluces, tanto del Ejército como de la Armada. La lentitud de los mecanismos administrativos de extradición dio bastante margen de maniobra a los fugitivos, siendo pocos los capturados en el extranjero. Por otra parte, los traslados de marinería entre buques autorizados por los mandos, contribuyeron a la confusión y duplicación de las listas de equipajes y en último término dificultó el control de los tripulantes; pero estas irregularidades no dan pie para hablar de un voluntario y consentido fomento de las fugas de marinería por parte de los oficiales de la Armada, a diferencia de bastantes de sus homólogos de la Royal Navy, estimuladores de desertiones selectivas.

No debieron ser pocos los que aprovecharían las corruptelas o la escasa diligencia de las autoridades locales de Marina, para seguir trabajando en el mar de modo clandestino y cerca de los suyos. La delación promovida mediante premios en metálico, jugó en su contra, pero contaron con el respaldo familiar y con la complicidad económica de los patronos de pesca y capitanes y armadores del comercio marítimo que dada la falta de tripulaciones por la demanda prioritaria de los navíos del rey, se arriesgaron a contratar a prófugos que por su condición de perseguidos de la justicia no estaban en condiciones de exigir en el terreno salarial. Ya se ha apuntado el habitual empleo de éstos en los mercantes del gran tráfico colonial y en los corsarios, por lo cual se puede concluir que las salidas profesionales de los desertores fueron mayores de las

que cabría esperar y están en relación con la rigidez de la oferta de mano de obra en el mercado laboral del mar debido a la defensa a ultranza del exclusivismo.

Las deserciones en Indias revistieron un carácter particular; en muchos casos fueron premeditadas y definitivas. Sus oportunidades profesionales eran allí superiores a las de que encontraban en España y en la praxis menor la persecución de su delito. Es indudable que la prueba de fortuna en los dominios americanos motivó muchas fugas en la marina de guerra, y fue la razón primera del embarque de individuos en la flota mercante con el propósito inconfesable de huir nada más pisar tierra en las colonias. Este fue el principal móvil de las fugas de los matriculados de la provincia de Cádiz y explica que en este distrito el porcentaje de ausentes sin licencia en paradero desconocido en 1765 entre la marinería de servicio, un 46%, fuese superior al registrado en 1799 cuando en la primera fecha la presión de las levas fue muy inferior a la segunda.

El hecho de que apenas hayamos encontrado referencia a huidas de maestranza demuestra la clave del factor militar en la evolución de las clases de la matrícula. El trabajo al que estaban obligados los profesionales de la construcción naval, por duro y mal pagado que fuese se toleraba mucho mejor que el servicio en los buques, a los que sólo fueron destinados unos pocos de ellos. Los efectivos de maestranza se triplicaron en la segunda mitad del siglo XVIII, siendo la gran demanda de trabajo en los arsenales el principal motor de este crecimiento. Esta prioridad estatal tuvo que repercutir negativamente en la capacidad productiva de los pequeñas y medianas radas que ofrecían mercantes y pesqueros nuevos y los reparaban. Por todo ello, la concentración de esta gente en las capitales departamentales fue elevadísima, y en más que ninguna en Ferrol que en 1765 acaparaba el 59,17% de las plazas y el 68,39% en 1800. Los carpinteros y calafates sumaban nueve de cada diez matriculados de maestranza, debido a los límites impuestos en 1737 y confirmados en 1751 por lo que atañe al registro de los restantes operarios de este sector.

También en relación con lo dicho, la dispersión geográfica de la mano de obra de este sector fue muy inferior a la de la marinería: en 1772, mientras los diez primeros puertos gallegos en listas de maestranza acaparaban el 78,25% (788 de 984) de estos efectivos, los diez de cabeza en cifras absolutas de marinería sumaban el 25,91% (3.008 de 11.607) de esta gente.

La tendencia a la baja de ésta que reflejan los recuentos oficiales con motivo de revistas, fue contraria a la de aquélla, sobre todo a partir de la década de los ochenta,

aunque las clases de marinería evolucionaron de diferente modo. El registro y control de la marinería fue prioritario para asegurar lo más posible una oferta constante de tripulaciones, de ahí la copiosa legislación al respecto. Se clasificó conforme a criterios militares, de ahí la distinción básica entre marinería de servicio e inhábiles. La primera comprendió a artilleros, marineros y grumetes, subclases a las que se sumó la artilleros de preferencia.

El aporte gallego en términos de marinería fue extraordinario lo que justifica el tratamiento particular que ha merecido en esta tesis. En la segunda mitad del siglo XVIII en el arco litoral Ribadeo-A Guarda (que abarca el 19,1% de la longitud de costa española), se registró una cuarta parte de la gente de mar alistada en el conjunto de los tres departamentos; en concreto hacia 1787 tenían asiento en las cuatro provincias gallegas el 23,61% de los matriculados de mar (12.980 de 54.971), y el 28,02% de la flota (2.459 embarcaciones de un total de 8.777), debido sobre todo al aporte de la flota menor. De hecho, a tenor de los datos de la revista de Muñoz de Guzmán, en Galicia tenía asiento el 35,4% de la flota dedicada a las capturas (2.081 de 5.882), per sólo el 13,06 de la llamada de tráfico (378 de 2.895).. Esto revela el carácter marcadamente pesquero de la economía marítima de Galicia, clave de la escasa representatividad de oficiales de mar y de los llamados patrones de excepción (un 10,45 y un 6,61% en 1787) en el conjunto de la matrícula española y de que la marinería de servicio tuviesen una cualificación todavía más baja que la media de los tres departamentos.

La marinería de servicio perdió peso en el conjunto de la matrícula a partir de la década de los ochenta mientras que la tendencia de los exentos fue la inversa. La primera contaba en 1764-65 con 32.176 hombres que se habían reducido a 30.519 en 1800. Mientras en este intervalo de tiempo su peso porcentual se redujo en cuatro puntos (del 70,68% al 64,12%), el de los inhábiles aumentó en cuatro (del 19,5 al 24,48%) y el de los patrones prácticamente se duplicó (del 5,6% al 10,25%).

El problema de la mengua de efectivos movilizables se sumó al constate handicap de la baja cualificación náutica de la marinería española, lo que restó operatividad y capacidad de maniobra a una Armada que en táctica, capacidad de fuego y navíos estuvo a la altura de la francesa y sólo superada por la inglesa. Esta deficiencia cualitativa se debió a la que matrícula se nutrió ante todo de pescadores de litoral, siendo clara minoría los hombres avezados en la navegación de altura. Prácticas de fuego insuficientes y un adiestramiento corto no logran corregir el desequilibrio entre artilleros, marineros y grumetes. Estos últimos lejos de bajar crecieron: de presentar el

38,81% de las plazas de servicio en 1765 subieron hasta el 49,33% en 1787. Y las paupérrimas cifras de la oficialidad de mar parecen evidenciar los limitados éxitos de las escuelas de náutica establecidas en el siglo XVIII, en su mayor parte a iniciativa de consulados de comercio, aunque la escasa información al respecto que hemos reunido nos lleva a ser prudentes en nuestras conclusiones.

El germen de la gente de mar de servicio, los muchachos, abonada oficialmente con órdenes de empleo de los mismos en proporción al equipaje de los barcos de pesca y comercio no dieron los frutos necesarios para compensar el referido descenso de los movilizables. En ninguna demarcación se estuvo cerca de alcanzar el mínimo exigido en 1765 de un mozo en cada unidad de flota (un 0,37 en el conjunto de España y 0,34 en Galicia hacia 1787). No obstante, hay evidencias suficientes para afirmar que un considerable número de menores de catorce años se empleaban fraudulentamente en la pesca y la navegación sin tener asiento en la matrícula.

Debido a que la caída de las cifras de marinería de servicio se produjo cuando el crecimiento de las unidades de flota de la Armada española aún no habían tocado techo, con el consiguiente incremento de la demanda de hombres para su equipaje, y que los prófugos se dispararon, los buques no se pudieron armar conforme a los reglamentos de tripulaciones sobre todo en la coyuntura bélica finisecular. La consecuencia de todo ello fue la sobrecarga militar sobre los matriculados, obligados a campañas consecutivas, y al más que probable incremento del concurso de voluntarios extranjeros y nacionales, vagos y presidiarios. Estas alternativas, lejos de paliar el problema de la pobre calidad media de la marinería de la Armada lo agravaron. Ni que decir tiene que poca experiencia náutica se podía esperar de los condenados a penar sus delitos menores y de los holgazanes, y la mayoría de los alistados por propia voluntad fueron paisanos con poco o nada que llevarse a la boca interesados en cobrar las primas de enganche y que a la primera posibilidad desertaron.

En suma, que el régimen de inscripción marítima, que conllevó un considerable esfuerzo de administración, se mostró notoriamente insuficiente para garantizar un regular y amplio suministro de tripulaciones a la Armada, fin para el que había sido creado.

APÉNDICES

I. RELACIONES DE MINISTROS Y SUBDELEGADOS DE MARINA EN GALICIA.

I.1.- Ministros principales de provincia, 1751-1800

Provincia marítima de Pontevedra

- D. Francisco Javier García Sarmiento (1751-1769/70)¹.
- D. José Espinosa de los Monteros (1770-1773)
- D. Gaspar Wauters y Horcasitas (1773-1777)
- D. José de Piles y Hevia (1777-1780)
- D. Felipe Mariano Mateos de Rouco (1785?-1788)
- D. Francisco Ruiz de Huidobro (1788-1792)
- D. Agustín Fernández de Arbina (1792)
- D. Miguel de Aranguren (1796)
- D. Inocencio de Nograro (1798)

Provincia marítima de A Coruña

- D. Fernando de Noriega (1751)
- D. José de Mora (1752-1762)
- D. Simón Salgado (1764)
- D. Cristóbal Martín Vegue (1771)
- D. Francisco de Rávago (1773-1781)
- D. Cosme de Cosío (1791)
- D. Rafael Gómez Roubaud (1792)

Provincia marítima de Ferrol

¹ De muchos ministros no conocemos la cronología exacta de su etapa o etapas como funcionario de Marina en distritos gallegos. En las fechas que acompañan a cada personaje tenemos constancia de que ejercieron como tales.

- D. Francisco Bevián (1751)
- D. Juan Francisco Caamaño (1778-1782)
- D. Juan Manuel Barbeito (1785-1792)

Provincia marítima de Viveiro

- D. Antonio Pinzón y Reina (1751)
- D. José Maseda (1771)
- D. Modesto Martín Vegue (1791)

I.2.- Subdelegados de los partidos de Galicia en 1740

Subdelegados	Lugar de residencia	Localidades a su cargo
D. Francisco Ozores y Losada	A Guarda	A Guarda
D. José Pérez y Goybur (<i>sic</i>)	Baiona	Baiona, San Xoán de Panxón, San Pedro de Ramallosa y San Mamed de Priegue
D. Manuel Ramírez Velleriño	Vigo	Vigo, Santiago de Vigo, Bouzas, Coruxo, San Miguel de Oia, San Fausto de Chapela
D. Baltasar Melchor de la Rúa	Cangas	Cangas, Sta. María de Darbo, San Martiño de Bueu, Sta. María de Cela, Sta. María de Ardán, San Xoán de Tirán, San Andrés de Hío, San Martiño de Moaña, San Cibrao de Aldán, San Pedro de Domaio, Sta. María de Beluzo, San Salvador de Coiro, San Tomé de Piñeiro
La justicia ordinaria	Coto de Bon y Villar	Coto de Bon y Villar
Idem.	Coto de Meira	Coto de Meira
D. Luis Francisco de Mera y Zúñiga	Redondela	Redondela, Sta. María de Reboreda, Pontesampaio, Arcade, Viso y Sotoxusto

Subdelegados	Lugar de residencia	Localidades a su cargo
D. Domingo Noo de Silva	Pontevedra	Pontevedra, Campelo y Lourido, San Adrián dos Cobres, Santa Cristina dos Cobres
D. Francisco García Sarmiento	Marín	Marín, Canto da Area, San Andrés de Lourizán, Combarro
D. Manuel Barbeito y Saco	Sanxenxo	Sanxenxo, San Ginés de Padriñán, Soutullo, Sta. María de Samieira
D. Faustino Gómez de Valladares	Portonovo	Portonovo, San Tomé do Mar, O Grove, San Vicente do Grove
La justicia ordinaria	Fefiñáns	Fefiñáns
Idem	Cambados	Cambados
Idem	Illa de Arousa	Illa de Arousa
Idem	Vilamaior	Vilamaior, Vilanova de Arousa
Idem	Vilaxoán	Vilaxoán
D. Juan Manuel Noguero	Vilagarcía	Vilagarcía, Carril
D. Francisco Mariño Sarmiento	Padrón	Padrón, Pontecesures, Bacariza, Isorna, Herbón, Requeixo, Sta. Cristina de Campaña

Subdelegados	Lugar de residencia	Localidades a su cargo
D. Bernardo Cayetano de Reino	Rianxo	Rianxo, Abanqueiro, Cabo da Cruz, Agueiros, y Comba, San Isidro de Postmarcos, Sta. María de Leiro
La justicia ordinaria	Coto de Goiáns	Coto de Goiáns
D. Simón Díaz Morales	Pobra do Deán	Pobra do Deán, Sta, Cruz de Lesón
La justicia ordinaria	Coto de An	Coto de An, lugar de Castrelos
Idem	Caramiñal	Caramiñal, Puerto de Martín, Xobre -Maño, Corrubedo
D. Ginés Enríquez Osorio	Noia	Noia, Porto do Son, Carreira, Barquiña, Sta. Uxía de Ribeira, Palmeira
D. Sebastián Giance	Muros	Muros, Barnalla y Tal, Pontenafonso, Freixo y Mosteiro
La justicia ordinaria	San Pedro do Pindo	San Pedro do Pindo, Lira y Minazo
D. Mauro Pérez Porrua	Cee	Cee, Corcubión y Fisterra
La justicia ordinaria	Muxía	Muxía
Idem	Camariñas	Camariñas
D. Francisco Rodríguez de Lima	Malpica	Malpica, Caión, Corme, Laxe

Subdelegados	Lugar de residencia	Localidades a su cargo
D. Andrés Fernández de la Vega	A Coruña	A Coruña, O Pasaxe
D. Vicente Antonio Villardefrancos	Santa Cruz	Santa Cruz
D. Juan Clemente de Neira y Ron	Betanzos	Betanzos, Miño
D. Nicolás Antonio Piñeiro de Ulloa	Pontedeume	Pontedeume, Barallobre, Seixo, Perlío, Maniños, Redes
D. Pedro de Prado	Ares	Ares
D. Andrés Fariña	Neda	Neda
D. Andrés Ponteni (<i>sic</i>)	Sada	Sada, Fontán, Lourido, Mugar dos, Ferrol, A Graña
D. Antonio de Castro	Cedeira	Cedeira
D. Francisco Sánchez de Parga	O Barquero	O Barquero, Bares
D. Salvador de la Peña y Alfeirán	Santa Marta de Ortigueira	Cariño, Santa Marta de Ortigueira, Espasante
D. Bernardo Ramírez de Arellano	Viveiro	Viviero, Celeiro
D. Roque Paleo	San Cibrao	San Cibrao, Burela
D. Salvador Martín de Ribadeneira	Foz	Foz
D. Alonso Morán y Navia	Ribadeo	Ribadeo, Rinlo

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc. A Graña, 20 de junio de 1740

I.3.- Subdelegados nombrados en 1751

Provincia de Viveiro

Nombre del subdelegado	Capital de la subdelegación	Puertos de la subdelegación
D. Cosme Saénz de Lardero	Ribadeo	Ribadeo, Rinlo, Foz
D. Antonio Pinzón y Reina	Viveiro	Viveiro, Celeiro, San Cibrao, Burela
D. Diego de la Peña y Alfeirán	Sta. Marta de Ortigueira	Sta. Marta de Ortigueira, O Barquero, Bares, Espasante, Cariño
D. Francisco Benito Salgado	Cedeira	Cedeira

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. A Coruña, 7 de abril de 1751

Provincia de Ferrol

Nombre del subdelegado	Capital de la subdelegación	Puertos de la subdelegación
D. José Casado	Pontedeume	Pontedeume, Redes, Ares
D. Francisco Bevián	Ferrol	Ferrol, Neda, Perlío, Barallobre, Maniños, Seixo, Mugaros, A Graña

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. A Coruña, 7 de abril de 1751

Provincia de A Coruña

Nombre del subdelegado	Capital de la subdelegación	Puertos de la subdelegación
D. Andrés Ignacio Martínez	Betanzos	Betanzos, Miño, Bañobre, San Pantaleón, Sada, Fontán, Lourido
D. Fernando de Noriega	A Coruña	A Coruña, O Pasaxe, Santa Cruz
D. Francisco Rodríguez de Lima	Malpica	Malpica, Caión, Corme, Laxe
D. Domingo Álvarez de Lodeiro	Camariñas	Camariñas, Muxía
D. Mauro Francisco Pérez de Porrua	Corcubión	Corcubión, Cee, Fisterra, San Pedro do Pindo, Lira, Minazo
D. Juan de Navia	Muros	Muros, Barnalla y Tal, Pontenafonso, Freixo, Mosteiro

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. A Coruña, 7 de abril de 1751

Provincia de Pontevedra

Nombre del subdelegado	Capital de la subdelegación	Puertos de la subdelegación
D. Diego García	Noia	Noia, A Barquiña, O Son, Carreira, Santa Uxía de Ribeira, Coto de An, Palmeira
D. José Gayoso y Losada	Caramiñal	Corrubedo, Coto de Martín, Xobre-Maño, Caramiñal, Santa Cruz de Lesón, Pobra do Dean
D. Bernardo Cayetano de Reino	Rianxo	San Isidro de Postmarcos, Cabo de Cruz, Abanqueiro, Agueiros y Comba, Rianxo, Sta. María de Leiro
D. Francisco Mariño Sarmiento	Padrón	Bacariza e Isorna, Santa Cristina de Campaña, Pontecesures, Requeixo, Herbón

Nombre del subdelegado	Capital de la subdelegación	Puertos de la subdelegación
D. Pedro Fernández de Miranda	Vilaxoán	Vilaxoán, Carril, Vilagarcía, Vilanova de Arousa, Fefiñáns, Cambados, Santo Tomé do Mar
D. José Manuel Barbeito y Saco	Sanxenxo	Sanxenxo, Raxó, O Grove, San Vicente dos Groves, Soutullo, Sta. María de Samieira, Portonovo
D. Francisco Javier García Sarmiento	Pontevedra	Pontevedra, Combarro, Campelo y Lourido, San Andrés de Lourizán, Canto da Area, Marín
D. Joaquín de Villa	Cangas	Cangas, San Tomé de Piñeiro, Sta. María de Ardán, Sta. María de Cela. San Martiño de Bueu, Sta. María de Beluzo, Coto de Bon y Villar, San Cibrao de Aldán, San Andrés de Hío, Sta. María de Arbo, San Salvador de Coiro, San Xoán de Tirán, San Martiño de Moaña, Coto de Meira, San Pedro de Domaio

Nombre del subdelegado	Capital de la subdelegación	Puertos de la subdelegación
D. Juan de Alfaro	Redondela	Redondela, San Adrián dos Cobres, Sta. Cristina dos Cobres, Pontesampaio, Arcade, Reboreda, Viso, Sotoxusto
D. Juan de Moncada	Vigo	Vigo, San Fausto de Chapela, Santiago de Vigo, Bouzas, Coruxo, San Miguel de Oia
D. Juan Antonio Benavides	Baiona	Baiona, San Xoán de Panxón, San Mamede de Priegue, San Pedro de A Ramallosa
D. Francisco Ozores y Losada	A Guarda	A Guarda, y las ensenadas que hay desde este villa hasta “embocadura” del Miño

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Doc. A Coruña, 7 de abril de 1751

II.- Fichas biográfico profesionales

II.1.-Intendentes de Marina del Departamento de Ferrol en el siglo XVIII

FREIRE, D. Bernardino

D. Bernardino Freire de Moscoso. Primer Intendente de Marina del Departamento de Ferrol, nació hacia 1690² en la casa solariega de los Freyre en Coruxo (en el actual municipio coruñés de Oleiros). Hijo de D. Antonio Freire de Somorrostro o Freire de Moscoso - caballero de la Orden de Santiago, contador de cuentas en el Consejo de Indias y en la Real Junta de Comercio -, y de D^a Baltasara Rabanera y Bravo, por sus apellidos probablemente pariente próxima del regidor de A Coruña D. Felipe Bravo y Rabanera³. Señor de la Casa de Ayán sita en Santiago de Sigrás (Cambre), fue además señor de la

²Deducimos esta fecha basándonos en la edad, 62 años, que figura en el Libro de Vecindario de la ciudad de A Coruña elaborado en 1752 con ocasión de la averiguación de datos al objeto de establecer la *Única Contribución*. Vid. *La Coruña. 1752*. Madrid, 1992, p. 102.

³Diputado por dicha ciudad y su provincia en las Juntas de Reino de 1666 (septiembre-octubre) y 1673 (febrero)-1676 (febrero). Los Rabanera, de origen riojano, emparentaron con otras familias de comerciantes establecidos en la ciudad herculina. De hecho, consta el casamiento entre el capitán Felipe Rabanera o Rabaneda e Isabel Sánchez de Somoza, viuda del mercader Pedro López de Gomendio. Tal vez los progenitores del personaje en cuestión. Por otra parte, el expediente de “probanza” de D. Antonio Tobía Rabanera, colegial de Fonseca (1636) y hermano del importante mercader de A Coruña Francisco Tobías (Tubías o Tobía), informa que éste tuvo por padres a D. Miguel Tobía, mercader de paños y natural de Viniegras -villa donde había desempeñado muchos años el cargo de alcalde por el asiento de los hijosdalgo- y a Dña Úrsula Rabanera, natural de la villa de Gimilco (Logroño), la cual se había vecindado en A Coruña siendo una niña en compañía de su tío materno el capitán D. Juan de Rabanera, trasladado a la ciudad herculina “acosas del servicio de S.M.”. Este último había servido varias veces la mayordomía de la cofradía del Rosario, siendo por esta causa sepultado al pie del altar mayor de la capilla homónima sita en el convento coruñés de Sto. Domingo, según documentó Pérez Costanti. Véase la Voz dedicada a este munícipe en el Glosario Histórico de las *Actas de las Juntas del Reino de Galicia. Volumen VIII (1666-1676)*. Santiago de Compostela, 2001, pp. 993-994

jurisdicción de Fisteus (Curtis) por su matrimonio con D^a María Concepción de la Concha y Andueza. Ésta era hija del regidor de A Coruña y anterior señor de Fisteus D. José de la Concha y Lodosa y de D^a María Rosales de Francia, y bisnieta de D. Blas de la Concha, también titular de ese señorío además de regidor perpetuo de la ciudad de A Coruña y su procurador en la Junta del Reino en 1644, así como veedor de contrabandos en el Reino de Galicia, pagador de la gente de guerra del Reino y factor en Galicia del poderoso marqués de Monesterio Octavio Centurión, miembro del Consejo de Guerra y tesorero y proveedor general de los presidios y fronteras de España⁴. Sabemos que en enero de 1712, siendo por entonces veedor y contador de la gente de guerra del Reino de Galicia, aprovechó la reunión formal en Junta de las siete ciudades cabeza de provincia para solicitar una recomendación. Un lustro después y ya ejercía como contador de la razón en la contaduría principal de la intendencia general y tropas de dicho reino⁵. Sin pertenecer a las primeras promociones del cuerpo del ministerio de Marina, fue nombrado Intendente honorario con ejercicio el 4 de junio de 1735⁶. No obstante, ya en junio de 1731 actuaba y firmaba como Intendente de Marina de Ferrol⁷. El 3 de septiembre de 1740 tuvo lugar su nombramiento en propiedad⁸, sirviendo esta plaza por espacio de otra década. En enero

⁴De la actividad de D. Blas de la Concha se da cuenta en varios documentos contenidos en *Actas de las Juntas del Reino de Galicia. Volumen III (1636-1639)*. Santiago de Compostela, 1997. Y *Actas de las Juntas del Reino de Galicia. Volumen V (1642-1647)*. Santiago de Compostela, 1995.

⁵ En 1736 seguía usando del título de contador principal de los ejércitos de S.M. en el Reino de Galicia. Vid. A.H.P.P. Archivo Municipal de Pontevedra. Leg. 78 (3). Doc. A Graña, 13-X-1736.

⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 182. Doc. A Graña, 16 de septiembre de 1747.

⁷Vid. Archivo Municipal de A Coruña (A.M.C.). Libros de Acuerdos Municipales. Caja 39, fols. 98r.v. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 251. Doc. A Coruña, 31-VIII-1733.

⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 182. Doc., A Graña, 16 de septiembre de 1747. Pando Villarroya, J. L. de, *La Intendencia...*, p. 76-77, y 170. Creemos que este autor comete un error al afirmar que Freire ingresó en el cuerpo del ministerio de Marina en 1708, habiendo ocupado antes las plazas de comisario del ejército y contador principal del Reino de Galicia.

de 1749 asumió interinamente la Intendencia General del Ejército y Reino de Galicia en virtud de real orden, durante la ausencia de D. José de Avilés⁹. Su papel en el establecimiento de la matrícula de mar en la costa gallega, asturiana y cántabra, y en la puesta en marcha de la base naval de A Graña¹⁰ fue decisivo. Aunque muchos de sus oficios están fechados en dicha villa, todo apunta a tuvo su residencia habitual en A Coruña. Así consta en el vecindario del Catastro de 1752, fechada a 26 de agosto de dicho año, en el cual se le menciona como Intendente. No obstante, desde hacía varios meses ya ejercía esta intendencia D. Antonio de Perea, no sabemos si con carácter de interinidad o como propietario¹¹.

Como era habitual promocionó a su hijo dentro del ministerio. D. Manuel Freire de la Concha ascendió a comisario de provincia con destino en Ferrol el 23 de agosto de 1747¹². Debe tratarse del vástago varon que figura en la mencionada fuente fiscal como mayor de los 18 años y viviendo en compañía¹³ del Intendente. No debió sobrevivirle si son ciertas las noticias de C. Martínez-Barbeito. Según este genealogista, a la muerte de D. Bernardino Freire heredó la Casa de Ayán y el señorío de Fisteus su hija D^a Nicolasa Freire de la Concha, la cual estuvo casada con otro notorio hidalgo gallego D. Juan Manuel Varela Sarmiento, regidor perpetuo de A Coruña que disfrutó del may orazgo de A Penela,

⁹ Vid. Archivo Municipal de A Coruña. Libros de Acuerdos Municipales. Caja 49, fol. 129v.

¹⁰ En *Antigüedad del cuerpo del ministerio...*, de R. Gómez Roubaud, obra de redacción confusa, parece indicarse que por r.o. de 22 de marzo de 1741 Freire ejerció la comandancia general del Departamento de Ferrol desde esa fecha hasta el 8 de noviembre de 1746. Vid. Pando Villarroya, J.L. de, *opus cit.*, p. 129.

¹¹ Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. I, p. 448.

¹² Un mes más tarde todavía no gozaba de sueldo. Vid. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 182. Doc., A Graña, 16 de septiembre de 1747.

¹³ También cohabitaban bajo el mismo techo la esposa y una hija de Freire, además de un capellán, cuatro pajes, siete criados (incluido literero, cochero, cocinero y un esclavo negro), dos doncellas y cuatro criadas, servicio doméstico que traduce su acomodada posición socio-económica. Vid. La Coruña. 1752. Madrid, 1992, p. 102.

Anceis, Reboredo y Fontán, además de otros señoríos¹⁴.

PEREA, D. Antonio de

Como tantos otros, comenzó su carrera que había de culminar como consejero de Guerra (20-IX-1765), sirviendo varios oficios de pluma en la administración central de Marina. Comisario de Guerra (1729), y comisario ordenador (17-II-1744), el 20 de julio de 1740 recibió los honores de intendente de Marina¹⁵, que no haría efectivos hasta el 22 de agosto de 1753¹⁶ en sustitución de D. Bernardino Freire. En carta fechada el 28 de junio de 1754 comunicó a la ciudad de A Coruña su salida de Ferrol llamado por Su Majestad “para otras atenciones”. En agosto de ese año ya ejercía interinamente D. Juan Domingo de Medina¹⁷. Perea, que al menos desde febrero de 1756¹⁸, volvía a regir el departamento de Ferrol, de nuevo fue sustituido; de hecho, hay constancia de que en 1762 actuaba en su lugar el comisario ordenador D. Francisco Núñez Ibañez, interinidad que poco después servía el también citado D. José Marco y Espejo¹⁹. Desconocemos la data precisa de la

¹⁴ Vid. Martínez-Barbeito, C., *Torres, pazos...*, pp. 88, 228 y 285 principalmente.

¹⁵Es muy posible que este personaje sea el ministro del mismo nombre autor en de un informe en virtud del cual se fundó la extinción de la Armada de Barlovento por real orden de 31 de agosto de 1748. Junto con el contador D. Antonio de la Granda corrió hasta abril de 1749 con la puesta al día de las pagas de esta flota y con el inventario de todos sus efectos existentes en Veracruz, que fueron trasladados a La Habana. Vid. Torres Ramírez, B. *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981, pp. 212 y ss. (Citamos por Pérez Turrado, G., *Las armadas españolas...*, pp.101-102).

¹⁶ Este dato, que tomamos de Andujar Castillo, no coincide con el señalado por J.L. de Pando Villarroya (*La Intendencia...*, p. 77 y 170), que habla del 26-III-1751. Ya en noviembre de este último año ejercía la Intendencia, plaza que la que continuó en los meses siguientes. Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. I, p. 448. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 282. Doc. Madrid, 5 de enero de 1752.

¹⁷ En concreto el 18 de marzo de 1760. Vid. Pando Villarroya, J.L. de, *La Intendencia...*, p. 169.

¹⁸ Vid. A.M.C. Libros de Consistorio. Año 1756. Caja 52. Fols. 214r-215r, 220r-221v.

¹⁹Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. 26 de abril de 1768; Leg. 540. Doc. Esteiro,

vacante de Perea, en todo caso posterior a junio de 1765, fecha en la que planteó, como ya se ha dicho, la bipartición de la provincia de Pontevedra²⁰. Ese mismo mes tenía lugar el nombramiento en propiedad de su sustituto D. Pedro de Ordeñana²¹.

Creo Marqués de Monteverde por real despacho de 13 de diciembre de 1763, con el vizcondado previo de Casa Perea, culminó su carrera como consejero honorario de Guerra, falleciendo el 6 de marzo de 1769, posiblemente sin hijos, a partir de la bibliografía consultada no hemos podido saber del heredero de este marquesado²².

ORDEÑANA, D. Pedro

D. Pedro Antonio Ordeñana (Hordeñana) y Goyenechea. Nacido en Bilbao el 28 de junio de 1717, cuarto hijo de D. Miguel de Ordeñana, natural de San Miguel de Basauri, y Dña María Josefa de Goyenechea y Villela, nacida en Bilbao donde su marido servía una

28 de abril de 1762. Este comisario ordenador de la Real Armada, contrajo matrimonio con Dña. Catalina Aruc de Sierra, con quien tuvo a D. Miguel Marco y Espejo, nacido en Teruel. Al tiempo de formarse el expediente de ingreso de su hijo D. José María Marco Espejo y Fernández de Mesa caballero guardia marina en febrero de 1803, D. Miguel Marco, jubilado como comisario real de guerra de Marina, servía el empleo de administrador general de la aduana de Cartagena de Indias. Vid. Válgoma, D. de la, *opus. cit.*, Vol. III, p. 441-442. Sin duda familiar directo de éstos fue D. Benito Marco y Espejo, ministro principal de la provincia de Mataró al tiempo de la muchas veces aludida revista de inspección dirigida por Zalvide en 1772. Otra prueba más de los estrategias familiares de colocación de personal en la Administración de Marina. Vid. Llovet, J. *La matricula...*, p. 59.

²⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765.

²¹ Para ser más exactos el día 22. Vid. Pando Villarroya, J.L. de, *La Intendencia...*, p. 170.

²²Vid. Andujar Castillo, F., *Consejo y consejeros...*, p. 250. Este título caducó en 1807 a raíz de la creación de D. Diego Ventura de Mena y Cortés como Conde de Buenavista Cerro. Este caballero, diputado en las Cortes de Cádiz, maestrante de Ronda y regidor de la villa toledana de Puebla de Don Fabrique, era nieto de D. Ignacio de Mena y Cantero y de Dña. Catalina Perea y Montoya. Vid. Cadenas López, A. y Cadenas y Vicent, V.: *Elenco de grandezas y títulos nobiliarios españoles*. Madrid, 2002.

regiduría en 1712²³.

Ministro de Marina de Mallorca (1749)²⁴, D. Pedro de Ordeñana ingresó de caballero de Santiago en 1753 siendo por entonces comisario de guerra de Marina²⁵. Como ya hemos dicho, tuvo en su hermano mayor D. Agustín Pablo de Ordeñana a su familiar más célebre, quien a la sombra protectora de Ensenada culminó su carrera como secretario de Estado y Guerra. Sin duda éste salvó todos los obstáculos que pudieran presentarse en los inicios de la carrera de Pedro en el cuerpo del ministerio de Marina. Al mes siguiente de ser declarado por disposición testamentario único y universal heredero de su citado hermano²⁶, tuvo lugar su nombramiento como Intendente de Ferrol (22 de junio de 1765). En este destino, destacó por su labor reguladora del sector pesquero, tanto por en lo concerniente a vedas, como a aparejos a utilizar, sin olvidar las importantes disposiciones encaminadas al control del régimen interno de los gremios de mar. De hecho, a instancia suya se elaboraron las Ordenanzas de Pesca de las provincias marítimas de Pontevedra, A Coruña, Avilés, Ribadesella y Viveiro. La primera fue aprobada por Carlos III el 9 de abril de 1768, las tres siguientes el 5 de junio de 1769, y la última creemos que en 1771²⁷.

MAGUNA, D. Joaquín de

D. Joaquín de Maguna Echezarreta, uno de los muchos vascos que nutrieron los

²³ Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.* Vol. II, p. 261.

²⁴ Vid. González Caizán, C., <<El primer círculo de hechuras zenonicias>>, en *Ministros de Fernando VI*. J.M. Delgado Barrado y J.L. Gómez Urdáñez (coords.). Córdoba, 2002., p. 180-187

²⁵ Vid. Cadenas y Vicent, V. de: *Caballeros de la Orden de Santiago*. Siglo XVIII. Tomo IV, Madrid, 1979, p. 105.

²⁶ Vid. González Caizán, C., <<El primer círculo de hechuras...>>, pp. 180-187.

²⁷ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Doc. Esteiro, 30 de octubre de 1771; [Madrid], 3 de abril de 1772.

cuerpos de la Armada. Nacido en Ibárruri en 1719²⁸, hijo de Antonio de Maguna y Goicoechea, alcalde por el estado noble de dicha localidad vizcaina, y Dña. Francisca de Echezarreta, hermana del maestro de campo D. Joaquín de Echezarreta y del santiaguista (1671)D. Francisco-Ignacio de Echezarreta, según los datos genealogicos de su expediente de guardia marina, compañía en la que ingresó el 12 de diciembre de 1736²⁹. Ascendió regularmente dentro del cuerpo general de la Armada: capitán de navío (16-III-1769), capitán de fragata (1760), el 11 de febrero de 1772³⁰ fue nombrado Intendente de Ferrol. Ocupó este destino al menos hasta febrero de 1781³¹, siendo sustituido, creemos que con carácter interino, por D. Antonio Mejía, tal vez Contador General de dicho departamento³².

Andújar Castillo fecha la promoción de Maguna al Consejo de Guerra el 21 de junio de 1780. En este tribunal cubrió la plaza de consejero reservada a los Intendentes de Marina que había quedado vacante a la muerte (2-VI-1779) de D. Fernando Bustillo y Arce, I Marqués de Castañar, antiguo Intendente del departamento de Cartagena. D. Joaquín de Maguna sirvió esta magistratura hasta fallecer en Madrid el 15 de agosto de 1794³³.

DU BOUCHET, D. Máximo

D. Máximo du Bouchet (Dubouchet o Dubuchet), hijo de el comisario ordenador

²⁸Y no en 1722, como señala F. Andújar Castillo (*Consejo...*, pp. 180, 227-228) al que seguimos para glosar la trayectoria de este ministro.

²⁹ Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. I, p. 118.

³⁰J.L. de Pando Villaroya (*La Intendencia...*, p. 170) habla del 11 de enero de 1773. Todo apunta a una errata en el texto de uno u otro investigador.

³¹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 184. Doc. Ferrol, 17 de febrero de 1781.

³² Vid. Martín García, A., *Población y sociedad...*, Vol. I, p. 447.

³³ Vid. Andújar Castillo, F., *Consejo...*, pp. 180, 227-228.

del mismo nombre³⁴ y de Catalina de Musq. Miembro de la nutrida colonia francesa radicada en Cádiz, ciudad en la que nació en 1724, y en cuya escuela de guardia marinas ingresó el 16 de mayo de 1740³⁵. Por tanto, estamos ante otro Intendente salido de las filas del llamada Cuerpo General de la Armada, indicio de la pérdida de competencias del personal de *la pluma*. Las fuentes bibliográficas consultadas difieren respecto a la cronología de su etapa al frente de la Intendencia de Ferrol. Según, J.L. de Pando Villarroya, esta plaza le fue concedida por real despacho de 8 de junio de 1782. Ningún dato en nuestro haber contradice esto último pero sí la data de su traslado (12-XI-1791) que señala el citado autor³⁶. D. Máximo du Bouchet, que se ausentó de Ferrol en varias ocasiones para tomar baños termales en Arteixo y sobre todo de Caldas, siendo sustituido con carácter interino por el Contador Principal del departamento, ocupó la Intendencia de Ferrol hasta su fallecimiento el 16 de octubre de 1793. Por entonces era brigadier³⁷.

HERNANI, D. Domingo de

D. Domingo de Hernani y Arandia Moja y Aperrabai. Nacido en Galdácano el 23 de diciembre de 1731, y no en Andoain el año anterior como señala Pavía³⁸. Hijo de Pedro de Hernani y María Antonia de Arandia, naturales de Zaratamo. Como se ha señalado páginas atrás, el linaje de los Hernani entroncó con otro que también fue cuna de personal de la Armada, los Bermúdez Lavandeira.

Comisario de Guerra de Marina desde 1763, sirvió de ministro de las fábricas de

³⁴ Uno de los cuatro de esta clase que componían el ministerio político del departamento de Cartagena en septiembre de 1738. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 174. Doc. San Ildefonso, 29 de septiembre de 1738.

³⁵ Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. I, p. 141.

³⁶ Vid. Pando Villarroya, J.L. de, *La Intendencia...*, pp. 91-92 y 170.

³⁷ Vid. A.G.M. Intendencia. Leg. 3268/35. Varios documentos.

³⁸ Vid. Pavía, F. de P., *Galería biográfica...*

La Cavada (1783)³⁹. Promovido posteriormente a comisario ordenador, el 7 de agosto de 1788 obtuvo el nombramiento de Intendente de La Habana. Tomó posesión de esta plaza el 6 de noviembre de dicho año, y la desempeñó sin pena ni gloria hasta ser relevado en noviembre de 1791 por D. Luis de las Casas, Comandante General de Cuba con quien mantuvo sonadas controversias competenciales⁴⁰. Tomó el relevo definitivo de D. Máximo du Bouchet, tras morir éste en septiembre de 1793⁴¹. Caballero pensionado de la Orden de Carlos III, falleció en el desempeño de sus funciones en la villa departamental en 1801⁴². Otro miembro de su linaje que siguió carrera en la Armada, fue su sobrino D. Pedro de Hernani y Ramírez Lavandeira, nacido en Cádiz en 1778, que ingresó de guardia marina en esta capital departamental en 1790, donde falleció dos años más tarde⁴³.

³⁹ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. 10 de noviembre de 1783.

⁴⁰ Vid. Pezuela, J. de la, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*. Tomo III. Madrid, 1866, p. 399.

⁴¹ Pavía afirma que asumió este cargo el 16 de febrero de 1792, si bien volvemos a dejar constancia que en junio de 1793 D. Máximo de Bouchet continuaba ejerciendo como tal. J.L. de Pando Villarroya (*La Intendencia...*, p. 170), menciona a D. Vicente Palacios como último Intendente de Ferrol del siglo XVIII. Su despacho de nombramiento llevaría fecha de 17-10-1795. Le relevaría en enero de 1802 D. Gaspar Wauters y Horcasitas, referido en este capítulo por su condición de ministro principal de la provincia de Pontevedra.

⁴² Vid. Cadenas y Vicent, V. de, *Extracto de los expedientes de la Orden de Carlos 3º. 1771-1847*. Tomo IV. Madrid, 1984, pp. 100-101.

⁴³ Válgoma, R. de la, *op. cit.*, vol. III, p. 275.

II.2.- Ministros principales de provincia

II.2.1.- Ministros de la provincia marítima de Pontevedra

PILES Y HEVIA, D. José

Hijo de D. Diego de Piles y Armiñán, y de Dña. Gregoria de Hevia Caso y Orle, naturales de Ribadesella. Caballero de la Orden de Santiago desde 1762, el primero de abril de 1777 tomó posesión de la plaza de ministro principal de la provincia de Marina de Pontevedra. Permaneció en ese destino hasta al menos agosto de 1780⁴⁴.

Estamos ante otros de los muchos individuos del cuerpo del ministerio que procrearon a futuros oficiales del cuerpo general de la Armada. No sabemos cuándo se le nombró comisario real de guerra, rango que disfrutaba el 9 de mayo de 1794 al tiempo de sentar plaza de guardia marina en Ferrol su hijo D. Cesar Piles y Rubín de Celis, nacido en la villa de Pontevedra en 1778. En esta misma compañía ingresó su hermano D. Buenaventura-José pocos años después (30-VII-1799), oficial de la Armada que sería honrado con el hábito de Carlos III en 1815. Uno y otro eran fruto del matrimonio del aquí glorioso con la también asturiana Dña. Micaela Rubín de Celis, hija de D. José Pedro Rubín de Celis de Noriega y de Dña. Juana Pariente, naturales de Llanes. Otro hijo de esta pareja, y por lo tanto cuñado de D. José de Piles fue el santiaguista D. Joaquín Rubín de Celis, teniente coronel de los Reales Ejércitos⁴⁵.

WAUTERS Y HORCASITAS, D. Gaspar

Hijo de D. Agustín de Wauters y Laet, natural de Brujas, y de Dña. Clara Horcasitas, natural de la villa santanderina de Balmaseda donde también nació el ministro en cuestión en 1732. Del linaje de los Horcasitas al que pertenecieron entre otros un obispo

⁴⁴Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 309. Doc. Pontevedra, 1 de abril de 1777. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 272. Doc. Pontevedra, 28 de agosto de 1780.

⁴⁵ Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. IV, pp. 338, 399.

de Calahorra y el caballero de Calatrava y comisario del ejército D. José Antonio de Horcasitas. En octubre de 1773, a la sazón oficial primero de contaduría, fue nombrado ministro principal de Marina de la provincia Pontevedra⁴⁶. Relevado en este destino, todo apunta a que en 1777 ascendió en el cuerpo del ministerio alcanzando el rango de Intendente honorario de Marina. En noviembre de 1785 era ministro de la provincia marítima de Santander, y en febrero de 1791 contador principal del departamento de Marina de Ferrol⁴⁷. En enero de 1802 fue nombrado Intendente de dicho departamento; en caso de haber ejercido como tal, lo hizo por poco tiempo, pues al año siguiente fue sustituido por D. Luis María de Salazar y Salazar al año siguiente⁴⁸.

D. Gaspar Wauters tuvo por primera esposa a Dña. María Josefa Donesteve, nacida en Guarnizo, donde su padre, D. Juan Bautista de Donesteve y Mendaro, ascendido a teniente de fragata en 1775, venía desarrollando una importante en ese astillero cántabro en calidad de constructor de bajeles de la Armada⁴⁹. Fruto de este matrimonio fue el guardia marina D. Agustín Wauters y Donesteve (1783)⁵⁰. Viudo, el aquí glosado, contrajo segundas nupcias con la valenciana Dña. Antonia Hermosilla y Vizcarrondo, nacida en el seno de una familia de militares. De hecho, siguieron la carrera castrense tanto su padre D. José Hermosilla, natural de Granollers (1715), teniente coronel de artillería como su abuelo

⁴⁶ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. San Lorenzo, 6 de octubre de 1773.

⁴⁷ Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.951. Doc. Laredo, 20 de noviembre de 1785; Leg. 1960. Doc. Ferrol, 14-III-1791.

⁴⁸ Vid. Pando Villarroya, J.L., *La Intendencia...*, pp. 104 y 170.

⁴⁹ De la actuación de éste, uno de los socios principales del famoso Juan Fernández Isla, con quien firmó varios asientos de construcción naval, se da buena cuenta en Maiso González, J., *La difícil modernización...*, pp. 236 y ss. También Castanedo Galán, J.M., y Ballester Muñoz, F., *El Real Astillero de Guarnizo*. Santander, 1991. Notas puntuales sobre la actividad de este constructor en Merino Navarro, J.P., *La Armada...*, pp. 49, 193, 197, 231, 307, 309 y 345.

⁵⁰ Vid. Válgoma, D. de la., *opus cit.*, Vol. IV, p. 132.

materno D. Nicolás de Vizcarrondo, capitán de infantería. D. Gaspar Wauters tuvo entre otros hijos a los también guardia marinas D. Ambrosio y a D. Miguel Wauters y Hermosilla, nacidos en Ferrol en 1789 y en Madrid en 1794, respectivamente. Hermano de ambos caballeros fue Dña. Josefa Wauters y Hermosilla, nacida en Santander. Esta dama celebró nupcias con el barcelonés D. Antonio Hermosilla, caballero de Santiago (1791) y teniente coronel del ejército (1801). Fueron padres del guardia marina (Ferrol, 8-VI-1819) D. José Hermosilla y Wauters⁵¹.

II.2.2.- Ministros de la provincia marítima de A Coruña

GÓMEZ ROUBAUD, D. Rafael

Nacido en San Lúcar de Barrameda el 24 de julio de 1757, localidad donde su abuelo materno D. Juan Roubaud había servido como Consul de Francia y se había casado. Sus ascendientes directos por esta línea, originarios del Languedoc, señores jurisdiccionales “de la ciudad de Baryac, La Bastida y otros lugares circunvecinos”, y su bisabuelo había gozado de asiento por el estado noble en el Parlamento de Tolousse. D. Rafael Gómez Roubaud tuvo por progenitores a Dña. Francisca de Roubaud -sobrina materna de D. Salvador Jacinto Arizón, creado en 1736 I Marqués de Casa Arizón- y a D. José Gómez de la Vega. Este caballero, nacido en la Isla de León en 1718, perteneció al cuerpo del ministerio al que su hijo habría de dedicar su escrito más conocido. D. José Gómez de la Vega, documentado como ministro de Marina y Montes de la provincia de Sanlúcar en 1775, disfrutó del grado de comisario y fue gobernador de la Real Fábrica de hierro de Gimena⁵².

Sin duda, la promoción de D. Rafael Gómez Roubaud en el Cuerpo General de la

⁵¹ Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. IV, pp. 436-437, 510.

⁵² Vid. Cárdenas Piera. E. de, *Caballeros de la Orden de Santiago. Siglo XVIII*. Tomo VI. Años 1778 a 1788. Madrid, 1994, pp. 153-154.

Armada se vio favorecida tanto por su padre como por su tío D. Andrés Gómez de la Vega, caballero de Calatrava, oficial primero (1754) de la Secretaría del Despacho Universal de Marina⁵³. La carrera de Gómez Roubaud, iniciada en enero de 1772 al ingresar en la compañía de guardia marinas de la Isla de León, está jalonada por sucesivos ascensos a alférez de fragata (1775), teniente de navío (1783) y comisario de provincia de Marina (1787). Desde 1788 a 1790 estuvo destinado en la contaduría principal gaditana, para a continuación embarcarse de comisario de revistas de la escuadra comandada por el Marqués del Socorro y más tarde contador principal de ella. Promovido a comisario de guerra, en 1791 pasó a servir como contador principal de Ferrol. Gómez Roubaud fue destinado a A Coruña como ministro de marina de la homónima provincia, razón por la que lo incluimos en este repertorio biográfico. De allí pasó a dirigir el establecimiento siderúrgico de La Cavada, y a continuación se se le encomendó la gobernación de la provincia marítima de Asturias⁵⁴. En 1802 se le confió el mando principal de las fuerzas navales que España incorporó a la escuadra francesa de Brest. La inoperancia de esta fuerza franco-española conllevó su disolución, al tiempo que Gómez Roubaud pasó a Madrid interesado, según J. de la Pezuela, en abandonar el cuerpo administrativo de la Marina. En diciembre de 1803 pasó a ocupar interinamente la Intendencia (del ejército, guerra y hacienda) de La Habana, gracias al respaldo que recibió ante Godoy de D. Luis de Viguri, su predecesor en ese empleo en Cuba. Lo sirvió desde junio de 1804 hasta julio de 1808, simultaneando el ejercicio de los cargos de superintendente director general de la fábrica y renta de tabacos. Defendió a ultranza el monopolio comercial de la metrópoli, política que fue duramente contestada por la elite mercantil y por el Marqués de Someruelos, gobernador de la isla. Su enfrentamiento con éste último llegó hasta las Cortes, saldándose

⁵³ Vid. Franco Rubio, G., <<Reformismo institucional...>>, p. 111. Según la información genealógica del expediente de guardia marina de Gómez Roubaud, a este tío suyo se le menciona como consejero de Guerra. No obstante, este dato no aparece corroborado ni por F. Andújar Castillo ni por la autora citada al comienzo de esta nota.

⁵⁴Vid. Fernández Navarrete, M., *op. cit.*, pp. 644-646. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Gijón, 16 de noviembre de 1799.

en contra de Roubaud que cayó en desgracia en Madrid, tenido por *hechura* del Príncipe de la Paz. Jubilado en 1814 con el sueldo de Intendente del Ejército, falleció en Cádiz o en sus inmediaciones hacia 1819.

Caballero de Santiago, en cuanto a su obra escrita, además de varios informes inéditos y memorias “que revelan lo atrasado de sus doctrinas en cuanto a comercio, agricultura y administración”, en 1803, siendo por entonces socio de mérito de la Real Sociedad de Sanlúcar de Barrameda y benemérito de la de San Rafael de Medicina de Cádiz, salió de imprenta *Antigüedad del cuerpo del ministerio de Marina, sus servicios, personas ilustres que ha dado a la nación...*⁵⁵. Por aquel tiempo recopilaba a su vez información para las *Glorias marítimas de España*, título que no llegó a imprimirse.

MARTÍN VEGUE, D. Modesto

Miembro de un linaje que nutrió las filas de la oficiales de la Armada con varios hombres, caso de los citados D. Cristóbal y D. Damián Martín Vegue. El primero, comisario de provincia (1771), ministro principal de A Coruña y posteriormente al mando de la mesa de Batallones con destino en Ferrol; el segundo, documentado en 1769 como contador principal de dicho departamento con el rango de comisario real de guerra⁵⁶, ascendió años después a comisario ordenador.

D. Modesto Martín Vegue, nacido en la localidad toledana de Mora, comisario de provincia de Marina en julio de 1791 lo encontramos destinado como ministro principal de la provincia de Viveiro. Marido de Dña. Juana Álvarez Ramírez de Lago, de la casa

⁵⁵Estetítulo -un folleto en 8º de 94 páginas que había sido redactado el año anterior- fue publicado en parte en *Memorias* de la Sociedad de la Habana. Aparece reproducido en Pando Villarroya, J. L. de, *La Intendencia...*, pp. 123-145. Consultar además Fernández Navarrete, M., *op. cit.*, pp. 644-646; Pezuela, J. de la, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*. Tomo IV. Madrid, 1867, p. 359.

⁵⁶Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Esteiro, 9 de enero de 1771.; Leg. 288. Doc. Esteiro, 23 de junio de 1769. A D. Damián Martín Vegue se le documenta como uno de los 24 oficiales segundos de la contaduría de Cádiz en septiembre de 1738. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 174. Doc. San Ildefonso, 29 de septiembre de 1738.

solariega y mayoralgo de la Presa, en el Valle de Peón. Con esta dama tuvo a Dña. María Martín Vegue y Álvarez, esposa del gallego y capitán de fragata (1802) D. José Brandariz, apellido con presencia en el ayuntamiento de Betanzos cuando menos desde principios del siglo XVIII. Fruto de este enlace fue D. José Brandariz y Martín Vegue, nacido en Ferrol en 1789 y caballero guardia marina de la compañía de esta capital de departamento desde julio de 1803⁵⁷.

RÁBAGO, D. Francisco de

Francisco Antonio Rábago de los Ríos. Del linaje cántabro de los Rábago oriundos del lugar homónimo sito en el partido de San Vicente de la Barquera que pasaron a establecerse en la localidad de Trasuela (partido judicial de Cabuérniga). Allí nació D. Francisco Rábago, al igual que su padre D. Juan de Rábago y Noriega, corregidor de Potes, que lo tuvo de su matrimonio con Dña. Ángela de los Ríos, natural de Sopeña, también del mencionado partido de Cabuérniga⁵⁸.

Hermano de Basilio Antonio Rábago, colegial en el salmantino Colegio Mayor del Arzobispo, y arcediano de Soria en la catedral de Osuna, el aquí glosado tuvo en su tío paterno, el jesuita Francisco de Rábago y Noriega, confesor de Fernando VI e Inquisidor de la Suprema⁵⁹, entre otros muchos cargos, a su más relevante familiar y a un valedor inestimable en la Corte para favorecer su carrera en la Marina. Comisario de guerra, sin destino en Llanes, el primero de septiembre de 1771 fue elegido para efectuar la revista de inspección extraordinaria de todo el departamento de Ferrol. A la conclusión de ésta, por resolución de 18 de septiembre de 1773 fue nombrado para ministro principal de A Coruña⁶⁰. Allí testó en 1780, y al año siguiente repetía, esgrimiendo su edad y achaques

⁵⁷ Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, vol. IV, p. 440.

⁵⁸ Vid. García-Carrafía, A. y A., *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos de España y América*. Tomos LXXIII-LXXIV, Madrid, 1955.

⁵⁹ Vid. Alcaraz Gómez, J.F., *Jesuitas y reformismo...*

⁶⁰ Al tiempo que se hacía lo propio con D. José del Porte, también comisario de guerra, para

cada vez más continuos, su solicitud de jubilación como comisario ordenador⁶¹. Muy vinculado a su tierra natal, donde debió terminar sus días (el 15 de agosto de 1786 ordenó su codicilo en Potes), con el apoyo de su influyente tío fundó la parroquia de Rábago bajo la advocación de San Ignacio de Loyola en el valle de Herrerías. Es muy posible que el ministro en cuestión sea el homónimo que en 1779 figura como propietario de una ferrería en la localidad de Bielba, sito en dicho valle. Varios de los 44 ingenios hidráulicos registrados por entonces en el partido de Laredo formaban parte del patrimonio del célebre Juan Fernández Isla⁶², a quien, según los genealogistas García-Carraffa se asoció Rábago en varias empresas, dato este último que no corrobora Maiso González⁶³. Contrajo matrimonio con la también montañesa Dña. María Rubín de Celis, natural de Carmona. Dos de sus tres hijas se ordenaron monjas y la otra fue esposa de D. Ramón de Orense, señor de Tablares. El mayorazgo no siguió la carrera de Marina, mientras su único hermano varón, Francisco Javier Rábago, nombre de inequívoca referencia jesuítica, como seguía siendo normal entre los segundones, entró en religión, llegando a ser canónigo capiscol de Burgos.

Ribadesella. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 189. Doc. 18-IX-1773.

⁶¹ Vid. García-Carraffa, A. y A., *Diccionario heráldico y genealógico...*; A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 292. Doc. A Coruña, 25 de marzo de 1781.

⁶² Además del estudio de Maiso González, el mas contemplo hasta la fecha, otros monográficos sobre este adinerado personaje en Fernández de Velasco, F., *Don Juan de Isla, sus empresas y fábricas*. Madrid, 1901; y Cueto López, F., *El empresario cántabro Fernández de Isla: notas biográficas*. Santander, 1990. Su actividad como asentista en Guarnizo se aborda en Castanedo Galán, J.M., <<Un asiento singular de Juan Fernández de Isla. La fábrica de ocho navíos y la reforma de un astillero>>, en Martínez Shaw, C. (Ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Granada, 1995, pp. 457-475.

⁶³ Vid. Maiso González, J., *La difícil modernización...*

II.3.- Inspectores de matrículas

ZALVIDE, D. Manuel

Comenzó a servir al rey en el ministerio de Marina, obteniendo por real despacho de 12 de diciembre de 1751 el título de oficial supernumerario de la contaduría principal de Cádiz. Embarcado en 1753 como agregado al ministerio de la escuadra de Barlovento, en julio del año siguiente fue nombrado contador de navío, plaza que sirvió en varias escuadras con mérito. Ya oficial segundo pasó a Ferrol en 1760 y desempeñó sucesivamente la secretaría de la intendencia, el ministerio del astillero, fábricas, etc, y la inspección de hospitales. Promovido en 1761 a oficial primero, y en 1767 a comisario de provincia, en agosto de 1771 se le documenta como ministro de Arsenales y secretario de la Intendencia⁶⁴. Este último año, según ciertas fuentes se trasladó a Cartagena, alcanzando en 1772 el rango de comisario de guerra de Marina. Entonces fue habilitado para la revista de inspección de matrículas del departamento cartagenero “haciendo reglamentos para cada provincia y subdelegación”, en palabras del autor abajo citado. Al menos, fue publicado el de Mataró, alguna de cuyas disposiciones no se aplicaron. Esta tarea le ocupó hasta febrero de 1774, y a finales de este año pasó como ministro a gobernar la provincia marítima de Mallorca, donde efectuó una destacada labor de recopilación legislativa “sobre incidencias en el régimen y política de las embarcaciones y en la contratación o comercio marítimo”⁶⁵. De regreso a la capital departamental desempeñó varios destinos, antes de ascender a contador principal a fines de 1784. Esta plaza la sirvió hasta sus últimos días, fallecimiento el 9 de noviembre de 1787 a la edad de 54 años. Fernández de Navarrete informa que algunos “papeles raros y exquisitos” que fue recopilando y que por disposición

⁶⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 1 de septiembre de 1771.

⁶⁵ Se conserva un copia impresa de esta recopilación en la Biblioteca de Real Conservatorio Superior de Música de Madrid. Sig. D/860. Al inicio de este texto, fechado en Palma a 30 de junio de 1778, se autocalifica como comisario real de guerra de Marina y ministro principal, además de juez privativo de montes reales, comunes y particulares y de la contratación de las Indias en el reino de Mallorca e islas adyacentes.

testamentaria donara a la contaduría principal, paraban entonces entre los manuscritos del depósito hidrográfico. Hoy forman colección en el Museo Naval de Madrid. Parte de sus opúsculos fueron publicados anónimamente al final de su vida y parte a título póstumo en el *Semanario de Cartagena*, a donde los había remitido⁶⁶.

MUÑOZ DE GUZMÁN, D. Luis

(Sevilla, 1735-Santiago de Chile, 1808). D. Luis Muñoz de Guzmán y Montero de Espinosa, nació en la capital hispalense en el seno de una familia hidalga, los Muñoz de Guzmán, originaria de Aragón y establecida en Alcaraz (Albacete). Bisnieto paterno del capitán de caballos corazas y familiar del Santo Oficio D. Luis Muñoz de Guzmán y Cea, natural de la citada localidad manchega. Nieto por esta misma línea del granadino D. Luis Muñoz de Guzmán y Venegas, caballero de Santiago, y de Dña. Teresa Ruiz Salcedo y Zúñiga, veinticuatro de Granada y familiar de la Inquisición. El relevante ministro de Marina que ocupó fue fruto del matrimonio entre el también granadino D. Luis Antonio Muñoz de Guzmán y Ruiz Salcedo, que simultáneamente a su hermano Jaime José ganó hábito de santiaguista (1701), y de Dña. Antonia Montero de Espinosa y Granda, nacida en Fuentes de León (Badajoz).

Miembro pues de una saga de magistrados y sin ascendientes en la carrera naval, obtuvo carta-orden de guardia marina y sentó plaza en el departamento gaditano en enero de 1753. Finalizado su aprendizaje elemental embarcó en mayo del año siguiente en el navío *Oriente*. Ascendido a alférez de fragata, en diciembre de 1754 desembarcó para en julio siguiente sentar plaza en *El Dragón*, de la escuadra de D. Blas de la Barreda, recalando en La Habana, Veracruz y Cartagena de Indias. Regresó a España a bordo de la fragata *Victoria* en diciembre de 1757, para tomar destino meses después en el navío *España* con el que pasó a Ferrol. Trasbordó a *El Dichoso* en marzo de 1759, navío que formaba parte de la escuadra que, comandada por el Marqués de La Victoria, condujo al

⁶⁶Vid. Ferrándiz Araújo, C., *Historia marítima de Zalvide*. Murcia, 1982; Fernández de Navarrete, M., *op. cit.*, pp. 135-136.

nuevo monarca, Carlos III, desde Nápoles a Barcelona. De allí pasó a Ferrol para su desamó, desembarcando en febrero de 1760. Ascendido a alférez de navío (abril de 1760), sirvió sucesivamente en *El Guerrero* y en *El Serio* hasta abril de 1761 a raíz de su nombramiento como Ayudante de la Mayoría General de la Armada. Ocupó esta plaza hasta junio de 1764 cuando fue promovido a oficial de órdenes de la flota comandada por el Jefe de Escuadra D. Agustín Idiáquez, vacando casi instantáneamente a petición propia. En agosto de 1765 asumió el mando de la fragata-transporte *Jasón*, conduciendo a La Habana a parte del regimiento de Lisboa, y a Veracruz al visitador. Luego de recalar en la Laguna de Términis, emprendió viaje de vuelta, desembarcando en Cádiz en febrero de 1766, con el rango de teniente de fragata desde el mes anterior. Asignado al servicio de brigadas, tras sentar plaza en *El Oriente*, embarcó (abril de 1769) en la fragata *Palas* para una misión en La Luisiana y ambas Floridas. Hizo el curso en el Mediterráneo a bordo de *El Atlante* antes de serle encomendado el reconocimiento de los fondeaderos de la plaza de Tarifa con vistas a mejorar su defensa. Finalizada esta misión embarcó en el navío *Princesa* en marzo de 1771, practicando el curso en el Atlántico y conduciendo al regimiento de América desde Cádiz a Canarias. Caballero de Santiago (1772), fue comisionado para la inspección del puerto de Málaga, y a continuación (octubre de 1773) embarcó en el *San Pedro de Alcántara* de segundo comandante, a bordo del cual navegó por las costas chilenas y peruanas. Ascendido a capitán de fragata en abril de 1774, dos años más tarde regresó a Cádiz procedente de Lima como segundo comandante del navío *América*, y de ahí pasó al *Poderoso* de la escuadra del Marqués de Casa-Tilly, de la que fue nombrado Mayor General. Escoltando al convoy llegó al Río de la Plata; estuvo presente en la toma de la Isla de Santa Cristina y en otras operaciones contra los portugueses. De vuelta a Cádiz a bordo del *San José* (agosto de 1778), y ya con el grado de capitán de navío (mayo de 1779), se le confió el mando del *San Julián*, con el que hizo travesía por Puerto Rico, La Habana, Cartagena de Indias y Puerto Cabello. Desarmado el citado buque en la bahía gaditana a fines de 1782, en noviembre de 1784 fue nombrado subinspector del arsenal de Cartagena, y en 1785 fue comisionado, con pleno poder, para pasar revista de todas las matrículas de los tres departamentos. Por esta labor tiene un nombre propio en la

historia de la matrícula de mar. Fruto de esta comisión fue su *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas de la gente de mar*, publicado por vez primera en Málaga en 1786. Concluida su trascendental inspección, tantas veces aludida y por aludir en este trabajo, en premio a su diligente actividad al servicio de la Corona mereció los honores de Jefe de Escuadra (15/XI/1789). A instancia del bailío Valdés, titular de las carteras de Marina e Indias, Carlos IV le destinó a las colonias como Presidente de la Real Audiencia de Quito en 1791. Por encargo suyo, el obispo de Quito D. José Pérez Calama formó el plan de estudios de la Universidad de Santo Tomás en 1791⁶⁷. Comendador de Los Pueblos en la Orden de Alcántara, acumuló los cargos de comandante general de las armas de Ecuador, gobernador militar y político de la ciudad de Quito y mayordomo mayor de la Real Cofradía de la Santísima Virgen⁶⁸. En 1796 renunció a estos empleos y pasó a Lima, donde se le notificó su promoción a la Gobernación y Capitanía General de Chile que asumió formalmente en 1797. Al tiempo que alcanzaba la alta graduación de Teniente General de la Armada (5/X/1802), Muñoz de Guzmán promovió importantes obras públicas en territorio chileno, en particular el canal de Maipo, si bien esta construcción fue detenida una vez más en 1804. Inauguró notables edificios, caso de la Casa de Moneda, el palacio de la Real Audiencia y las Cajas Reales. Además, durante su gobernación -saludada en términos muy laudatorios por algún contemporáneo⁶⁹- se llevó a cabo la primera

⁶⁷ Vid. *Plan de estudios de la Real Universidad de Santo Tomás de Quito/formolo el ilustrísimo señor D. D. Joseph Pérez Calama obispo de esta Ciudad por encargo del M.I. señor D. Luis Muñoz de Guzmán...* Quito: [s.n], 1791.

⁶⁸Vid. Medina, J.T., *La Imprenta en Quito (1760-1818). Notas bibliográficas*. Santiago de Chile, 1904, pp. 77-78.

⁶⁹ Fray Melchor Martínez en su inédita *Historia sobre la revolución de Chile...*, dice de nuestro personaje que dirigió los destinos de Chile “ con la prudencia política, desinterés y sabiduría que tanto honor dieron a su persona y harán siempre grata su memoria”. Por otra parte, fue autor del *Reglamento para el gobierno del Hospicio de Pobres* de la capital chilena, texto que salió de las prensas de la Real Imprenta de Niños Expósitos de Buenos Aires en 1803. Vid. Medina, J.T., *Biblioteca Hispano-Chilena (1523-1817)*. Tomo III, 1899.

campaña de vacunación contra la viruela (1805). Promotor de la fundación de una sociedad literaria, junto a su mujer Dña. Luisa Esterripa y Rameri⁷⁰, fue el *alma mater* del primer salón al estilo francés que existió en Santiago de Chile⁷¹. Según J.T. Medina, falleció repentinamente en esta capital el once de febrero de 1808, apunto de cumplir los 73 años⁷².

⁷⁰ Gozaba de una pensión de quinientos ducados anuales en su condición de camarista del Infante don Pedro. Vid. Medina, J.T., *Diccionario Colonial de Chile*. 1906. Esta dama, era hermana de D. Fermín Asensio de Esterripa y Rameri, que con fecha 8 de marzo de 1777 sentó plaza de guardia marina en la compañía de Ferrol. Ambos eran hijos del alcalde de casa y corte D. Juan de Esterripa, de la casa de su apellido radicado en Durango y de la donostiarra Dña. María de Rameri, nieta materna del capitán de navío D. Martín de Echaz. Miembros de la familia paterna venían ocupando puestos en el gobierno municipal de Durango y Fuenterrabía desde hacía varias generaciones. Vid. Válgoma, D. de la, *opus cit.*, Vol. II, pp. 465-466.

⁷¹ Esta pareja desarrolló una importante labor de mecenazgo, con prioridad por las manifestaciones musicales y teatrales. Sirvió de modelo a la alta sociedad santiaguina, marcando una tendencia, no ya sólo en el terreno cultural sino también en la esfera del ocio con la moda de los viajes a la playa en verano.

⁷² Fray Melchor Martínez habla de principios de 1808, mientras que Pavía erróneamente data su óbito el cuatro de enero de 1810. Recibió sepultura al pie del altar mayor de la catedral de Santiago de Chile.

III.- DOCUMENTOS

Criterios de transcripción.

Hemos optado por mantener únicamente las abreviaturas bien conocidas (S.M., rs., mrs., ...); no se ha respetado la duplicación de vocales ni consonantes; asimismo, la puntuación original de los textos se ha modificado en aras de una más fácil comprensión del contenido de los mismos.

[1750]

Anónimo en el que se imputan a D. Francisco de Bevián, ministro de Marina del partido de Vigo, supuestas irregularidades en la ejecución de una revista de las matrículas de esta demarcación.

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 183

Noticia de la revista que está practicando el ministro del partido de Vigo don Francisco de Bevián en el año de 1750.

En todos los puertos por fuerza le hazen el gasto todos los marineros de manera que en los lugares donde ay depósito sale de allí para dicho gasto. Y aviendo gastado en Comubedo ciento y cincuenta reales y suplíolos un sugeto dejó al tiempo de salir decreto de apremio para que el subdelegado de aquel partido le hiciese pago de ellos.

En el Padrón se compartieron tres cientos reales; en el Carril a diez reales cada barco, y los que tenían pago, al otro día que llegó fue el soldado que llevaba consigo a hacer pago de ellos, llevando a cada omiso un real de selario.

En Villa García dio el cura al subdelegado Osorio quarenta reales para ayuda de los mismos gastos a cuenta de los matriculados, pero éstos los guardó Osorio, y los del Carril fueron los que suplieron la plaza toda.

El barco de la ysla de Cortexada a ingluxos de Osorio le privó del todo.

Todos los que quedaron ynháviles en la visita del señor don Maximiliano Pérez Rendón y don Juan de Moncada les puso la plaza viva, sino a los notoriamente viejos.

Dijo un marinero del Carril que a dos que se explicaron con la untura de Mejico los dejó quedar.

Antonio Yglesias, hijo de Pedro, natural y vecino de San Martín de Moaña, de hedad de 60 años, sirvió de marinero en la Falúa de la Yntendencia de Cádiz, lo matriculó

don Francisco Bebián en la revista de doce hasta quince de diciembre de 1749 que ejecutó en el puerto de Vigo incluyéndolo en el diario del puerto de San Martín de Moaña, y los ascendió a guardián de dicho puerto no habiéndolo querido matricular don Juan de Moncada por ser hombre de mucha edad y ser falto de un talón de un pie, y se lo comprende en la revista de 21 de noviembre de 1749 que pasó en aquel puerto, y parece no aver presentado licencia de la yntendencia de Cádiz, y regaló este yndividuo a don Francisco Bebián con 2 barcos de leña para el gasto de su casa y después unos cerdos, carneros, linos y otras menudencias.

También pone en arresto in mediatamente que llega queja contra alguno de muy poca monta y quando les da soltura les obliga a que den una peseta cada uno para el soldado y dos criados que lleva en su existencia.

A distintos yndividuos ha matriculado por fuerza no siendo de la mar, poniéndolos en la cárcel por ser hijos de matriculados y amenaza a sus padres con las minas del asogue y arzenal de la Graña al grillete.

Generalmente al que tiene justicia se la quita por interés y la da al que no la tiene.

En el repartimiento de gente que se pidió para los 2 navíos *San Phelipe* y *Nueba España*, se empeñó por un ahijado suyo un clérigo llamado el romano de Coruxo y le livertó de yr al servicio por treinta pesos que percivió dicho ministro.

En Redondela se livertaron unos quantos, y no se pudo berificar cuánto dieron en especie de dinero, y nombró plazas nuebamente matriculadas.

A cinco yndividuos de la subdelegación de Cangas dio querella un regidor contra ellos por aver tomado un poco de abono o estiércol de la mar que tenía en su hacienda; a los cuales no los quiso poner el ministro en la cárcel de Cangas, y los hizo venir a la de Vigo y los tubo el tiempo quie quiso hasta que dieron veinte y tantos pesos y unos jamones dulzes; y uno que venía podrido lo devolvió y que le remitiesen otro de mejor calidad.

Quando se pidió gente para los navíos expresados *San Phelipe* y *Nueva España* hizo yr a ellos a Francisco Fernández, marinero del puerto de Bouzas aviendo muerto repentinamente de un parto su muger. Y en el mismo día, no ignorando esto el ministro y averle quedado una criatura, le hizo comparecer y le obligó que fuese al arzenal de la

Grãa luego que se dió sepultura a la muger. De que resultó aver muerto dicha criatura por falta de cuidado, y un barquito que dejó y otras cosas de casa las a allaado luego que se restituyó del servicio muy deterioradas y quasi perdido todo no habiendose arreglado a la ynstrucción para estos casos y los de otra naturaleza.

Un pleito de la villa de Bouzas sobre partición de presas con don Alexandro Nájara mercader de dicha villa que estaba pendiente en poder de don Benito Patiño acesor del ministro y vecino de Vigo, le pidió los autos el nominado ministro al referido Patiño y ajustó por si solo la cuenta y tasas a las partes. De forma que destroncó dicho pleito y no quedaron enteramente satisfechos los ynterados y Názara consiguió todo lo que quiso y regaló al ministro. Y el acesor don Benito Patiño quedó aturdido y disimiló este hecho.

En el puerto de Moaña se vendió un barco; no se tiene presente el dueño pero se hallaba ausente. Cuyo barco estaba arrimado en el playa y dieron ciento treinta y dos reales, los que se depositaron muchos días haze. Y savido esto por el ministro mandó al guardián de aquel puerto, Antonio Iglesias los sacase del depòsito y se los trajese los cuales paran en poder de dicho ministro.

En el puerto de Cangas hubo distintas controversias entre el subdelegado de él D. Francisco Sotelo y Seixas y el Prior D. Ramón Tabares; ocurrieron uno y otro al Ministro [Bevián], el que hacía cara al subdelegado y prior, recibiendo de uno y otro distintos regalos. Luego que el subdelegado descubrió la farándula, se retiró y continuó el Prior a quien le dio dicho ministro facultad de que a los matriculados los governase dicho prior; y con efecto el día de Natividad en el compaz de la Yglesia juntó a la gente de mar y les dijo no obedeciesen al subdelegado pues él tenía facultad del ministro para dirigirlos; de que resultó conformarse todos y no hacer casso del subdelegado atreviéndosele todos, faltándole al respeto, que le precisó pasar a la villa de Vigo a ver a dicho ministro, y exponerle esta queja, el que le dijo que el no avía dado tal orden. Y savido esto por el prior, vino también a decirle que lo que avía echo era porque dicho ministro se lo avía concedido, y quedaron unos y otros enojados. De forma que lo enredó todo con el fin de recoger regalos y no procurar templarlos o que siguiesen uno y otro lo que tubiesen que alegar para oyr en justicia, y quedaron dicho Prior y subdelegado más enredados.

Todos aquellos viejos inútiles que no han querido matricularse desde la formación de la matrícula, se presentaron en la revista de inspección con la solicitud de que fuesen admitidos a ella. Los cuales fueron rechazados por don Juan de Moncada con la prevención de que no usasen de la mar pues serían castigados. Y ahora en la revista mensual que ejecutó el ministro don Francisco Bebián admitió a muchos de esta naturaleza formándoles sus asientos de plazas nuevas y minorándole los años. Y en el puerto de Redondela matriculó a un tal fulano de Queimaliños que no quiso admitir don Juan de Moncada por ser tonto y andar por las calles así, cuyo empeño fue don Pedro Ochoa y hizo que el padre de este individuo regalase al ministro. En fin, ha llevado la práctica de todos aquéllos que en la revista de inspección que hizo don Maximiliano y don Juan de Moncada quedaron por inútiles en ella, los ha dejado corrientes en la denominada revista de inspección, los pasó a la clase de jubilados y a muchos se les ha supuesto por el cirujano y ministro darles la aplicación de padecer mal de orina, piedra o angurria para no ser tan fácil por su robustez y edad conocido no tener enfermedad, con la precapción, ya convenidos unos y otros hasta el cirujano, que en un vasso le trajeren la orina y hacía sus figuras para embobar las demás gentes que estaban presentes; pero ellos bien sabían no avía tal cosa, y entendían la farándula.

En dicho puerto de Redondela matriculó un mozo de 18 años, que no se sabe su nombre; quasi ciego pues para yr a missa va acompañado, y quando va solo lleva un palo para el tiento de las calles.

Asímismo matriculó por fuerza y no querer andar en la mar, poniéndolo en la cárcel a Cosme Estévez, del mismo puerto. Y viéndose preso y amenazado que avía de yr al grillete, le fue preciso ejecutarlo y otros muchos de 7, 8,9,10 y 11 años por aumentar número de plazas nuevas violentas.

En casas del subdelegado de Redondela don Juan Antonio Alfaro estando allí los vicarios del gremio de la mar, salió el dicho ministro y les dijo que tenía orden del rey para multar a los que fuesen a la mar sin ser matriculados en cinquenta pesos para gastos de su bolsillo y sacarlos de la caja del gremio. Y inmediatamente se retiró de ellos dicho ministro, ocultándose a dentro, y ellos no pudieron responder nada.

En el expresado puerto de Redondela en la revista en que está entendiendo dicho ministro por siete yndividuos que el cirujano que traía consigo registró, los puso por achacosos para jubilarlos, le dieron 19 pesos, como tambien el ministro puso a 29 yndividuos por inhábiles de los mejores marineros y artilleros que ay en aquel puerto y le dieron a 24 y a 30 pesos cada uno y asímismo, en vista de las gracias el gremio le dio gratificación, y para suvenir a los gastos al expresado ministro veinte y cinco doblones del fondo de la caja que tienen. Todo esto lo publican generalmente los de tal puerto y otras inmediaciones, previniendo que a la salida de él le dio el gremio al cirujano un doblón de a veinte para guantes, respecto están agradecidos. También el subdelegado don Juan Antonio Alfaro, que lo es de dicho puerto, hizo un regalo a dicho ministro de valor de sesenta pesos, lo que ha dicho el mismo subdelegado al procurador de Puente Sampayo Juan Antonio Conde y a otras personas, que fue con el fin de aver informado al señor yntendente por este yndividuo ser apropósito para esta subdelegazió y en vista de este informe consiguió título de tal.

En 16 de agosto de 1750, día de San Roque, habiendo estrechado don Manuel Rodríguez Villerino, subdelegado que fue de la villa de Vigo a don Onorato Oración, cirujano de la Armada que trae consigo el ministro don Francisco Bebián en la revista de puertos, dijo dicho cirujano al expresado don Manuel Rodríguez que es cierto que en la contextura de muchos yndividuos parecen estar sanos, pero en lo interior están enfermos, incapaces de servir y condesciende dicho cirujano a ello por no tener desazones con dicho ministro por ser el genio muy fuerte, pero el cirujano dice le punza la conciencia y a muchos que se hallan enfermos con achaques conocidos atropella y los pone por sanos.

Asimismo dijo dicho cirujano a Don Manuel Rodríguez que matriculaba a muchos muchachos por fuerza, poniendo sus padres presos y a ellos amenazádoles con el mayor rigor; por este motivo, y por salir de la cárcel, condescendieron violentamente a ello.

Lo mismo el cirujano dijo a Don Manuel Rodríguez que aquéllos que quería jubilar el ministro por algún respeto y reconocidos por el dicho cirujano estar buenos, sin achaque alguno le preguntaba: “Sr. Don Francisco, ¿qué pretende V.m., se haga con este hombre?”. Y le respondía: “Por inútil”. Y se hallaba el cirujano precisado a condescender a esto.

En el Puerto de Puente San Payo, Jazinto Miñán constó en la revista de ynspección tener una llaga abierta vajo de un brazo con la que y otros achaques vino del servicio, y aora en la revista de don Francisco Bebián le dejó corriente y dicho Jazinto Miñán dijo a este ministro no avía dado ningunos pesos fuertes ni doblones a Don Juan de Moncada para que lo dejase jubilado. Y que así no perdía nada en que lo dejase corriente; y que tendría paciencia de aver perdido su salud en los bajeles del Rey.

Thomás de Seoane, del mismo puerto, presentó certificación de Don Cosme Sans de Lardero, y no viene su asiento considerado en la lista de hedad 50 años, inútil por padecer reumatismo en los huesos, una mano y una rodilla sin poderla, por tiempos, mover, se le formó su asiento corriente. Este individuo tiene dos hijos matriculados mozos de satisfazón y otro que no lo estaba lo presentó para que se matriculase, con circunstancia de que dicho Thomás Seoane quedase jubilado, y no queriendo hacerlo el ministro, se llevó a su hijo por matricular, diciendo lo aplicaría a la tierra, o que buscase la vida por otro término, pues aprontaba tres hijos al Rey y a él no se le relebaba, no obstante los achaques que padecía.

Francisco Xestido, vezino del Puerto de Moaña, este individuo en la revista de ynspección que ejecutó don Juan de Moncada el año de 49 constó tener dos fuentes y lastimado del pecho en los bajeles del Rey, y Don Francisco Bebián lo puso corriente, diciendo que las 2 fuentes eran por su provecho y le rompió los ynstrumentos de cirujanos y médico.

Pasqual de Tal, del mismo Puerto, está maleficiado y lo deja corriente diciendo estar bueno.

Benito Paredes del mismo puerto tiene dos hijos que vinieron de Castilla a trabajar en el campo, sin jamás andar en la mar; y su padre viendo la tropelía que se hace con toda la gente de mar que tienen hijos, aunque no usen de ella, obligándoles con rigor de soldado a la puerta con selario de seis reales cada día, se vio precisado a traerlos al puerto de Vigo a matricular, luego que mejoren de enfermedad de que estaban en cama.

Asímismo, Ygnacio de Hermelo, del mismo Puerto, tiene un hijo sin que andubiese jamás a la Mar, y va a trabajar a Castilla; este se ausentó muchos días antes que llegase el

ministro a la revista. Obliga al padre que presente su hijo poniéndole un soldado en casa con sellos y amenazas. El padre salió a buscar su hijo, y ni uno ni otro pareció, por lo que se mandó dar 8 reales vellón y orden al subdelegado para que los arreste si parecen, y los mandó al puerto de Vigo a matricular al hijo; y fundado Don Joseph Savedra, señor del Rosal, inmediato a este puerto de Moaña, que estos hombres jamás andubieron en la Mar y las circunstancias antezedentes, escribió a Don Francisco Bebián que estaba en el puerto de Cangas, la realidad de este hecho. Cuyo ministro luego que leió la carta la rompió en presencia de distintos yndividuos y la arrojó por la bentana enfadado, pronunciando algunas palabras que no se pudieron comprehender.

Los ynstrumentos que han presentado los yndividuos achacosos de cirujanos y médicos en la revista que hizo Don Juan de Moncada, las rompía Don Francisco Bebián y los mandó poner por buenos corrientes cada uno de su clase, sin permitir que alegasen, aturdiéndolos y a muchos no los registraba el cirujano porque el ministro decía: “Bueno está”.

En el puerto de San Pedro de Domayo, quando se pidió gente para los dos navíos *San Felipe* y *Nueba España* se hizo repartimiento por el cavo de aquel puerto Mar[...] de Rioboo de ochocientos reales entre los matriculados los que empleó en lino y otras cosas para regalar a Don Francisco Bebián, a fin de conseguir este individuo la livertad de no yr en dichos navíos por tenerlo el ministro nombrado como lo consiguió, respecto aver desertado de aquel puerto los más para Castilla a travajar algunos meses en los campos; y no aver dado quenta de esto al subdelegado, lo que participó al ministro. Y en su vista, y no aver más de un yndividuo que tocó a este puerto en el repartimiento se nombró a un muchacho que fue en re emplazo (*sic*), y éste no era suficiente a la plaza que se pedía quedando relevado el dicho cavo; y este dinero lo pagaron las mugeres de los individuos temidas de algún daño que se les hiciese a sus maridos, de los que algunos vinieron de Castilla a sus domicilios.

En el puerto de Cangas en la revista de que hizo dicho ministro matriculó diferentes hombres viejos y nútiles que estos no quisieron matricularse desde la formazi3n de ella. Y reconocidos en la ynspecci3n que hizo Don Juan de Moncada el año de 1749 los excluyó

de la mar por incapaces de servicio, y aora Don Francisco Bebián los matriculó y minoró los años. Y a un cojo, un manco y un sordo les privó dicho D. Juan de Moncada el andar en la mar, y aviendo pasado a dicho puerto día de San Bartolomé la muger del expresado D. Francisco Bebián a verle, la habló D. Francisco Godoy para que hiciese enpeño a su marido permitiese que este cojo, manco y sordo y otros andubiesen en la mar por no tener otro modo de vivir, que se manifestarían agradecidos. Y dicha señora alcanzó de su marido que andubiesen pescando en las rías, sin alejarse mucho, y el dicho Godoy dio a esta señora de parte de estos yndividuos por esta gracia dos doblones de a veinte para alfileres, los que recibió.

En todos los puertos de su cargo obliga a los Padres a fuerza y amenazas a que presenten a sus hijos, poniéndolos en cárceles a fin de matricular los que no usan de la mar, sacándolos de las escuelas para aumentar crecido número de gente de que no ay seguridad contar con ella por ser forzada y quieren tener oficio, seguir Yglesia o otra carrera. Y por ser hijos de matriculados les obliga sin considerar no usan de la mar. En fin, todos claman.

En los Puertos donde los gremios de mar tienen caja para gastos y funciones de Yglesia, reconoce el dinero siendo éste propio de ellos, a menos que tubiese alguna queja de algún extravío o mala distribución que en este caso era propio que el ministro se enterase para obrar en justicia y obligar al culpado. En dicho Cangas reconoció la caja y no hubo novedad. Y el Gremio sacó de ello cien pesos que dieron al ministro para gastos de su bolsillo. Esto lo vocean generalmente.

En todos Puertos de cada subdelegación se hizo reparto para gastos del ministro, excepto Redondela y Cangas que éstos están algo omisos en contribuir, considerando no ser justo dar más de lo que para este fin considera Su Magestad a los ministros de Marina que son 50 escudos de gratificación para subvenir a poderse costear. De forma que Cangas y Redondela hicieron los gastos y temen obligar por fuerza a los Puertos de su comprehensión, y ésta es la omisión arriva dicha.

CopiadePapel que escribió el subdelegado de Redondela Don Juan Antonio Alfaro al procurador de la Mar de Puente San payo para contribución de gastos. Es sacado del

original en la forma siguiente.

El Procurador de Puente San Payo, junto con el guardián y quatro hombres de Puente Sanpayo, marineros matriculados de aquellos parajes de Arcade y Soto Justo compartan ducientos y treinta reales para los gastos que se asignaron en esta villa en la presente revista hecha a los marineros en ese presente mes de agosto. Y asímismo harán los dos expresados que los quatro hombres concurran a esta villa el día Domingo para que juntos con los mayordomos y vicarios de este gremio más bien reconocerán la cuenta. Y si sobrare lo llevarán. Redondela, y agosto 15 de 1750. Alfaro.

-2-

1737, septiembre, 21. Avilés.

D. Juan de Rebollar, ministro de Marina del partido de Avilés, propone al Infante Almirante D. Fernando una serie de reformas para poner fin a ciertos desórdenes en el gobierno de los gremios de mar asturianos.

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. Avilés, 21 de septiembre de 1737

Atendiendo, según lo que me está mandado, al aumento de la jente de mar y conservazi3n de los puertos de este departamento (que en nombre son veinte), me parece de mi obligazi3n hacer presente a V.R.A. con el rezpecto que devo, que no ay ninguno de ellos, aunque sean los que no tienen sino doze o quinze vecinos, que no paguen o mantengan uno, u dos diputados o mayordomos y algunos tres; los quales corren con el producto que rinden los quiñones que extablezen de sus pescas, procuran apromptar aquellos socorros que (según pragtican) dan a los que van a servir a S.M, quando ay Levas, y finalmente manejan qualquiera dependenzia que se les ofrezca en los cavildos. Éstos, por lo regular, son aquéllos que tienen mejores amaños para conquistar la voluntad de los

vezinos, valiéndose de la protección de éste y el otro particular; con que ya por esto ya porque a la comunidad le ponderan su agencia, se mantienen muchos años con su mayordomía; también hallados algunos que no exerzen el ofizio que tenían de salir a la Mar; y lo peor de todo es que a vezes se resisten a no quieren dar las quantas, reduciéndolo a pleytos, pues el mayordomo mientras lo es, gasta a costa del cavildo, y no se le da nada, y el particular que ha pedido y pretende que se den, como le quista su dinero ocurrir a la justizia, por no gastarlo, no insiste; y así van pasando un año, otro y otros. A mi entender, y según lo que experimento en grave perjuizio de los gremios, mediante lo qual y para obiar este inconveniente, me parecia (salvo el Real Dictamen de V.A.) fuera bueno precisarlos a que todos los años devan dar cuentas y que después los cavildos, en forma de comunidad como lo tienen por costumbre según la mayor parte de votos, allí mismo fuesen áditros de nombrar otros o bolver a reeligir los que tengan si cumpliesen vien; y que a todo esto deviese (si a V.R.A. le parece conveniente) concurrir el ministro de Marina que hubiese, y que éste por ningún caso permitiese que con semejante motibo hiziesen los excesos que acostunbran algunos, disponiendo para tales días mucha funzió de comida y vevida de que suelen resultar malas consequenzias y nunca favorables al gremio de la mar; porque en quantos lanzes se an ofrezido he experimentado que las Justizias les son poco propizios. Además de que este género de prevenzió no tiene buen sobrescrito si es a costa del que da las quantas y sí lo es a la de la comunidad para que eviten este gasto. V.R.A. determinará lo que tuviere por más acertado.

Nuestro Señor guarde la Real Persona de V.A. los más años que le suplico y he menester. Avilés, 21 de septiembre de 1737.

Señor. A los pies de V.R.A..

Juan de Rebollar (*Firmado y Rubricado*).

Serenísimo Señor Infante Almirante.

1786, junio, 22. Valencia.

Instrucción para los cabos celadores elaborada por el Inspector General de Matrículas don Luis Muñoz de Guzmán

FUENTE: Museo de Pontevedra. *Archivo de Mareantes*. Sampedro, 285

1º. Su primera obligación será averiguar qué matriculados y familias de ellos viven en su barrio, sus costumbres y circunstancias para vigilar y celar sobre la conducta de cada uno.

2º. Tendrá una lista de todos los matriculados habitantes de su barrio donde notará su estado, oficio y cuantas novedades le ocurran, a fin de dar con la brevedad y exactitud que tanto importa, las noticias que se le pidieren acerca de ellos.

3º. Procurará que los matriculados cumplan cuidadosamente con los bandos y providencias de buen gobierno a que está sujeto todo (*sic.*) habitante en cada pueblo, y a sus reglas de policía.

4º. Cuidará de que entre los matriculados y sus familias no haya discordias ni desensiones, procurando siempre la mayor quietud, unión y sosiego de ellos.

5º. Evitará no se cometan excesos escandalosos en las casas de los matriculados, visitando y reconociendo las que fueren sospechosas, amonestando, corrigiendo y aun apreciando a los delinquentes, y en caso de reincidencia o de ninguna enmienda, dará parte inmediatamente.

6º. Hade celar y cuidar con particular atención en las casas de los matriculados hay Juegos proividos y si en los días de trabajo tienen por vien o costumbre jugar, aunque sea a los no proividos, faltando por esta causa a las obligaciones de sus oficios y familias por holgazanería y vagavunded.

7°. Por lo que mira a los matriculados inaplicados, vagos y mal entretenidos, procurará aberiguar su conducta, como si son o no casados, y dará parte para aplicarlos al destino a que corresponda sumaria o gubernativamente.

8°. Procura amonestar y aún apercibir a los que tengan por costumbre el frecuentar las tabernas, y embriagarse, de que resultan riñas y otros excesos escandalosos, y a veces con fatales consecuencias, y si con tampoco respeto y berguena continuasen en un vicio tan indecente y feo, darán parte para tomar mayor providencia.

9°. Tendrá cuidado de advertir y prebenir a los matriculados, que ninguno bage a tierra de las embarcaciones en que se hallasen empleados con los cuchillos flamencos que usan a bordo para sus faenas; pues al que se le encontrare, perderá el fuero de marina, y será castigado con el rigor de las pragmáticas, y lo mismo al que se hallare jugando a juegos proividos.

10. Oirá a los matriculados residentes en su barrio las quejas y disenciones familiares, y aún las que tuviesen unos con otros, procurando componerlos amigablemente, atendiendo a lo mucho que importa y conviene atajar y cortar en sus principios las discordias, para que por falta de esta precaución no lleguen a ser mayores y más escandalosas, y en caso de que las disenciones fuesen entre paysano y matriculado procurará hacer lo mismo, acordando en caso necesario con el alcalde de barrio.

11. Unidos como queda referido los cabos celadores de matrícula con los Alcaldes de barrio para las rondas y demás diligencias necesarias, procura visitar y reconocer las tabernas, casa de juego y demás parages sospechosos y al matriculado que encontrasen en ellas, lo harán retirar, amonestándole, aperciviéndole o poniéndole preso, según las circunstancias del caso.

12. Si yendo de ronda la justicia ordinaria o en otra forma, le pidiese auxilio de su asistencia para registrar o reconocer alguna casa de matriculado, concurrirá sin dilación, y si en el lance se encontrase delincuente del fuero de Marina, lo pondrá preso a disposición de él, si el caso lo merece, dejando obrar a la justicia ordinaria en los que fuese de su jurisdicción, y al contrario, si los cabos celadores de matrícula supiesen o tubiesen vehemente sospecha o claros indicios de que los matriculados cometen excesos en casa de

individuos de Jurisdicción ordinaria pedirán auxilio a ésta, o por más pronto al Alcalde de Barrio.

13. Como puede haber familia de matriculado que sabiendo que el cabo de su barrio ha conocido su mala conducta, piense mudar a otro su domicilio para vivir con más libertad, será de la obligación de los cabos celadores pasar reciprocamente las noticias unos a otros para que vigilen sobre estos sugetos; a cuyo fin no podrá mudarse ningún matriculado sin dar antes noticia así al cabo celador del barrio que deja como al del que fuere a vivir, cuya verificación se encarga mucho a los cabos de matrícula celen rigurosamente dando parte si algo contrabiniere, para imponerle el castigo mas cebero; pues sin este principio nada de cuanto aquí se encarga puede obserbarse.

14. Evitará con particular atención se empleen en contrabandos de tabaco ni otros géneros prohibidos, ni en ayudar y encubrir semejantes delitos; al contrario, prestará a los dependientes de rentas todo el auxilio y favor que le pidiere.

15. Avisará así mismo a los matriculados guarden las reglas establecidas en cuanto a sanidad por la junta de ella, atendiendo a la grabadad de esta importancia.

16. Y finalmente, sin embargo de que el principal obgeto del establecimiento de los cabos celadores de matrícula, es para que cada uno cuide y entienda en su barrio; no se les limita la facultad de que en cualquiera otro que encuentren algún matriculado en fraguante delito, puedan reprenderlo, corregirlo o ponerlo preso, según las circunstancias del caso, y el marinero le deberá reconocer por su superior inmediato, mediante la insignia del bastón, y si en el mismo lance llegare el cabo Celador del propio barrio le dejará operar informándole del suceso a su inteligencia.

Valencia 22 de Junio de 1786. Luís Muñoz de Guzmán.

Es copia. [Firmado] Cabrera.

1771, agosto, 3. Madrid

Francisco Fernández, en calidad de apoderado de Bernardo Blanco, solicita para éste la plaza de segundo cabo de mar del puerto de Cee.

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Madrid, 3 de agosto de 1771

Exmo. sor.

Bernardo Blanco, natural de la villa de Cee en el Reyno de Galizia, con la mayor veneración, puesto a los pies de V.E. expone ha servido en la Real Armada por espacio de 5 años empezando en el año de 1759 en el Departamento del Ferrol en cuyo puerto se embarcó el día 24 de febrero del referido año en el navío de Su Majestad nombrado el Arrogante, en el qual sirvió una campaña, y después de concluida pasó a proseguir su destino al navío nombrado el Neptuno, y siguió en él su ruta a Cartajena de Yndias en cuyo destino estuvo nueve meses después de los quales salió para la Avana. En este puerto permaneció hasta la conclusión del sitio que pusieron los Yngleses, en el qual se halló prisionero y le detubieron como tal siete meses hasta que le restituyeron a Cartajena de Yndias, donde se hizo a la vela en el navío el Serio para Veracruz; y pasados algunos meses volvió a la Avana y deste puerto tomó la buelta de España, y desembarcó en Cádiz, en donde se hizo a la vela en el referido navío para el Ferrol. Después de concluir los viajes que lleva ynsinuados, le dieron el despacho para su casa⁷³, y el año de 1770 fue llamado al Ferrol y por estar ympedido de un brazo de resultas de una enfermedad larga, le dieron licencia para volver a su casa, en cuyo atención, y la de hallarse a cargo del subdelegado D. Diego Obregón los tres puertos Cee, Corcubión, Finisterre⁷⁴ y sus agregados, se halla necesitado de segundo cavo de Marina para el más prompto despacho de las reales órdenes

⁷³ Al margen izquierdo: “no se nombra aquí para estos destinos”.

⁷⁴ Al margen izquierdo: “en 6 de agosto de 71”.

de Su Majestad, y haber havido en otro tiempo dos plazas de cavo en la villa de Cee, como las hay en la villa de Corcubión.

Suplica a V.E., en atención a los méritos que lleva espuestos, se digne conferirle la plaza de cabo de marina, cuia gracia espera rezibir de la equidad de V.E. Madrid y agosto, 3 de 1771.

Por poder de Bernardo Blanco. Francisco Fernández (*Firmado y Rubricado*).

-5-

1771, mayo, 14. Vigo.

Copia de un informe del gremio de mar de la villa de Vigo, a petición del subdelegado del distrito de marina homónimo, sobre la contribución al fondo común y las aplicaciones de éste.

FUENTE: Museo de Pontevedra. Archivo de Mareantes. Sampedro, 268. Doc. Vigo, 14 de mayo de 1771.

Señor subdelegado de Marina de este Puerto de Vigo y agregados

Señor;

Lorenzo Hervín, actual Procurador xeneral del gremio de mar de esta villa, Juan Fernández del Villar, secretario del augusto sacramento que sirven los Yndividuos del mismo gremio y Pedro Fernández, todos 3 patrones cada uno respective de su embarcación y de los más antiguos de este puerto, cumpliendo con lo que Vuesa merced bocalmente nos acava de prebenir lo que con toda realidad y pureza en su asunto podemos Ynformarles que, por papel otorgado en 7 de febrero de 1751 por nosotros y más patrones de embarcaciones maiores y menores de trato y pesca por lo que les tocaba y a nombre de los más Yndividuos y matriculados del citado gremio de mar, se ha ynistipulado que desde aquel día en adelante y a buelta de biaje avían de hacer cada patrón con su tripulación un

quartón de las ganancias que Dios les diese con dichas sus embarcaciones y aprontarlo en el arca de 3 llaves, y que ésta avía de permanecer en casa y poder del procurador xeneral que entonces hera y enseguida en los más que le subcediesen que avía de tener y llevar una llave de las 3, de la otra el que hiciese de secretario de la dicha cofradía del Santísimo, y la restante la persona que diputase el mismo gremio.

Que este quartón se avía de entregar en dicha arca semanariamente, formar y hacer un libro en que se notase lo que cada uno fuese entregando.

Que todo su producto e ymporte los destinavan y avía de servir para subportar los gastos de pleitos, levas que se ofreciesen desde entonces en adelante y más menesteres prezisos y beneficiosos al gremio, y lo mismo para satisfacer al Juan Fernández del Villar lo que supliera en la antezedente, de manera que de lo uno y otro se hubiese de llevar una formal quenta y razón a que se obligaban.

Enseguida aciuo papel, y por ynstrumento otorgado por los propios patrones en 27 de junio de 1755 ante Juan de Silva, escribano que dava fee de las cosas pertenecientes al juzgado de Marina, hicieron refirición del papel citado y de que se estuviera en observanzia la contribución del quartón de ganancias que la fortuna les avía dado, así en su trato y comercio como en la pesca y fletes.

Que desde la zelebración del papel a la de este ynstrumento se siguieran al gremio unos crecidos gastos con motivo de los muchos marineros que se avían pedido para la tripulación de los reales bajeles y lanchones que conducieran la piedra para la nueva obra que Su Majestad fuera servido mandar construir y en que aún se estava continuando en el Puerto de Ferrol, sin que pudiese haver alcanzado efectivo del quartón a cubrir las gratificaciones dadas a dichos marineros como ni tampoco a pagar en cada tercio lo que correspondiera al expresado gremio por el tributo de carnes a la real hacienda, cuio total ymportese satisficiera con el producto de dicho quartón para que también fuera dedicado, y que poreste respecto les fuera preziso para hacer dicha subportación y las más urgencias que se ofrecieran al gremio, pedir a préstamo algunas cantidades de maravedíes que aún se estaban deviendo a sus acreedores que les ynstavan sobre su satisfación y sobe todo a los yndividuos que particularmente se obligaran dársela.

Que sólo porque no experimentasen esta ejecución y ver como poder remediar en lo subzeso a los pobres marineros que fuesen destinados al servicio y al mismo paso dar satisfacción de dichos créditos, estos patrones que consta haver otorgado dicho y nstrumento, por sí y a nombre de los más ausentes y que a lo futuro fuesen del zitado gremio en esta villa y feligresía de Santiago de ella, por quienes prestaron caupción, aumentaron para los fines expresados y más que pudiesen ha caecer desde entonzes y para todo tiempo de siempre jamás el quartón a media parte, al respecto de las que se hiciesen entre los respectives patrones [de] embarcaciones mayores y su tripulación avían de aprontar a buelta de sus biajes beneficiado los efectos que llevasen y trajesen o de entregas biniendo a flete, y que en dicha pesca lo avían de ejecutar semanariamente en los mismos términos que contenía el prezitado papel, en y ntelixencia que el aumento que se hizo del quartón a media parte ha sido, hes y deve entenderse y gual a la que corresponda libremente a un marintero de los que conpongan la tripulación.

Este gremio de mar tiene 3 cofradías, la una y más principal hes la del Santísimo Sacramento, la otra de Nuestra Señora de la Misericordia, cuia capilla se alla separada y hes y ndependiente de la y glesia collexiata. Y la otra que se alla y nclusa en ésta hes la del glorioso san Telmo y el Santo nombre de Jesús.

⁷⁵ La 1ª no tiene renta alguna, y sólo se sustiene por dicho gremio a costa de las limosnas que cobran los mayordomos de los barcos y lanchas de pesca que bienen de otros puertos a éste en días festivos a beneficiar todo jénero de pescado fresco y de aquellos carros que cargados de sardina salada salen de dicha villa a otros parajes para su beneficiamiento, y por consiguiente de las limosnas con que contribuien los fieles en dicha y glesia collexiata al tiempo que se anda pidiendo en dichos días festivos quando se zelebran las misas.

Con cuias limosnas que así se recojen se subporta por dicho gremio como de obligación, según las constituciones antiguas porque así se rixe esta cofradía todo lo que hes necesario al culto divino como hes poner zera para las misas populares de todo el año

⁷⁵ Al margen izquierdo: 1ª cofradía.

y la de las administraciones de santos sacramentos, azeite para la lámpara de día y de noche, y nzienso, papel para las zédulas de quaresma, mandar venir los santos olios de la ciudad de Tuy, libros de casados, baupuzados y difuntos, la zera que se gasta en poner y estar SM. manifiesto en las 4 festividades del año como son Corpus Xcripsti, Concepción, Pasqua de Resurrección y el Juebes Santo, y la que se consume así en belas como en achas en las 4 prozesiones generales que salen en dichos 4 días clásicos, y la que se da para cada hermano que muere, que son 12 achas y otros tantas belas, y más rogativas que en el discurso del año suelen disponer el señor prior y rasioneros, gastos de 3 danzas de espadas que también tiene obligación subportar dicho gremio dándose a cada y ndividuo 2 reales de vellón por cada una de ellas, y 4 al que los guía, y asimismo lo que lleva el músico que les toca, que son 10 ducados al año, y lo que queda después de satisfecho todo esto se enbierte en zera, y quando falta se saca del arca en donde se echa la media parte para satisfacer lo que se reste.

⁷⁶ La 2ª que hes como queda dicho la de Nuestra Señora de la Misericordia, ésta tiene de renta solamente 6 ferrados de maíz, la limosna con que es socorrido por la caridad de los patrones de este puerto, la que se recoge por las calles con el peditorio, la que se recoge en la cosecha de vino por estas feligresías y nmediatas y de lo que pueda producir.

Se paga una misa semanaria, 5 reales de cada hermano difunto, y al pellexero que recoge la referida limosma de vino derechos de su venta, la cera necesaria para el entierro de dichos hermanos y la que se gasta en las misas por el discurso del año; y quando no llegan estos gastos a los emolumentos arriva referidos se suele pedir entre los devotos y quando sobre se y nbierte en zera.

⁷⁷ La 3ª que hes de San Pedro [González Telmo] y el Santo nombre de Jesús, ésta no tiene renta alguna y tiene la obligación pagar las bísperas y día de dicho santo y el nombre de Jesús, y misas, como arriva, de los hermanos difuntos, azeite para la lámpara que se enziende en días festivos, gastos de la danza de espadas, y asimismo quando no

⁷⁶ Al margen izquierdo: 2ª.

⁷⁷ Al margen izquierdo: 3ª.

llegan las limosnas que se puedan juntar, hes socorrida de las demás como están obligadas.

Estas constituciones porque se rige la 1ª cofradía fueron y se allan aprovadas por el señor D. Pedro Beltrán en el año de 1497, en el de 1526 del señor D. Diego Avillaneda y después de estos los señores D. Bartolomé Molino, D. Diego de Torquemada, D. Miguel Muñoz, D. Sevastián Ramírez y otros señores obispos, así antes como el 1º de ellos, el señor D. Fray Anselmo en el año de 1698 y últimamente por D. Joseph la Lumbe en el de 1746.

Cuia relación es cierta y lo que en ella se contiene la pura realidad, y por tal la firmamos. Vigo. Maio, 24 de 1771. Hervín. Villar. Fernández.

-6-

1752, octubre, 21. Vigo

Reglas dictadas por Francisco Javier García Sarmiento, ministro de la provincia marítima de Pontevedra, a los subdelegados de este partido, con el fin de combatir los fraudes en torno a la propiedad de embarcaciones para exonerarse del Real Servicio.

FUENTE: Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 245. Doc. Vigo, 21 de octubre de 1752.

Respecto de que por la exempción concedida a los dueños únicos de embarcaciones de pesca y comercio se han experimentado diferentes fraudes en perjuicio del Real Servicio haciéndose distintas ventas, cesiones y donaciones entre padres y hijos y otros diversos marineros para libertarse de entrar en sortheo con este pretexto quando les toca el turno a sus respectivas cuadrillas para yr al servicio de los navíos de la real Armada o a maniobras de los lanchones y faenas del Arsenal, se observarán por cada subdelegado de Marina en su respectivo partido las reglas siguientes

1º.- No se hará aprecio de ninguna venta, cesión ni donación de embarcaciones echa entrepadres, hijos, nietos o hiernos que viban en una misma casa y compañía, maiormente siendo el que la otorga de la clase de jubilados a favor de hombre de mar por tener la presumpción de ser con el fin de livertarle del servicio, lo mismo que se observará entre otros qualesquiera marineros que viban en una misma casa y compañía.

2º.- El que se hallare en la quadrilla que está de actual servicio durante dicho año, aunque compre embarcación a otro marinero extraño que no se halle en su casa y compañía o la fabrique a su costa, no deberá gozar de la exempción de entrar en el sorteo asta que finalize aquel año.

3º.- De las ventas, cesiones o donaciones de embarcaciones que se otorgaren de revista a revista, llebará el subdelegado una quenta y razón en quaderno particular, pero no les aprevechará a los compradores para la exempción, asta que en el acto de la revista el ministro de provincia verifique la lexitimidad de dichos contratos, y sólo se considerarán dueños únicos de embarcaciones los que en dicha revista dejare declarados como tales.

4º.- Si el marinero cuia quadrilla no estubiere de servicio fabricare a su costa alguna embarcación desde el día que principiare a exercitarse con ella en la pesca o comercio, y sehubiese ya dado quenta al ministro de la provincia, principiará a gozar de la exempción de no entrar en sorteo sin esperar a la próxima revista que se haya de efectuar en su puerto.

5º.- Como la exempción de entrar en sorteos concedida a los dueños únicos de embarcaciones no fue por el puro echo de tenerlas sino para que aplicándolas al comercio y pesca se fomentase una cosa y otra, y aumentase el cuerpo de marinería, no gozará de dicha exempción el que la tubiere arrimada o abandonada, sino el que la mantubiere en actual ejercicio de pesca o comercio.

6º.- Para que esto se obserbe puntualmente se informará el subdelegado de Marina delas embarcaciones que se hallaren así arrimadas, y interpelará a sus dueños para que las compongan y dediquen a la pesca o comercio; y si en la visita de sus puertos que debe hazer el subdelegado, según ordenanza, de dos a dos meses, hallare que el tal dueño de la embarcazi3n no la avilitó ni se exercitó en la pesca, no le guardará la exempción referida

y dará cuenta puntual al ministro de provincia en las relaciones mensuales que debe remitirle, y al cavo celador que no diere parte al subdelegado prontamente de las embarcaciones que se dejaren arrimadas, le pondrá preso dicho subdelegado y dará cuenta.

7º.- El subdelegado de Marina pondrá el más expezial cuidado si en alguno de los puertos de su partido se haze alguna escriptura de donazi3n, cesi3n o venta de embarcaciones o se fabrica alguna en confianza, subponiendo ser due3no 3nico de ella el que en realidad no lo es sino porcionero con otro marinero matriculado o persona del gremio de tierra. Y calificando en devida forma este fraude embargar3 la embarcazi3n, pondr3 preso al que quiso subplantarse due3no 3nico de ella y dar3 cuenta al ministro de la provincia para tomar providencia.

Siguen a continuaci3n otras reglas para el gobierno de las matr3culas.

[...]

Todo lo que observará puntualmente el subdelegado de Marina del partido de Vigo en todos los casos que obcurran de esta naturaleza, y si sobre ello se ofreciere alg3n reparo, me dar3 cuenta para resolver lo m3s combeniente. Vigo y octubre veinte y uno de mil setezientos cinquenta y dos.

Francisco Xavier Garz3a Sarmiento (*Firmado y rubricado*).

-7-

1787, junio, 27. Ferrol

Relaci3n de patrones del puerto de Mugardos que reclaman ser exentos del Real Servicio, con indicaci3n de la calidad de sus embarcaciones y de otras notas de sus respectivos asientos.

FUENTE: A.G.M. Matr3culas. Asuntos Particulares. Leg. 1.964

Nota de varios y individuos de mar del Puerto de Mugaros que se nombran patrones de barcos de pesca y pretenden por este motivo estar exentos de campaña.

Folios⁷⁸

20- - - - - José Prieto - - - - - Murió haogado en 11 de julio de 1793

9- - - - - José de Puentas- - - - - Es patrón de lancha de pesca de porte de 140 quintales; tiene 6 campañas; fue combocado para el servicio el año de 90 y quedó por inútil como subcedió últimamente en el Arsenal

25- - - - - Antonio Cabalo- - - - - Remitido al real servicio en 25 de febrero de 1793; es patrón de lancha de pesca de 130 quintales; tiene 2 campañas⁷⁹.

26- - - - - Francisco Fernández- - - - - Patrón de lancha de pesca de 150 quintales; tiene dos campañas y quedó por inútil en el año de 90, como aora en el Arsenal

31- - - - - José de los Santos- - - - - Remitido al servicio en 25 de febrero de 1793, sin embargo de ser patrón de lancha de pesca de 140 quintales y 3 campañas⁸⁰

12- - - - - Antonio García- - - - - Patrón de lancha de pesca de 140 quintales; tiene 6 campañas; quedó por inútil el año de 90, y lo mismo en el último reconocimiento hecho en el Arsenal

24- - - - - Esteban de Deus- - - - - Remitido al real servicio en 25 de febrero de 93; es patrón de lancha de 140 quintales; tiene 2 campañas⁸¹

32- - - - - Lorenzo de Souto- - - - - Patrón de lancha de 140 quintales; tiene 5 campañas; quedó por inútil el año de 90, y lo mismo en el reconocimiento que se acaba de hacer en el Arsenal

17- - - - - Juan de Deus- - - - - No tiene actualmente embarcación alguna; tiene 7 campañas y quedó por inútil

⁷⁸ Se refiere a la foliación de la lista de matrículas.

⁷⁹ Al margen izquierdo: Servicio

⁸⁰ Al margen izquierdo: Servicio

⁸¹ Al margen izquierdo: Servicio

23- - - - Pedro Piñón- - - - Remitido al real servicio en 25 de febrero de 93; tiene 2 campañas y una lancha de porte de 50 quintales⁸²

15- - - - Bentura Tamareu- - - Patrón de laud de pesca de porte de 60 quintales; hizo 2 campañas, quedó por inútil el año de 90 y últimamente en el Arsenal

34- - - - Pedro Mas- - - - Remitido al servicio en 25 de febrero de 1793; hizo una campaña, y es patrón de laud de porte 50 quintales⁸³

6- - - - Pedro Gelpi- - - Remitido y dem; no hizo campaña; es patrón de lancha de 140 quintales y de un laud de porte de 50 quintales⁸⁴

27- - - - Gerónimo Gelpi- - - Patrón de laud de porte de 70 quintales; tiene una campaña; quedó por inútil el año de 90, y lo mismo en el Arsenal últimamente

3- - - - Jayme Gelpi- - - Remitido al servicio en 25 de febrero de 93; es patrón de laud de porte de 50 quintales, y no hizo campaña⁸⁵

7- - - - Felipe Badía- - - Patrón de 2 lanchas de pesca de 130 quintales y 140, y de un galeón de porte de 260 quintales de la trahíña de que es maestro y armador; no hizo campaña y quedó eximido de ir al servicio el año de 90 por imposibilidad del brazo y izquierdo

A continuación de cada uno se expresará si son patrones de barcos de pesca, el porte de éstos, qué campañas han executado, si en el año de 1790 quedaron exemptos de venir al servicio y si el Ynspector que fue de matrículas D. Luis Muñoz de Guzmán los declaró relebados de hacer campaña en el año de 1787. Ferrol, 27 de junio de 1793.

du Bouchet (Firmado y Rubricado).

⁸² *Al margen izquierdo:* Servicio

⁸³ *Al margen izquierdo:* Servicio

⁸⁴ *Al margen izquierdo:* Servicio

⁸⁵ *Al margen izquierdo:* Servicio

1790, septiembre, 21. Muxía

Escritura de allanamiento, en virtud de la cual José Fernández, matriculado de Muxía, se obliga a patronear la pinaza San José y Ánimas, de la que es dueño, al objeto de que se le reconozcan sus privilegios concedidos a los que cumplen con estas condiciones.

FUENTE: A.H.U.S. Distrito Notarial de Corcubión. Escribano José Antonio Suárez. Prot. Nº 2.144. Fols. 21 r. y v.

En la villa de Muxía a veynte y un días del mes de septiembre año de mil setecientos noventa. Ante mi, escribano y testigos que avajo se expresarán pareció presente Joseph Fernández, matriculado en el gremio de marina, vezino de esta expresada villa y dixo que mediante es patrón de la pinaza nombrada *San Joseph y Ánimas* la que ha tenido y tiene por suya propia y existe en la ribera de esta prenotada villa, número diez y ocho, portede diez toneladas, con sus bergas, palos, velas y más aparejos pertenecientes a dicha envarcación para su nabegación, la que después que la ha construydo a sus espensas en el puerto de Biabélez usó de ella como tal dueño y patrón espótico, la que protesta tener en servicio para navegarla sienpre que le conbenga y tenga coyuntura para ello sin disponerla poraoraynterin sea tal patrón para los efectos que haya lugar a efecto de que se le guarden las exseciones que como tal repetido patrón a dicha pinaza le está conzedidas por Su Magestad, lo tiene mandado por sus reales órdenes de Marina de que usa y goza el otorgante, el qual se obliga con su persona y vienes presentes y futuros, havidos y por haver decumplir en un todo con lo que queda mencionado. Y para maior efecto y cumplimiento de ello, dixo dio y otorga todo su poder cumplido a los juezes y justicias de Su Magestad y Marina de su fuero y jurisdicción a que se somete para que así se lo hagan cumplir, guardar y aber por firme como si lo aquí contenido fuera sentencia definitiva de juez competente pasada en autoridad de cosa juzgada por el consentida y no apelada, cerca de

que renunció a todas leies, fueros y derechos de su favor con la general que las prohíbe en forma. En testimonio de lo qual así lo dixo y otorgó obligación y allanamiento en cumplida manera. Fírmalo de su nombre y a todo ello se allaron presentes por testigos Antonio Yáñez de Castro, Bernardo Romero y Josef Ventín, vezinos de esta expresada villa de Muxía, quienes enterados de todo lo espuesto por el referido otorgante vajo juramento que en devida forma hizieron, y de ellos yo, escribano, recibí, de que doy fee. Confiesan saven y les consta por cierto y verídico que la pinaza que queda expuesta es propia del mencionado Josef Fernández otorgante, la qual usó, usa y navega como tal patrón desde que la construyó en el referido puerto de Biabélez como les consta a dichos testigos, siendo como es público y notorio, pública vo, fama y opinión en esta citada villa de Muxía, sin cosa alguna en contrario en que se afirman y ratifican vajo el juramento que llevan echo cada uno por separado vajo un contesto. Fírmanlo de sus nombres con dicho otorgante y de todo ello y conocimiento del otorgante y testigos yo, escribao, doy fee..

Joseph Fernandes (Firmado y Rubricado).- Fuie testigo. Antonio Yáñez de Castro (Firmado y Rubricado).- Alleme presente, Bernardo Romero (Firmado y Rubricado).- Alleme presente, José Bentín (Firmado y Rubricado)..

Ante mi. Joseph Antonio Suárez (*Firmado y Rubricado*).

-9-

1791, enero, 1. Ferrol

D. Ramón Antonio Barbanzán, socio en la compañía de pesca y uno de los tres armadores de los dos trañas con base en Cabo de Cruz, ajusta con Domingo Pérez San Julián, carpintero de ribera matriculado por Viabélez, la construcción de una lancha.

FUENTE: A.H.D.P.P. Archivo Caamaño. Leg. 1.288

Ferrol, uno de Henero del año de mill sietecientos nobenta y uno. Digo yo, Domingo Pérez San Julián, carpintero de ribera matriculado por el Puerto de Viabélez,

provincia de Avilés que por éste me obligo hazer una lancha de 18 ½ codos a Don Ramón Antonio Barbazán, vezino de la villa del Ferrol, en todo el mes de marzo del año arriba dicho para la trahíña o chinchorro ajustada en mill setecientos reales vellón, y un quintal de estopa para dicha carena de la lancha, vien entendido que el dicho San Julián ha de poner dicha lancha aquí en la villa del Ferrol a su costa dándole el dicho Don Ramón aparejos para reher dicha lancha, y me da de señal 700 rs. vellón, vien entendido ha de ser quatro bancos curbados, y el maior con quatro curbas a satisfaccón para dicho aparejo. Y así lo firmamos los testigos, y por fiador de dicho señal doy a Don Diego Méndez Casariego. Halleme presente: Juan Menéndez de Corbera, Diego Méndez Casarigo, Domingo Pérez San Julián. Halleme presente Bentura Antonio Yglesia. Recibí los mill rs. vellón restantes de la contrata de la lancha que espresa a la espalda, y para que conste lo firmo, de que fue testigo D. Diego Méndez Casariego. Ferrol, tres de junio de mill setecientos nobenta y uno. Así mismo satisfizo el Don Ramón Barbazán al maestro carpintero que cobicó dicha lancha, veinte y cinco rs. vellón. Hallé presente. Diego Méndez Casariego. Domingo Pérez Casarigo (sic.) San Julián.

-10-

[1745, agosto. Ferrol]

Relación de gente de mar imposibilitada para el real servicio con plaza en buques de la escuadra de arribada en Ferrol, remitida a la Secretaría de Marina por orden de D. Cosme Álvarez, Comandante General de dicho departamento.

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 257.

Relación de la gente de mar que se ha hallado y mposibilitada de continuar el real servicio en los navíos de la presente escuadra por padecer los accidentes que se expresan al margen.

Navío *San Felipe*

Artilleros

Alonso Gómez Bazarra- - - - -Por mal de piedra y viejo

Marineros

Pedro Brucha - - - - -Por muy quebrado

Salvador Bonet- - - - -Por gota y baldado

Grumetes

Joseph Salazar- - - - -Por loco

Sebastián Francisco Vadillo - - - - -Por mal de corazón

Juan de Laraspe- - - - -Por tiñoso

Nicolás Alaburu - - - - -Por viejo, sin dientes ni

muelas

Franzisco García - - - - -Por quebrado y mal de
corazón

Franzisco Callexo - - - - -Por tullido

Franzisco Vetancur - - - - -Por muy viejo y todo género
de achaque

Miguel de Riere - - - - -Ydem en todo

Joseph de Arona - - - - -Por loco

Pedro Joseph de Reyna - - - - -Por asmático

Joseph Domingo Chipre - - - - -Por calentura avitual y
valdado de las piernas

Joseph Antonio Pita - - - - -Por quebrado

Alexandro Urtiz - - - - -Por gota coral

Domingo Arteche - - - - -Ydem en todo

Juan de Santos - - - - -Por valdado de un brazo

Navío *el Castilla*

Marineros

Joseph Mariq	-	-	-	-	-	-Por mal de pecho y escupir sangre
Antonio Joseph Fábrega	-	-	-	-	-	-Por quebrado
Caetano Martínez	-	-	-	-	-	-Por mal de orina
Miguel Joseph de Yturvide	-	-	-	-	-	-Por quebrado completamente

Grumete (*sic*)

Santiago Prego	-	-	-	-	-	-Por asmático
Lorenzo Morante	-	-	-	-	-	-Por mal de pecho

Navío *el Glorioso*

Artilleros

Juan Díaz Priegue	-	-	-	-	-	-Por muy viejo y achacoso
-------------------	---	---	---	---	---	---------------------------

Marineros

Bartholomé Martorel	-	-	-	-	-	-Por quebrado
Marcos Antonio Castel	-	-	-	-	-	-Por ético
Agustin de Relova	-	-	-	-	-	-Por asmático, mal de pecho y baldado de la pierna derecha
Pasqual Patiño	-	-	-	-	-	-Por baldado de las dos piernas

Grumetes

Joseph Rodríguez	-	-	-	-	-	-Por lastimado del pecho
Francisco da Figueira	-	-	-	-	-	-Por mal de corazón

Paxes

Ignacio Rodríguez - - - - - - -Por estar totalmente ciego

Andrés Fernandez Catón - - - - - - -Por tullido

Navío *la Europa*

Patrón de vote

Melchor Malgraner - - - - - - -Por loco

Marineros

Juan Barrera - - - - - - -Por corto de vista y viejo

Pedro de Santiago - - - - - - -Por viejo y enfermo del pecho

Grumetes

Manuel Chavarría - - - - - - -Por mal de corazón

Julián Garzía - - - - - - -Por mal de corazón y valdado

Juan Antonio Legoreta - - - - - - -Por estropeado de un brazo

Antonio de la Vega - - - - - - -Por viejo y alferesía⁸⁶

Diego Francisco Bocanegro - - - - - - -Por muy viejo y casi ciego

Fernando d'Otero - - - - - - -Por tiñoso

⁸⁶ Hemiplejía.

1778, abril. 3.

Carta del marinero pontevedrés José Lubián, tripulante del navío San Agustín, a sus padres, dando cuenta de su cautiverio por los portugueses en una isla próxima a Río de Janeiro.

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg, 271. Doc., 3 de abril de 1778

Padre y muy querido mío, selebraré estas dos Letras lleguen a sus manos; la mía bien, a Dios gracias, y las de los peysanos por lo mesmo felismente buenos; de Nuestros travaxos que eneste biage hemos pasado haquí se pondera [...]. Ya quisiera ponderarlo, pero pienso que esto poco escricto si llega a buestras manos os quedareys alevados halos travaxos que pasan los marineros quando se hallan en combacte y quedando presioneros de aquesta mala canalla. Todos nos escupen en cara [...] los llevamos paciensia ya que Dios hasí lo manda; nos embarcaron es sus Barcos y nos dieron a comer una comida que bomitan los gatos, feyxóns negros con azeyte y carne seca con Arina de palo que muchos días has que fuyamos entrando nos muriamos de hambre. Así nos llevamos hasta que llegamos ha esta ciudad del Río Xaneiro. Si quieres saber más, en la carta sexcta, que la vida sigue adelante... Y Bos madre, sumamente amada pidyreys a Dios y a su madre soberana que salgamos con bien de entre estos Yndios portugueses, y memorias a los hermano y tíos y tías y personas de su agrado y no le canso más sino junto que Dios guarde su bida y memorias a los Abuelos y abuelas...”

1767, julio, 16. Ferrol

Declaración ante la Comandancia General de Marina de Ferrol de ciertos tripulantes de la urca La Bizarra , sobre su destino desde que naufragaron en Brasil hasta regresar a dicha capital departamental.

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 266. Expediente de fecha 31 de julio de 1766

Habiéndose presentado al Exmo. Sor. Conde de Vegaflorida, Comandante General de este Departamento, los artilleros de mar Joseph Balverde de la matrícula del puerto de Vigo, Balthasar de Barros, Ramón González del Ferrol, Angel Chilie de la misma clase, voluntario, natural de Malta, y los marineros Juan Lamelas de la matrícula de la Graña, y Ambrosio Quintiano, voluntario, oriundo de la villa de Neda, todos de la tripulación de la urca *Bizarra* del mando del teniente de navío don Joseph Domas y Valle, declararon lo siguiente:

Que el día 27 de diciembre del año próximo pasado, habiendo divisado tierra por la proa, que al principio les pareció la Ysla de Fernando Noroña, y dudando de ello después a menor distancia, hicieron con la urca la diligencia posible, procurando durante la noche ganar Barlovento, para acercarse a la costa y al siguiente día adbirtiendo ser corrida para el O al parecer en la del Brasil hallándose sotaventados por la fuerza de las corrientes, determinó el comandante, en junta de oficiales, dar fondo como lo ejecutó el 31 en 8 ½ brazas de agua distante 5 a 6 leguas de tierra.

Que el día 1º de enero del corriente año, por disposición del propio comandante, se echó el bote al agua, embarcándose en él el pilotín, dos soldados de la tropa de transporte y siete artilleros y marineros, entre ellos los declarantes, con orden de adquirir noticias de la costa y sonda, si los contrarios vientos que experimentaban eran o no generales, y finalmente cuantas condujesen a hallar arbitrio para remediar el buque y la escasez de víveres y aguada, encargándoles se restituyesen a su bordo con toda brevedad.

Que habiendo desatracado los exponentes con dichos sus compañeros y procurando

con suma dificultad aproximarse a tierra, separándose de aquellos parages en que creían imposible su desembarco, se dirigían a otro a su parecer menos malo; pero creciendo las olas del mar con indecible furia a la braza y media o dos de fondo se les sumirgíó la embarcación varando sobre una especie de piedra o cascajo tan agudo y cortante que hechándose todos a nado como único recurso para libertar sus vidas salieron a la orilla con inmenso trabajo, y muy maltratados, derramando mucha sangre, en cuya comprobación manifestaron suficientes claros señales que conservan.

Que reconociendo ser inhabitada y desierta aquella tierra, se exaltó su desconsuelo al más imponderable término cuando viéndose destituídos de todo humano arbitrio de volver a dicha urca, la perdieron de vista al tercer día de dicho desgraciado suceso; en cuya tan lamentable situación, bagando por la campaña sin otro mantenimiento que frutas silvestres, y esperando por instantes en lugar de socorros y alivios, caer en manos de yndios que le quitasen las vidas, quiso la divina providencia acceder a los ruegos y plegarias de todos, pues acabando un día de encomendarse fervorosamente a Nuestra Señora de Chanteyro, que se venera en una capilla situada a la entrada de este puerto del Ferrol, impensadamente encontraron dos negritos, que después de algunas preguntas, manifestándoseles compasivos, los condugeron a una casa o choza de habitación de otro negro que dijo ser su padre, en el cual hallaron no menos consuelo. Pues condolido de su desastre, no sólo les proveyó de alguna arina de palo (especia de casave) y carne, sino que informándoles de que el sitio en que habían desembarcado se llamaba el Placer de Xaracaquí, costa de S.M. F. (*sic.*), les condujo y acompañó caritativo unas 14 leguas, hasta un lugar de pocas y humildes casas titulado Cabuqueyra, donde hay un río nombrado Camusín que es un brazo de mar que penetra hasta allí.

Que en este Cabuqueyra los presentaron a uno que se decía el sargento mayor quien tomándoles sus declaraciones, y dando aviso a otro llamado el coronel, que se hallaba en un lugar tierra adentro a distancia de nueve leguas, recibió de éste la orden de embiar a todos presos a su presencia; pero informado despues por aquél y otros naturales de todo lo sucedido, se contentó con que sólo fuese dicho primer guardián, bien que no preso.

Así lo ejecutó y de resultas con el mismo embió otra orden a dicho sargento mayor

que en su virtud suministró a todos arina de palo y carne hasta que pasados 11 días les facilitó su embarco en un patache o zamaca que se hallaba en dicho río Camusín cargando de cueros para Pernambuco.

Que habiendo partido de él este patache todos a reserba de uno de sus compañeros -portugés de nación que se quedó en Cabuqueira, diciendo no quería exponerse a padecer más trabajos y calamidades-, arribaron a la ensenada del Placer de Siará distante de Xaracaquá como unas 60 leguas, y desembarcados por disposición del gobernador les asistió con arina de palo y carne por 21 días, al fin de los cuales se bolvieron a embarcar 6 en el propio patache y los cuatro en otra zamaca, en cuyas dos embarcaciones llegaron a Pernambuco a los tres meses de su desembarco en dicha costa de Xaracaquá, de la qual dista aquel puerto más de 300 leguas.

Que en Pernambuco, cuya capital es la ciudad de Olindas, que está contigua a él, se presentaron a su Gobernador, el qual cercionado de todo lo referido les proveyó arina de palo y carne para su subsistencia, y a los 11 días los embarcó en tres embarcaciones marchantes que hacían viage a Lisboa, en cuyo puerto dieron fondo el día 22 de junio último a los 76 de navegación.

Que a bordo de estas embarcaciones se mantubieron de orden de aquel ministro de estado 8 días y removidos de ellas a una casa de presidio titulado las Gales, después de haberles recibido sus declaraciones se les puso en libertad.

Que inmediatamente se presentaron al embajador de España de aquella costa, Marqués de Almodóvar, y con sus pasaporte y otro de aquel Yntendente emprendieron su viage por tierra desde Lisboa el día 20 del citado junio, habiendo venido todos manteniéndose de limosna desde el citado parage de su naufragio. Y que los 4 ynidviduos que aún están en camino por no poder hacer las largas jornadas que los declarantes, en brebe deben llegar a este departamento.

Y igualmente asientan los exponentes haber entendido en Pernambuco, por las zamacas del tráfico de aquellos parages, a últimos de marzo que el navío *Diligente* se hallaba en el Río Janeyro y a carenado de una banda.

Ferrol, 16 de julio de 1767.

1787, junio, 16. A Coruña

1787, octubre, 9. Ferrol

Extracto del expediente relativo a la solicitud de pensión de invalidez por parte de Domingo Antonio das Fontes, matriculado por el puerto de Muros

Fuente: A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.953

-I-

[1787, junio.Muros]

1787, junio, 16. A Coruña

Solicitud de cobro de haberes adeudados por parte del referido matriculado dirigida al Inspector General de Matrículas D. Luis Muñoz de Guzmán. Resolución dictada por este ministro al respecto.

Sr. Ynspector General

Al margen izquierdo: Vino por el correo

Domingo Antonio das Fontes, hijo de Silbestre matriculado de este puerto de Muros con el más profundo respeto representa a V.S. que sirve en los baxeles de S.M desde el año de 1743 hasta el de 83 en distintas y dilatadas campañas, así a las Américas como en la Europa hasta tanto que poco mas o menos congetura prudentemente cumplir veinte y dos años siempre en actual servicio, asistiendo a todas las obras del Real Arcenal (sic.) del Ferrol, ser prisionero del portugues [*arriba:* digo del ynglés] dos años y últimamente en esta próxima querra pasada asistió en las mayores faenas de la dicha guerra hasta que se quedó tan sumamente ciego que necesita de quien le llebe a oír una misa; y en tan estrecha necesidad como hallarse sin el menor alibio de socorro temporal pues no tiene hijo alguno que le consuele ni pariente que le remedie, sno su muger en igual positura que él para ganar algún sustento. Y siendo que S.M. tiene concedido a todos los que lleguen a cumplir cierto

número de años en el en actual servicio su medio sueldo o a lo menos a proporción del tiempo que haya servido , por tanto:

Suplica a V.S. se sirve providencia que (si es justo) se le haga el ajuste del tiempo de las campañas que hizo en arreglo a la relación de buques que se expresará a la último y será según el orden de las campañas que hizo; y de hecho le libbre las paga que merecieren sus servicios. Así lo espera de la innata caridad de V.S. cuia importante vida guarde nuestro señor muchos años en ambas felicidades.

Al margen izquierdo: Coruña, 16 de julio de 1787.

Acuda esta parte a la Yntendencia del Ferrol.

-II-

1787, julio, 27. Muros

Certificación de las dolencias de Domingo Antonio das Fontes dada por el doctor D. Benito Antonio Lamela y Rama, médica avecindado en la villa de Muros

Dr. D. Benito Antonio Lamela y Rama, médico aprobado por el Real Tribunal del Proto-Medicato de Madrid, vezino de la villa de Muros, certifico que Domingo Antonio de Fuentes, marinero matriculado, vezino de ella, se restituió a su casa del real servicio de S.M (que Dios guarde) hay quatro años quasi ciego del todo, en cuyo estado permaneció hastaahora sin esperanza de mejoría como es público y notorio, y en la actualidad se halla en cama con tres sangrías, purga y otros remedios mayores a causa de unos espuestos sanguíneos o hemóphisis que padece por erosión de los vasos pulmonares con peligro de a vida, o a lo menos de una larga curación; por lo que no puede salir de casa, ni aún de cama. Es la verdad que firmo para que conste a donde convenga, y siendo necesario, juro en mi estudio de la referida villa a veynte y siete días del mes de julio, año de mil setecientos ochenta y siete.

D.Benito Antonio Lamela y Rama (*Firmado y rubricado*).

-III-

1787, agosto, 3. Ferrol

Dictamen de D. Máximo du Bouchet, Intendente de Ferrol relativo a la petición de Domingo Antonio das Fontes

Ferrol, 3 de agosto de 1787⁸⁷.

Constando en la contaduría principal los haveres que reclama el suplicante se pasará noticias de ellos al ministro de la Coruña para que se los satisfaga.

-IV-

1787, septiembre, 13. Muros

Certificación de los servicios en la Real Armada de Domingo Antonio das Fontes, a instancia de éste y con arreglo a su asiento personal, dada por D. Clemente de Godoy y Montes, titular de la subdelegación de Marina de Muros.

Es matriculado desde diez y nueve de septiembre de mil setecientos quarenta y quatro, según el asiento que trae al folio 90 en las autuales listas de esta subdelegación, de validación de 2 de octubre de 1751; y según este asiento lo tubo antes en otra lista que existirá en la provincia al folio 159 buelto

Según la lista actual sirbió de marinero en el Glorioso de que se restituyó en mayo de cinquenta y tres.

Volvió al servicio en 23 de junio de cinquenta y ocho, artillero del navío Asia de que se restituyó con pasaporte de Cádiz del 13 de septiembre de sesena artillero del navío Astuto.

Volvió al servicio en 11 de agosto de sesenta y quatro de que se restituyó con pasaporte de 12 de octubre de sesenta y seis artillero del Magnánimo.

Desde dos de enero hasta primero de junio de setenta y uno servió de artillero del

⁸⁷ De inmediato, al deducir el contador principal de Marina de dicho departamento que lo que pretendía el solicitante era que se le auxiliase para disfrutar el resto de sus días “con inválidos o alguna otra pensión”, ese mismo día Bouchet resolvía que el matriculado en cuestión acudiese ante el Capitán General del Departamento.

navío Galicia.

Volvió al servicio en 10 de febrero de setenta y seis y se restituyó con pasaporte de 9 de octubre de ochenta y tres artillero del navío San Eugenio.

Es lo que consta de su asiento de que certifico, así como que está pobre y tan corto de vista que le lleban por la mano a la misa, y a los fines que le importen le doy ésta. En mi casa de residencia de Muros, a treze de septiembre de mil setecientos ochenta y siete.

Clemente de Godoy y Montes (*Firmado y rubricado*).

-V-

1787, octubre, 9. Ferrol

Resolución dictada por don Manuel de Arce, Capitán General de Marina del departamento de Ferrol, relativa a la petición de socorros por parte de Domingo Antonio das Fontes.

Ferrol, 9 de octubre de 1787.

Siendo de pura gracia lo que el suplicante solicita, depende absolutamente de la potestad y beneficencia soberana su concesión pues la ordenanza general no presta derecho aynvalidos sino a los que se estropeasen o inutilizasen en función o faena del real servicio.

Arce (*Firmado y rubricado*).

-VI-

1787, octubre, 28. Muros

[1787. Madrid]

Solicitud de socorros en atención a su invalidez y méritos en el Real Servicio dirigida por Domingo Antonio das Fontes al Secretario de Marina.

Domingo Antonio das Fontes, matriculado de marinero y vecino de la villa de Muros en el reino de Galicia, puesto a la obediencia de V., con el más profundo respeto dice que en 16 de julio del corriente año acudió con memorial al caballero inspector de marina exponiendo que en el año de 1743 principió a serbir en su clase en la Real Armada, y lo siguió quasí a la continua hasta fenecerse la última guerra haciendo varias campañas

en distintos buques en las que asistió unos veinte y dos años. (*Al margen izquierdo: Negro*). De manera que con los trabajos de las faenas y estar prisionero de guerra en poder de la nación británica por espacio de dos años, se encontró y encuentra totalmente estropeado y quasi ciego, con que se halla sumamente pobre, y no sólo no puede trabajar para su preciso alimento, sino que para ir a oír misa es preciso que su muger, que poco menos se halla en el mismo estado por su crecida edad, lo lleve de la mano, concluyó en su representación que dicho caballero ynspector general, con atención a los dilatados servicios de suplicante se sirbiese dar providencia para que se le librase y señalase el sueldo diario que fuese de su agrado para gozarlo durante su vida, y ayuda de su alimento mediante no tiene hijos ni parientes que se lo subministren. Mandole acudir al caballero yntendente de Marina del departamento del Ferrol, hízolo así y también le mandó propusiese su ynstancia delante el Exmo. Sor. Comandante General de él; y éste por su decreto de 9 del corriente, mandó que el exponente acudiese a la piedad de S.M. como todo consta de los documentos que acompañan esta representación, a una con el ynforme del subdelegado de Marina de dicha villa de muros que acredita parte de las campañas echas por el suplicante y la certificación del médico titular de ella, y su gremio de mar de la que resulta el deplorable estado en que se halla, por lo que se ve en la precisión de acudir a la protección y caridad de Vuesa Excelencia.

Suplicándole el que por un efecto de su pública bondad y afecto a la marinería que emplea con honor y desempeño en el real servicio se sirba tomar a bien de mandar que en la contaduría principal de dicha marina y departamento se le forme asiento de ynválido; que se le socorra mensualmente y durante su vida con el sueldo que sea del agrado de Vuesa Excelencia y que se le abone desde su retiro de la última campaña, merced que espera recibir de la piedad de Vuesa Excelencia. Muros, octubre 28 de 1787.

Exmo. Señor.

1792, mayo, 23.

Sobre abono de haberes vencidos a un marinero desertor

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Docs. Ferrol, 18 de abril de 1792; [Madrid], 23 de mayo de 1792

El artillero de mar ordinario Josef Díaz, expone que en enero de 1787 salió con plaza de grumete en la urca *Santa Rita* de transporte para la Havana en donde permaneció hasta el 14 de agosto de 1790, desde cuya fecha lo embarcaron en el correo marítimo el *Grimaldi* para conducirlo a España por el recelo que había de guerra, presentándose en El Ferrol en octubre del mismo año. Al cabo de algún tiempo lo destinaron en la fragata *Winchomb* y habiendo bajado a tierra con la correspondiente licencia el día 26 de diciembre de aquel año, en que se puso a la vela dicha fragata, se quedó en tierra involuntariamente habiendo practicado las diligencias devidas para alcanzar su buque al que no pudo cojer por lo fuerte del viento y se quedó en La Coruña para dirigirse en un correo a la Havana lo que no pudo conseguir. Pasado el tiempo preescrito por la ordenanza para su presentación en el departamento, temeroso del castigo se fue en una embarcación a Montevideo donde se presentó al comandante de aquel río para gozar del real indulto concedido, quien mandó dar a su oficial de órdenes don Josef Orozco la adjunta certificación para resguardo de este individuo a el que habiéndose presentado en Ferrol para que se aclarase su plaza y se le abonasen las pagas del viage hecho a la Havana antes de su deserción, le contestó la contaduría no era acreedor a las pagas por causa de la deserción que no habiendo sido maliciosa sino casual y haber obtenido el real indulto por ella, no debe privarle de su (*sic*) Haberes.

Remitida esta instancia al Yntendente de Ferrol en 11 de abril último contexta de acuerdo con el contador principal que el artillero de mar vago Josef Díaz, hijo del mismo, natural de Mayobre, que promueve este expediente, salió de aquel puerto para el de la Havana de transporte en la urca *Rita* en enero de 1787 en donde se le destinó a un correo

marítimo en 13 de agosto de 1790 (según oficio y relación de aquella contaduría de 14 del mismo) en el cual arribó a la Coruña a sueldo de la renta sin prevención de que a su desembarco de él debiese presentarse a seguir en el Real Servicio. Bolvió a tomar plaza voluntariamente en aquella capital en la fragata *Wicomb* en 15 de noviembre del propio año, sobre la qual se le anticiparon tres pagas a plata y a la salida para la Havana en 26 de diciembre siguiente de dicho buque se quedó en tierra. Como que este yndividuo tubo intermisión en el servicio y se empeñó para nueva campaña con su embarco voluntario en el *Wicomb* sin haber percibido haberes de la primera, ocurre la duda de si por la deserción que cometió en este buque, a de perder el crédito que tiene contra la Real Hacienda de resultas de su anterior campaña cuyo punto creen consultivo a la superioridad no sólo para el presente caso sino también para los que puedan ocurrir en lo sucesivo de igual naturaleza. A cerca de los documentos que presenta ignora la contaduría de Ferrol si la firma de la certificación dada por don Josef Orozco, alférez de navío de la Real Armada y oficial de órdenes que dijo ser del Río de la Plata, es legítima, y la hace sospechosa la falta de formalidad, pues no es crehible que dicho oficial ignorase que haviendo en aquel río un ministerio de la Real Hacienda era requisito preciso pasar aviso a él para la correspondiente anotación y hacer quedar en el Real Servicio o remitir a España al interesado, interin se averiguaba si al tiempo de su deserción era o no deudor a la Real Hacienda; pues el indulto sólo se contrahe a la pena pero no a perdonarle qualesquiera cantidad que la deba cuya circunstancia concurre con el yndividuo en cuestión, adeudado en 215 reales y 13 maravedís de vellón que se le cargaron en el estado de haveres que reclama. No obstante la informalidad que se advierte una vez que ya queda reintegrada la Real Hacienda, convendría pasar oficio al ministro del Río de la Plata en solicitud de la lexitimidad del documento presentado si V.M. decidiere si por la deserción debe perder o no los haveres vencidos en la primera campaña.

15 de mayo de 1792.

Por la deserción debe perder todos los haveres vencidos y no cobrados antes de ejecutarla, por lo que no ha lugar a esta instancia.

Fecho en 23 de mayo de 1792.

1781, enero, 4.

Declaración del desertor Agustín de Villaverde con motivo del apresamiento del bergantín Guillermo de bandera inglesa del que formaba parte de su tripulación.

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Legajo 273. Doc. Ferrol, 9 de febrero de 1781

Escolástica, 4 de enero de 1781.

El oficial de detall de esta fragata D. Julián Parreño tomará declaración a el marinero gallego Agustín Villaverde, uno de los que se apresaron en el vergantín Guillermo, espresando los motivos que puedan averle causado a navegar con los enemigos de esta Corona.

Antonio de Landa (Firmado).





En virtud de la orden que antecede hize comparecer al marinero a quien hice levantar la mano derecha, y hacer la señal de la cruz. P.- Si juraba a Dios y prometía al Rey decir la verdad en lo que se le preguntase. R.- Que sí jura y promete. P.- Cómo se llama, de qué edad, su Patria, qué estado tiene, y qué religión profesa. R.- Llamarse Agustín Villaverde, natural de Padrón, Reino de Galicia, de edad de cinquenta y ocho años, que es casado en Balparaíso, Reino de Chile, que profesa la religión cathólica apostólica romana. P.- Qué día, mes y año fue el que se embarcó para Ynglaterra, en qué puerto, qué embarcación, quién era su capitán y de qué nación hera. R.- Que en el mes de mayo de mil setezientos setenta y nueve en O Porto, en una fragata portuguesa con destino a Libelpol, y que su capitán se llamaba Joseph de los Santos. P.- Qué motibo tubo para navegar con nuestros enemigos los Yngleses. R.- Que haviendo arriivado primera y segunda vez la fragata portuguesa fue presciso echarla al trabés por no poder seguir viaje, y que viéndose que no tenía que comer y que el único medio que se le presentaba para poder venir a España hera el de embarcarse en el bergantín ynglés El Guillermo que venía para Oporto,

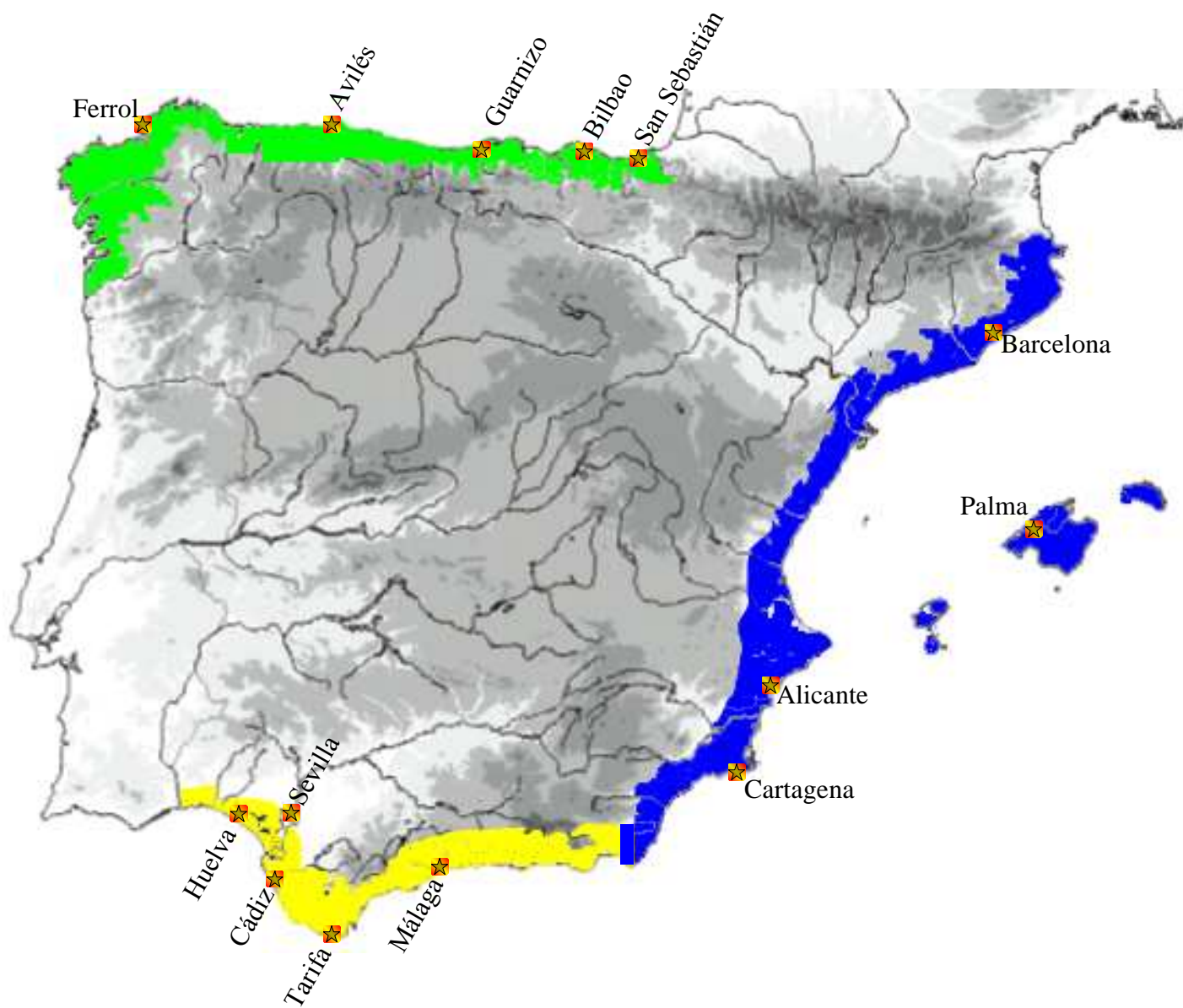
pareciéndole que no habría yncombeniente pues benían allí la mayor parte de los protugueses que componían la tripulación de la fragara excluida. P.- Si tiene más que añadir o quitar a lo que lleba declarado. R.- Que no. Y Haviéndole leído esta su declaración dice ser la misma que lleva echa, en la que se ratifica bajo el juramento que tiene echo y lo firma.

Agustín Villaberde (Firmado).- Julián Parreño (Firmado).





APARATO GRÁFICO

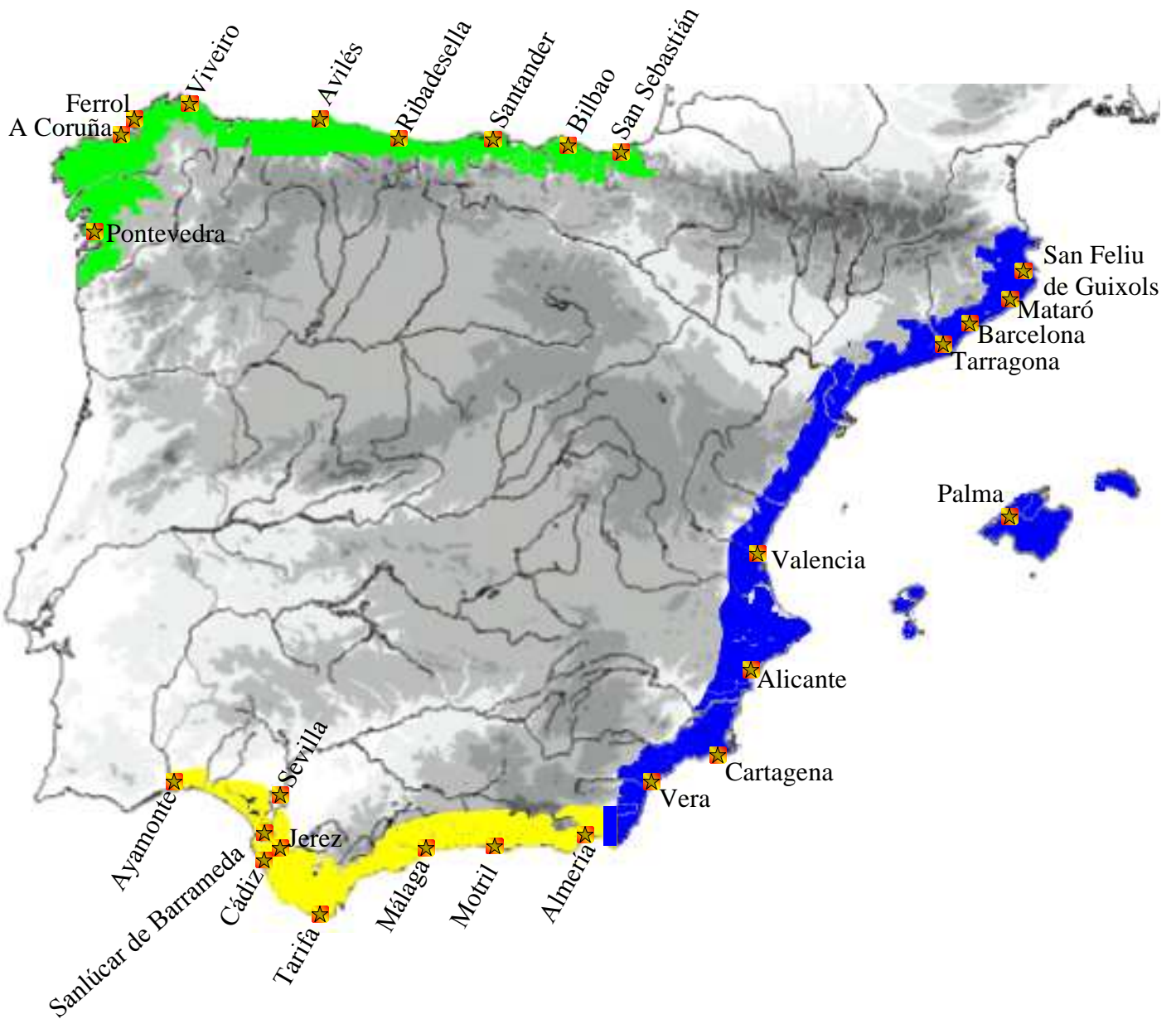
MAPA 1
Partidos marítimos españoles en 1740

-  Ferrol
-  Cádiz
-  Cartagena
-  Cabezas de partido



MAPA 2
Provincias marítimas españolas en 1751

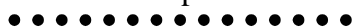
-  Ferrol
-  Cádiz
-  Cartagena
-  Capitales de Provincia



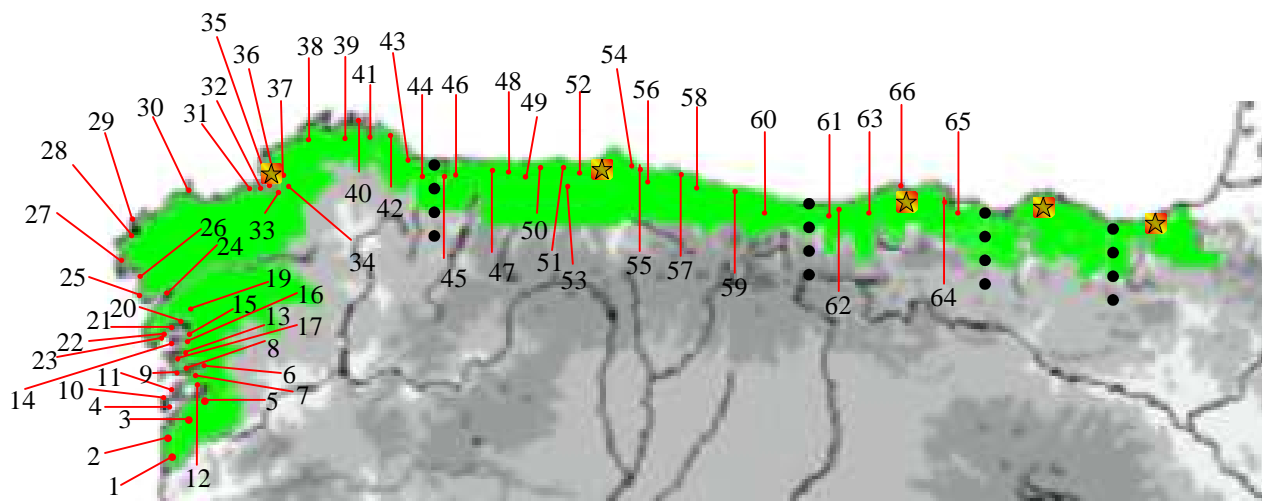
MAPA 3

Subdelegaciones marítimas del departamento de Ferrol en 1740

Límite entre partidos



★ Cabezas de partido: Ferrol, Avilés, Guarnizo, Bilbao y San Sebastián



● Subdelegaciones

Partido de Galicia

- 1 A Guarda
- 2 Baiona
- 3 Vigo
- 4 Cangas
- 5 Redondela
- 6 Pontevedra
- 7 Marín
- 8 Sanxenxo
- 9 Portonovo
- 10 Bueu
- 11 Vilar
- 12 Meira
- 13 Cambados
- 14 Arousa
- 15 Vilagarcía
- 16 Vilaxoan
- 17 Vilamaior
- 18 Fefiñáns
- 19 Padrón
- 20 Rianxo
- 21 Goiáns
- 22 Pobra do Dean

- 23 Caramiñal
- 24 Noia
- 25 Muros
- 26 O Pindo
- 27 Cee
- 28 Muxía
- 29 Camariñas
- 30 Malpica
- 31 A Coruña
- 32 Santa Cruz
- 33 Betanzos
- 34 Pontedeume
- 35 Sada
- 36 Ares
- 37 Neda
- 38 Cedeira
- 39 Santa Marta
- 40 O Barquero
- 41 Viveiro
- 42 San Cibrao
- 43 Foz
- 44 Ribadeo

Partido de Asturias

- 45 Castropol
- 46 Tapia
- 47 Ortiguera
- 48 Vega
- 49 Luarca
- 50 Soto de Luiña
- 51 Cudillero
- 52 Arena de Pravia
- 53 Pravia
- 54 Luanco
- 55 Candas
- 56 Gijón
- 57 Tazones
- 58 Lastres
- 59 Ribadesella
- 60 Llanes

Partido de las Cuatro Villas

- 61 San Vicente
- 62 Comillas
- 63 Suances
- 64 Santoña
- 65 Laredo
- 66 Santander

MAPA 5

Subdelegaciones marítimas del departamento de Cartagena en 1740

Límite entre partidos

★ Cabezas de partido: Cartagena, Alicante, Palma y Barcelona

● Subdelegaciones:

Partido de Murcia

- 1 Vera
- 2 Lorca
- 3 Mazarrón

Partido de Valencia

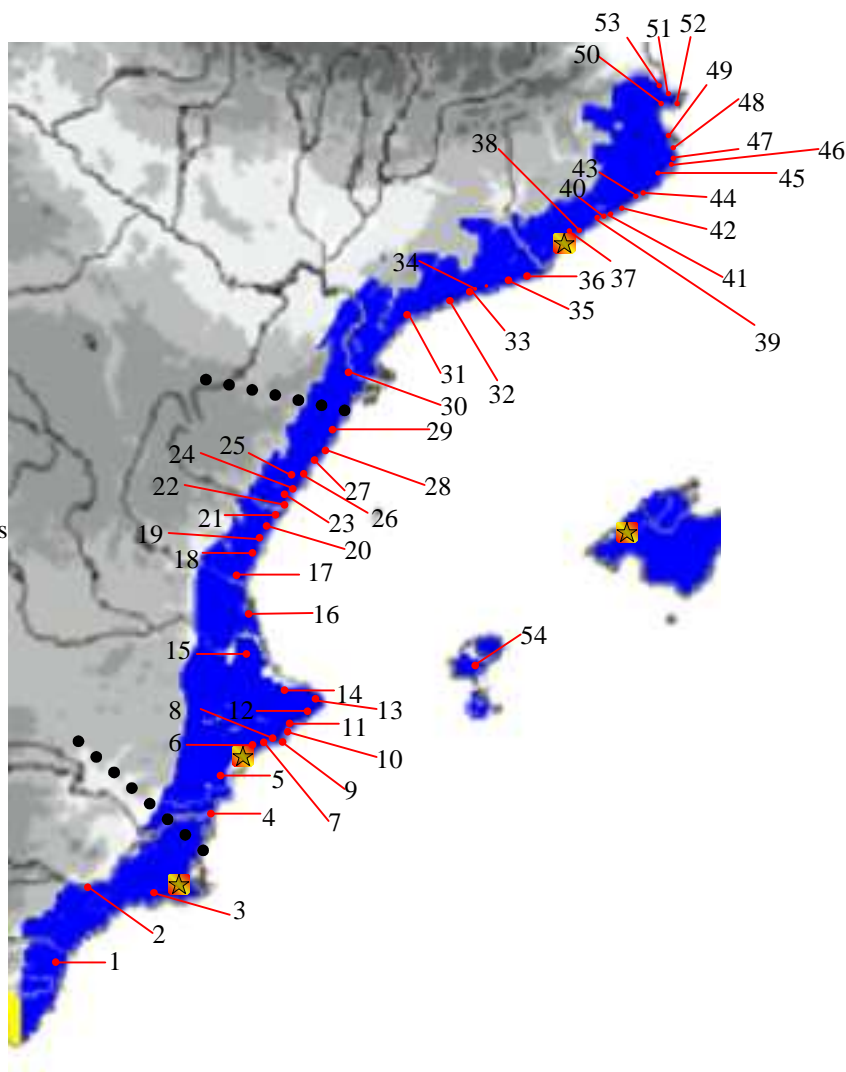
- 4 Guardamar de Segura
- 5 Elche
- 6 San Juan
- 7 Muchamiel
- 8 Villajoyosa
- 9 Benidorm
- 10 Altea
- 11 Calpe
- 12 Teulada
- 13 Javea
- 14 Denia
- 15 Gandía
- 16 Cullera
- 17 Valencia
- 18 Murviedro
- 19 Canet
- 20 Moncófar
- 21 Burriana
- 22 Almazora
- 23 Castellón
- 24 Oropesa
- 25 Cabanes
- 26 Torreblanca
- 27 Alcala de Chivert
- 28 Peñíscola
- 29 Vinaroz

Partido de Cataluña

- 30 Tortosa
- 31 Cambrils
- 32 Tarragona
- 33 Altafulla
- 34 Torredembarra
- 35 Villanueva
- 36 Sitges
- 37 Badalona
- 38 Masnou
- 39 Mataró
- 40 Areins
- 41 Canet
- 42 Calella
- 43 Malgrat
- 44 Blanes
- 45 San Feliu de Guixols
- 46 Palamós
- 47 Palafrugell
- 48 Bagur
- 49 La Escala
- 50 Rosas
- 51 La Selva
- 52 Cadaqués
- 53 Llança

Partido de Mallorca

- 54 Ibiza

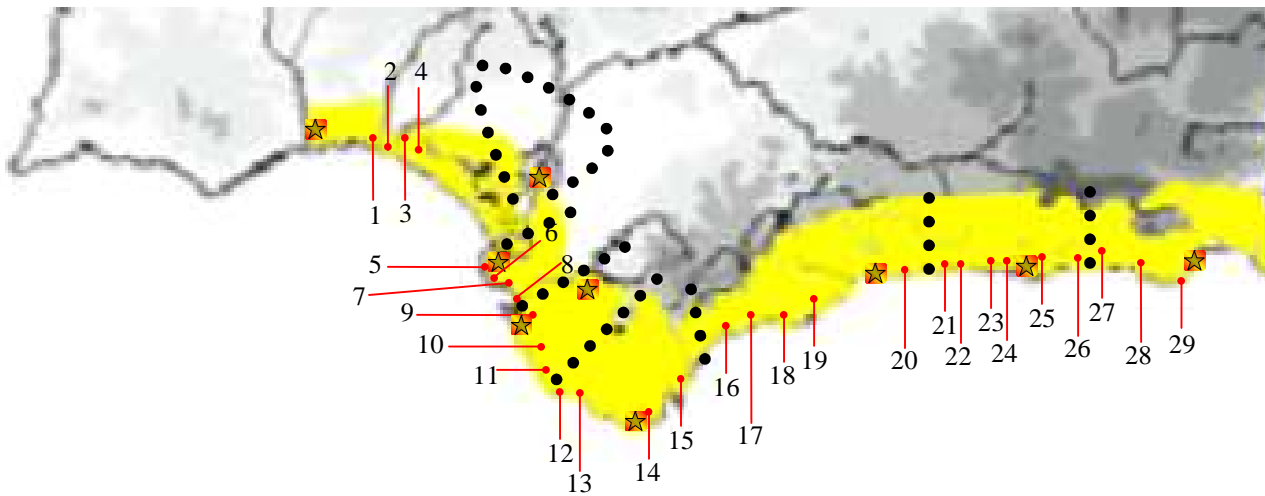


MAPA 7

Subdelegaciones marítimas del departamento de Cádiz en 1751

●●●●●●●●●●
Límite provincial

★ Capitales de Provincia: Ayamonte, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda , Cádiz, Jerez, Tarifa, Málaga, Motril y Almería.



● Subdelegaciones:

- | | | | |
|------------------------|-------------------------|--------------------|--------------|
| 1 Cartaya | 8 Puerto de Santa María | 15 San Roque | 22 Nerja |
| 2 Huelva | 9 Puerto Real | 16 Manilva | 23 Almuñecar |
| 3 San Juan del Puerto | 10 Isla de León | 17 Estepona | 24 Salobreña |
| 4 Moguer | 11 Chiclana | 18 Marbella | 25 Gualchos |
| 5 Chipiona | 12 Conil | 19 Mijas | 26 Albuñol |
| 6 Jerez de la Frontera | 13 Vejer | 20 Vélez de Málaga | 27 Adra |
| 7 Rota | 14 Algeciras | 21 Torrox | 28 Dalías |
| | | | 29 Roquetas |

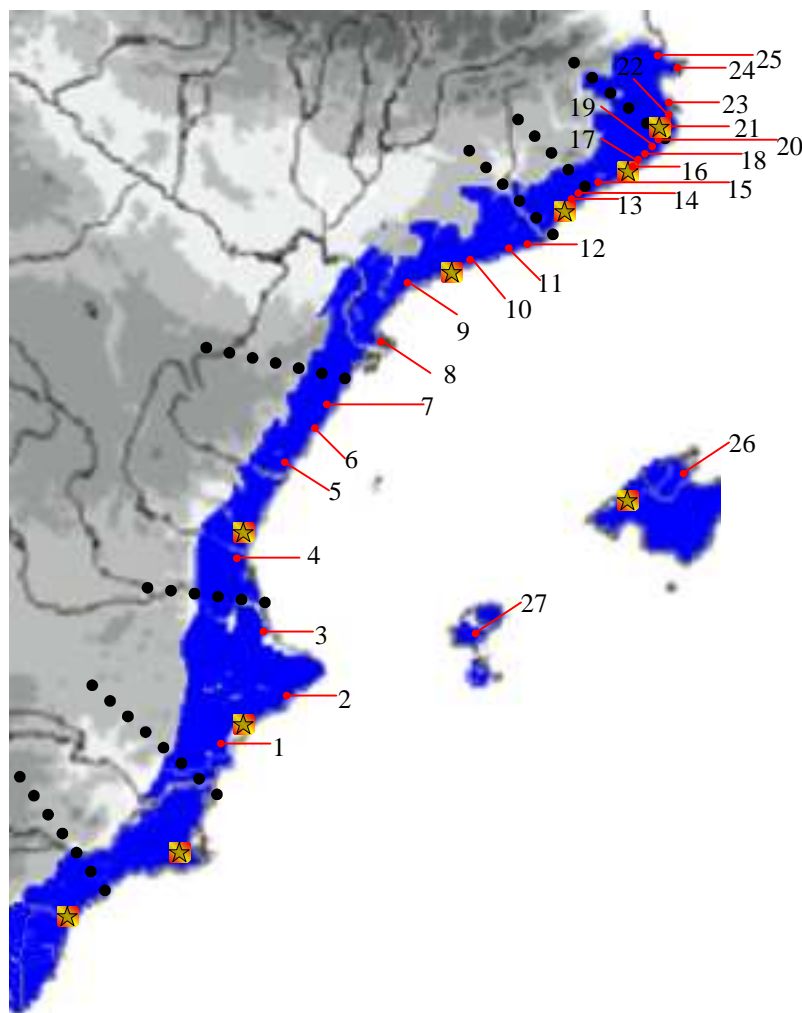
MAPA 8

Subdelegaciones marítimas del departamento de Cartagena en 1751

●●●●●●●●●●
Límite provincial

★ Capitales de Provincia: Vera, Cartagena, Alicante, Valencia, Palma, Tarragona, Barcelona, Mataró y San Feliu de Guixols

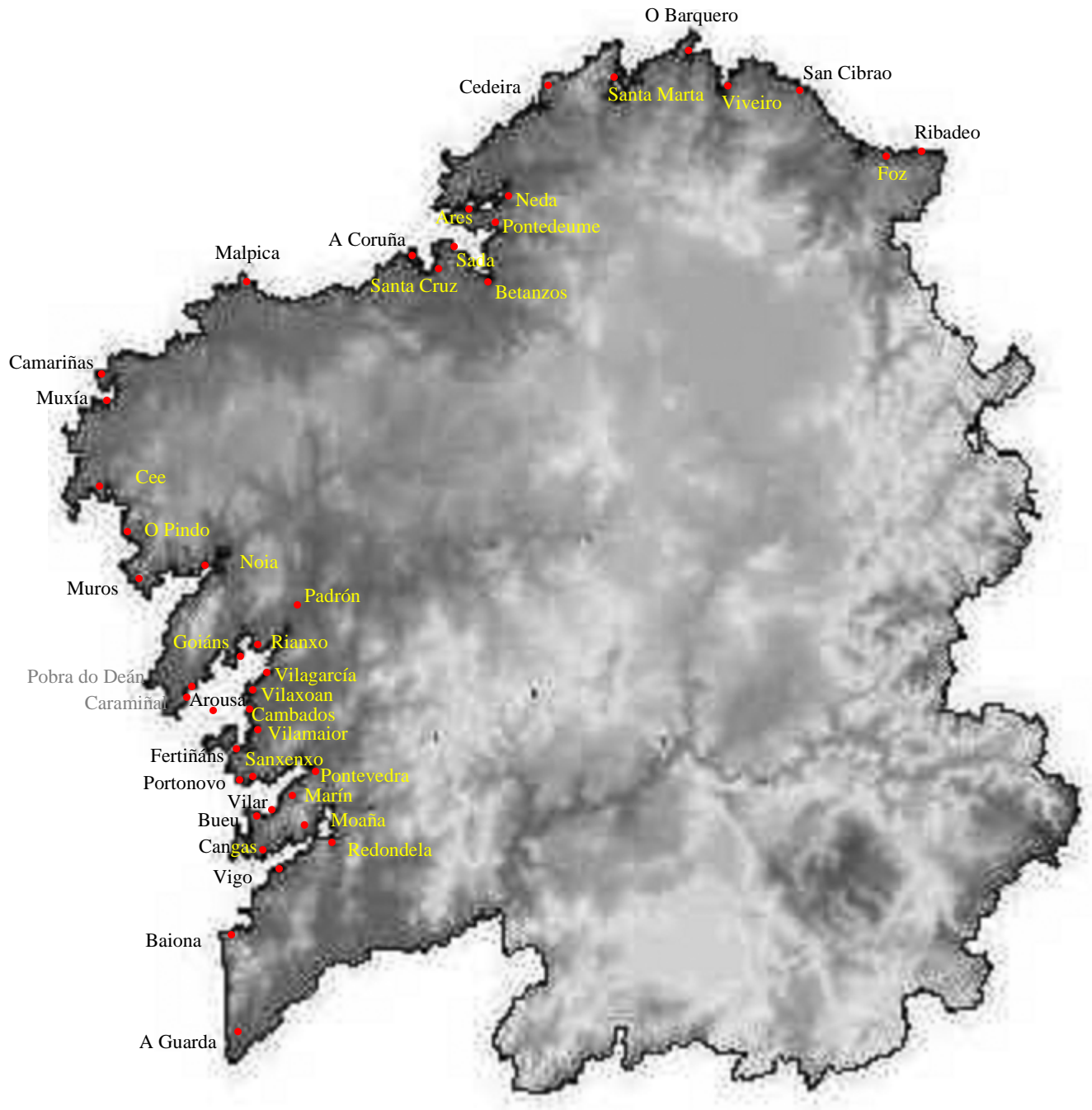
- Subdelegaciones*:
- 1 Elche
 - 2 Calpe
 - 3 Miramar
 - 4 Cullera
 - 5 Castellón de la Plana
 - 6 Alcalá de Chivert
 - 7 Vinaroz
 - 8 Tortosa **
 - 9 Cambrils
 - 10 Altafulla
 - 11 Villanueva
 - 12 Sitges
 - 13 Badalona
 - 14 Castelldefels
 - 15 Masnou
 - 16 Areins de Mar
 - 17 Canet
 - 18 Calella
 - 19 Malgrat
 - 20 Blanes
 - 21 Palamos
 - 22 Bagur
 - 23 La Escala
 - 24 Cadaqués
 - 25 La Selva
 - 26 Alcudia
 - 27 Ibiza



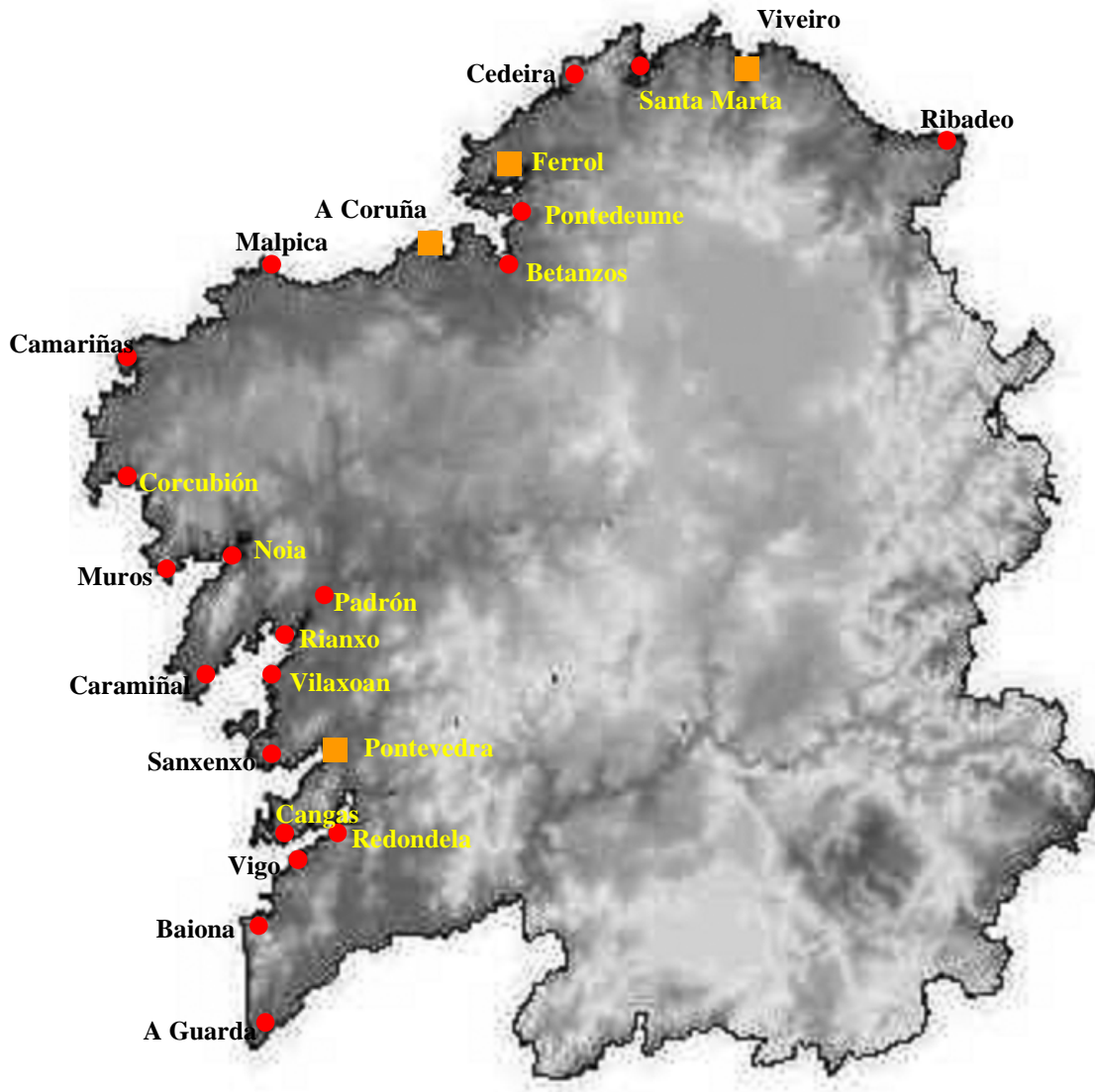
●*Ver nota en Mapa 6

●**Tortosa fue inicialmente subdelegación independiente de la provincia de Tarragona. En 1765 ya había alcanzado el rango de provincia marítima y lo mantenía en 1800

MAPA 9
Subdelegaciones marítimas de Galicia en 1740



MAPA 10
Subdelegaciones marítimas de Galicia en 1751



■ Subdelegaciones cuya capital es a la vez cabecera de provincia marítima

TABLA 1

Matrícula del departamento de Ferrol. Año 1765

PROVINCIAS	Matriculados*		Flota**	
	Nº	%	Nº	%
Santander	1.111	8,49	205	8,74
Ribadesella	513	3,46	64	2,73
Avilés	1.742	11,75	241	10,28
Viveiro	963	6,49	87	3,71
Ferrol	1.538	10,37	201	8,57
A Coruña	1.985	13,39	324	13,82
Pontevedra	6.976	47,05	1.223	52,15
TOTALES	14.828	100	2.345	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 25 de junio de 1765

*En esta tabla y en las siguientes, mientras no se indique lo contrario, el término *matriculados* engloba a hábiles, inhábiles, muchachos y aprendices de marinería y maestranza respectivamente, así como a desertores, prisioneros y cautivos.

** En esta tabla y en las siguientes, mientras no se indique lo contrario, contabilizamos el total de embarcaciones (mercantes, de pasaje y pesqueras).

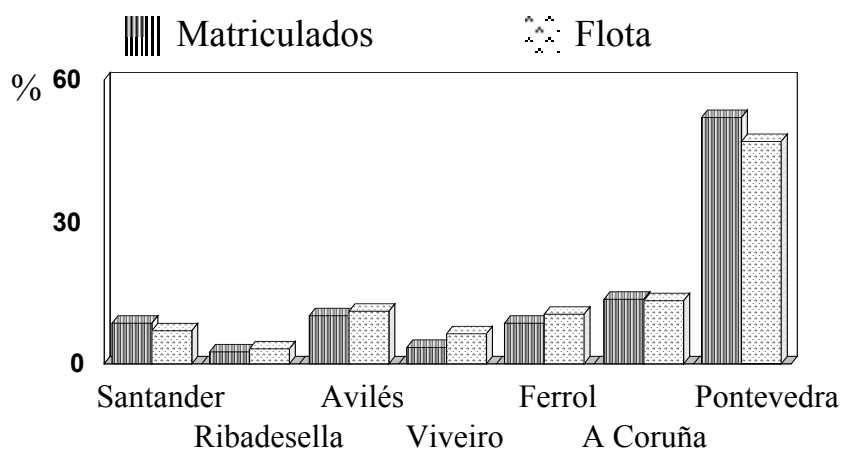


TABLA 2

Matrícula del departamento de Cádiz. Año 1765

PROVINCIAS	Matriculados		Flota	
	Nº	%	Nº	%
Ayamonte	2.024	15,1	270	18,84
Sevilla	1.442	10,76	-	-
Sanlúcar de Barrameda	1.996	14,89	215	15
Cádiz	4.114	30,69	453	31,61
Tarifa	675	5,04	115	8,02
Málaga	2.247	16,76	239	16,68
Motril	449	3,35	53	3,7
Almería	456	3,4	88	6,14
TOTALES	13.403	100	1.433	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765

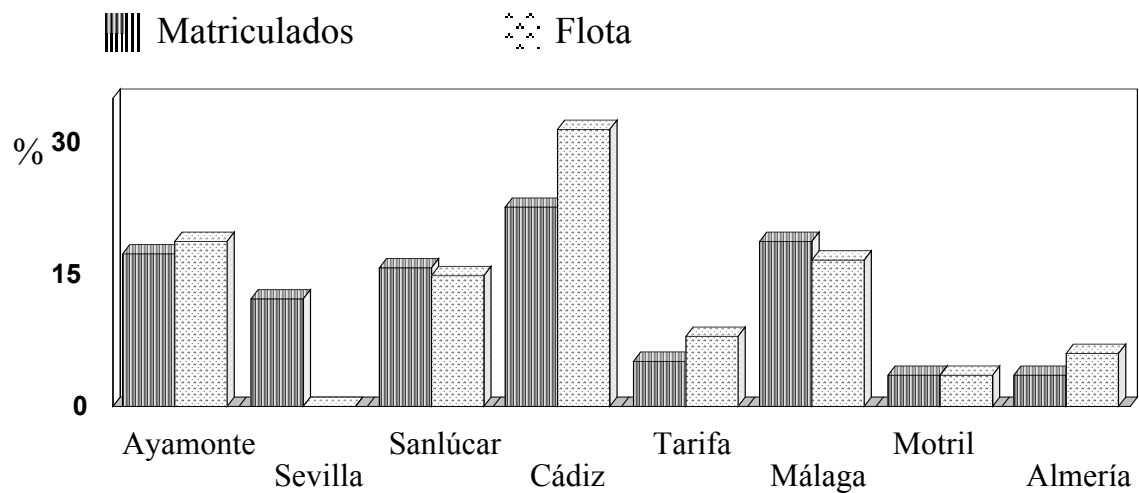


TABLA 3

Matrícula del departamento de Cartagena. Año 1765

PROVINCIAS	Matriculados		Flota	
	Nº	%	Nº	%
Palma	3.362	15,96	336	10,53
San Feliu de Guixols	2.296	10,9	493	15,45
Mataró	3.971	18,85	800	25,07
Barcelona	1.555	7,38	280	8,77
Tarragona	2.751	13,06	324	10,15
Tortosa	540	2,56	66	2,07
Valencia	2.288	10,86	366	11,47
Alicante	1.966	9,33	312	9,78
Cartagena	1.835	8,71	161	5,04
Vera	498	2,36	23	0,72
TOTAL	21.062	100	3.191	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765

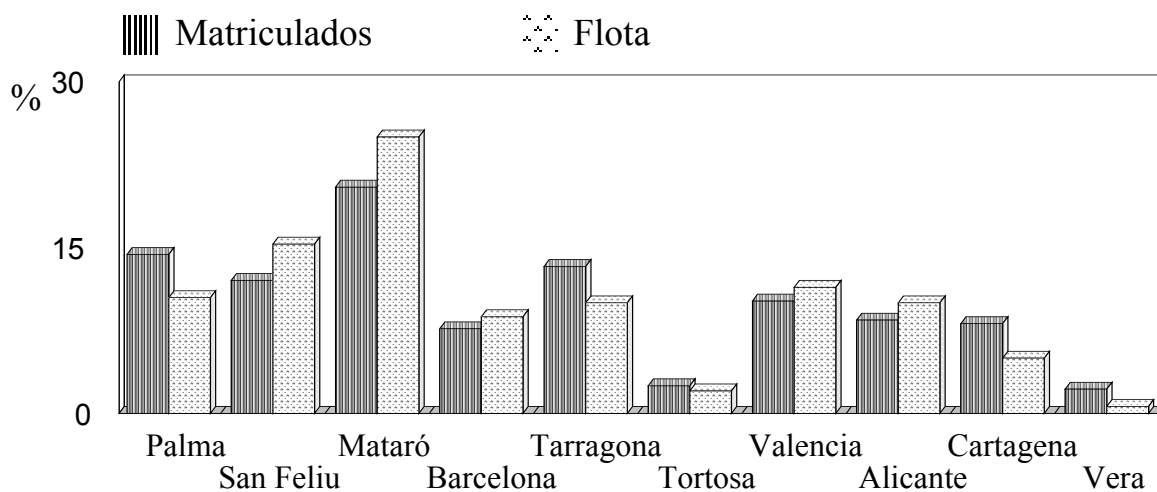


TABLA 4

Matrícula de la provincia de Viveiro. Año 1772

SUBDELEGACIONES	Matriculados		Flota	
	Nº	%	Nº	%
Santa Marta	199	20,69	26	30,23
Viveiro	446	46,36	24	27,91
Ribadeo	317	32,95	36	41,86
TOTALES	962	100	86	100

FUENTE : A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Santa Marta, 8-I-1772

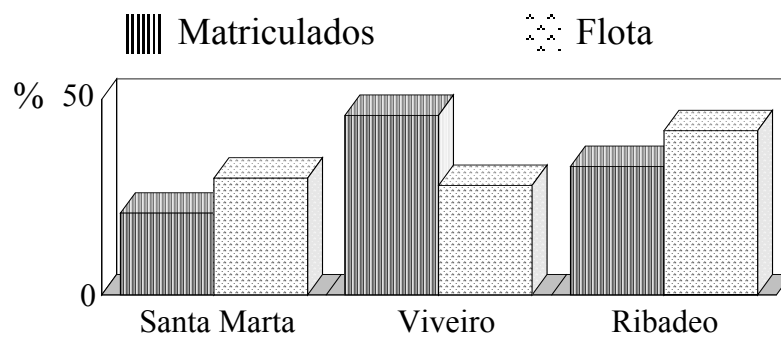


TABLA 5

Matrícula de la provincia de Ferrol. Año 1772

SUBDELEGACIONES	Matriculados		Flota	
	Nº	%	Nº	%
Ferrol	1.452	65,91	154	71,3
Pontedeume	697	31,64	60	27,78
Cedeira	54	2,45	2	0,92
TOTALES	2.203	100	216	100

FUENTE : Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Pontedeume, 7-II- 1772

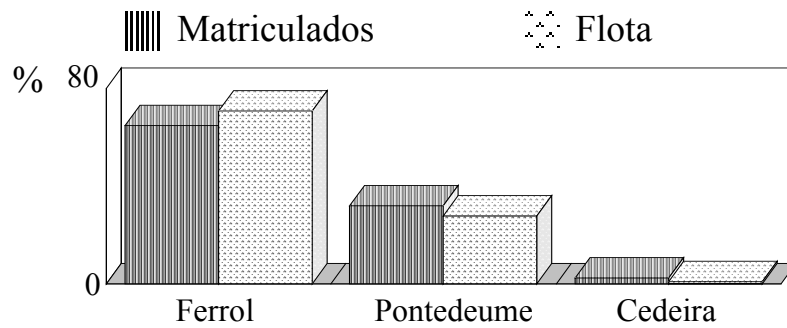


TABLA 6

Matrícula de la provincia de A Coruña. Año 1772

SUBDELEGACIONES	Matriculados		Flota	
	Nº	%	Nº	%
Betanzos	288	13,31	43	12,43
A Coruña	318	14,7	46	13,29
Malpica	410	18,95	32	9,25
Camariñas	233	10,77	42	12,14
Corcubión	400	18,49	71	20,52
Muros	514	23,76	112	32,37
TOTALES	2.163	100	346	100

FUENTE : A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Muros, 20-III-1772.

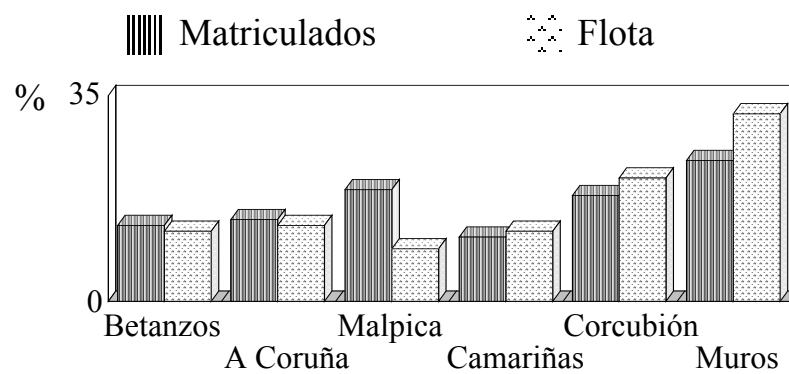


TABLA 7

Matrícula de la provincia de Pontevedra. Año 1772

SUBDELEGACIONES	Matriculados		Flota	
	Nº	%	Nº	%
Noia	910	12,53	203	16,72
Caramiñal	560	7,71	80	6,59
Rianxo	434	5,97	58	4,78
Padrón	352	4,84	57	4,7
Vilaxoán	742	10,21	141	11,61
Sanxenxo	479	6,59	118	9,72
Pontevedra	1.152	15,86	184	15,16
Cangas	1.067	14,69	164	13,51
Redondela	524	7,21	82	6,75
Vigo	635	8,74	78	6,42
Baiona	193	2,66	25	2,06
A Guarda	215	2,96	24	1,98
TOTALES	7.265	100	1.214	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 25-V-1772.

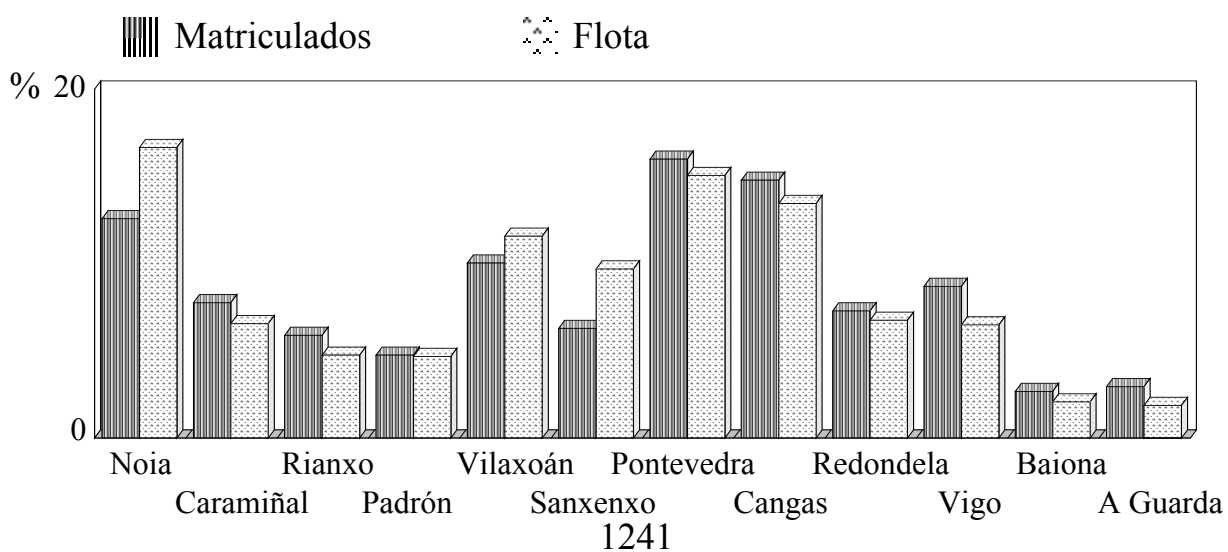


TABLA 8

Reparto interprovincial de subdelegaciones y localidades con matriculados del departamento de Ferrol en 1772

PROVINCIAS	Subdelegaciones (A)	Localidades* (B)
Santander	4	11
Ribadesella	3	7
Avilés	6	15
Viveiro	3	12
Ferrol	3	12
A Coruña	6	24
Pontevedra	12	78
TOTALES	37	159

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. San Vicente de la Barquera, 7-XI-1771; Villaviciosa, 26-XI-1771; Figueras, 30-XII-1771; Santa Marta, 8-I-1772; Muros, 20-III-1772; Pontevedra, 25-V-1772.

* NOTA: Localidades que en los estados oficiales figuraron entonces con algún individuo o embarcación matriculados.

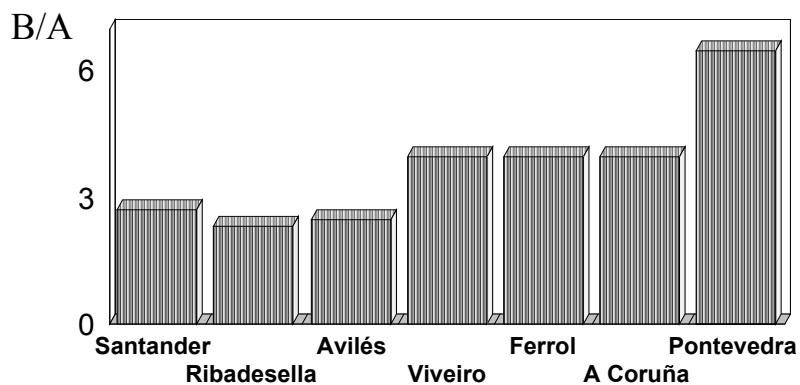


TABLA 9

Reparto intrepvincial de subdelegaciones y localidades con matriculados del departamento de Cádiz en 1765

PROVINCIAS	Subdelegaciones (A)	Localidades* (B)
Ayamonte	3	9
Sevilla	0	7
Sanlúcar de Barrameda	4	5
Cádiz	4	4
Tarifa	4	5
Málaga	5	6
Motril	6	7
Almería	3	4
TOTALES	29	47

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1-V-1765.

* Ver la Nota de la Tabla 8.

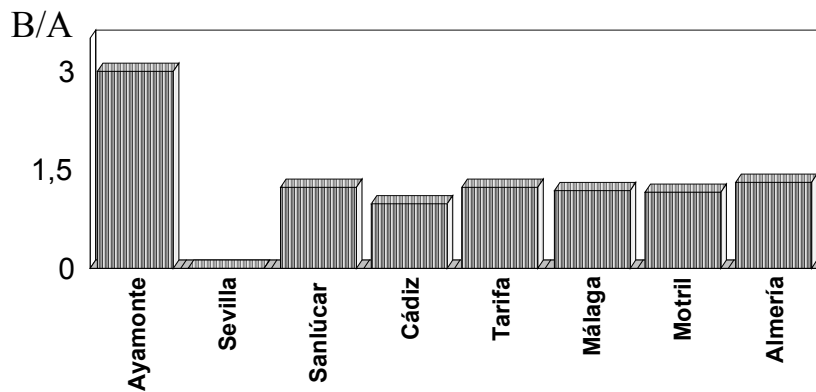


TABLA 10

Reparto intrepvincial de subdelegaciones y localidades con matriculados del departamento de Cartagena en 1765

PROVINCIAS	Subdelegaciones (A)	Localidades* (B)
Mallorca	4	16
San Feliu de Guixols	7	14
Mataró	7	17
Barcelona	1	3
Tarragona	5	7
Tortosa	1	1
Valencia	4	19
Alicante	4	14
Cartagena	2	3
Vera	1	3
TOTALES	36	97

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15-IX-1765

*Ver la Nota de la Tabla 8.

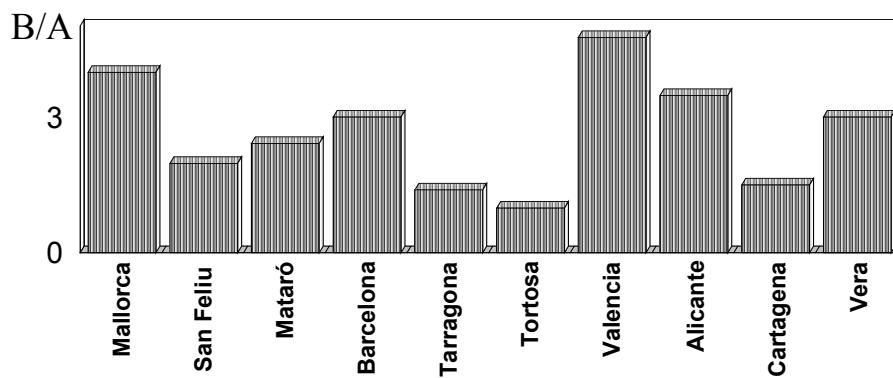


TABLA 11**Ranking de puertos por número de matriculados en España en 1764-66**

Puertos		Matriculados
1º	Cádiz	2.489
2º	Palma de Mallorca	2.190
3º	Cartagena	1.602
4º	Málaga	1.490
5º	Barcelona	1.376
6º	Sevilla	1.015
7º	Puerto de Santa María	945
8º	Huelva	905
9º	Ayamonte	820
10º	Alicante	775
11º	Mataró	743
12º	Villanueva y Geltrú	732
13º	Puerto Real	725
14º	Ibiza	641
15º	San Feliu de Guixols	622
16º	Tarragona	616
17º	Valencia	600
18º	Ferrol	597
19º	Sanlúcar de Barrameda	597
20º	Sitges	594

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765; y Pontedeume, 7 de febrero de 1772

TABLA 12**Tamaño de los puertos españoles en 1765**

PROVINCIAS	Localidades		
	De 0 a 300 matriculados	Con más de 300 matriculados	Total
Santander	9	2	11
Ribadesella	7	0	7
Avilés	15	0	15
Viveiro	12	0	12
Ferrol	10	2	12
A Coruña	23	1	24
Pontevedra	76	2	78
Ayamonte	7	2	9
Sevilla	6	1	7
Sanlúcar de Barrameda	3	2	5
Cádiz	0	4	4
Tarifa	5	0	5
Málaga	5	1	6
Motril	7	0	7
Almería	4	0	4
Vera	2	1	3
Cartagena	2	1	3
Alicante	12	2	14
Valencia	16	3	19
Tortosa	0	1	1
Tarragona	3	4	7
Barcelona	2	1	3
Mataró	12	5	17
San Feliu de Guixols	12	2	14
Palma de Mallorca	14	2	16
TOTALES	264	39	303

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1-V-1765; Cartagena, 15-IX-1765; Santa Marta, 8-I-1772; Pontevedra, 7-II-1772; Muros, 20-III-1772; Pontevedra, 25-V-1772.

TABLA 13

**Reparto de matriculados por subdelegaciones y ranking de sus capitales
Provincia de Viveiro. Año 1772**

SUBDELEGACIONES	Matriculados	A	B
Viveiro	446	156	1° de 4
Ribadeo	317	131	1° de 3
Santa Marta	199	20	5° de 5

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Santa Marta, 8-I-1772

A: Matriculados en la capital de la subdelegación

B: Puesto de la capital en el ranking de localidades de cada subdelegación en razón del número de matriculados. Los datos de algunos enclaves costeros muy modestos, caso de Freixo y Mosteiro en la subdelegación de Muros (provincia de A Coruña), o Bacariza e Isorna en la de Padrón (provincia de Pontevedra), se presentan juntos en la fuente. Los hemos computado como una sola localidad.

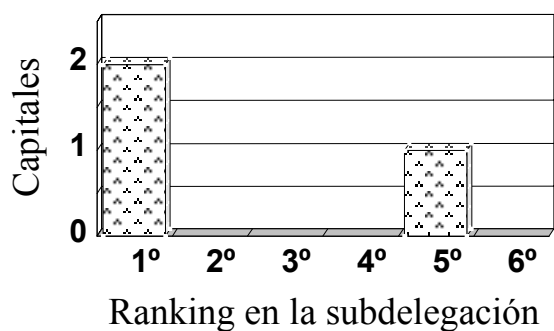


TABLA 14

**Reparto de matriculados por subdelegaciones y ranking de sus capitales
Provincia de Ferrol. Año 1772**

SUBDELEGACIONES	Matriculados	A	B
Ferrol	1.452	597	1º de 8
Pontedeume	697	251	2º de 3
Cedeira	54	54	1º de 1

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontedeume, 7-I-1772

A y B; Véase Tabla 10.

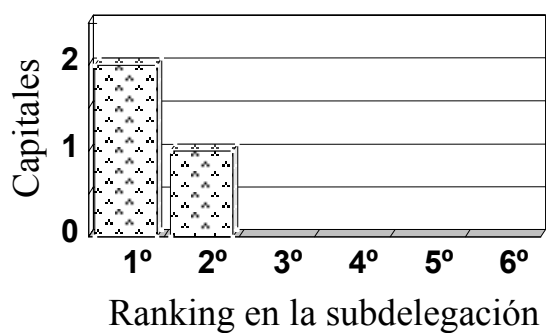


TABLA 15

**Reparto de matriculados por subdelegaciones y ranking de sus capitales.
Provincia de A Coruña. Año 1772**

SUBDELEGACIONES	Matriculados	A	B
Betanzos	288	51	4º de 6
A Coruña	318	244	1º de 3
Malpica	410	142	1º de 4
Camariñas	233	166	1º de 2
Corcubión	400	148	1º de 5
Muros	514	420	1º de 4

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Muros, 20-III-1772

A y B: véase Tabla 10.

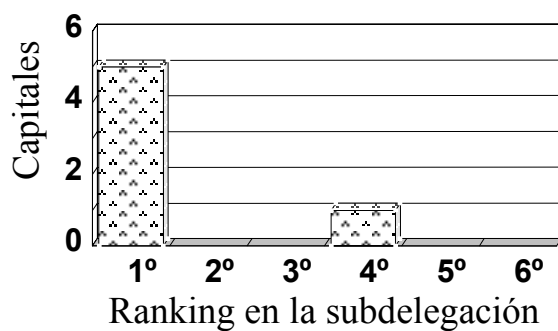


TABLA 16

**Reparto de matriculados por subdelegaciones y ranking de sus capitales.
Provincia de Pontevedra. Año 1772**

SUBDELEGACIONES	Matriculados	A	B
Noia	910	115	5º de 7
Caramiñal	560	158	2º de 6
Rainxo	434	180	1º de 6
Padrón	352	76	2º de 5
Vilaxoán	742	77	6º de 9
Sanxenxo	479	114	3º de 5
Pontevedra	1.152	242	2º de 7
Cangas	1.067	528	1º de 14
Redondela	524	226	1º de 7
Vigo	635	356	1º de 6
Baiona	193	114	1º de 4
A Guarda	215	209	1º de 2

FUENTE:A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 25 de mayo de 1772
A y B: véase la Tabla 10.

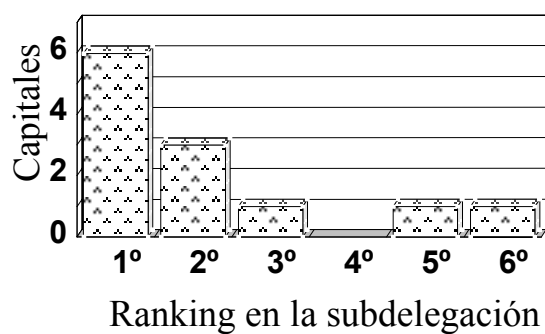


TABLA 17

Sueldos y raciones del personal del Ministerio político según el Reglamento General de Marina de 1737

Empleos de primera clase			
	<u>Sueldos mensuales¹</u>		<u>Raciones diarias</u>
<u>embarcados</u>			
Intendente del Departamento de Cádiz	700		12
Intendentes de Ferrol y Cartagena	500		12
Comisario Ordenador	250		8
Contador principal de Cádiz	250		6
Contadores de Ferrol y Cartagena	150		4
Comisario real de guerra de Marina	150		6
Tesorero general de Cádiz	400		4
Tesorero de Ferrol y Cartagena	150		3

Sigue

Segunda clase

Comisario de provincia	100		2
Oficial 1º de Cádiz	60		1
Oficial 1º de Ferrol y Cartagena		50	1
Oficial 2º de Cádiz	50		1
Oficial 2º de Ferrol y Cartagena		45	1
Escribano de Navío	40		1
Oficial supernumerario en los 3 depart.	40		1
Portero de Cádiz	25		1
Portero en Ferrol y Cartagena	15		1

Empleos de Justicia

Auditor general		200	2
Auditor de departamento	80		1
Escribano de guerra en Cádiz	40		1
Escribano de id. En Ferrol y Cartagena	30		1

TABLA 18

**Representatividad de los cabos celadores en el cuerpo de la matrícula de mar.
Departamento de Cádiz, 1756-1773**

PROV.	1756			1765			1773		
	A	Cabos	%	A	Cabos	%	A	Cabos	%
Ayamonte	667	14	2,09	1.964	18	0,92	2.096	19	0,91
Sevilla	791	10	1,26	968	9	0,93	958	6	0,63
S. Barrameda	1.331	0	0	1.692	24	1,42	1.882	12	0,64
Jerez*	108	2	1,85	-	-	-	-	-	-
Cádiz	3.146	21	0,67	3.227	23	0,71	2.721	36	1,32
Tarifa**	564	10	1,77	606	13	2,14	781	12	1,54
Málaga	2.025	22	1,09	2.163	21	0,97	2.316	24	1,04
Motril	286	4	1,4	443	11	2,48	548	16	2,92
Almería	467	6	1,06	456	10	2,19	685	9	1,31
TOTALES	9.385	89	0,99	11.519	129	1,12	11.987	134	1,12

Fuente: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. DocS. Cádiz, 19 de abril de 1756. Cádiz, 1 de mayo de 1765. Isla de León, 6 de diciembre de 1773

A: Total de marinería matriculada.

* La provincia de Jerez dejó de integrarse en la de Sanlúcar de Barrameda por real orden de 30 de marzo de 1756

** Tarifa cedió la capitalidad a Algeciras, traslado que ya era un hecho en 1773.

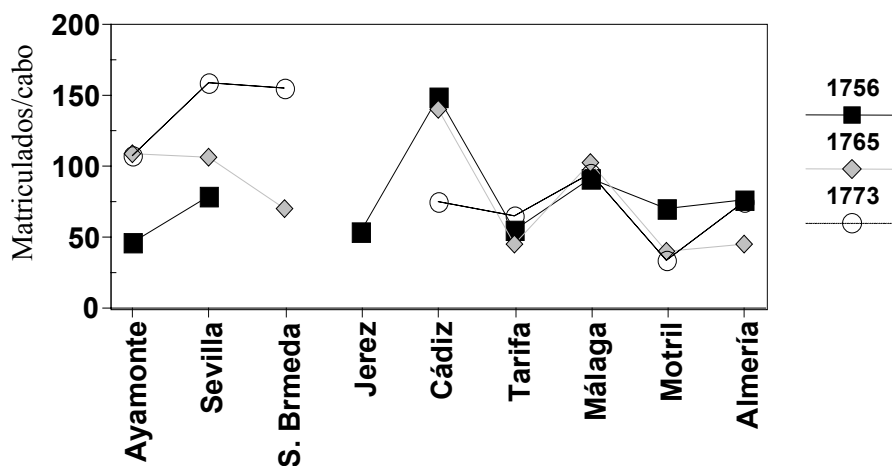


TABLA 19

Matriculados en España, 1754-1800

Años	Marinería		Maestranza		
	Nº	%	Nº	%	Nº
1754-59	38.967	94,16	2.418	5,84	41.385
1764-65	45.418	92,37	3.754	7,63	49.172
1785-87	54.971	89,64	6.351	10,36	61.322
1800	47.285	83,98	9.022	16,02	56.307

Fuente: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Estados de las revistas de inspección extraordinarias. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1873. Estado de la revista de Muñoz de Guzmán. Y *Estado General de la Armada...*, año 1800.

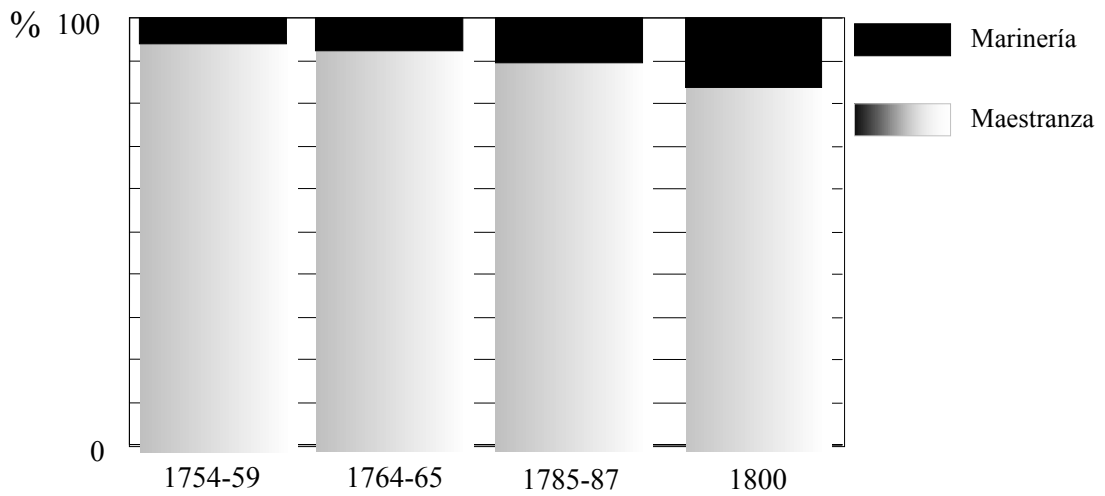


TABLA 20

Profesionales no marítimos matriculados en la villa de Pontevedra, 1771

OFICIOS	Nº
Sastres	4
Zapateros	4
Labradores	4
Escribientes	2
Barberos	2
Cerrajeros	1
Cordoneros	1
Pintores	1
Carpinteros de blanco	1
Intérpretes	1
TOTAL	21

FUENTE: A.H.P.P. Archivo municipal de Pontevedra. Leg. 69 (6). Doc., Pontevedra, 24-IX-1771

N=21

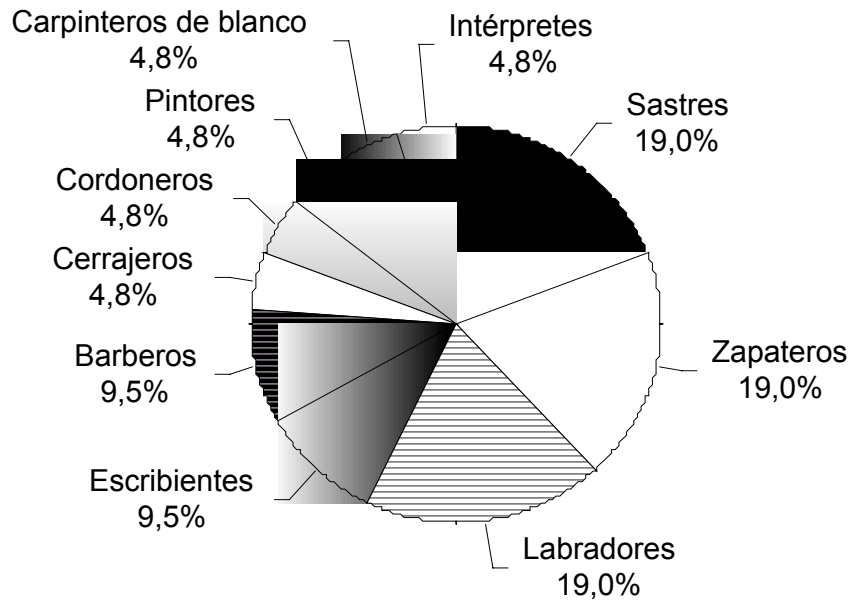


TABLA 21

Matriculados en la clase de marinería de servicio de la villa de Pontevedra, 1771

	Otros profesionales		Gente de mar	
	Nº	%	Nº	%
Presentes	8	38,09	83	50,3
En el Real Servicio	5	23,81	68	41,21
Ausentes sin licencia	6	28,57	9	5,46
Ausentes con licencia	2	9,53	5	3,03
TOTALES	21	100	165	100

FUENTE: A.H.P.P. Archivo municipal de Pontevedra. Leg. 69 (6). Doc. Pontevedra, 24-IX-1771

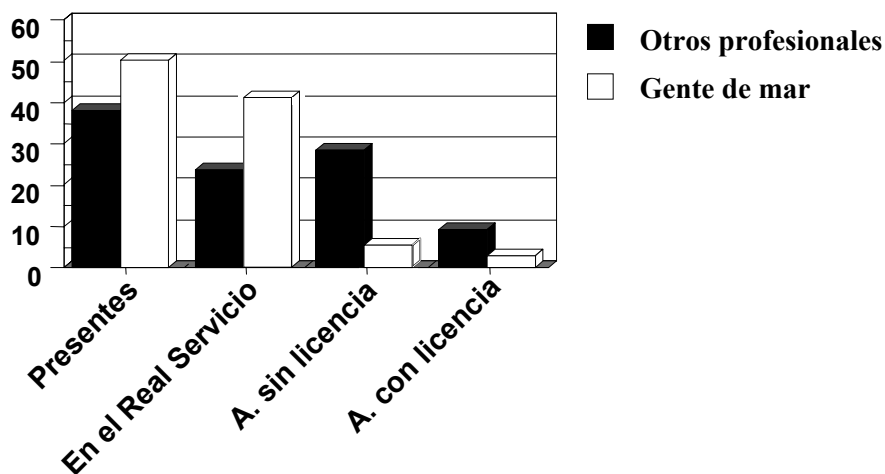


TABLA 22

Distribución de plazas de marinería en los departamentos según el Reglamento General de Marina (22-XII-1737)

	Cádiz	Ferrol	Cartagena	Total
Artilleros	845	308	86	1.239
Marineros	500	185	50	735
Grumetes	266	98	26	390
Pajes	76	24	10	110
Total	1.687	615	172	2.474

Buques	Artilleros	Marineros	Grumetes	Pajes	Total
de 114 cañones	40	24	12	4	80
de 80	35	22	10	3	70
de 70	30	18	10	3	60
de 60	25	15	8	2	50
de 50	20	12	6	2	40
de 40	15	9	4	2	30
de 30	10	6	3	1	20
de 20	8	4	2	1	15
Paquebotes	5	2	2	1	10
Bombardas	3	1	1	1	6

FUENTE: Mühlmann, R., *Die Reorganisation...*, pp. 272-272.

TABLA 23

Marinería matriculada en España, 1764-1800

	Marinería de servicio		Oficiales de mar		Muchachos		Patrones		Inhábiles		TOTALES	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1764- 65	32.176	70,8	222	0,49	1.623	3,5	2.540	5,6	8.857	19,5	45.418	100
1785-87	34.549	62,85	402	0,73	3.286	5,98	4.324	7,87	12.410	22,57	54.971	100
1800	30.519	64,12	48	0,10	770	1,61	4.879	10,25	11.651	24,48	47.597	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Cádiz, 1 de mayo de 1765; Esteiro, 25 de junio de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765. A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Resúmenes de la revista de Muñoz de Guzmán. Leg. 1.883. Resúmenes de la revista de 1799. Docs. Cartagena, 14 de septiembre de 1799; Isla de León, 31 de diciembre de 1799. *Estado General de la Armada. Año 1800*, pp. 118 a 130.

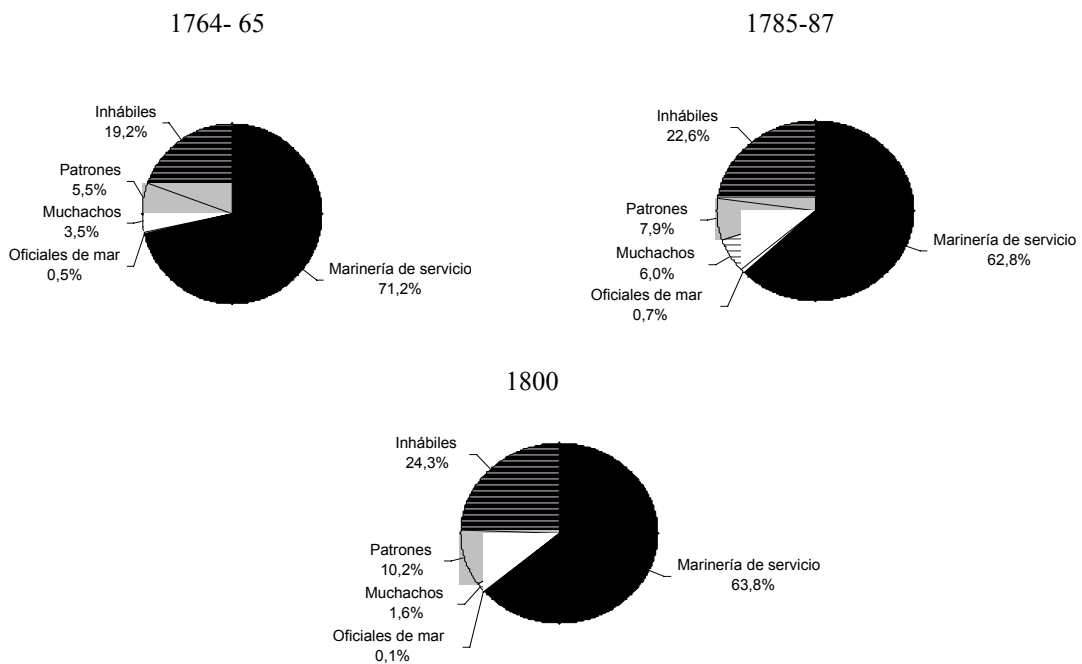


TABLA 24

Marinería matriculada en Galicia, 1739-1800

	Marinería de servicio		Oficiales de mar		Muchachos		Patrones		Inhábiles		TOTALES	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1739	5.570	71,57	2	0,03	304	3,91	-	-	1.906	24,49	7.782	100
1759	7.193	69,12	41	0,39	832	8	-	-	2.341	22,49	10.407	100
1765	8.219	75,35	57	0,52	528	4,84	-	-	2.104	19,29	10.908	100
1772	8.825	76,03	64	0,55	518	4,46	-	-	2.200	18,95	11.607	100
1787	8.015	61,7	42	0,34	879	6,8	286	2,2	3.758	29	12.980	100
1800	7.700	69,48	-	-	-	-	290	2,62	3.092	27,9	11.082	100

FUENTE:A.G.S. Secretaría de Marina. Leg 276. Doc, A Graña, 20 de Octubre de 1739. Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matriculas. Leg. 1.783. Resumen de la revista de Muñoz de Guzmán. *Estado General de la Armada. Año 1800.*

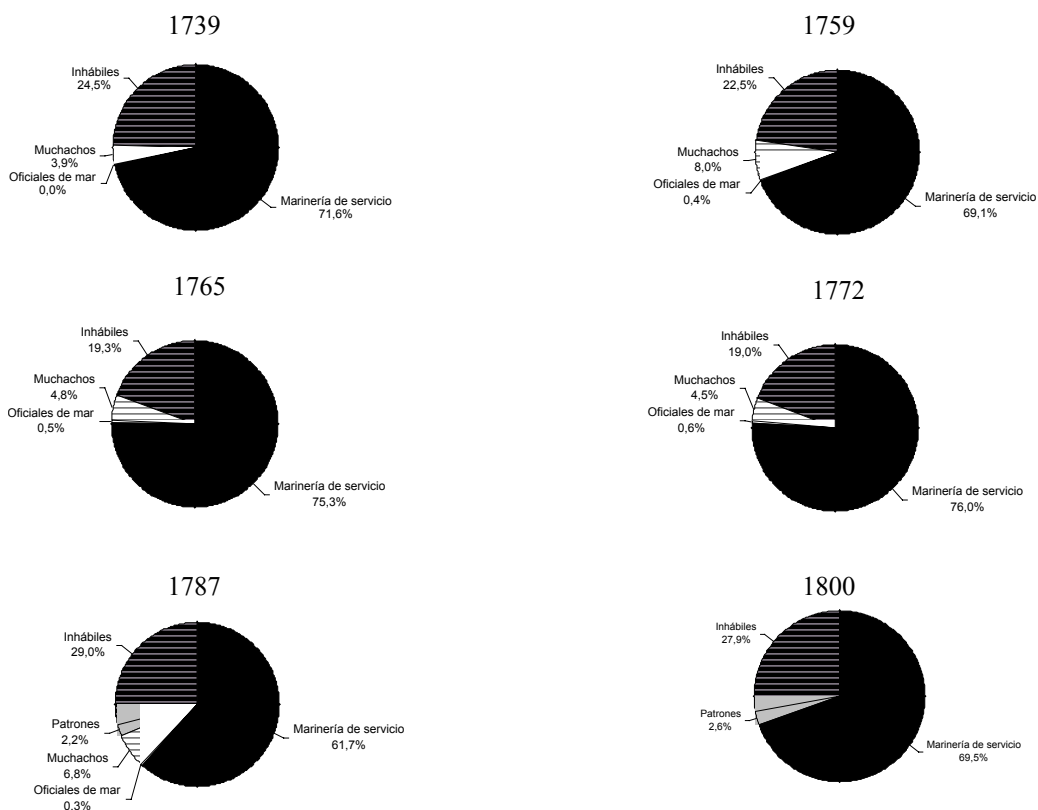


TABLA 25

Peso de la marinería gallega en España, 1764-1800

	1764-65			1785-87			1799-1800		
	Espñ.	Galc.	%	Españ.	Galc.	%	Espñ.	Galc.	%
Mar. de servicio	32.176	8.219	25,54	34.549	8.015	23,2	30.519	7.700	25,53
Oficiales de mar	222	57	25,68	402	42	10,45	48	-	
Muchachos	1.623	528	32,53	3.286	879	26,75	770	-	
Patrones	2.540	-	-	4.324	286	6,61	4.879	290	5,94
Inhábiles	8.857	2.104	23,76	12.410	3.758	30,28	11.651	3.092	26,54
TOTAL	45.418	10.908	24,06	54.971	12.980	23,61	45.597	11.082	24,30

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Cádiz, 1 de mayo de 1765; Esteiro, 25 de junio de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Resúmenes de la revista de inspección de Muñoz de Guzmán. Leg. 1.883. Resúmenes de la revista de 1799. Docs. Cartagena, 14 de septiembre de 1799; Isla de León, 31 de diciembre de 1799. *Estado General de la Armada. Año 1800*, pp. 118 a 130.

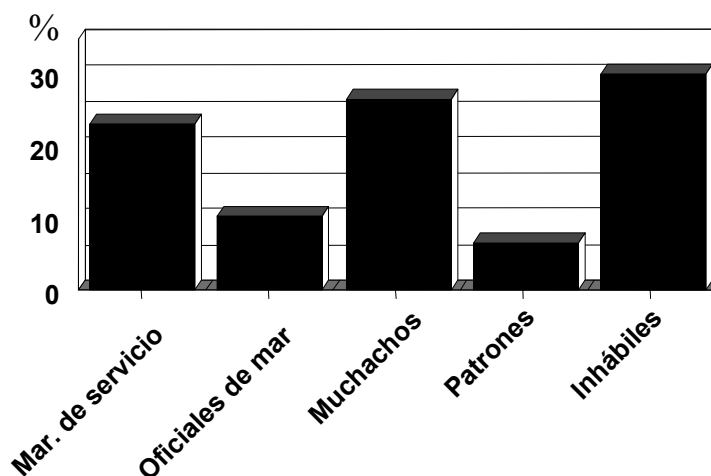


TABLA 26

Ranking de puertos por marinería matriculada

Cataluña en 1765			Galicia en 1772		
Puertos		Matriculados	Puertos		Matriculados
1º	Barcelona	1.259	1º	Cangas	518
2º	Mataró	709	2º	Muros	410
3º	Villanueva	708	3º	Vigo	348
4º	Tarragona	609	4º	Marín	286
5º	Sitges	577	5º	Palmeira	260
6º	San Feliu	565	6º	Ares	259
7º	Tortosa	503	7º	Pontevedra	240
8º	Canet	455	8º	Pontedeume	233
9º	Areins	391	9º	Requeixo	228
10º	Blanes	373	10º	A Coruña	226
Totales		6.149	Totales		3.008
Total de Cataluña		10.529	Total de Galicia		11.607

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Cartagena, 15-IX-1765. Pontedeume, 7-II-1772; Muros, 20-III-1772; Pontevedra, 25-V-1772.

Porcentaje de los 10 respecto al total de marinería

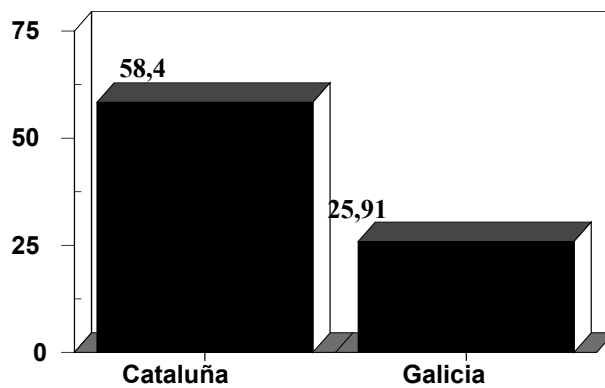


TABLA 27

Marinería y flota matriculadas en España, 1764-1800

	Marinería	Flota
1764-65	32.176	6.644
1785-87	34.549	8.777
1800	30.519	9.924

TABLA 28

Marinería y flota matriculadas en Galicia, 1759-1800

	Marinería	Flota
1759	7.193	1.947
1765	8.219	1.835
1772	8.825	1.862
1787	8.015	2.459
1800	7.700	2.179

Evolución de las matrículas de marinería y flota

España, en relación a 1765



Galicia, en relación a 1759

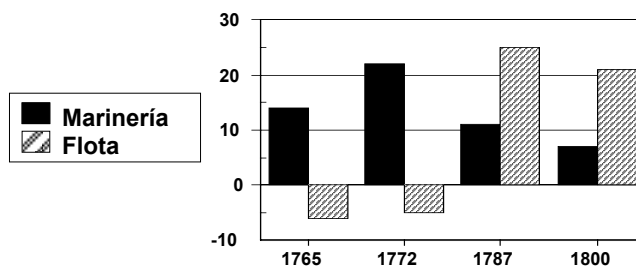


TABLA 29

Reparto interprovincial de la marinería de servicio matriculada en Galicia, 1759-1787

PROVINCIAS	1759		1765		1772		1787	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Viveiro	595	8,27	734	8,93	760	8,61	817	10,19
Ferrol	712	9,9	900	10,95	1.144	12,96	1.489	18,58
A Coruña	1.180	16,4	1.462	17,79	1.607	18,21	1.585	19,77
Pontevedra	4.706	65,43	5.123	62,33	5.314	60,21	4.124	51,46
TOTAL	7.193	100	8.219	100	8.825	100	8.015	100

FUENTE:A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resumen de la revista de Muñoz de Guzmán

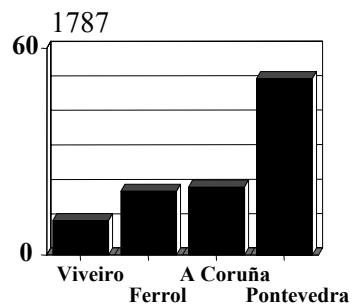
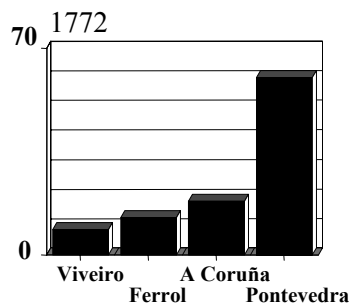
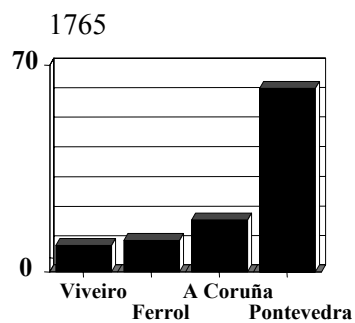
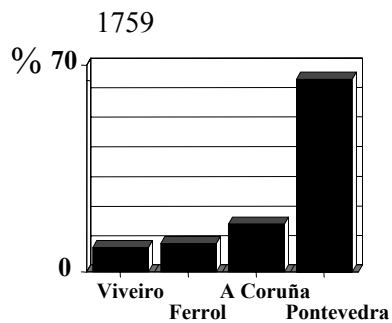


TABLA 30

Reparto interprovincial de los oficiales de mar matriculados en Galicia, 1759-1787

PROVINCIAS	1759		1765		1772		1787	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Viveiro	2	4,88	6	10,53	4	6,25	3	7,14
Ferrol	28	68,29	24	42,11	39	60,94	2	4,76
A Coruña	6	14,63	11	19,3	3	4,69	31	73,81
Pontevedra	5	12,19	16	28,07	18	28,12	6	14,29
TOTAL	41	100	57	100	64	100	42	100

FUENTE:A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resumen de la revista de Muñoz de Guzmán

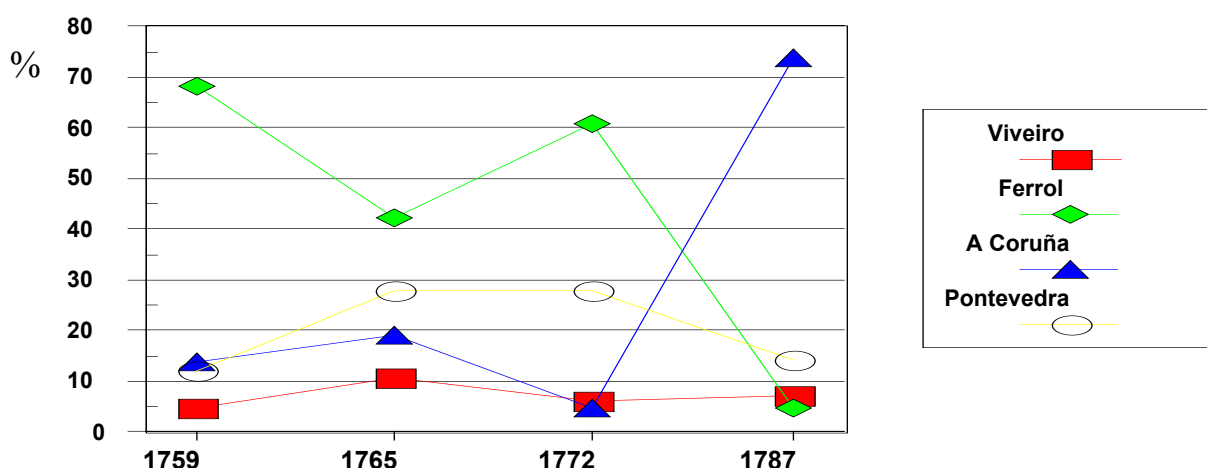
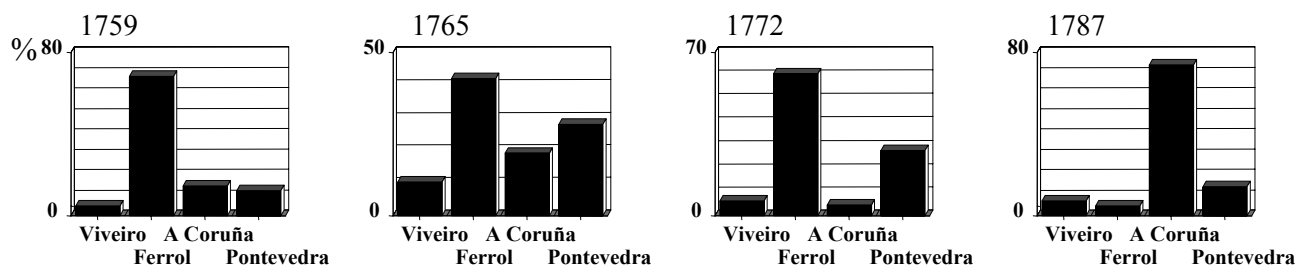


TABLA 31

Reparto interprovincial de los muchachos matriculados en Galicia, 1759-1787

PROVINCIAS	1759		1765		1772		1787	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Viveiro	11	1,32	19	3,6	20	3,86	50	5,69
Ferrol	16	1,92	15	2,84	12	2,32	44	5,01
A Coruña	65	7,81	79	14,96	73	14,09	157	17,86
Pontevedra	740	88,94	415	78,6	413	79,73	628	71,44
TOTAL	832	100	528	100	518	100	879	100

FUENTE:A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Resumen de la revista de Muñoz de Guzmán

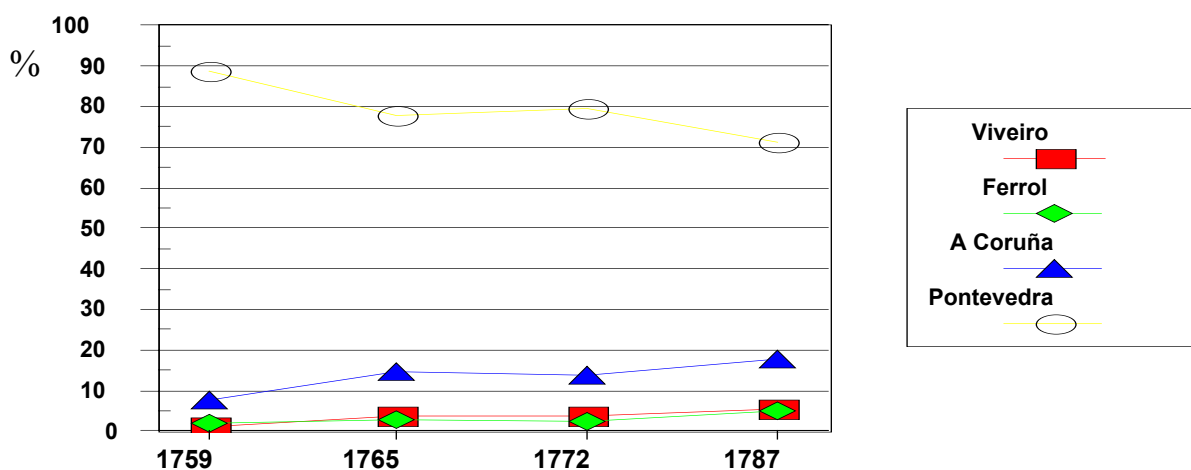
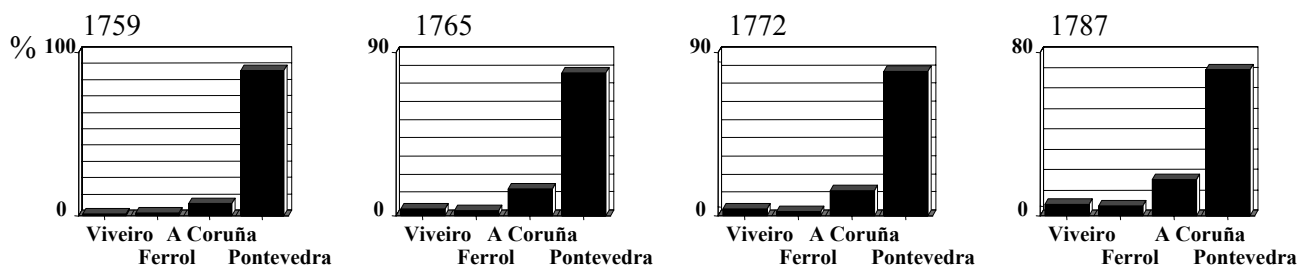


TABLA 32

Reparto interprovincial de los inhábiles matriculados en Galicia, 1759-1800

PROV.	1759		1765		1772		1787		1800	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Viveiro	198	8,46	170	8,08	135	6,14	133	3,54	308	9,96
Ferrol	244	10,42	215	10,22	243	11,04	395	10,51	413	13,36
A Coruña	448	19,14	403	19,15	441	20,04	815	21,69	582	18,82
Pontevedra	1.451	61,98	1.316	62,55	1.381	62,77	2.415	64,26	1.789	57,86
TOTAL	2.341	100	2.104	100	2.200	100	3.758	100	3.092	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resumen de la revista de Muñoz de Guzmán. *Estado General de la Armada. Año 1800.*

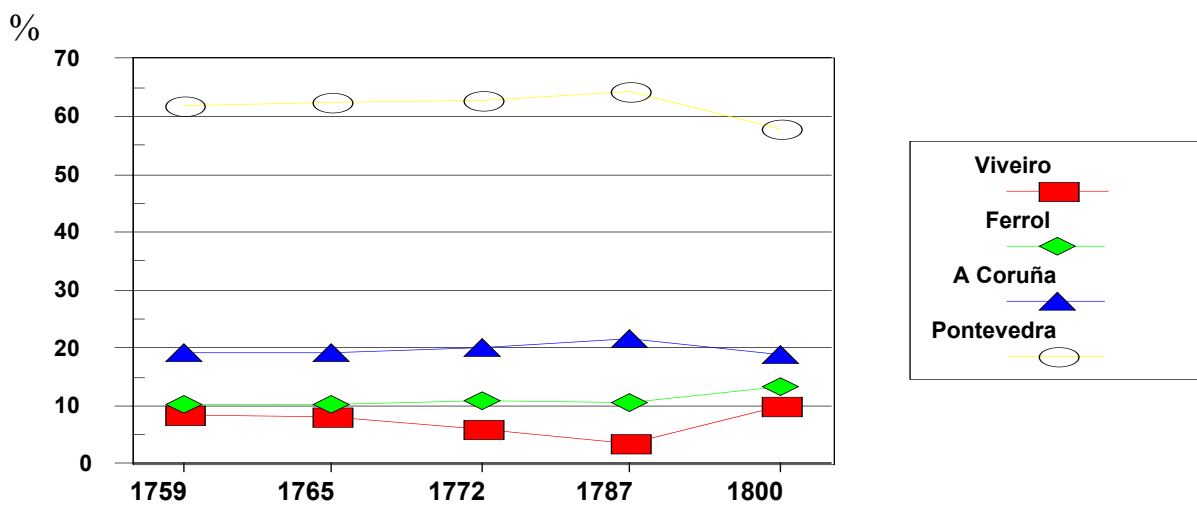
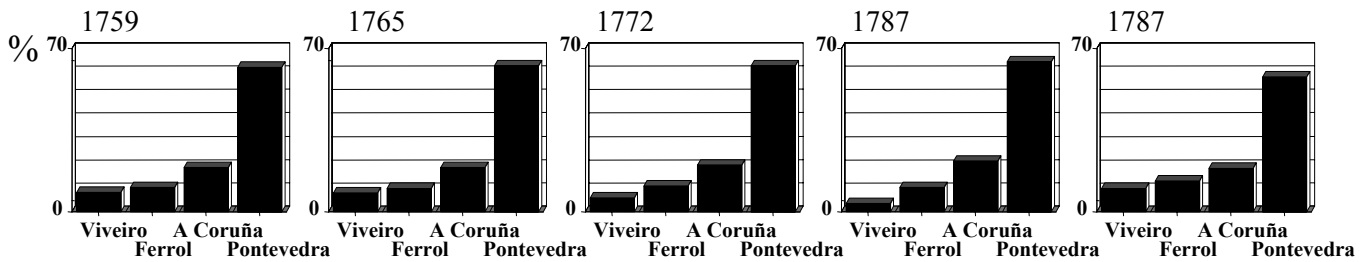


TABLA 33

Peso y evolución porcentual de la marinería de servicio matriculada en España, 1764-1800

	Total de marinería	Marinería de servicio	%
1764-65	45.418	32.176	70,84
1785-87	54.971	34.549	62,85
1800	47.597	30.519	64,12

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Cádiz, 1 de mayo de 1765; Esteiro, 25 de junio de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765. A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Resúmenes por departamentos de la revista de Muñoz de Guzmán. Leg. 1.883. Resúmenes de la revista de 1799. Docs. Cartagena, 14 de septiembre de 1799; Isla de León, 31 de diciembre de 1799. *Estado General de la Armada. Año 1800.* pp. 118 a 130.

TABLA 34

Peso y evolución porcentual de la marinería de servicio matriculada en Galicia, 1739-1800

	Total de marinería	Marinería de servicio	%
1739	7.782	5.570	71,57
1759	10.407	7.193	69,12
1765	10.908	8.219	75,35
1772	11.607	8.825	76,03
1787	12.980	8.015	61,7
1800	11.082	7.700	69,48

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20-X-1739; Leg. 300. Docs., Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Resúmenes para las cuatro provincias gallegas de la revista de Muñoz de Guzmán. *Estado General de la Armada. Año 1800.* pp. 118 a 130.

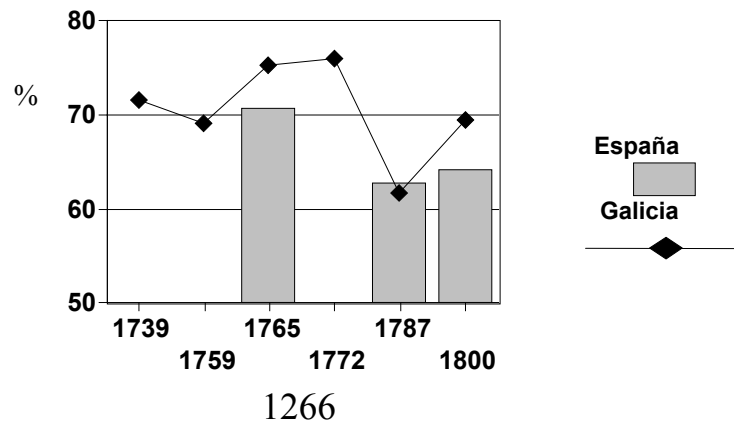


TABLA 35

Clasificación de la marinería de servicio matriculada en España, 1754-1787

AÑOS	Artilleros		Marineros		Grumetes		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1754-59	2.669	15,6	5.544	32,4	8.896	52	17.109	100
1764-65	6.244	23,78	9.822	37,41	10.192	38,81	26.258	100
1771-73	6.464	21,99	9.344	31,79	13.586	46,22	29.394	100
1785-87	6.996	24,3	7.592	26,37	14.200	49,33	28.788	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Estados de las revistas de inspección extraordinarias. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Estado de la revista de Muñoz de Guzmán.

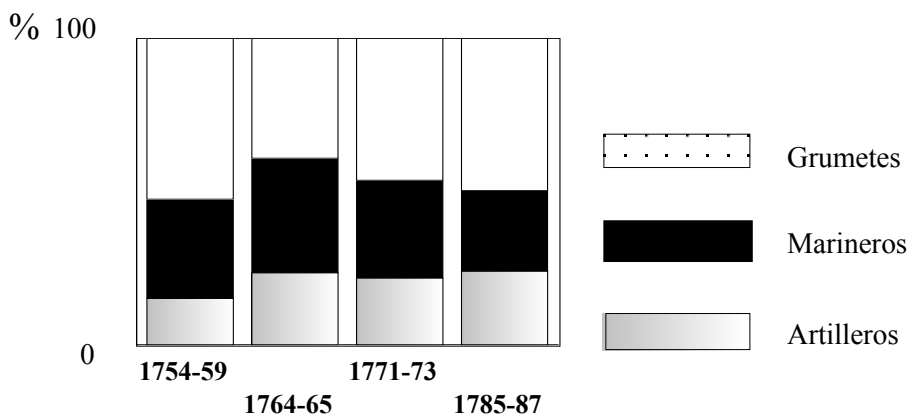


TABLA 36

Clasificación de la marinería de servicio matriculada en Galicia, 1759-1787

AÑOS	Artilleros		Marineros		Grumetes		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1759	858	13,15	1.364	20,9	4.303	65,95	6.525	100
1765	1.627	22,83	2.415	33,89	3.085	43,28	7.127	100
1772	1.762	20,55	2.517	29,35	4.297	50,10	8.576	100
1787	1.233	18,44	1.786	26,7	3.669	54,86	6.688	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Estados de las revistas de inspección extraordinarias. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Estado de la revista de Muñoz de Guzmán.

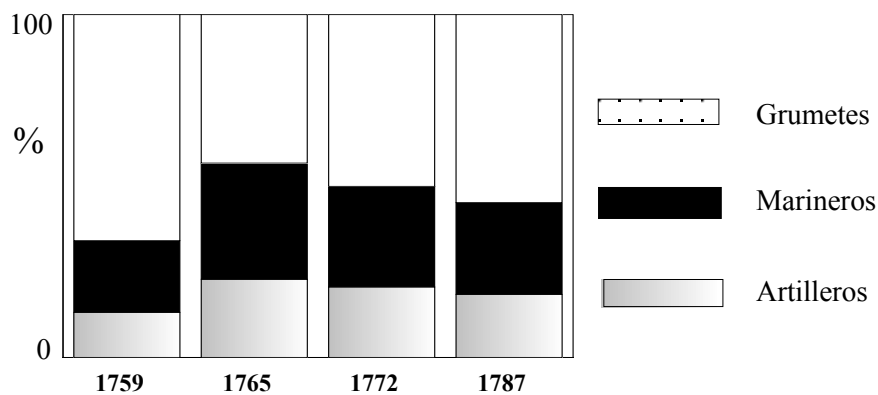


TABLA 37

Reparto en 1772 de la marinería de servicio de los diez puertos gallegos con mayor tonelaje de flota comercial en 1787

PUERTOS	Artilleros		Marineros		Grumetes		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Vigo	82	37,1	57	25,8	82	37,1	221	100
Ferrol	22	23,66	36	38,71	35	37,63	93	100
A Coruña	51	32,9	39	25,16	65	41,93	155	100
Muros	98	37,12	70	26,52	96	36,36	264	100
Pontevedra	51	28,66	47	26,4	80	44,94	178	100
Camariñas	21	18,59	25	22,12	67	59,29	113	100
Ribadeo	26	26,8	42	43,3	29	29,9	97	100
San Cibrao	17	29,82	27	47,37	13	22,81	57	100
Corcubión	35	36,08	28	28,87	34	35,05	97	100
Total	403	31,61	371	29,1	501	39,29	1.275	100
Restantes Puertos	1359	18,62	2146	29,39	3796	51,99	7301	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Pontevedra, 29 de mayo de 1772.
A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 7 de marzo de 1787.

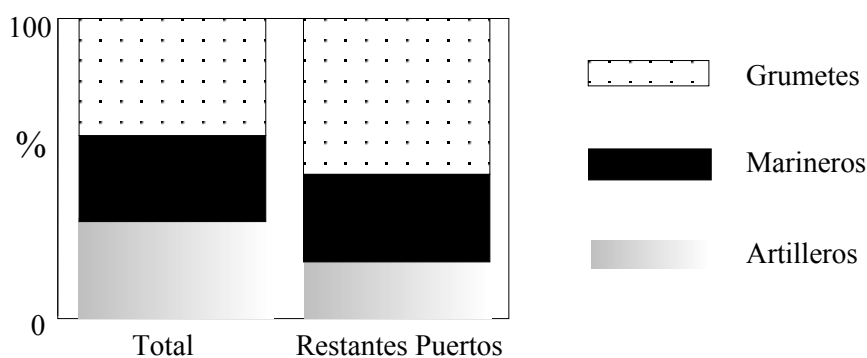


TABLA 38**Peso y evolución porcentual de la matrícula de muchachos en España, 1764-1787**

	Total de marinería	Muchachos	%
1764-65	45.418	1.623	3,56
1785-87	54.971	3.286	5,98

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Cádiz, 1 de mayo de 1765; Esteiro, 25 de junio de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resúmenes por departamentos de la revista de Muñoz de Guzmán

TABLA 39**Peso y evolución porcentual de la matrícula de muchachos en Galicia, 1739-1787**

	Total de marinería	Muchachos	%
1739	7.782	304	3,91
1759	10.407	832	8
1765	10.908	528	4,84
1772	11.607	518	4,46
1787	12.980	879	6,8

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20-X-1739; Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Resúmenes para las cuatro provincias gallegas de la revista de Muñoz de Guzmán.

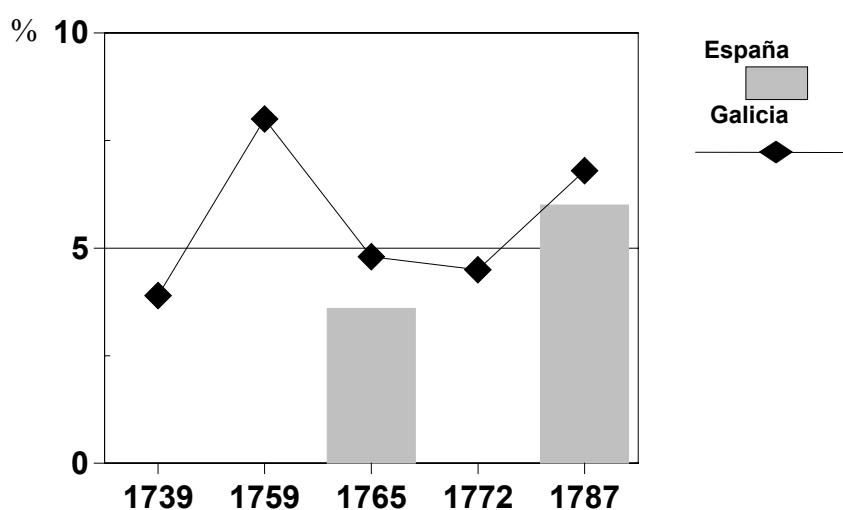


TABLA 40

Reparto interprovincial del tonelaje de la flota “de excepción” y de los patrones de Galicia en 1787

PROVINCIAS	Tn. de las embarcaciones de excepción		Patrones	
	Nº	%	Nº	%
Viveiro	678,5	9,81	36	12,59
Ferrol	1.233	17,83	62	21,68
A Coruña	2.566	37,11	78	27,27
Pontevedra	2.437	35,24	110	38,46
TOTAL	6.914,5	100	286	100

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787. Leg. 1.873. Estado de la revista de Muñoz de Guzmán

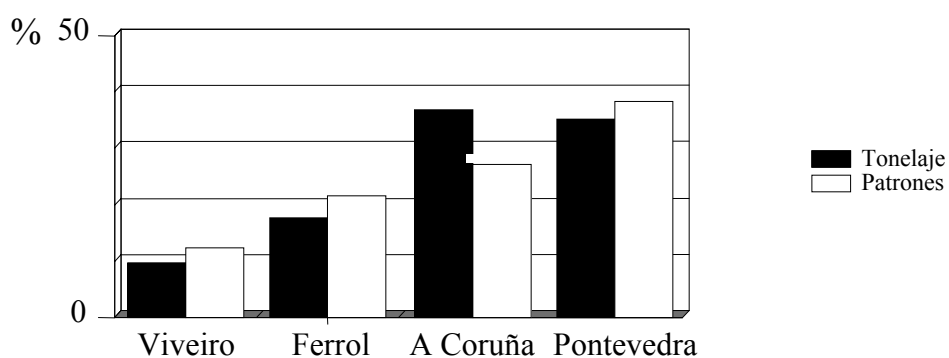


TABLA 41**Peso y evolución porcentual de la matrícula de patronos en España, 1764-1800**

	Total de marinería	Patrones	%
1764-65	45.418	2.540	5,6
1785-87	54.971	4.324	7,87
1800	47.597	4.879	10,25

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Cádiz, 1 de mayo de 1765; Esteiro, 25 de junio de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resúmenes por departamentos de la revista de Muñoz de Guzmán. Leg. 1.883. Resúmenes de la revista de 1799. Docs. Cartagena, 14 de septiembre de 1799; Isla de León, 31 de diciembre de 1799. *Estado General de la Armada. Año 1800.* pp. 118 a 130.

TABLA 42**Peso y evolución porcentual de la matrícula de patronos en Galicia, 1787-1800**

	Total de marinería	Patrones	%
1787	12.980	286	2,2
1800	11.082	290	2,62

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resúmenes para las cuatro provincias gallegas de la revista de Muñoz de Guzmán. *Estado General de la Armada. Año 1800.* pp. 118 a 130.

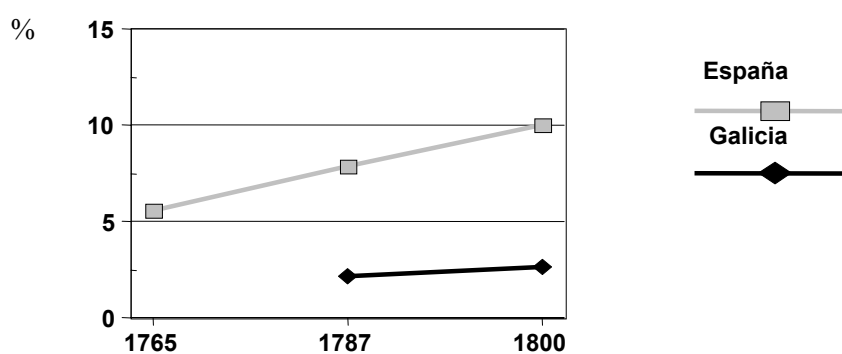


TABLA 43

Peso y evolución porcentual de la matrícula de inhábiles en España, 1764-1800

	Total de marinería	Inhábiles	%
1764-65	45.418	8.857	19,5
1785-87	54.971	12.410	22,57
1800	47.597	11.651	24,48

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Cádiz, 1 de mayo de 1765; Esteiro, 25 de junio de 1765; Cartagena, 15 de septiembre de 1765. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resúmenes por departamentos de la revista de Muñoz de Guzmán. Leg. 1.883. Resúmenes de la revista de 1799. Docs. Cartagena, 14 de septiembre de 1799; Isla de León, 31 de diciembre de 1799. *Estado General de la Armada. Año 1800*. pp. 118 a 130.

TABLA 44

Peso y evolución porcentual de la matrícula de inhábiles en Galicia, 1739-1800

	Total de marinería	Inhábiles	%
1739	7.782	1.906	24,49
1759	10.407	2.341	22,49
1765	10.908	2.104	19,29
1772	11.607	2.200	18,95
1787	12.980	3.758	29
1800	11.082	3.092	27,9

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20-X-1739; Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Resúmenes para las cuatro provincias gallegas de la revista de Muñoz de Guzmán. Y *Estado General de la Armada. Año 1800*, pp. 118 a 130.

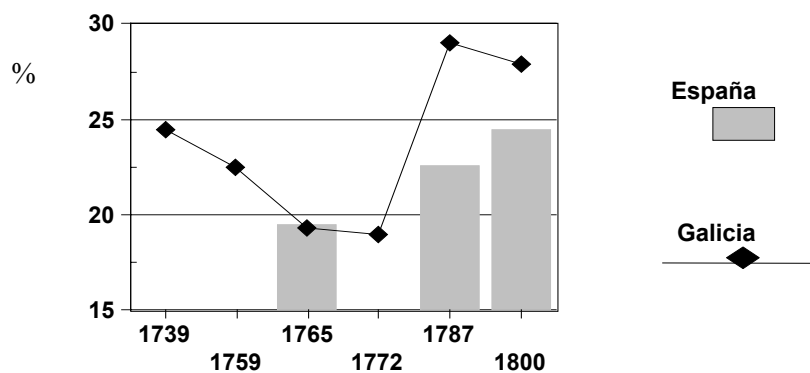


TABLA 45

Evolución del reparto interprovincial de la maestranza matriculada en Galicia, 1759-1800

PROVINCIAS	1759		1765		1772		1787		1800	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Viveiro	33	6,55	34	6,14	41	4,17	26	2,67	61	4,37
Ferrol	339	67,26	384	69,31	765	77,74	797	81,92	1.071	76,72
A Coruña	20	3,97	30	5,42	39	3,96	26	2,67	45	3,22
Pontevedra	112	22,22	106	19,13	139	14,13	124	12,74	219	15,69
TOTAL	504	100	554	100	984	100	973	100	1.396	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Ferrol, 20 de febreiro de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765; Pontevedra, 29 de mayo de 1772. A.G.M. Leg. 1.873. Resúmenes de la revista de inspección de las cuatro provincias marítimas de Galicia. *Estado General de la Armada. Año de 1800*

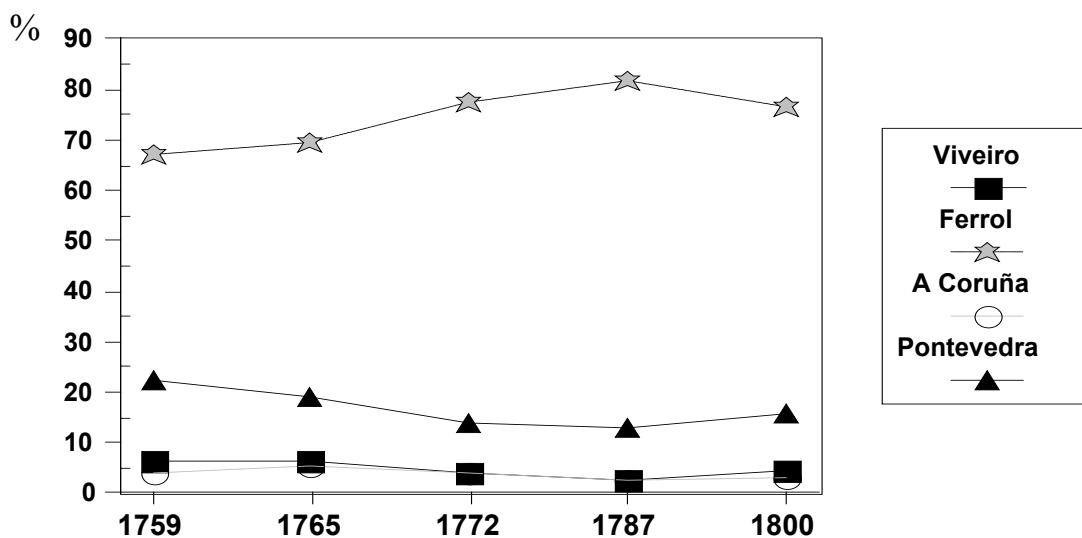


TABLA 46

Ranking de puertos gallegos por número de mastranza matriculada, (1752-1786)

1752			1772			1786		
Puertos	Nº	%	Puertos	Nº	%	Puertos	Nº	%
A Graña	115	30,34	Ferrol	424	43,09	Ferrol	454	43,49
Ferrol	47	12,4	A Graña	147	14,94	A Graña	116	11,11
Neda	37	9,76	Neda	52	5,28	Neda	59	5,65
Sanxenxo	34	8,97	Ares	46	4,68	Ares	58	5,56
Ares	16	4,22	S. A. dos Cobres	26	2,64	Pontevedra	33	3,16
Muros	11	2,9	Perlío-Fene	21	2,13	S.A. dos Cobres	32	3,06
Ribadeo	8	2,11	Sanxenxo	19	1,93	Mugarbos	28	2,68
Caramiñal	7	1,85	Pontevedra	18	1,83	Redes	24	2,3
Noia	6	1,58	A Coruña	18	1,83	Perlío	23	2,2
Portonovo	6	1,58	Mugarbos	17	1,73	Seixo	21	2,01
Total	287	75,73	Total	788	80,09	Total	848	81,23
Total de Galicia	379	100	Total de Galicia	984	100	Total de Galicia	1.044	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. A Graña, 25-II-1754; Santa Marta, 8-I-1772; Pontevedra, 7-II-1772; Muros, 20-III-1772; Pontevedra, 25-IV-1772; A.G.M. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Doc. Ferrol, 1-I-1787.

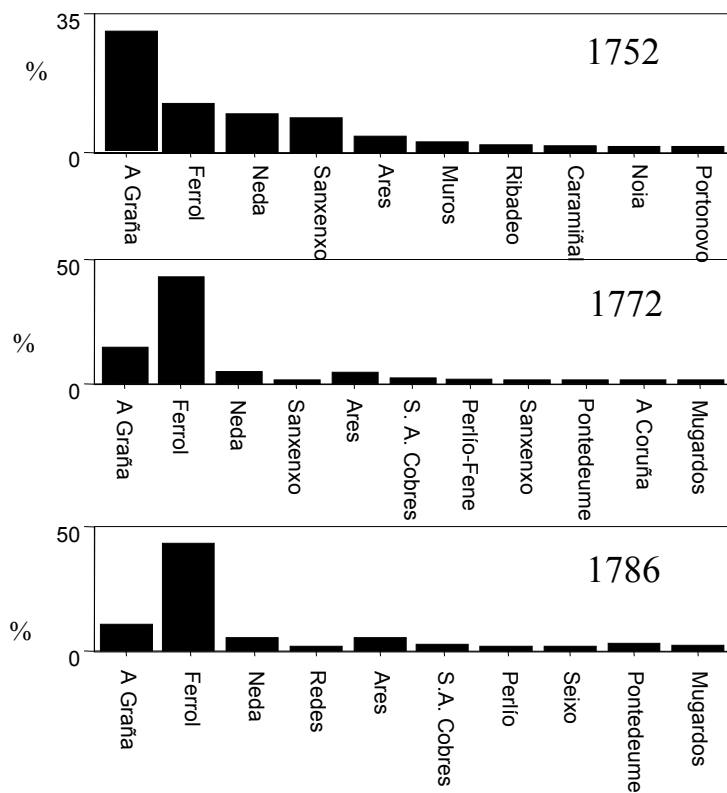


TABLA 47

Distribución de las clases de la maestranza matriculada en Galicia, 1759-1787

	Carpinteros		Calafates		Toneleros		Armeros		Faroleros		Aprendices		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
1759	237	47,02	183	36,31	2	0,40	4	0,79	1	0,20	77	15,28	504
1765	300	54,15	200	36,10	-	-	4	0,72	1	0,18	49	8,85	554
1772	649	65,95	335	34,05	-	-	-	-	-	-	-	-	984
1787	635	65,26	310	31,86	15	1,54	-	-	-	-	13	1,34	973

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276. Doc. A Graña, 20 de octubre de 1739. Leg. 300. Doc. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765. Doc. Pontevedra, 29 de mayo de 1772; A.G.M. Matriculas. Leg. 1.873. Revistas de las cuatro provincias gallegas.

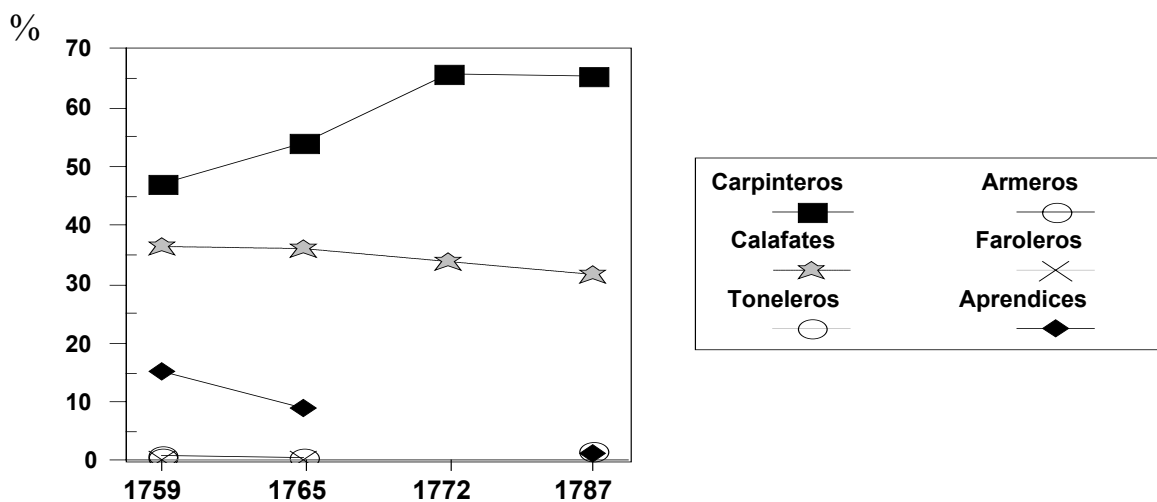


TABLA 48

**Proporción entre la marinería de servicio y los separados de esta clase
Departamento de Ferrol, 1759-1772**

PROVINCIAS	1759			1765			1772		
	A	B	A/B	A	B	A/B	A	B	A/B
Santander	662	30	22,07	752	14	53,71	799	14	57,08
Ribadesella	339	34	9,97	352	16	22	360	9	40
Avilés	1.257	98	12,83	1.310	14	93,57	1.192	27	44,15
Viveiro	595	24	24,79	734	27	27,18	760	20	38
Ferrol	712	9	79,11	900	7	128,57	1.144	51	22,43
A Coruña	1.180	21	56,19	1.462	26	56,23	1.607	29	55,41
Pontevedra	4.706	48	98,04	5.123	44	116,43	5.314	59	90,07
TOTALES	9.451	264	35,8	10.633	148	71,84	11.176	209	53,47

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765. Pontevedra, 29 de mayo de 1772

A: Total de la marinería de servicio

B: Separados

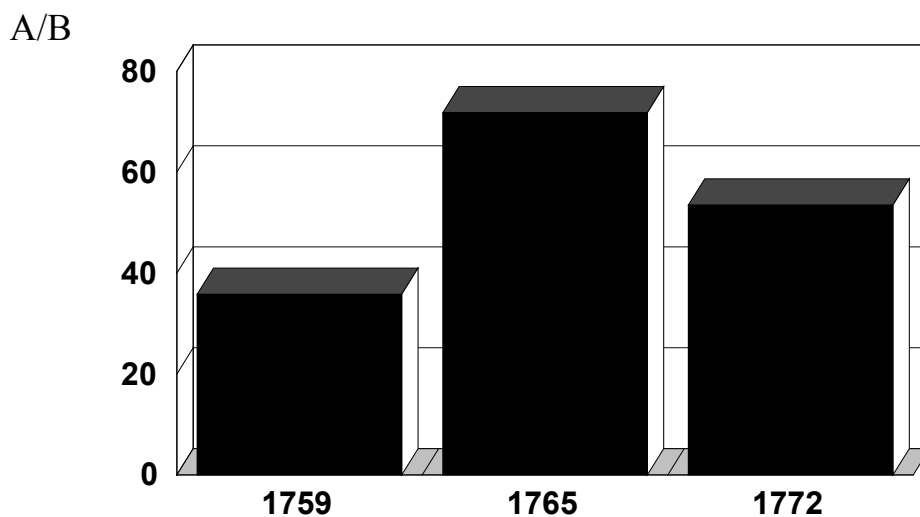


TABLA 49

Separados de la matrícula del departamento de Ferrol, 1759-1772

PROVINCIAS	1759			1765			1772		
	R.	A.R.	T	R	A.R.	T	R.	A.R.	T
Santander	27	3	30	3	11	14	4	10	14
Ribadesella	21	13	34	-	16	16	4	5	9
Avilés	25	73	98	6	8	14	5	22	27
Viveiro	1	23	24	1	26	27	2	18	20
Ferrol	2	7	9	-	7	7	8	43	51
A Coruña	3	18	21	3	23	26	17	12	29
Pontevedra	26	22	48	21	23	44	20	39	59
TOTALES	105	159	264	34	114	148	60	149	209
%	39,77	60,2	100	22,97	77,03	100	27,71	71,29	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs. Ferrol, 20 de febrero de 1759; Esteiro, 25 de junio de 1765. Pontevedra, 29 de mayo de 1772

A.R.: Antes de la revista

R.: Durante la revista.

T.: Total

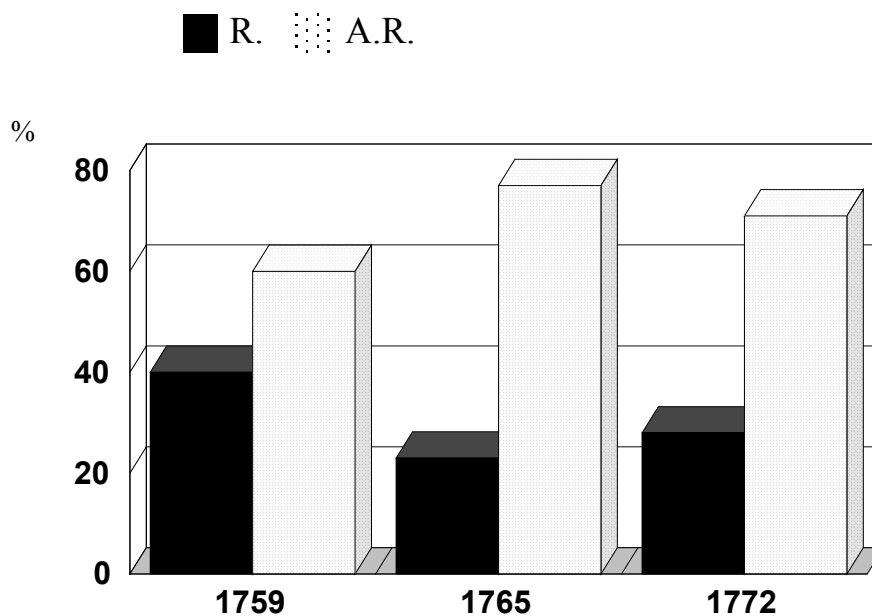


TABLA 50

Separados de la matrícula en el departamento de Cádiz, 1764-65

PROVINCIAS	M. de servicio (A) *	Separados (B) **	A/B
Cádiz	2.663	77	34,58
Almería	330	59	5,59
Motril	344	34	10,12
Málaga	1.627	117	13,90
Tarifa	391	21	18,62
Sanlúcar de Barrameda	1.204	53	22,72
Sevilla	660	19	34,74
Ayamonte	1.359	41	33,15
TOTALES	8.578	421	20,37

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765

* Aunque la fuente computa como marinería de servicio a oficiales de mar, pilotos, prácticos y dueños de embarcaciones no los hemos tenido en cuenta, pues no cabe esperar la separación de la matrícula de miembros de estas clases privilegiadas por lo que a las obligaciones para con la Armada se refiere.

** No sabemos si antes o durante la revista

A/B

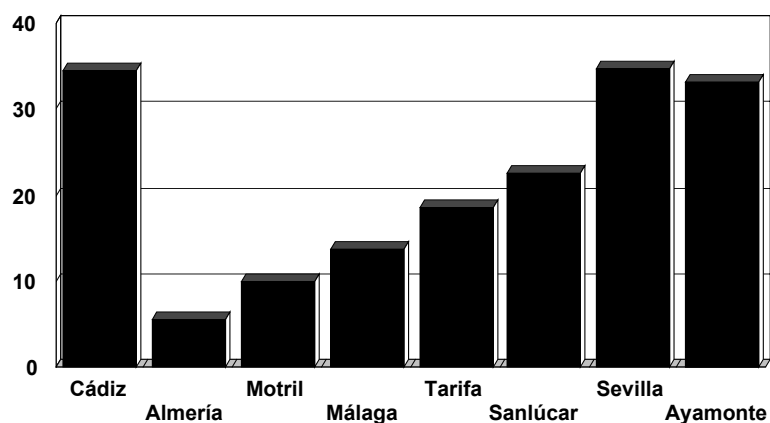


TABLA 51

Separados de la matrícula en el departamento de Cartagena durante la revista de inspección de 1764-65

PROVINCIAS	Marinería servicio*	Separados	%
Mallorca	2.445	4	0,16
San Fel. Guixols	937	6	0,64
Mataró	1.910	7	0,37
Barcelona	837	1	0,12
Tarragona	1.570	9	0,57
Tortosa	336	0	0
Valencia	1.677	17	1,01
Alicante	1.487	35	2,35
Vera	321	5	1,56
Cartagena	984	6	0,61
TOTALES	12.504	90	0,72

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765

* Al inicio de la revista

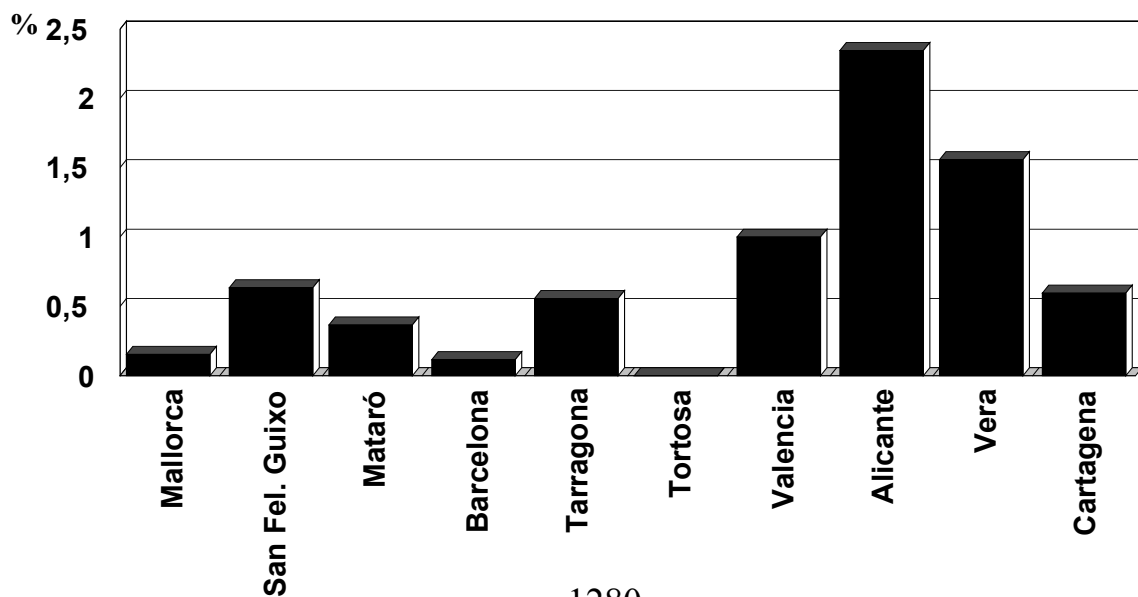


TABLA 52

Separados de la matrícula. Departamento de Cádiz, 1799

PROVINCIAS	Mar. de servicio (A)	Separados (B)	A/B
Cádiz	1.184	17	69,65
Almería	710	8	88,75
Motril	510	6	85
Málaga	1.874	38	49,32
Algeciras	375	7	53,57
Sanlúcar de Barrameda	1.168	30	38,93
Sevilla	595	14	42,43
Ayamonte	1.260	42	30
TOTALES	7.676	162	47,38

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31 de diciembre de 1799

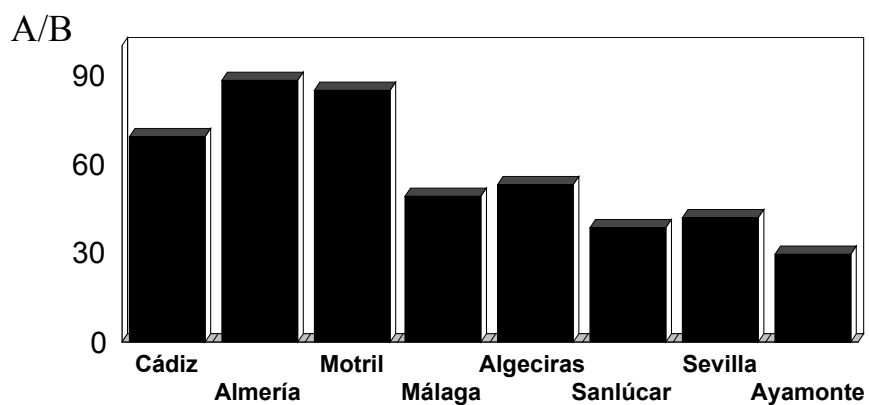


TABLA 53

Destino y número de plazas de gente de mar de las matrículas del departamento de Ferrol a 14 de julio de 1739

Navíos	Asturias	Galicia	Montañas	Vizcaya	Guipúzcoa	Voluntarios	TOTALES
<i>Santa Ana</i>	75	277	20	64	22	6	464
<i>San Carlos</i>	60	210	32	10	22	8	342
<i>Princesa</i>	98	260	11	31	22	8	430
<i>Galicia</i>	41	242	21	63	23	5	395
<i>San Felipe</i>	21	355	9	15	57	10	467
<i>Santiago</i>	41	145	33	44	26	15	304
<i>Reina</i>	60	242	16	34	32	6	390
<i>Príncipe</i>	66	207	48	38	26	8	393
<i>Rosario</i>		15					15
Totales	462	1953	190	299	230	66	3200

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Graña, 14 de julio de 1739

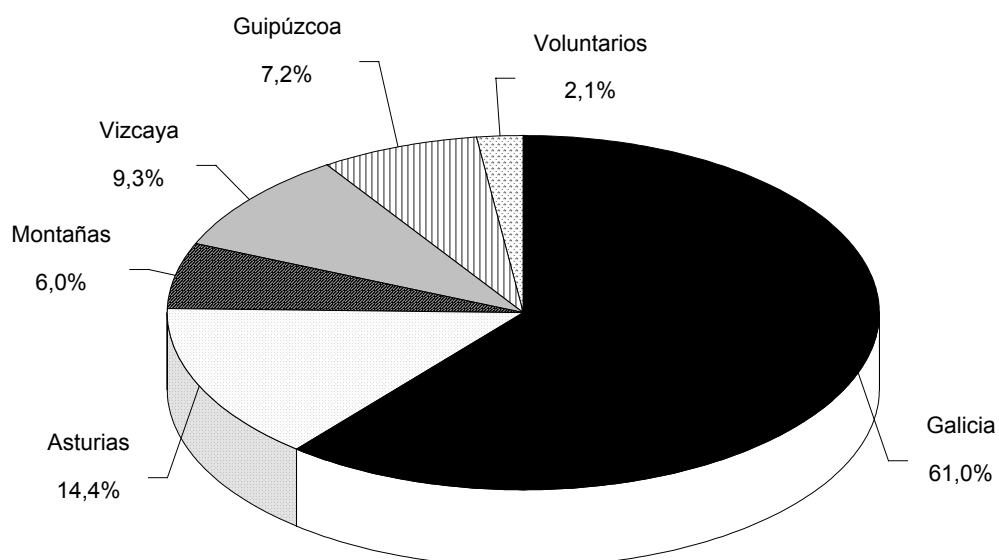


TABLA 54

Resultado del último repartimiento de plazas de gente de mar matriculada del departamento de Ferrol. 14 de Julio de 1739

	Repartidas	Presentadas	Sin cubrir
Galicia	2000	1953	47 (2,35%)
Asturias	500	462	38 (7,6%)
Montañas	200	190	10 (5%)
Vizcaya	350	299	20 (5,7%)
Guipúzcoa	250	230	20 (8%)
TOTALES	3300	3134	166 (5%)

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc. A Graña, 14 de julio de 1739

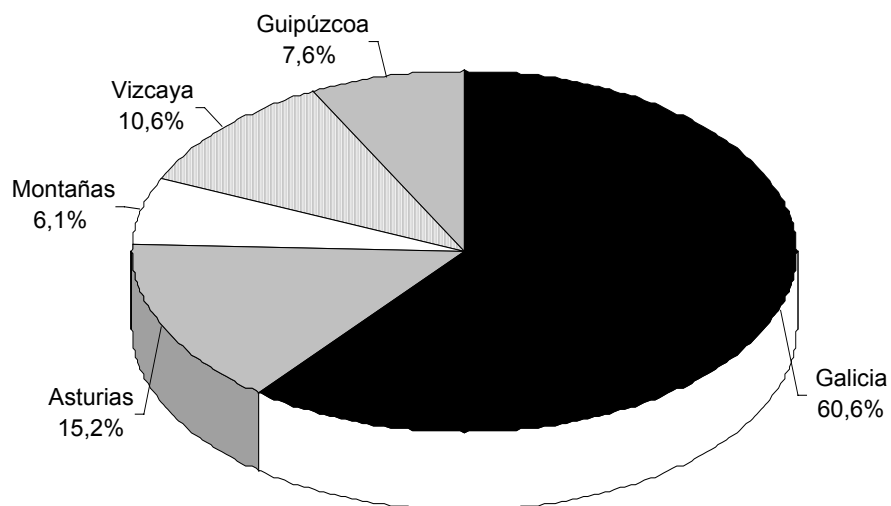


TABLA 55

Ausentes en el Real Servicio Departamento de Cádiz, Revista de inspección de 1754-56

Provincias	Total de hábiles*	En el Real Servicio	%
Ayamonte	975	52	5,33
Sevilla	369	0	0
Sanlúcar de Barrameda	957	142	14,83
Jerez	76	13	17,1
Cádiz	2178	348	15,98
Tarifa	339	76	22,42
Málaga	1495	360	24,08
Motril	236	42	17,8
Almería	357	32	8,96
TOTALES	6982	1065	15,25

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 19 de abril de 1756

*En esta tabla y las siguientes de este capítulo, computamos como hábiles a los presentes y a los ausentes en paradero conocido con licencia.

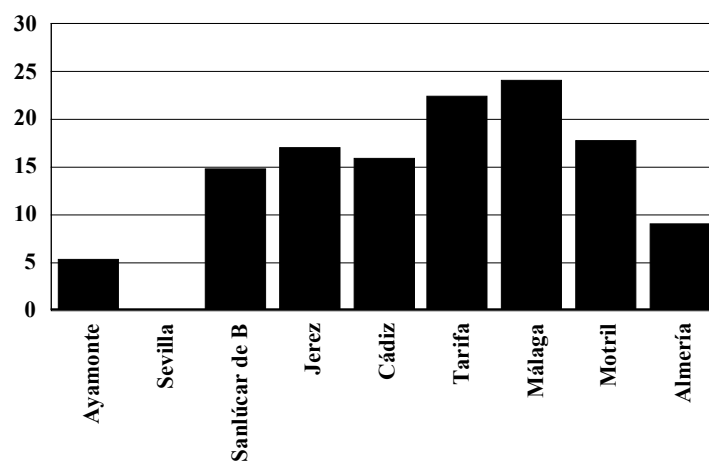


TABLA 56

**Ausentes en el Real Servicio
Matriculados en Cataluña. Revista de inspección de 1754-56**

Provincias	Total de hábiles	En el Real Servicio	%
Barcelona	846	178	21,04
Tarragona	1461	257	17,6
Tortosa	315	51	16,2
Mataró	1519	197	13
San Feliu	811	130	16
TOTAL	4952	813	16,42

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Barcelona, 26 de enero de 1754

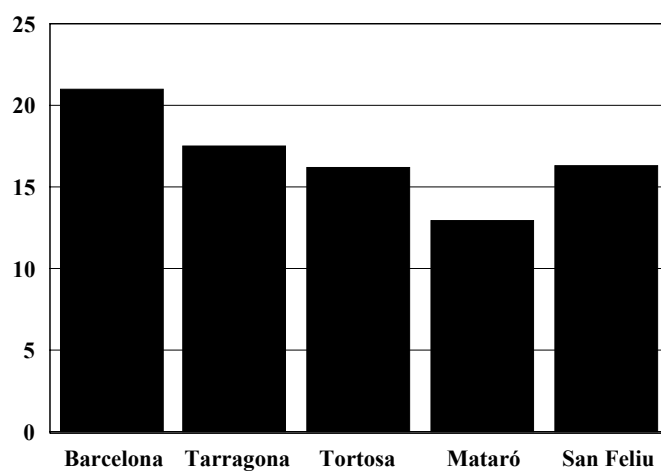


TABLA 57

Marinería de servicio matriculada en Galicia ausente al tiempo de la revista de inspección de 1758-59

Provincias	Total de hábiles	Ausentes	%
Viveiro	562	323	57,47
Ferrol	722	343	47,51
A Coruña	1.123	463	41,23
Pontevedra	4.196	706	16,83
TOTAL	6.603	1.835	27,79

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Ferrol, 20 de febrero de 1759

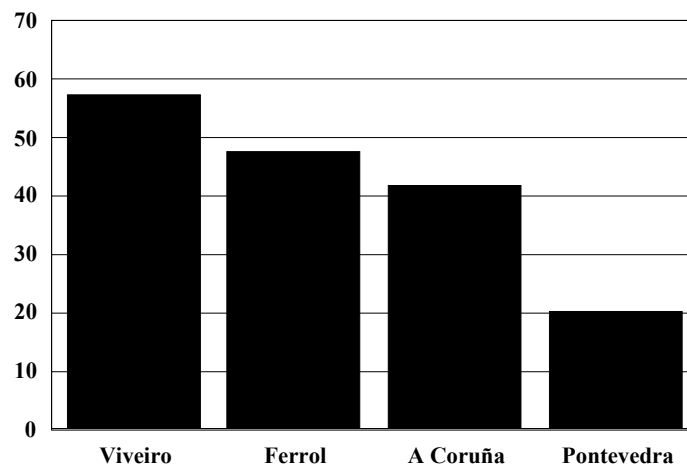


TABLA 58**Ausentes en el Real Servicio.****Departamento de Cartagena. Revista de matrículas de 1764-65.**

PROVINCIAS	Total de hábiles*	En campaña	%
Palma de Mallorca	2.675	983	36,74
San Feliu	974	271	27,82
Mataró	1944	406	20,88
Barcelona	861	250	29,04
Tarragona	1610	604	37,52
Tortosa	338	101	29,88
Valencia	1.707	233	13,65
Alicante	1.465	354	24,16
Cartagena	1.082	448	41,4
Vera	315	94	29,84
TOTALES	12.971	3.744	28,86

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 15 de septiembre de 1765

* Incluidos los alistados como forasteros. En el caso de Palma también se suman los oficiales de mar (31 individuos), única provincia que presenta datos sobre esta clase particular.

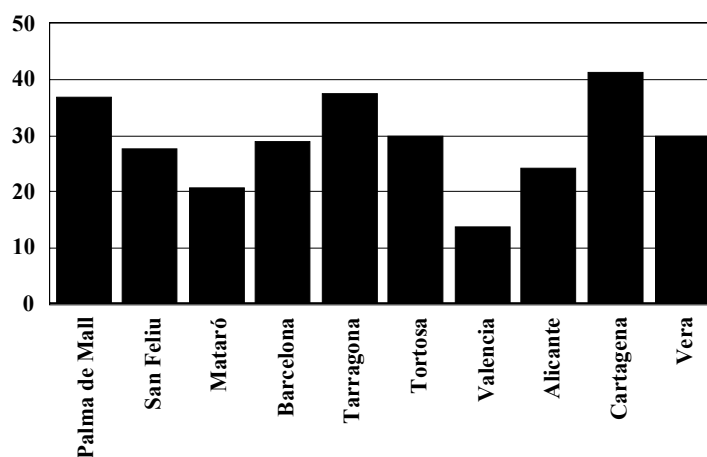


TABLA 59

**Ausentes en el Real Servicio
Departamento de Cádiz. Revista de matrículas de 1764-65**

PROVINCIAS	Total de hábiles	En el Real Servicio	%
Ayamonte	1.273	70	5,49
Sevilla	561	124	22,10
Sanlúcar	1.043	219	20,99
Cádiz	1.489	196	13,16
Tarifa	379	21	5,54
Málaga	1.469	204	13,88
Motril	323	36	11,14
Almería	314	50	15,92
TOTALES	6.851	920	13,42

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765

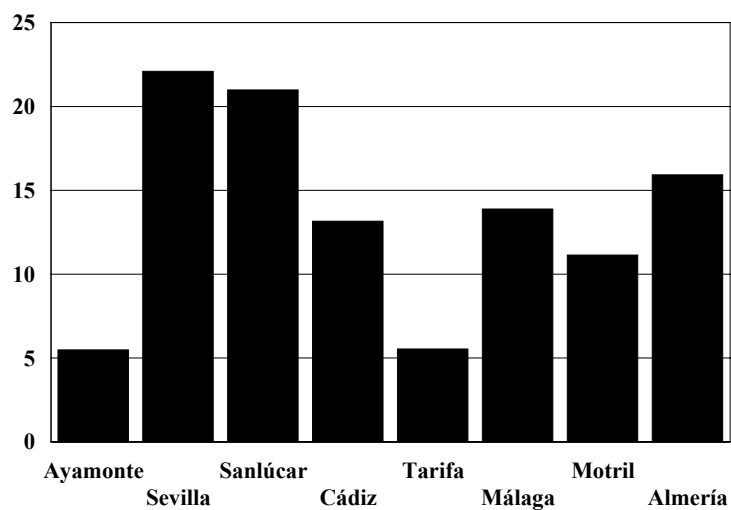


TABLA 60

Matriculados del departamento de Ferrol en campaña en noviembre de 1791

PROVINCIAS	De 1791	Desde 1790	Desde 1789	Desde 1788	TOTALES
Santander	26	79	6	4	115
Ribadesella	36	35	2	-	73
Avilés	57	172	3	3	235
Viveiro	51	73	9	6	139
Ferrol	127	240	36	10	413
A Coruña	176	165	9	5	355
Pontevedra	304	783	8	7	1.102
TOTALES	777	1.547	73	35	2.432

FUENTE: A.G.M. Matriculas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Ferrol, 10 de diciembre de 1791

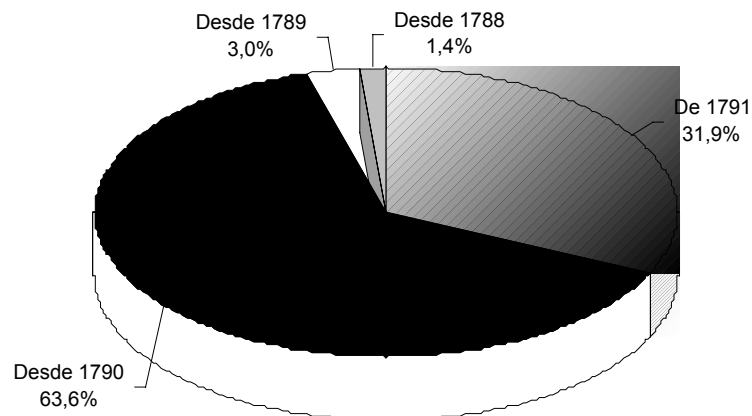


TABLA 61

Ausentes en el Real Servicio

Departamento de Cádiz. Revista de matrículas de 1799

PROVINCIAS	Total de hábiles	En campaña	%
Ayamonte	1.029	817	79,4
Sevilla	443	378	85,33
Sanlúcar de Barrmda	770	665	86,36
Cádiz	681	509	74,74
Algeciras	340	228	67,06
Málaga	1.229	978	79,58
Motril	395	364	92,15
Almería	586	563	96,07
TOTALES	5.473	4.502	82,26

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc. Isla de León, 31-XII-1799

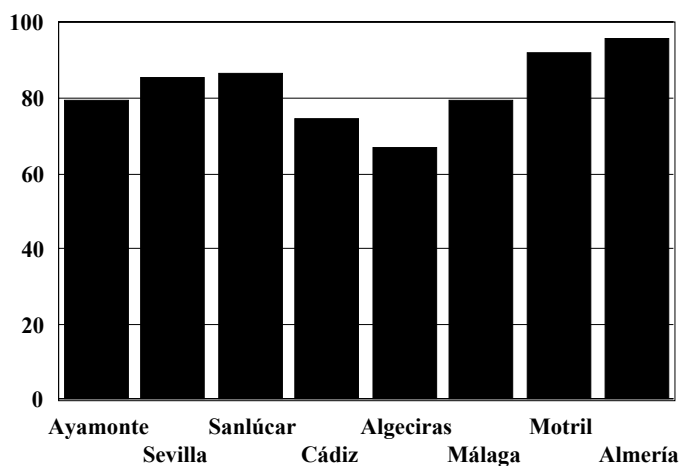


TABLA 62

**Ausentes en el Real Servicio
Departamento de Cartagena. Revista de matrículas de 1799**

PROVINCIAS	Total de hábiles	En campaña	%
Palamós	1.176	130	11,05
Mataró	1.569	350	22,31
Barcelona	291	56	19,24
Tarragona	865	544	62,89
Tortosa	297	222	74,75
Valencia	1.164	610	52,4
Alicante	1.128	848	75,18
Cartagena	473	400	84,57
Vera	387	325	83,98
TOTALES	7.350	3.485	47,41

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Doc., Cartagena, 14-IX-1799

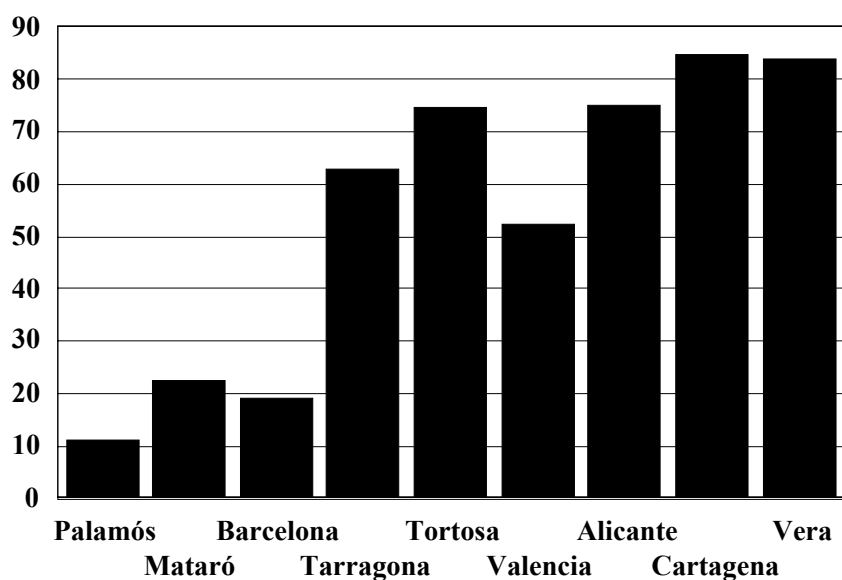


TABLA 63

**Matriculados en campaña. Provincia marítima de Asturias.
Año 1799**

Hábiles	882
Jubilados	20
Muchachos	8
Patrones	2
Maestranza	1
Desertores indultados	7
Enfermos curados restituidos al servicio	4
TOTALES	924

Vid. A.G.M. Matrículas. Inspección. Leg. 1.883. Doc. Ferrol, 16 de marzo de 1799.

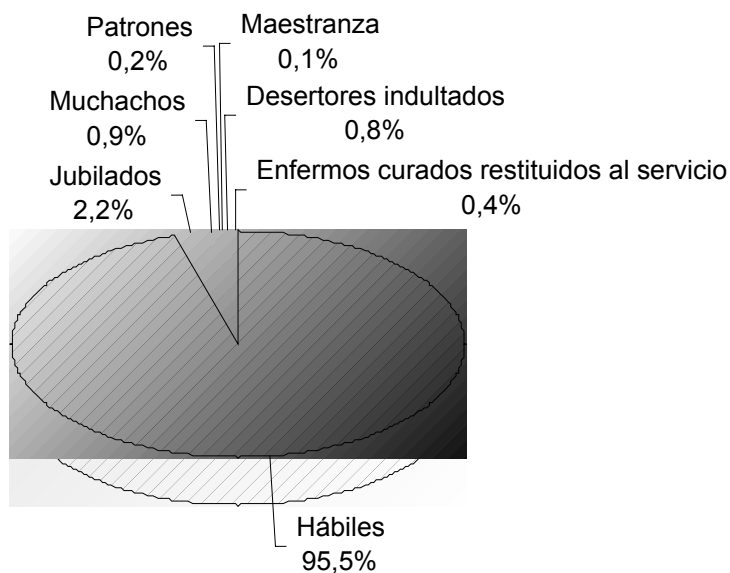


TABLA 64

Mortalidad de la marinería cautiva según fuentes impresas inglesas, 1778-1782

PRISIONES	PRISIONEROS											
	Americanos			Franceses			Españoles			Holandeses		
	I	M	%	I	M	%	I	M	%	I	M	%
Plymouth	1.296	45	3,5	7.673	109	1,4	749	12	1,6	634	12	2
Forton	1200	69	5,8	11.720	166	1,4	3.028	167	5,5	934	17	1,8
Deal	13	1	7,6	2.420	20	0,8	32	-	-	698	15	2,2
Liverpool	-	-	-	1.283	14	1,1	69	3	4,4	84	1	1,2
Falmouth	-	-	-	2.669	37	1,4	185	5	2,7	302	6	2
TOTAL	2.509	115	4,6	25.765	346	1,3	4.063	187	4,6	2.652	52	2
Winchester				5.283	292	5,5	1.933	271	14			

Fuente: Le Goff, T.J.A., <<L'impact des prises...>> , pp. 134-135.

I: Ingresos

M: Muertos

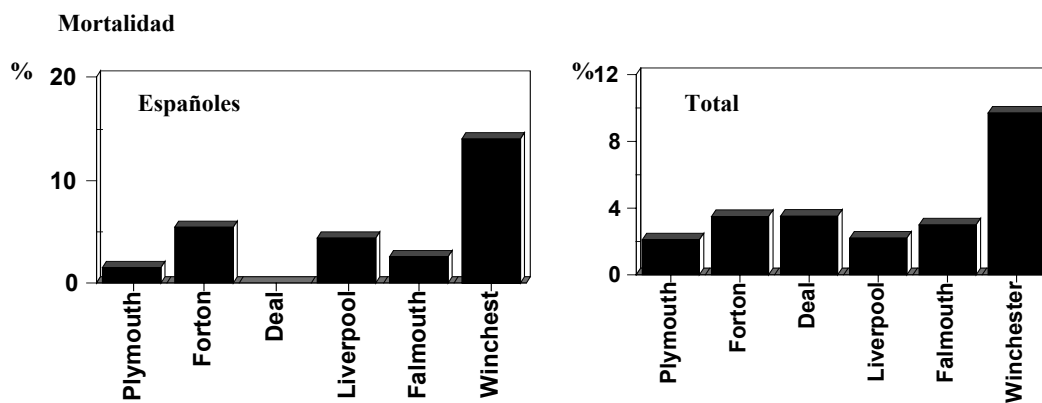


TABLA 65

Distribución temporal de las muertes en el Real Servicio de Marina, 1700-1809

Décadas	N°	%
1700-09	1	0,11
1710-19	9	0,95
1720-29	11	1,16
1730-39	25	2,63
1740-49	102	10,71
1750-59	42	4,41
1760-69	109	11,45
1770-79	112	11,76
1780-89	193	20,27
1790-99	215	22,58
1800-09	133	13,97
Totales	952	100

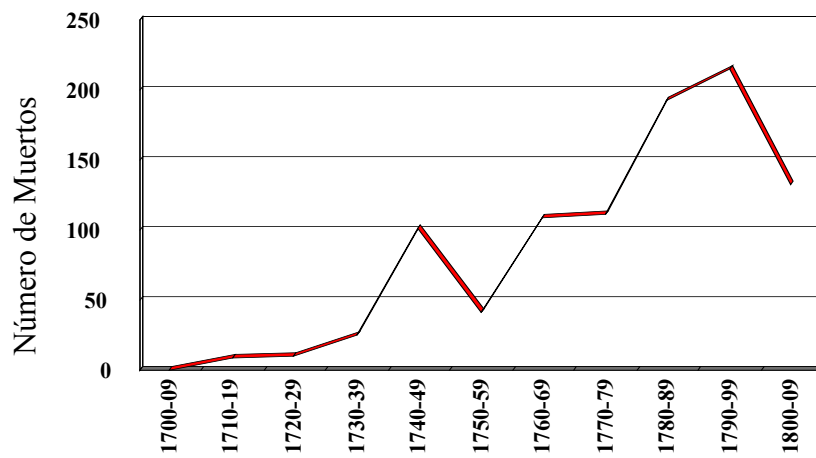


TABLA 66

**Fallecidos en la Armada
Santiago de A Pobra do Deán, 1700-1809**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1700-09	50		
1710-19	66		
1720-29	83	3	3,61
1730-39	118	1	0,85
1740-49	119	6	5,04
1750-59	96	1	1,04
1760-69	83	1	1,2
1770-79	87	4	4,6
1780-89	97	13	13,4
1790-99	135	10	7,41
1800-09	114	15	13,16
TOTALES	1048	55	5,25

FUENTE: A.P. de Santiago de A Pobra do Deán y su anexo Santa Cruz de Lesón. Libros de Difuntos, nº 3 y 4.

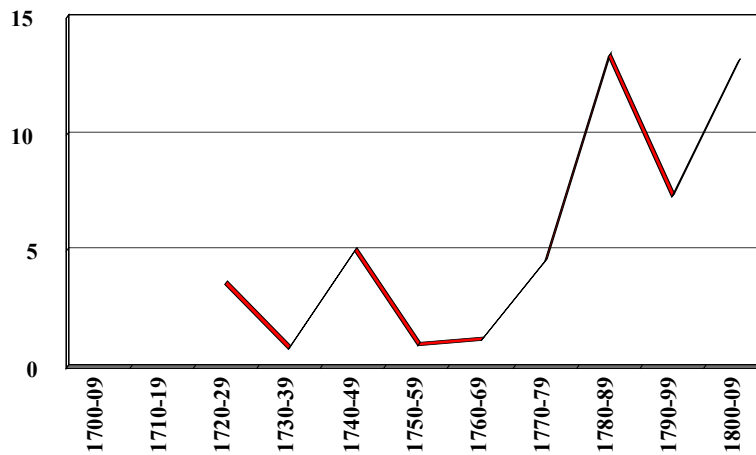


TABLA 67

**Fallecidos en la Armada
Santa Uxía de Ribeira, 1700-1809**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1700-09	72		
1710-19	84	4	4,76
1720-29	54	1	1,85
1730-39	91	3	3,3
1740-49	115	13	11,3
1750-59	88	3	3,41
1760-69	120	14	11,67
1770-79	98	7	7,14
1780-89	134	34	25,37
1790-99	138	35	25,36
1800-09	107	14	13,08
TOTALES	1101	128	11,63

FUENTE: A.H.D.S. Fondos Parroquiales. Ribeira, Sta. Uxía. Libros Sacramentales nº 1 a 3 y 12.

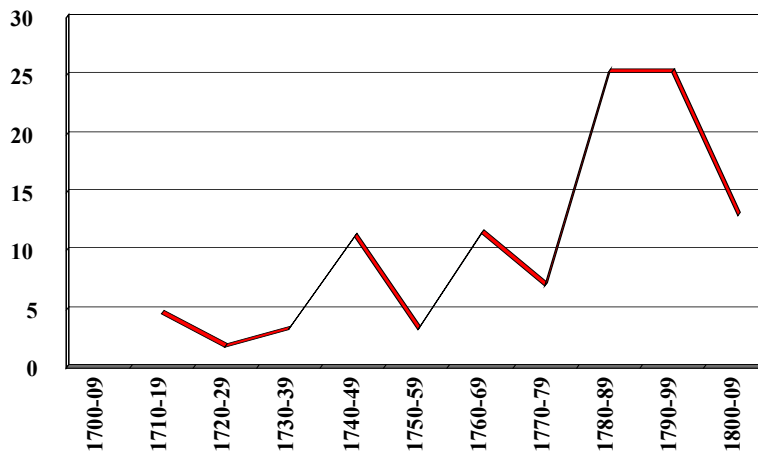


TABLA 68

**Fallecidos en la Armada
Santa María de Corrubedo, 1700-1819**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1700-09	22		
1710-19	29		
1720-29	20		
1730-39	33		
1740-49	45	9	20
1750-59	31	2	6,45
1760-69	24		
1770-79	34	2	5,88
1780-89	48	19	39,58
1790-99	35	7	20
1800-09	28	4	14,29
TOTALES	349	43	12,32

FUENTE: Archivos Parroquiales de San Martiño de Oleiros y Sta. María de Olbeira. Libros de Difuntos de Sta. María de Corrubedo, nº 1 a 3.

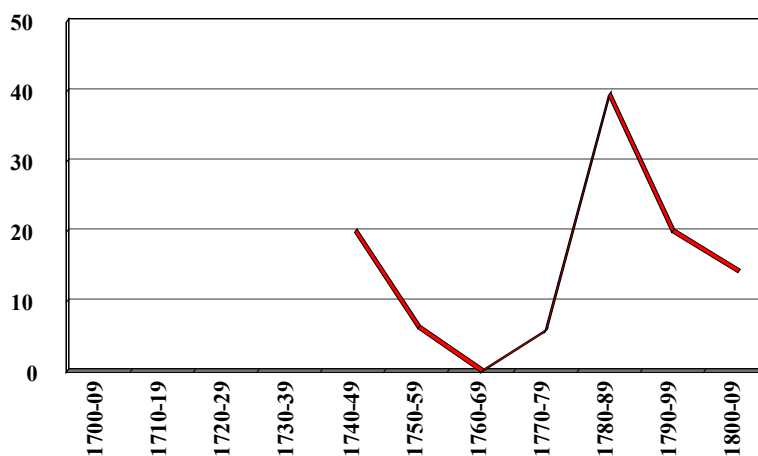


TABLA 69

**Fallecidos en la Armada
Santa Baia de Boiro, 1750-1809**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1750-59	145	5	3,45
1760-69	159	9	5,66
1770-79	142	6	4,23
1780-89	166	21	12,65
1790-99	134	17	12,69
1800-09	177	2	1,13
TOTALES	923	60	6,5

FUENTE: A.H.D.S. Fondos Parroquiales. Boiro, Santa Baia. Libros Sacramentales nº 19 y 20.

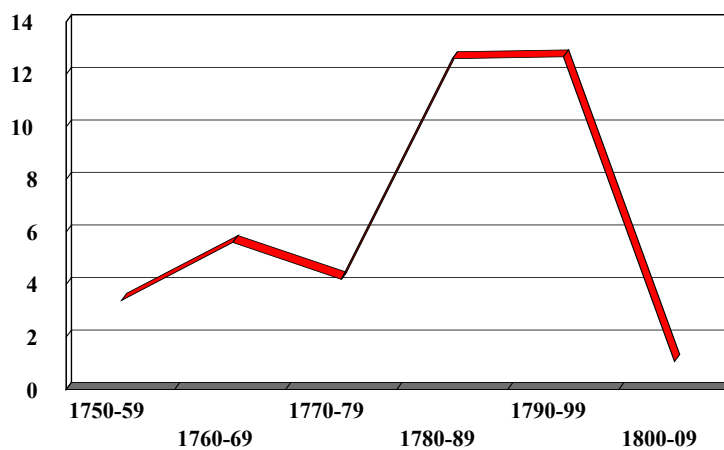


TABLA 70

**Fallecidos en la Armada
Santa María del Caramiñal, 1760-1809**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1760-69	75	4	5,33
1770-79	81	10	12,34
1780-89	74		
1790-99	86	25	29,07
1800-09	72	10	13,89
TOTALES	388	49	12,63

FUENTE: A.P. de Sta. María La Antigua del Caramiñal. Libros de Difuntos, nº 2 y 3.

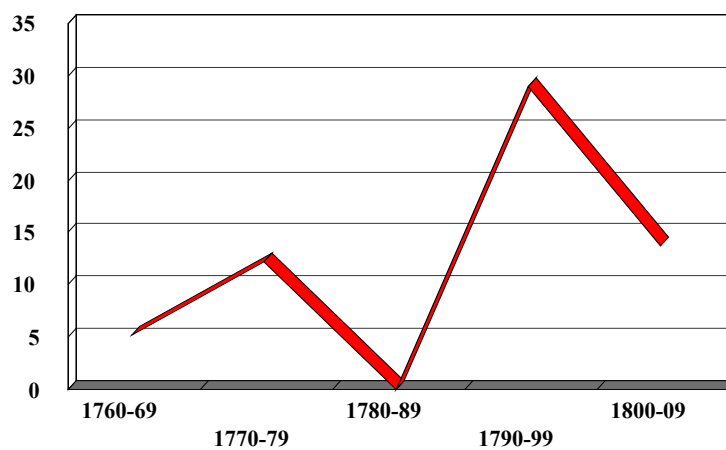


TABLA 71

**Fallecidos en la Armada
San Pedro de Palmeira, 1700-1809**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1700-09	63	1	1,59
1710-19	64	2	3,12
1720-29	54		
1730-39	78	8	10,26
1740-49	143	22	15,38
1750-59	85	7	8,23
1760-69	88	14	15,91
1770-79	97	20	20,62
1780-89	109	25	22,94
1790-99	111	38	34,23
1800-09	97	20	20,62
TOTALES	989	158	15,98

FUENTE: A.H.D.S. Fondos Parroquiales. Palmeira, San Pedro de. Libros Sacramentales nº 1,2 y 9; Castrelo, J., *opus cit.*, pp. 242 y ss.

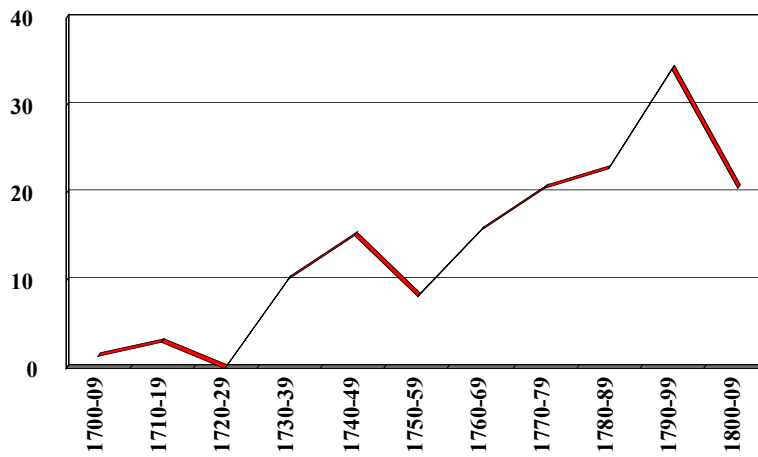


TABLA 72

**Fallecidos en la Armada
San Martiño de O Grove, 1700-1809**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1700-09	67		
1710-19	62		
1720-29	72		
1730-39	72		
1740-49	104	9	8,65
1750-59	94	8	8,51
1760-69	76	5	6,58
1770-79	93	9	9,68
1780-89	90	23	25,56
1790-99	78	17	21,79
1800-09	124	19	15,32
TOTALES	932	90	9,66

FUENTE: A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Martiño de O Grove. Libro nº 19. Difuntos 1693-1813

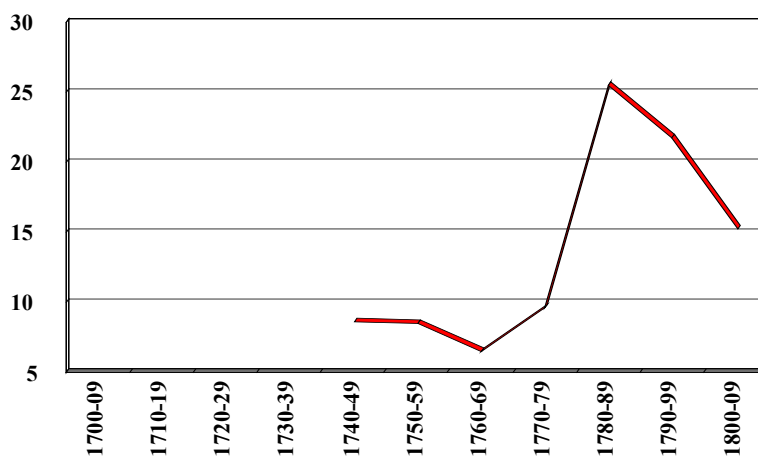


TABLA 73

**Fallecidos en la Armada
San Xulián de Mugarodos, 1700-1809**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1700-09	15		
1710-19	25	1	4
1720-29	22	3	13,64
1730-39	62	5	8,06
1740-49	62	6	9,68
1750-59	89	2	2,25
1760-69	91	8	8,79
1770-79	96	11	11,46
1780-89	91	15	16,48
1790-99	112	15	13,39
1800-09	155	24	15,48
TOTALES	820	90	10,98

FUENTE: A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Mugarodos. Libros Sacramentales. N° 2; Difuntos, 1669-1722; 3, Difuntos, 1723-1768; 4, Difuntos, 1769-1788

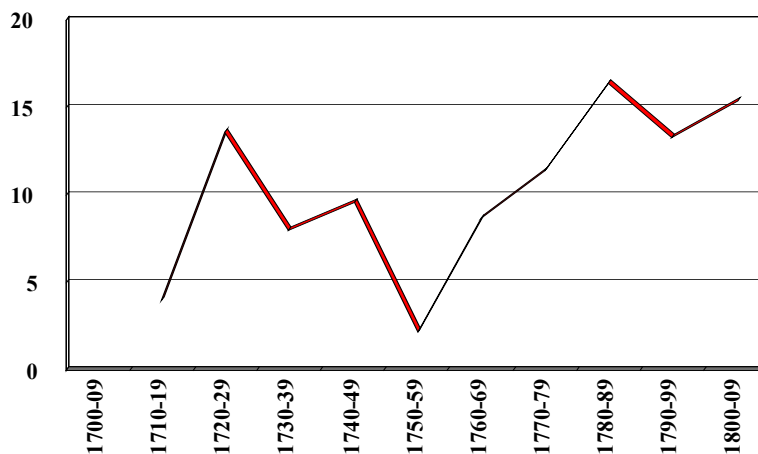


TABLA 74

**Fallecidos en la Armada
San Pedro de Muros, 1700-1809**

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1700-09	78		
1710-19	104		
1720-29	115		
1730-39	118		
1740-49	136	1	0,73
1750-59	100	2	2
1760-69	135	8	5,93
1770-79	128	13	10,16
1780-89	142	28	19,72
1790-99	148	21	14,19
1800-09	191	4	2,09
TOTALES	1395	77	5,52

FUENTE: A.H.D.S. Fondos Parroquiales. Muros, San Pedro de. Libros sacramentales. N° 31, Difuntos:1735-1787.; N° 32, Difuntos: 1787-1826

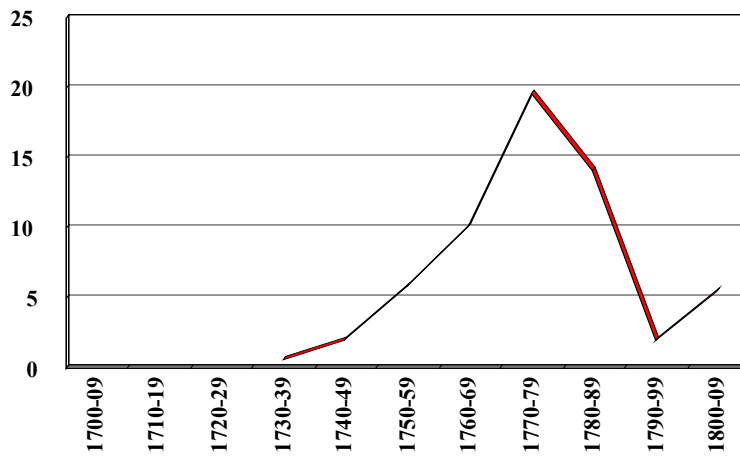


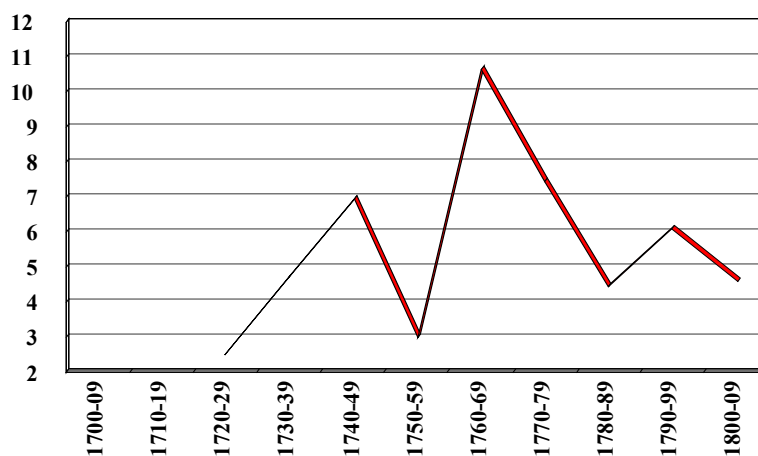
TABLA 75

Fallecidos en la Armada

San Xulián de Marín y su anexo Sta. María del Puerto, 1700-1809

	Defunciones de varones	En el Real Servicio	%
1700-09	146		
1710-19	139	2	
1720-29	160	4	2,5
1730-39	169	8	4,73
1740-49	517*	36	6,96
1750-59	397	12	3,02
1760-69	422	45	10,66
1770-79	415	31	7,47
1780-89	336**	15	4,46
1790-99	489	30	6,13
1800-09	476	22	4,62
TOTALES	3664	205	5,59

FUENTE: A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Marín y su anexo Santa María del Puerto. Libros Sacramentales. N° 6 Difuntos, 1791-1831; N° 21: Difuntos, 1739-1762; N° 22, Difuntos, 1762-1792.



•A partir de 1739 se asientan en el mismo libro las defunciones de feligreses de Santa María del Puerto, el brusco incremento del número de registros de óbitos.

**Aunque al párroco, indispuerto desde enero de 1778, le sustituyó un religioso, el curato no volvió a tener titular hasta 1782. Las partidas de defunción asentadas entre ambas fechas se registraron en cuaderno aparte, que no hemos encontrado. De ahí el descenso de óbitos mostrado en la tabla. Vid. A.H.D.S. Fondos Parroquiales. San Xulián de Marín. Libros Sacramentales, n° 22: fols.93r y 336v.

TABLA 76

Localización de las defunciones de matriculados en el Real Servicio, 1700-1809

PARROQUIAS	España		América		Europa		Desconocido		Totales
	N	%	N	%	N	%	N	%	
Marín	50	24,39	77	37,56	7	3,41	71	34,63	205
Palmeira	60	37,97	41	25,95	14	8,86	43	27,22	158
Ribeira	39	3,47	6	4,69	7	5,47	76	59,37	128
O Grove	49	54,44	30	33,33	4	4,45	7	7,78	90
Mugardos	37	41,11	30	33,33	7	7,78	16	17,78	90
Muros	29	37,66	15	19,48			31	40,26	77
Boiro	22	36,67	6	10			32	53,33	60
Deán	18	34,62	12	23,08	1	1,92	21	40,38	52
Caramiñal	13	26,53	12	24,49	3	6,12	21	42,86	49
Corrubedo	12	27,91	10	23,25	1	2,33	20	46,51	43
TOTALES	329	34,55	239	25,11	44	4,62	340	35,71	952

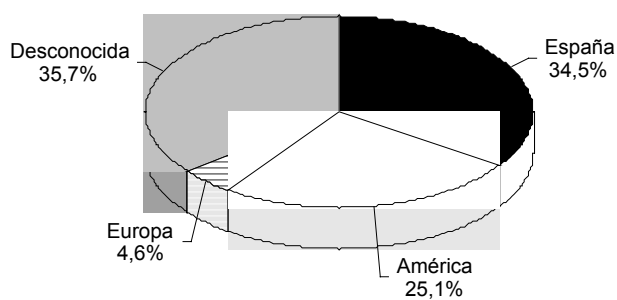
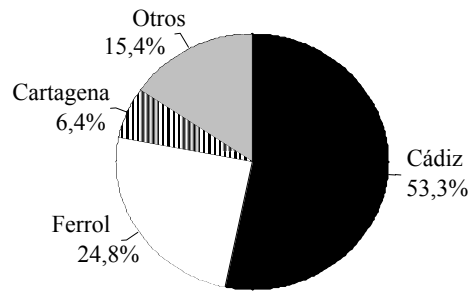


TABLA 77

Localización de fallecimientos de marinería

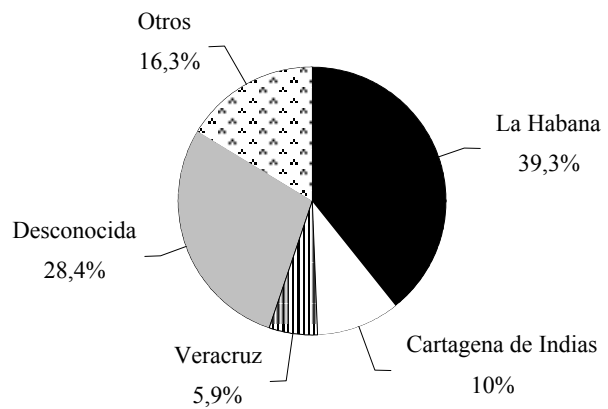
España

	Nº
Cádiz	176
Ferrol	82
Cartagena	21
Otros	50
TOTALES	329



América

	Nº
La Habana	94
Cartagena de Indias	24
Veracruz	14
Desconocida	68
Otros	39
TOTALES	239



Europa

	Nº
Inglaterra	17
Francia	13
Portugal	6
Otros	8
TOTAL	44

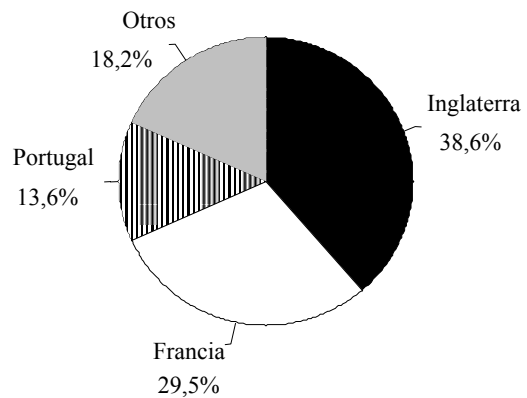


TABLA 78

Deserciones en la escuadra de Ferrol entre el 13 de marzo y el 5 de agosto de 1739

Navíos	Matriculados			Marinería vasca			Voluntarios			Totales		
	E	D	%	E	D	%	E	D	%	E	D	%
<i>Santa Ana</i>	372	3	0,81	86	13	15,12	6	2	33,33	464	18	3,88
<i>San Carlos</i>	302	0	0	32	2	4,76	8	0	0	342	2	0,58
<i>Princesa</i>	369	3	0,81	53	7	13,21	8	0	0	430	10	2,33
<i>Galicia</i>	304	0	0	86	17	19,77	5	2	40	395	19	4,81
<i>San Felipe</i>	385	0	0	72	2	2,78	10	0	0	467	2	0,43
<i>Santiago</i>	219	2	0,91	70	6	8,57	15	9	60	304	17	5,59
<i>Reina</i>	318	0	0	66	7	10,61	6	4	66,67	390	11	2,82
<i>Príncipe</i>	321	5	1,56	64	15	23,44	8	4	50	393	24	6,11
TOTALES	2.590	13	0,5	529	69	13,04	66	21	31,82	3.185	103	3,23

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 254. Doc., A. Graña, 14 de julio de 1739; Leg. 277. Doc., A. Graña, 1 de septiembre de 1739

E: Enrolados

D: Desertores

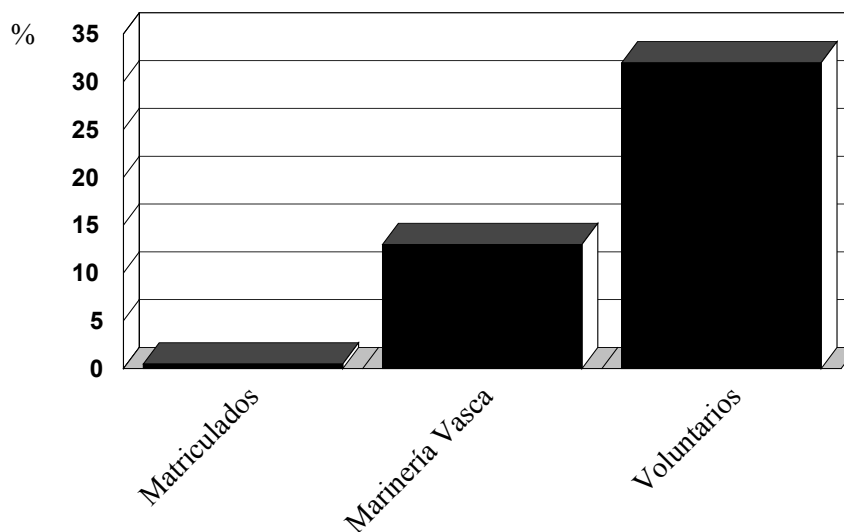


TABLA 79

Desertores entre las clases de matriculados gallegos en 1759

	Mar. de servicio		Muchachos		Jubilados		Maestranza		Aprendices	
	Nº	%	Nº	%	N	%	N	%	Nº	%
P. y A. con L.*	6.562	91,23	789	94,83	2.346	99,79	415	97,19	60	77,92
Desertores**	631	8,77	43	5,17	5	0,21	12	2,81	17	22,08
TOTALES	7.193	100	832	100	2.351	100	427	100	77	100

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Docs. Esteiro, 18 de febrero de 1759 y Ferrol, 20 de febrero de 1759.

* Presentes y ausentes con licencia

** Excepto para la marinería de servicio, la fuente habla de ausentes sin licencia. No obstante, prácticamente todos acabaron siendo considerados prófugos.

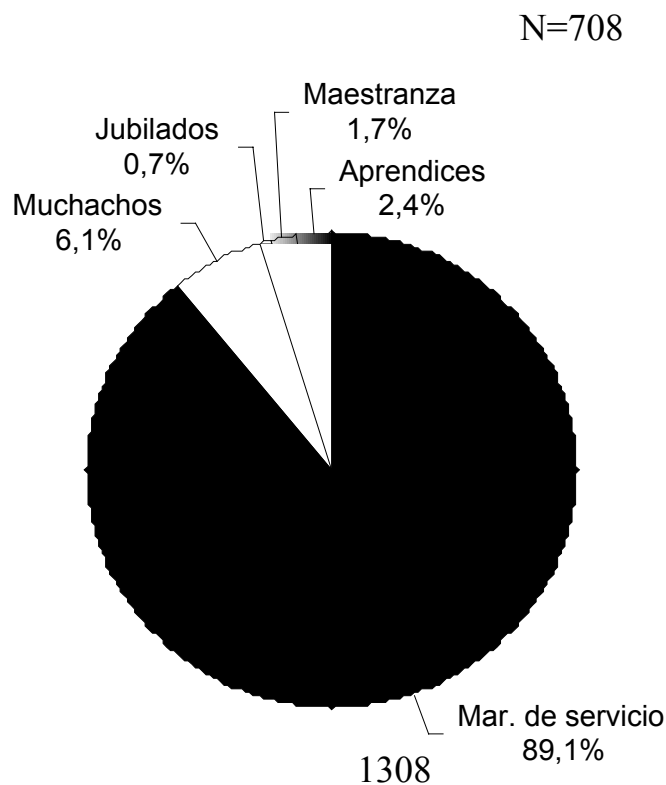


TABLA 80

Desertores entre la marinería de servicio matriculada en Galicia, 1759-1787

	Marinería de servicio	Desertores	%
1759	7.193	631	8,77
1765	8.209	442	5,38
1772	8.825	298	3,38
1787	8.015	1322*	16,49

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Docs., Ferrol, 20-II-1759; Esteiro, 25- VI-1765; Pontevedra, 29-V-1772.

*Dudosos por cautivos o no presentados a la revista

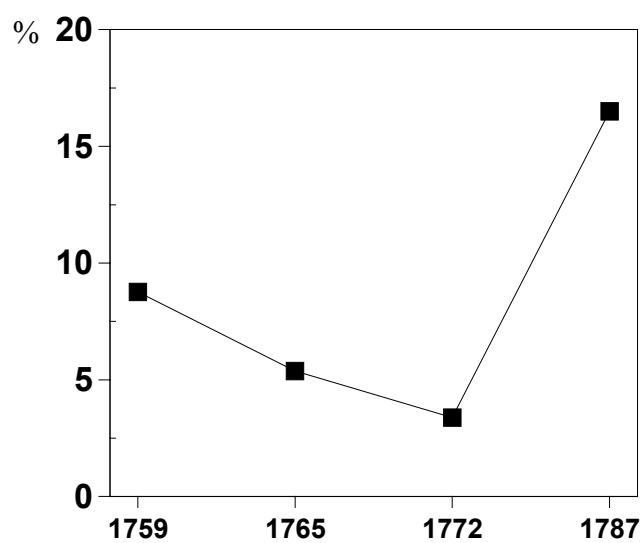


TABLA 81

Dudosos, por no cautivos o no presentados a la revista. España, 1785-87

DEPARTAMENTOS	Marinería de servicio	“Dudosos”	%
Ferrol	9.893	1.658	16,76
Cádiz	10.390	2.878	27,69
Cartagena	14.266	1.243	8,71

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Resúmenes de la inspección de Muñoz de Guzmán

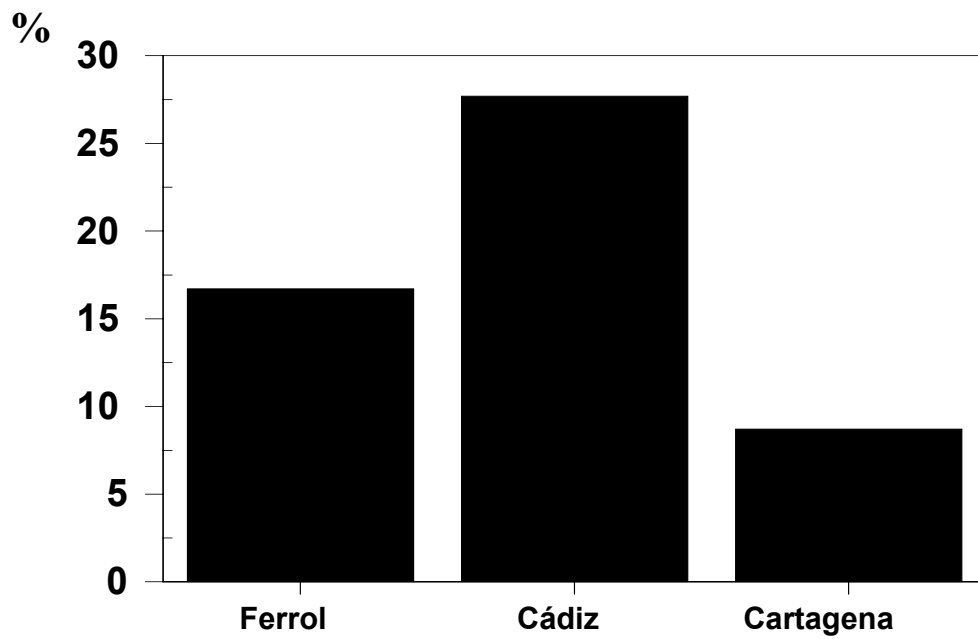


TABLA 82

Desertores entre los matriculados de Galicia, 1759

PROVINCIAS	Marinería de servicio	Desertores	%
Viveiro	595	35	5,88
Ferrol	712	18	2,53
A Coruña	1.180	63	5,34
Pontevedra	4.706	515	10,94
Total	7.193	631	8,77

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Ferrol, 20-II-1759

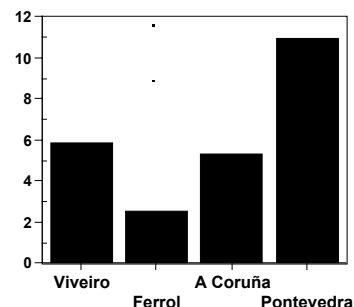


TABLA 83

Desertores entre los matriculados de Galicia, 1765

PROVINCIAS	Marinería de servicio	Desertores	%
Viveiro	734	49	6,68
Ferrol	900	40	4,44
A Coruña	1.454	56	3,85
Pontevedra	5.121	297	5,8
Total	8.209	442	5,38

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Esteiro, 25-VI-1765

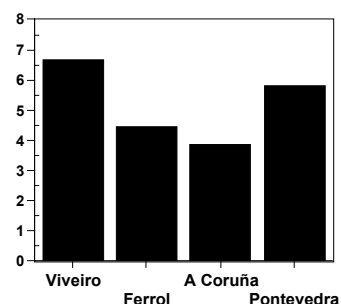


TABLA 84

Desertores entre los matriculados de Galicia, 1772

PROVINCIAS	Marinería de servicio	Desertores	%
Viveiro	760	22	2,89
Ferrol	1.144	85	7,43
A Coruña	1.607	65	4,04
Pontevedra	5.314	126	2,37
Total	8.825	298	3,38

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc., Pontevedra, 29 de mayo de 1772

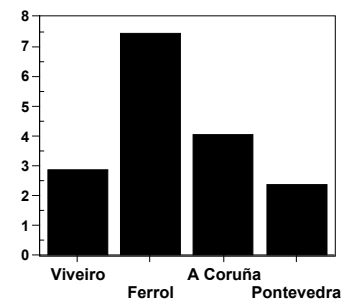


TABLA 85

Desertores entre los matriculados de Galicia, 1787

PROVINCIAS	Marinería de servicio	Desertores	%
Viveiro	817	103	12,61
Ferrol	1.489	457	30,69
A Coruña	1.585	205	12,93
Pontevedra	4.124	557	13,51
Total	8.015	1.322	16,49

FUENTE: A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.873. Resúmenes de la inspección de Muñoz de Guzmán

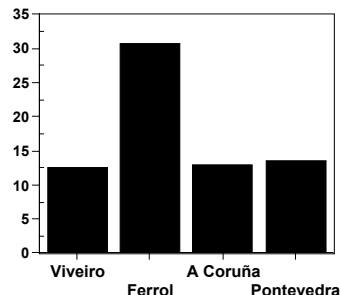
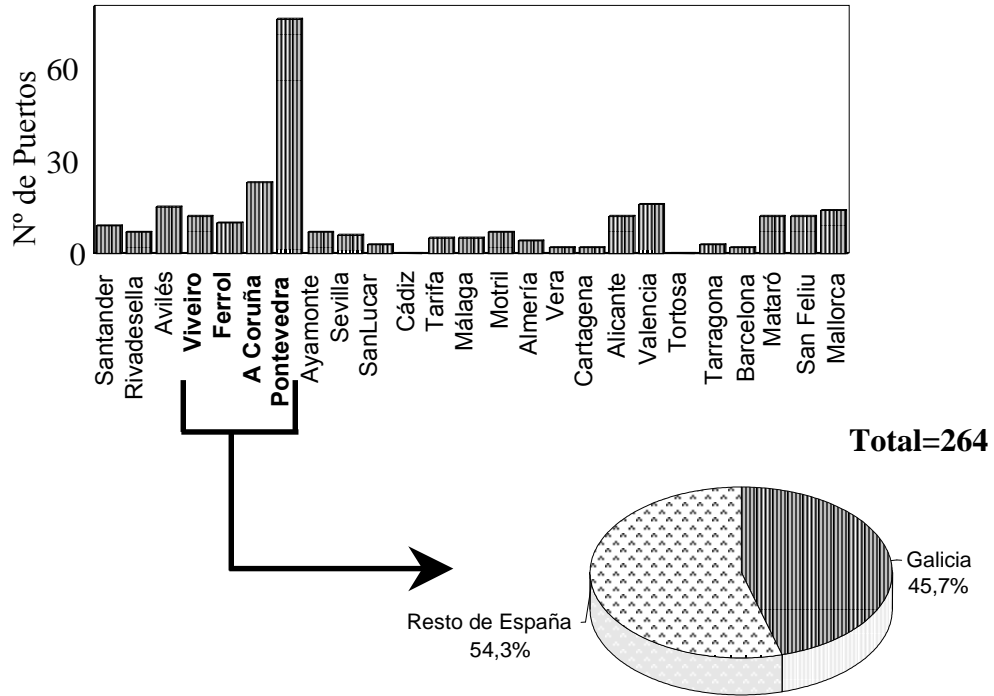


GRAFICO 1

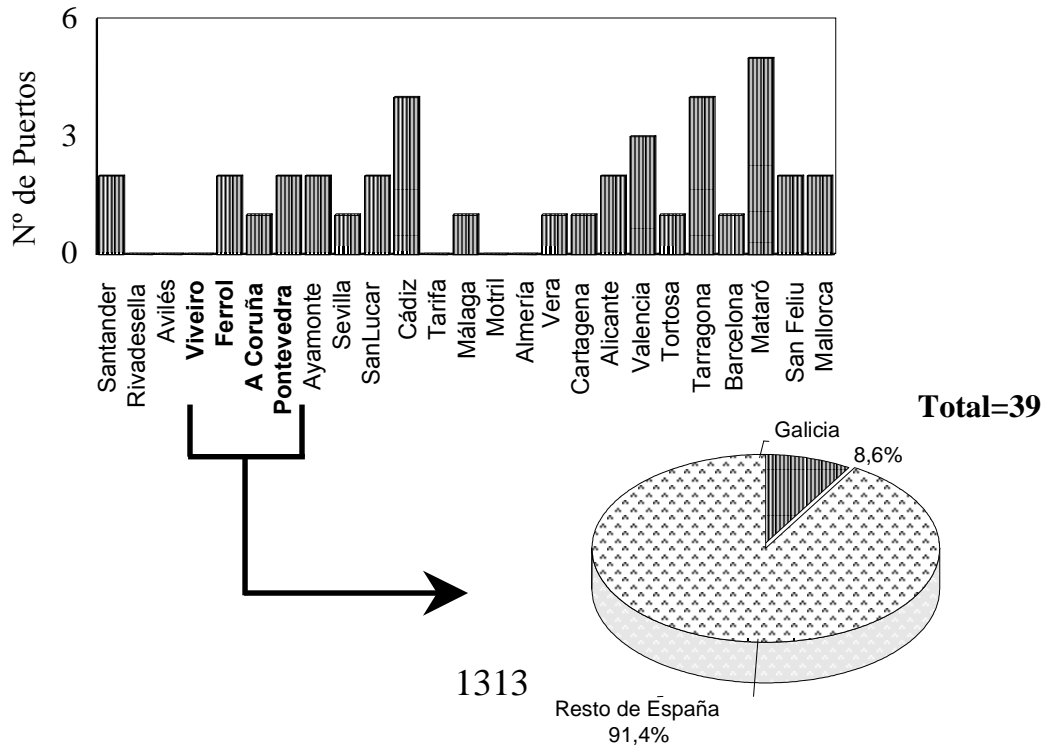
Reparto interprovincial de puertos en 1765

Vid. Tabla 12

De 0 a 300 matriculados de mar



Con más de 300 matriculados de mar



1313

GRAFICO 2

Evolución porcentual de las clases de marinería

Vid. Tablas 23 y 24

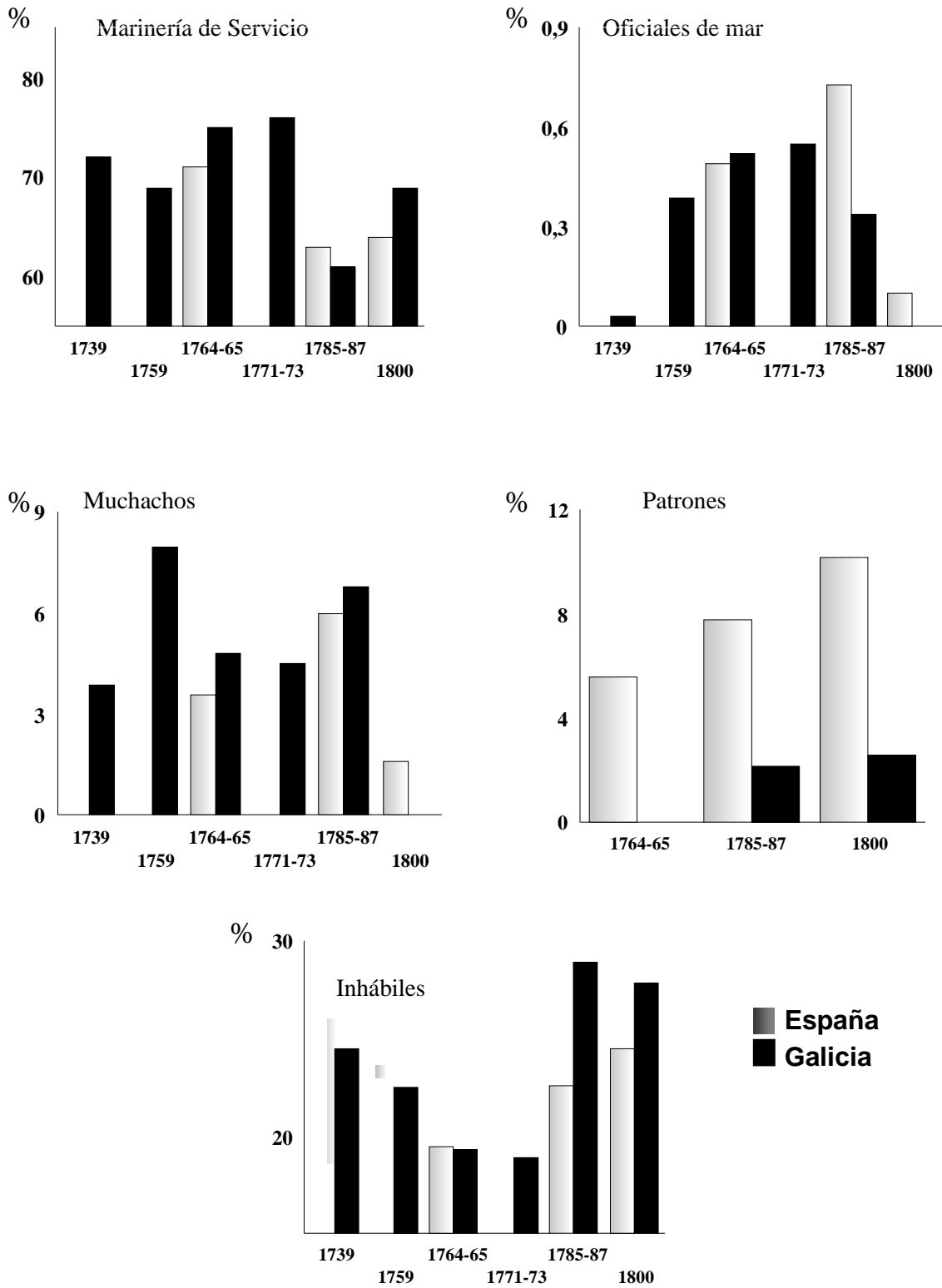


GRÁFICO 3

Evolución de las clases de la marinería de servicio, 1754-1787

Vid. Tablas 35 y 36

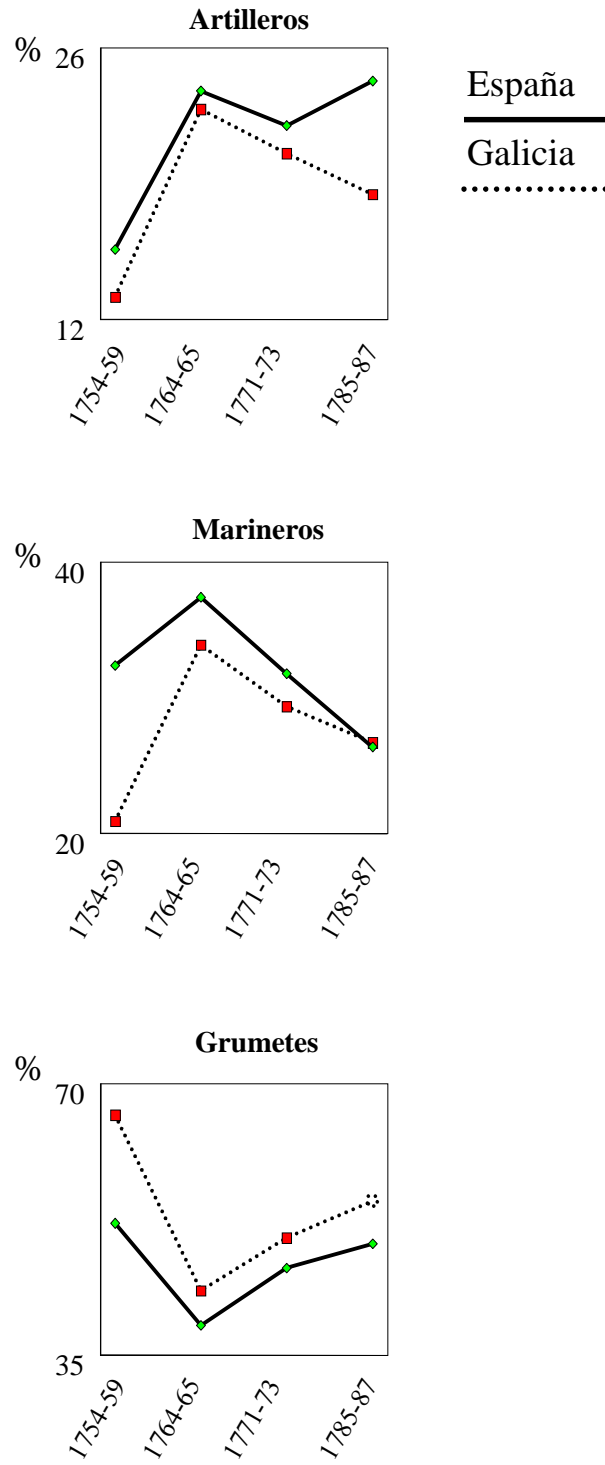
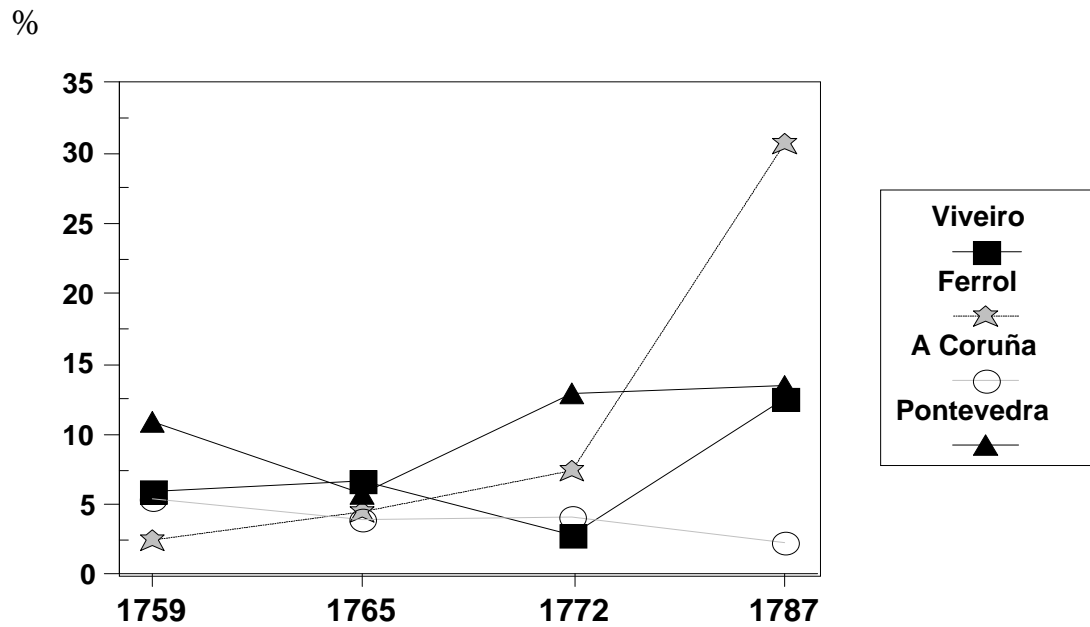


GRÁFICO 4

Evolución porcentual de los desertores entre los matriculados de Galicia, 1759-1787

Vid. Tablas 82-85



FUENTES

Archivo Catedralicio de Santiago (A.C.S.)

- Legajo (en adelante Leg). 411. *Montepío de pesca*.

Archivo General de Simancas (A.G.S.)

- Secretaría de Marina. Legs. 174, 181,183, 185, 189, 193, 194, 243, 251, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 300, 378, 384, 389, 504, 510, 540, 546, 736.

- Guerra Antigua. Legajos. 3.149, 3.150 y 3.150 bis.
- Dirección General de Rentas. II Remesa. Leg. 3.187.

Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” (A.G.M.)

- Matrículas y Pesca

- Asuntos Particulares. Leg. 1.948, 1.950, 1.951, 1.953, 1.955, 1.956, 1.957, 1.959, 1.960, 1.961, 1.964, 1.975, 1.995,

- Generalidad. Legs. 1.871, 1.872, 1.873, 1.874, 1.875, 1.876, 1.877, 1.878, 1.882, 1.883, 1.886, 1.888, 1.894, 1.914, 1.917, 1.918, 1.921, 1.987, 2.001, 2.003, 2.046, 2. 118

- Reforma de gremios. Leg. 1.908.

- Intendencia. Leg. 3.268/35.

Archivo Histórico del Colegio Notarial de A Coruña (A.H.C.N.C)

- Distrito de Pontedeume. Notario.Nicolás Vieites de Vereá y Aguiar. Prot. Nº 917

- Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. Nº 1.249.

- Distrito de Ortigueira. Notario Antonio Nicolás Fernández. Prot. Nº 1755.

Archivo Histórico de la Diputación de Pontevedra (A.H.D.P.).

- Archivo Caamaño. Leg. 1.229/17, 20.

Archivo Histórico Diocesano de Santiago (A.H.D.S.)

- Fondo General. Legs. 44, 76, 99, 257, 1.241, 1.252.
- Fondos Parroquiales
 - San Cibrao de Vilanova de Arousa. Libros 1 y 5 de Administración Parroquial. Visitas (1598-1665) y (1675-1801).
 - Libros Sacramentales: San Martiño de O Grove. Libro nº 19. Difuntos 1693-1813.
 - Libros Sacramentales San Xulián de Marín y su anexo Santa María. Nº 21. Difuntos 1739-1762; nº 22. Difuntos 1762-1791;
 - Cofradías e Instituciones Parroquiales. Pontedeume. Libro nº 18. Cofradía de San Roque

Archivo Histórico Provincial de Ourense

- Juntas del Reino, Libro 202, s/f

Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (A.H.P.P.)

- Protocolos notariales de:
 - José Ozores de Puga. Sig. L-12 A.
 - José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1445 (6), 1.446 (1 a 3).
 - Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.220 (1 a 6), 2.221 (1 a 7).
 - Juan García Villamarín. Sig. 518 (1, 2, 3, 6)
 - Domingo Antonio Padín y Gómez. Sig. 481 (15 a 23)
 - Jose Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.330 (5, 7, 9, 11, 12, 14 y 16), 1.331 (2, 4,6,8,9)
 - Joaquín José Garcia. Sig. 2.333 (13)
- Archivo municipal de Pontevedra. Legs. 48 (11, 12), 69 (6), 78 (3).

- Catastro de Ensenada:

-Interrogatorio de: Jurisdicción de la villa de Pontevedra, Sig. C-549/5; Pontevedra, villa de, Sig. C-620 B/1; Vilanova de Arousa, Sig- C-653/1; Vilagarcía de Arousa, Sig. C-650 (1). Baiona, villa de. Sig. C-557/4; A Guarda, villa de; Sig. C- 599/1; Sobrán, San Martiño de. Sig. C-552/3. Sanxenxo, villa de; L-117.

- Libro Real de Legos de Sta. María de la villa y puerto de Marín, L-483..

- Libro Personal de Legos de Sta. María de la villa y puerto de Marín, C-606/10,

Archivo Histórico Universitario de Santiago (A.H.U.S.)

- Catastro de Ensenada. San Miguel de Oia, Villa de Mugaros. Libro 273.

- Protocolos notariales:

- Distrito de Noia

- Francisco Filgueira y Caamaño. Nº. 1.551 y 1.552

- Miguel José González Soldado y Romero. Nº 2.083 a 2.085.

- Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. Nº. 1.814, 1.816, 1.818, 1.820, 1.822, 1.824, 1.826, 1.828.

- Francisco Rodríguez Raposo. Nº 1.891 a 1.896.

- J. Acuña y Campo. Nº 2.324.

- Simón Díaz Morales: Nº 2.398 a 2.407, 2.409, 2.412 a 2.417.

- Ignacio Domingo García. Nº. 3.084 a 3.088.

- Partido judicial de Corcubión.

- Notario Alberto Ramón González de Lema. Protocolo nº 1.754.

- Notario Bartolomé López Vaamonde. Protocolos nº 1.623, 1.624, 1.626, 1.627, 1.629.

- Notario José Antonio Suárez, Protocolo nº 2143

- Notario José Antonio Pose. Protocolo. Nº 2.235

- Notario: Claudio Estévez Pose y Vermúdez. Nº 2.786 a 2791.

Archivo Municipal de A Coruña. (A.M.C.)

- Libros de Acuerdos. Cajas 36 y 52

Archivo Municipal de Noia

- Libro de Consistorios. Año 1806. Fols. 133 y ss.

Archivo Municipal de Rianxo

- Libros de actas capitulares. Sig. 271. Consistorio de 1781

Archivo del Reino de Galicia (A.R.G.)

- Real Audiencia. Veciños. Leg. 4.470, mazo 18, nº 12; leg. 8.292, nº 31; leg. 9.089, nº 45; leg. 19.324, nº 20.

- Catastro de Ensenada.

- Personal de Legos de Abanqueiro (sig. 8), Boiro (sig. 445), Caramiñal (sig. 2.280), Ribeira (sig. 2.431), Noal (sig. 1.981), Corrubedo (sig. 886), Xobre (sig. 1.393), Carreira (sig. 692), Coto Deán (sig. 1.012), Coto Martín (sig. 1.708), Puebla del Deán (2.284), Palmeira (2.126) y Rianxo (2.394).

- Catastro de Ensenada

- Respuestas Generales de: Santa María de Oza (Libro 166), Muros (Leg. 1.936)

Biblioteca del Palacio Real (Madrid)

- II, 492. *Varios puntos de gobierno y política de esta monarquía*

Museo Naval (Madrid)

- Manuscritos nº 139, 471, 1.429, 2.317 y 2.264.
- Colección Antonio de Mazarredo. Manuscritos (Ms.) 2.362, 8.770.

Museo de Pontevedra

- Archivo de Mareantes.

- Sampedro, 28, 31, 33, 52, 124, 155, 176, 177, 179, 207, 238, 239, 242, 247, 248, 249, 250, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 262, 263, 264, 265, 268, 283, 284, 285, 287, 288, 291, 309, 312, 315, 316, 318, 320, 323, 324.

- Gremio: 14, 15, 21, 24, 28, 29, 30, 39, 48, 98, 138, 139, 141, 147, 150, 160, 162, 163, 164.

Colección Sampedro. Linajes. Sarmiento de Sotomayor. Arbol genealógico del Padre Sarmiento.

IMPRESOS DE ÉPOCA

ALONSO LÓPEZ, J.: *Consideraciones generales sobre varios puntos históricos, políticos y económicos [a favor de la libertad y fomento de los pueblos] y noticias particulares de esta clase relativos a Ferrol y su comarca.* Tomo II. *Vicisitudes de la pesca...* Madrid, 1820.

ANDRADE, V.J. de, *Memoria sobre as pescarias do reino do Algarve.* Lisboa, Impr. Regia, 1813.

BACARDÍ, Alejandro de., *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno de las matrículas de mar....* Barcelona, 1849.

- BARCIA, R., *Pequeña memoria sobre grandes desaciertos sobre la pesca*. Madrid, 1822.
- CAAMAÑO Y PARDO, J.J., *Representación a la Real Sociedad Cantábrica sobre el estado de las pesquerías nacionales, causas de su decadencia y medios de restablecerlas*. Madrid, 1797.
- CORNIDE SAAVEDRA, J.,
- *Descripción circunstanciada de la costa de Galicia...* Hecha en el año de 1774. A Coruña, 1991.
 - *Memoria sobre la pesca de sardina en las costas de Galicia*. Madrid, 1774
 - *Ensayo para una historia de los peces y otras producciones marinas de la costa de Galicia...* Madrid, 1788.
 - <<Conjeturas sobre el género a que pertenecen los 31 cetáceos que bararon en los Alfaques de Tortosa el día 18 de octubre de 1789>>, en *Espíritu de los mejores diarios literarios que se publican en Europa*, nº 215 (enero 1790), pp. 31-32.
- ESTADO General de la Real Armada, año de 1792*. Imprenta Real, Madrid, 1792.
- ESTADO General de la Real Armada, año de 1791*. Imprenta Real, Madrid, 1797.
- ESTADO General de la Real Armada, año de 1800*. Imprenta Real, Madrid, 1800.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Biblioteca Marítima Española*, 2 vols. Madrid, 1852.
- FERRET, C., *Exposición histórica de la decadencia de la marina española e indicación de algunos medios de restaurarla*, Barcelona, 1819.
- GONZÁLEZ, P.: *Tratado de las enfermedades de la gente de mar*, Madrid, 1805.
- GÓMEZ ROUBAUD, R., *Antigüedad del cuerpo del ministerio de Marina, sus servicios, personas ilustres que ha dado a la nación....* Madrid, 1803.
- GONZÁLEZ MARROQUÍN, A., *Instrucción de Marineros y ejercicio de la maniobra que se debe practicar en todas ocasiones en la Mar: y nombres de todos los aparejos de que se compone un Navío: en Español y Francés*. Madrid. Imprenta de Francisco Martínez, 1723.
- HUMBOLDT, W. von, *Diario de viaje a España, 1799-1800*. Madrid, 1998.
- LARRUGA, E., *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España...*, Madrid, 1787-1796 [Ed. Facsímil, Zaragoza, 1995]. (Tomo XLII y XLIII para pesca y comercio marítimo de Galicia)
- LUCAS LABRADA, J., *Descripción económica del Reino de Galicia*, Ferrol, 1804 (reed. Vigo,

1971).

MARTÍNEZ DE MORA, M., <<Memoria sobre la decadencia de la pesca en las costas de Andalucía y modo de repararla>>, en *Memorias de la Real Sociedad Patriótica de Sevilla*, Sevilla, 1779.

MONCEAU, D. de, *Traité general des pêches et histoire des poissons qu'elles fournissent, tant pour la subsistance des hommes...* 3 vols. París-Saillant-Nyon, 1769-1782.

NAVIA OSORIO, A., marqués de Santa Cruz de Marcenado, *Rapsodia económica y política monárquica* (1ª ed. 1732), Ed. Facsímil. Oviedo, 1984

ORDENANZA de pesca para la provincia de A Coruña. Santiago, 1769.

ORDENANZA de pesca para la provincia de Ribadesella. Santiago, 1769.

ORDENANZA de pesca para la provincia de Avilés. Santiago, 1769.

ORDENANZA de Pesca que se debe observar en todos los Puertos y Rías de la Provincia de Pontevedra [...] formada por D. Francisco Xavier García y Sarmiento, ministro de Marina (Autorizada por real aprobación de 9 de abril de 1768). Ed. Facsímil, Pontevedra, 1995.

ORDENANZAS de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval. 2 vols., Madrid, Imprenta de J. de Zúñiga, 1748.

ORDENANZAS Generales de la Armada Naval. Parte primera, sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar. 2 vols. Madrid, Imprenta de la Viuda de Ibarra, 1793 [reed. facsímil, Madrid, 1950].

ORDENANZA para el régimen y gobierno de la marinería matriculada... 1751

PORTUGUÉS, J.A., *Colección general de las ordenanzas militares, sin innovaciones y aditamentos*. 10 vols., Madrid, 1764-68.

REAL reglamento para Inválidos y Viudedades de la Maestranza de los Arsenales de Marina... Madrid, Imprenta de Joaquín Ibarra, 1785.

REAL Privilegio de Su Magestad concedido a don Vicente Caamaño para que pueda establecer una Almadraba y Pesquería de Atunes en la Isla de Sálvora, propia de su Mayorazgo, para sí, sus hijos, herederos y sucesores perpetuamente. Madrid, Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1790.

REAL Privilegio de S.M. y señores de su Consejo y Cámara, por el qual concede facultad como

feudo alodial, libre de todo censo a el Conde de Lalaing para sí, sus hijos y sucesores perpetuamente de diez Parejas de Bou, ocho de ellas en las costas de Cataluña, y dos en la de Málaga. Madrid, Imprenta de la viuda e hijo de Marín, 1800.

REGLAMENTO de pesca y navegación, 27 de agosto de 1763. Reproducción facsímil. Madrid, 1982.

REGLAMENTO y Aranceles Reales para el Libre Comercio de España a Indias de 12 de octubre de 1778. Madrid, en la Imprenta de Pedro Marín. Edición a cargo de B. Torres Ramírez y J. Ortiz de la Tabla, Sevilla, 1979.

REGLAMENTO y orden de gobierno para las matrículas de la gente de mar... Málaga, 1786.
SÁÑEZ REGUART, A., *Diccionario histórico de las artes de pesca nacional.* 5 vols., Madrid, 1791-95 [reed. de 1988, preparada por J.C. Arbex, en 2 volúmenes]

- *Colección de producciones de los mares de España.* Madrid, 1796 (Reed. Madrid, 1993).

SOMOZA DE MONSORÍU, F., *Estorvos y remedios de la riqueza de Galicia. Discurso político legal,* Santiago, 1775 (reed. Santiago, 1995)

TOFIÑO DE SANMIGUEL, *Derrotero de as costas de España en el Maditerráneo y su correspondiente de África.* Madrid, 1787.

ULLOA, A. de, *La Marina. Fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería.* Transcripción, edición y estudio preliminar de Juan Helguera Quijada. Cádiz, 1995.

ULLOA, B. de, *Tratado de Fábricas y Comercio español.* Madrid, 1740.

VARGAS PONCE, J., *Importancia de la historia de la Marina Española. Precisión de que se confíe a un marina y plan y miras con que de orden superior la emprende....* Madrid, Imprenta Real, 1807.

UZTÁRIZ, G. de, *Theoría y Práctica de Comercio y Marina.* Madrid, 1742.

VARGAS PONCE, J. de, *Varones ilustres de la Marina Española. Vida de don Juan Josef Navarro, primer marqués de la Victoria.* Madrid, Imprenta Real, 1808.

BIBLIOGRAFÍA

ABAD CERDÁN, R., <<Las almadrabas de Almería>>, en *Almediam*, febrero de 2003.

ABBAD, F., OZANAM, D., *Les Intendants espagnols du XVIII siècle*. Madrid, 1992.

ACERRA, M., *L'essor des marines de guerres européennes (vers 1680-vers 1790)*. París, 1997.

- y MEYER, J., *Histoire de la marine française des origines à nos jours*. Rennes, 1994.

- MERINO, J., y MEYER, J., (eds.), *Les marines de guerre européens, XVIIe-XVIIIe siècles*. París, 1998.

ACTAS de las Juntas del Reino de Galicia. Volumen X: 1681-1689. Santiago de Compostela, 2002.

AGUILAR PIÑAL, F.: *Bibliografía de autores españoles del siglo XVIII*. 8 vols. Madrid, 1981-95.

ALBEROLA ROMA, A., <<En torno a la política revisionista de Felipe V: los fletamentos de buques extranjeros en el puerto de Alicante y su empleo en la expedición a Sicilia del año 1718>>, en *Revista de Historia Moderna*, 1991, nº 10, pp. 263-285.

ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., <<Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos>>, en *Estudios*. Zaragoza, 1975, pp. 177-224.

- *Altos hornos y poder naval en la España de la Edad Moderna*. Madrid, 1999.

ALFONSO MOLA, M., <<La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica>>, en *Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*. San Fernando, 1998, pp.13-49.

ALONSO AGUILERA, M.A.: *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720)*. Valladolid, 1977.

ALONSO ÁLVAREZ, L., *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*, Madrid, 1976.

- <<As revoltas preindustriais en Galicia: o ludismo>>, en *Grial*, nº 6 (1979), pp. 453-462.

- <<Las actividades alternativas en la Galicia del siglo XVIII. Corso y Contrabando>>, en *Revista. Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*. Año XXVI, nº 26, A Coruña, 1991, pp. 199-213.

- <<Notas sobre el contrabando de tabaco en España, 1800-1935>>, en *Hacienda Pública Española, Monografías*, nº 1, 1994, pp. 231-251.

- <<Transformación de las pautas de consumo y crecimiento de la demanda en los orígenes de la industrialización: el tabaco en España, 1735-1886>>, en *Ler História*, 1995, nº 27-28, pp. 21-41.

AMORIM, I., <<Relações de trabalho e gestao pesqueira nos séculos XVIII e XIX. A pesca da xávega na praia do Furadouro (Costa de Aveiro)>>, en *Revista de História Económica e Social*, nº 2, 2ª série, 2º semestre de 2001, pp. 75 a 120.

ANDÚJAR CASTILLO, F., *Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*. Granada, 1991.

- <<El fuero militar en el siglo XVIII. Un estatuto privilegiado>>, en *Chronica Nova*, nº 23 (1996), pp. 11-31.

- *El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*. Madrid, 2004.

ANGULO, M., <<Los Auditores de la Armada. Bosquejo histórico>>, en *Revista General de Marina*, 105 (1929/11), pp. 683-698.

ANUARIO Estadístico de España. 2002-2003. Madrid, 2003

ARANDA Y ANTÓN, G. de., *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*. Madrid, 1990.

- <<La influencia de Duhamel du Monceau en la arquitectura naval del siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, 2002, 20 (78), pp. 7-31.

ARAZOLA CORVERA, M^a.J., *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos*

Aires (1737-1757), Sevilla, 1998.

ARRIBAS PALAU, M., <<Pescadores marroquíes apresados en 1791 y liberados en 1793>>, en *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, nº 22, (1986), pp. 285-299.

ARROYO, R., <<Las enseñanzas de náutica en el siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, 1994, 12 (46), pp. 7-30.

ARTAZA MONTERO, M. M. de, <<La Junta del Reino y las carreteras de Galicia (1775-1834)>>, en *Revista del Instituto "José Cornide" de Estudios Coruñeses*, nº 22.

ARTOLA, M.: *La Hacienda del Antiguo Régimen*. Madrid, 1982.

ASTIAZARAIN ACHABAL, M^a. I., *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*. Donostia-San Sebastián, 1998.

ASTIGARRAGA GOENAGA, J., <<La Compañía General de Pesca Marítima en las costas del Mar Cantábrico (1770-1782)>>, en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, nº 48, tomo 1-2, (1992), pp. 137-158.

ASTRAIN GALLART, M.,

- <<Tres manuscritos inéditos de Ignacio María Ruiz de Luzuriaga (1763-1822) sobre higiene naval>>, en *Dynamis*, 1991, nº 11, pp. 437-463.

- <<La formación teórica y práctica de los cirujanos de la Armada Española en el siglo XVIII>>, en *Quaderni Internazionali di Storia della Medicina e della Sanità*, II, 1993, pp. 43-58.

ÁVILA Y LA CUEVA, F.: *Historia civil y eclesiástica de la ciudad de Tuy y su obispado 1852*. [ed. facsímil del manuscrito concluído entre 1852 y 1854]. 4 vols. Santiago, 1995.

AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L., *El curso marítimo*. Madrid, 1950.

BAREA FERRER, J.L., <<La defensa de Motril en la época de los Austrias. Factor condicionante de su decadencia>>, en *Chronica Nova*, 1989, nº 17, pp. 9-24.

BARREIRO MALLÓN, B., <<Estructura municipal de Asturias en el siglo XVIII>>, en *Actas del Coloquio Internacional "Carlos III y su siglo"*. Madrid, 1990, pp. 33-58.

- <<Organización administrativa de Ferrol y su comarca a fines del Antiguo

- Régimen>>, en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 5, 1996, pp. 69-94.
- BARRERO SEVILLANO, M^a L., <<Vistas de puertos: cuadros de Mariano Sánchez, pintor al servicio de Carlos IV>>, en *Reales Sitios*, 14 (51), 1977, pp. 37-48.
- BARRIENDOS VALLVE, M., <<La conflictividad gremial en la construcción naval barcelonesa (1751-1820)>>, en *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 8 (tomo 1), 1988, pp. 103-111.
- BARRIO GOZALO, M., <<El curso norteafricano y su incidencia en el principado de Cataluña durante el siglo XVIII>>, en *Annals de L'Institut d'Estudis Gironins*, nº 27 (1984), pp. 313-327.
- BARROS CANEDA, J.R., *Arquitectura y urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII*. Sevilla, 1989.
- BASURTO LARRAÑAGA, R., *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, 1983.
- BAUGH, D.A., *British Naval Administration in the Age of Walpole*. Princeton, 1965.
- BEJARANO ROBLES, F., *Historia del Consulado y la Junta de comercio de Málaga (1785-1859)*. Madrid, 1947.
- BELLOTO, M.L., *A instituicao do correio marítimo das Indias*. São Paulo, 1969.
- BERNARD, G.: *Le secretariat d'Etat et le Conseil Espagnol des Indes (1700-1808)*. Ginebra, 1972.
- BERNADOS SANZ, J.U., *El abastecimiento y consumo de pescado en Madrid durante el Antiguo Régimen*. Ponencia presentada en el VII Congreso de la Asociación de Historia Económica, celebrado del 19 al 21 de septiembre de 2001 en Zaragoza
- BETHENCOURT MASSIEU, A. de, <<La cofradía de mareantes de San Telmo en Las Palmas de Gran Canaria: proyecto de un montepío textil (1781-1805)>>, en *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Moderna*, nº 2 (1989), pp. 243-267.
- <<El abastecimiento de pescado fresco en Las Palmas de Gran Canaria a fines del siglo XVIII>>, en *Studia Historica, Historia Moderna*, vol. VIII, (1990), pp. 109-117.
- BILBAO PÉREZ, J.C., y GURRIA GARCÍA, P.A., <<Levas militares en Cameros en la segunda mitad del siglo XVIII. Una aportación al estudio demográfico y social>>, en

- V.V.A.A., *Temas de Historia Militar*, Zaragoza, 1985, 2 vols, pp. 389-295.
- BONNICHON, M.Ph., <<Attitudes devant la mort à l'âge moderne, témoignages de marins français>>, en *L'Homme, la santé et la mer*. Actes du Colloque International tenu à l'Institut Catholique de Paris (diciembre de 1995). París, 1997. pp. 297 a 316.
- BORREGUERO BELTRÁN, C., *El reclutamiento militar por quintas en la España del siglo XVIII. Orígenes del servicio militar obligatorio*. Valladolid, 1989.
- <<Los motines de quintas>>, en *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 10, (1989-90), pp. 147-160.
 - <<Los problemas del alojamiento militar en la España del siglo XVIII>>, en Balaguer, E., y Giménez, E. (Eds.), *Ejército, ciencia y sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante, 1995, pp. 111-147.
 - <<El impacto social del reclutamiento y de otros impuestos militares en el siglo XVIII>>, en Martínez Ruiz, E., De Pazzis Pi Corrales, M., y Torrejón Chaves, J. (Coords.), *Los Ejércitos y Armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870). Encuentros históricos España-Suecia*. Ciudad Real, 2001, pp. 197-234.
- BOULARD, J-C., *L'Épopée de la sardine: un siècle d'histoires de pêches*. Rennes, 2000.
- BRAVO CORES, D., Bravo Cores, D., *El Barbanza Meridional en el Antiguo Régimen. Población, sociedad y economía*. (Memoria de licenciatura inédita). Univ. de Santiago de Compostela, 1978.
- <<Los almacenes catalanes de salazón en Galicia: características y procesos productivos>>, en *Pedralbes*, nº 11 (1991), pp. 165-179.
- BRIERE, J.-F., *La Pêche française en Amérique du Nord au XVIII siècle*. Quebec, 1990.
- BRUIJN, J.R., <<Career Paterns>>, en *Those emblems of hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* [*Research in Maritime History*, nº 13 (1997)], pp. 25-34.
- BURDALO, S., <<La alternativa marinera>>, en *Las obras públicas en el siglo XVII*, en *Revista MOPU*, nº 356 (1988), pp. 110-130
- BURGOS MADROÑERO, M., < La Matrícula de Mar en Andalucía. Siglos XVIII y XIX >>, en *II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1991.

- <<La matrícula de mar en las provincias de Sanlúcar y Cádiz, 1750-1850>>, en *Actas de Hespérides. XI Congreso de Profesores Investigadores*, 1992, pp. 641-656.

- <<La pesca de parejas de bou en Málaga (siglos XVIII-XIX)>>, en *Isla de Arriarán*, VIII, 1996.

CABANTOUS, A., *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Dunkerque, 1980.

- *La Vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*. París, 1984.

CABREA PABLOS, F.R., <<El sistema defensivo de la marina malagueña durante el reinado de Carlos III>>, en *Isla de Arriarán. Revista cultural y científica*, nº 10 (1997), pp. 137-156.

CADENAS LÓPEZ, A. y CADENAS Y VICENT, V.: *Elenco de grandezas y títulos nobiliarios españoles*. Madrid, 2002.

CADENAS Y VICENT, V. de: *Caballeros de la Orden de Santiago. Siglo XVIII*. 5 vols. Madrid, 1977-1980.

- *Caballeros de la Orden de Calatrava que efectuaron sus pruebas de ingreso durante el siglo XVIII*. 4 vols. Madrid, 1986-1987.

- *Extracto de los expedientes de la Orden de Carlos III, 1771-1847*. 13 vols., Madrid, 1979-1988.

CÁMARA DEL RÍO, M., <<Las almadrabas de Ceuta en el siglo XVIII>>, en *Actas del Congreso Internacional "El Estrecho de Gibraltar"*. Tomo II, Madrid, 1988, pp. 185-199.

CANALES, E., <<Los diezmos en su etapa final>>, en Anes, G (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen*. I. Agricultura, Madrid, 1982, pp. 105-187.

CANO TRIGO, J.M^a., <<En el segundo centenario de la publicación del Atlas Marítimo de España>>, en *Revista de Historia Naval*, 25 (1989), pp. 33-56.

CANOURA QUINTANA, A., *La pesca en la Galicia del siglo XVIII*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Geografía e Historia de la UNED, 2002.

- *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII*. A Coruña, 2003.

CAPEL, H., Sánchez, J.E. y Moncada, E., *De Palas a Minerva*. Madrid, 1983.

CÁRDENAS PIERA, E. de, *Caballeros de la Orden de Santiago. Siglo XVIII*. Tomo VI. Años 1778 a 1788. Madrid, 1994

CARMONA BADIA, X., *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*. (Tesis doctoral inédita). Univ. de Santiago de Compostela, 1983.

- y GARCÍA LOMBARDEIRO, J., <<Tradición e modernización nas pescarías galegas. Séculos XVIII e XIX>>, en *Actas do Coloquio "Santos Graça" de Etnografía Marítima*, Vol. II, Póvoa de Varzim, 1985.

- <<Igualdade e desigualdade nas pesquerías galegas de mediados do século XVIII>>, en *Grial*, Tomo 27, nº 102 (abril-junio de 1989), pp. 216-226.

CARRETE PARRONDO, J., <<La edición del "Atlas Marítimo Español">> de Vicente Tofiño de San Miguel y José Varela y Ulloa (1786-1789)>>, en *Cuadernos de Bibliofilia*, 4 (abril, 1980), pp. 18-26.

CASADO SOTO, J.L., <<La provincia de Cantabria. Notas sobre su constitución y ordenanzas (1727-1833)>>, en *Altamira*, Vol. I, Año 1978, pp. 121-196.

CASAS DE BUSTOS, R., <<Curso vasco en el siglo XVIII. 1779-1783>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Vitoria-Gasteiz, 1996, pp. 217-228.

CASTAÑEDA GALÁN, J., *Guarnizo, un astillero de la Corona*. Madrid, 1993.

CASTELLANO CASTELLANO, J.L., *Luces y reformismo. Las Sociedades Económicas de Amigos del País del Reino de Granada en el siglo XVIII*. Granada, 1984.

CASTILLO MANRUBIA, P., <<Los colegios de San Telmo>>, en *Revista de Historia Naval*, 1986, 4 (13), pp. 79-98;

- *La Marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX*. Madrid, 1992.

CASTIÑEIRA CASTRO, V. M., *Dinámica socio-demográfica del Finisterre gallego, 1600-1860*. Memoria de licenciatura inédita. Univ. de Santiago de Compostela, 1996.

CASTRELO, J., *Síntesis histórica de Palmeira, 1600-1850*, Santiago, 1985.

CATALÁN PÉREZ-URQUIOLA, M., <<La armada española entre la Ilustración y 1898>>, en *Serie Histórica. Academia de Cultura Valenciana*, nº 20 (1999), pp. 7-50.

CEPEDA GÓMEZ, J., << El fuero militar en el siglo XVIII >>, en Martínez Ruíz, E. y De

- Pazzis, P.M. (coords), *Instituciones de la España Moderna. 1. Las Jurisdicciones*, Madrid, 1996, pp. 293-303.
- CERVERA PERY, J., *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986.
- CID RODRÍGUEZ, R., y LÓPEZ BERNAL, J.M., <<El declive de los correos marítimos de Indias y su incorporación a la Real Armada>>, en *Revista de Humanidades*, nº 3 (1992), pp. 47-61.
- CIORANESCU, A., <<Piratas y corsarios en aguas de Canarias (siglo XVIII), en Millares Torres, A. (Ed.), *Historia general de los islas Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, 1977, IV, pp. 111-129.
- COMÍN COMÍN, F., y MARTÍN ACEÑA, P., *Tabacalera y estanco del tabaco en España, 1636-1998*. Madrid, 1999.
- CLAVIJO Y CLAVIJO, S., *La trayectoria hospitalaria de la Armada Española*, Madrid, 1944.
- COMOXO, X. y SANTOS, X., *A heráldica nas terras de Rianxo: brasóns e linaxes*. A Coruña, 1997.
- CONTRERAS GÓMEZ, J., *Ceuta y su Compañía de Mar: historia de una simbiosis, 1415-1997*. Ceuta, 1997.
- COSTA RODIL, J., *Rianxo en el Antiguo Régimen. Economía y sociedad en una villa marítima del señorío arzobispal de Santiago*. (Memoria de licenciatura inédita). Univ. de Santiago de Compostela, 1981.
- << Rianxo no Antigo Réxime: actividades económicas básicas>>, en *Adaxe, Revista de Estudos e Experiencias educativas*, nº 4 (1988), pp. 7-28.
- CRESPO DEL POZO, J.S. (O.M.): *Blasones y linajes de Galicia*. Santiago, 1962-65.
- CRESPO SOLANA, A., <<La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII>>, en *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea*, 1994-1995, nº 6-7, pp. 35-49.
- CUBILLO DE LA FUENTE, R., *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX*. León, 1998.

CUETO LÓPEZ, F., *El empresario cántabro Fernández de Isla: notas biográficas*. Santander, 1990.

DAVIES, D., *Fighting ships. Ships of the line, 1793-1815*. Constable-Londres, 1996.

DE ABEL VILELA, A. (Ed.), *Historia e antropoloxía da cultura pesqueira en Galicia*. Santiago, 1996.

DE CASTRO FRESNADILLO, J., <<Un obstáculo añadido a la política naval reformista ilustrada: pérdidas navales de la Armada Real en las rutas de Indias entre 1700 y 1778>>, en *Historia Moderna. Historia en construcción*. Vol. II., *Sociedad, política e instituciones*, Lleida, 1999, pp. 427 a 456.

DEDIEU, J.P., <<Familia y alianza. La alta administración española en el siglo XVIII>>, en Castellano, J.L. (Ed.), *Sociedad, Administración y Poder en la España del Antiguo Régimen*. Granada, 1996.

- <<La Nueva Planta en su contexto. Las reformas del aparato del Estado en el reinado de Felipe V>>. En *Manuscrits. Revista d'Historia Moderna*, nº 18, (2000), pp. 113-139.

DELGADO BARRADO, J.M., <<La génesis del proyecto repoblador de Sierra Morena>>, en *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, nº 178, (2001), pp. 303-329.

- y GÓMEZ URDÁÑEZ, J.L., *Ministros de Fernando VI*. Córdoba, 2002

DELGADO RIBAS, J.M^a., <<Auge y decadencia de la marina colonial catalana (1720-1821), en *Boletín Americanista*. Año XXI, nº 29, (1979), pp. 31-64.

- <<Comerç colonial i reformisme borbònic: els Decrets de Lliure Comerç>>, en *L'Avenc*, 15 (1979), pp. 24-29.

- <<La industria naviera en Cataluña y en el País Vasco: un estudio comparativo (1750-1850)>>, en I Coloquio Vasco-Catalán de Historia. Sitges, Diciembre de 1982.

- <<La navegació catalana d'altura: els mariners de Comerç Lliure>>, en *L'Avenc*, nº 35, (1981), pp. 52-59.

- <<La construcció naval i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)>>, en

Recerques, nº 13, (1983), pp. 45-62.

- et al., *El comerç entre Catalunya i America (segles XVIII i XIX)*. Barcelona, 1986.

DEMERSON, P., *Próspera y adversa fortuna de la Real Sociedad Cantábrica (1775-1804)*. Santander, 1986.

- y DEMERSON, J., <<La Sociedad Patriótica de Vera y su jurisdicción (1775-1808)>>, en *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea*, 11 (1984), pp. 5-98.

DESDEVISES DU DÉZERT, G., *La España del Antiguo Régimen*, París, 1899 (reed. traducida, Madrid, 1989).

DÍAZ LÓPEZ, J.P., <<La economía (I): agricultura, ganadería y pesca>>, en *Historia del Reino de Granada. Tomo III. Del Siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1830)*, Andujar Castillo, F. (Ed.), Granada, 2000, pp. 363 a 392.

DÍAZ DE RÁBAGO, J., *La industria de la pesca en Galicia*, Santiago, 1885

DIE MACULET, R., y ALBEROLA ROMÁ, A., *La herencia de Jorge Juan: muerte, disputas sucesorias y legado intelectual*. Alicante, 2002.

DICCIONARIO de Autoridades. Madrid, Editorial Gredos, 1963 (3ª reimpresión, 1976)

DÍEZ, F., *Viles y mecánicos. Trabajo y sociedad en la Valencia preindustrial*. Valencia, 1990.

DOMÍNGUEZ NAFRÍA, J.C., <<Conflictos de competencias entre la jurisdicción ordinaria y la militar en el Antiguo Régimen>>, en *AHDE*, LXVIII, (1997), pp. 1545-1566.

- et [al.], *La Hacienda militar: 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*. Madrid, 2002.

DONEDDU, G., <<Le tonnare in Sardegna (1500-1800)>>, en *Società e Storia*, nº 21 (1983), pp. 535-563.

DOPICO, F., *A Ilustración e a sociedade galega. A visión de Galicia nos economistas ilustrados*, Vigo, 1978.

EIRAS ROEL, A., <<La burguesía mercantil compostelana a mediados del siglo XVIII>>, en *La historia social de Galicia en sus fuentes de protocolos*. Santiago de Compostela, 1981.

- *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*, Madrid, 1991.

- <<La historia de la alimentación en la España Moderna: resultados y problemas>>, en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 2, 1193, pp. 35-64.

- *La población de Galicia, 1700-1860*, Santiago de Compostela, 1996.

ENGLAND'S sea fisheries: the comercial sea fisheries of England and Wales since 1300. Londres, 2000.

ERKOREKA GERVASIO, J.I., *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, 1991.

ESCUADERO, J.A., *Los Secretarios de Estado y del despacho*. 4 vols. Madrid, 1969.

- *Los cambios ministeriales a fines del Antiguo Régimen*. Sevilla, 1975.

ESPINO LOPEZ, A.: <<Ejército y sociedad en la Cataluña del Antiguo Régimen: el problema de los alojamientos (1653-1689)>>. En *Historia Social*, nº 7 (1990)

FAYARD, J.: *Los miembros del Consejo de Castilla (1621-1746)*. Madrid, 1982.

FERNÁNDEZ ALMAGRO, M., *Política naval de la España Moderna y Contemporánea*. Madrid, 1946.

FERNÁNDEZ DE CASTRO CABEZA, M.C., <<La Armada Real en la guerra contra la Convención nacional francesa>>, en *Actas del III Congreso de Historia Militar*, Zaragoza, 1997.

FERNÁNDEZ CASANOVA, C., *La Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago en el siglo XIX: un estudio de la organización interna y de su actuación en favor de Galicia*. Sada, 1981.

- <<La actividad pesquera de Galicia en los estudios patrocinados por la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago (s. XIX)>>, en *VIII Semana Galega de Historia. Galicia Mare Nostrum: A Importancia do mar en Galicia*, (19 -22 abril de 1999). A Coruña, 2001, pp. 289-308.

FERNÁNDEZ DÍAZ, R., <<Un proyecto económico ilustrado. La Compañía meridiana de pesca>>, en *Ciencia, Vida, Espacio en Iberoamérica*. Vol. II, Madrid, 1989, pp. 127-141.

- y SIERCO BARÓN, E., <<Ensenyament professional i desenvolupament econòmic: L'escola Náutica de Barcelona>>, en *Recerques*, nº 15 (1984), pp. 7-31.

- y MARTÍNEZ SHAW, C.,

- <<Els sistemes de pesca>>, en *L'Avenc*, nº 33 (1980), pp. 42-53.

- << La gente de mar en la Cataluña del siglo XVIII>>, en *Primer Congrés d'Historia Moderna de Catalunya*, vol. I, Barcelona, 1984, pp. 553-567.

- << La pesca en la España del siglo XVIII: una aproximación cuantitativa >>, en *Revista de Historia Económica*, año II, nº 3 (1984), pp. 183-201.

- << Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII >>, en Martínez Shaw, C., (ed.) *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 243-271.

- <<El despliegue de los bous catalanes en el siglo XVIII>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *Historia Moderna. Historia en construcción. Economía, mentalidad y cultura*, Lleida, 1999, pp. 61-75.

FERNÁNDEZ DURO, C., *Almadrabas: reseña histórica de su empleo en las costas de España y reglamento para su régimen*. Madrid, 1866.

- *La Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. 9 vols. Madrid, 1895-1903. [reed. facsímil, Madrid, 1972-73].

FERNÁNDEZ GAYTÁN, J., <<La Virgen del Carmen, protectora de la expedición contra Argel>>, en *Revista General de Marina*, 1980, nº 199, pp. 103-106.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A., <<Un aspecto de la fiscalidad eclesiástica en la Galicia del Antiguo Régimen. El diezmo de mar>>. Comunicación presentada al *IV Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Alicante, 1989.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, B., *El patronato artístico de las cofradías de mareantes en Galicia (siglos XV-XVI)*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Santiago, 1998.

FERRÁNDIZ ARAÚJO, C., <<La encañizada de Calnegre en la Manga del Mar Menor y su formación en el siglo XVIII>>, en *Murgetana*, nº 45 (1976), pp. 87-101.

- *Historia marítima de Zalvide*. Murcia, 1982.

FERRANTE, C., <<La Laguna di Santa Gilla e i piscatori del gremio di San Pietro>>, en

- Mattone, A., (ed.) *Corporazioni, gremi e artigianato tra Sardegna, Spagna e Italia nel Medioevo e nell'età moderna (XIV-XIc secolo)*. Sassari, 2000, pp. 352-371.
- FERRER DE COUTO, J., *Historia de la Marina Real española. Desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*. 2 vols., Madrid, 1854.
- FILGUEIRA VALVERDE, X., <<San Telmo y la advocación del “Corpo Santo”>>, en *Revista General de Marina*, Vol. CXXIV, 1943, pp. 279-303
- *Archivo de mareantes*, Pontevedra, 1946.
 - (coord.), *Epistolario do P.Sarmiento*. Santiago de Compostela, 1995.
- FLORES ARROYUELO, F.J., <<Política de plantíos en Murcia en el último tercio del siglo XVIII>>, en *Anales de la Universidad de Murcia. Filosofía y Letras*, 1977-1978, 36 (1-2), pp. 219-236.
- FOI chrétienne et milieux maritimes: XV-XX siècles*. Actas del Coloquio celebrado en el Collège de France (París, 23-25 de septiembre de 1987). Edición a cargo de A. Cabantous y F. Hildesheimer. París, 1989.
- FONTENAY, M., <<Los fenómenos corsarios en la “periferización” del Mediterráneo en el siglo XVII>>, en *Areas. Revista de Ciencias Sociales*, 1986 (Extra 1), pp. 116-121.
- FORET et Marine*. Corvol, A., (ed. lit.). París, 1999.
- FORTEA PÉREZ, J.I., (ed.), *Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la historia*. Santander, 2002.
- FORTES, A., *Navegantes, corsarios y piratas. Rías Baixas, 1780-1850*. Pontevedra, 2001.
- FORTES ALÉN, M^a.J., <<Fray Martín Sarmiento. Notas biográficas (1695-1772)>>, en Catálogo de la *Exposición conmemorativa do Día das Letras Galegas*. Museo de Pontevedra, 2002.
- FRANCO CASTAÑÓN, H., <<La Marina en Filipinas (I). El apostadero de Filipinas>>, en *Revista de Historia Naval*, 1993, 12 (44), pp. 61-73.
- FRANCO RUBIO, G., <<Civiles y militares en la alta administración española del siglo XVIII: la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina>>, en Fernández Albadalejo, P. (Coord.), *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España Moderna*. Alicante, 1997, pp. 51-62.

- <<¿Espada o pluma?, ¿destino militar o puesto administrativo? La incorporación de los militares a las instituciones civiles en la España del siglo XVIII>>, en *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 18 (1997), pp. 69-86.

- <<Reformismo institucional y élites administrativas en la España del siglo XVIII: nuevos oficios, nueva burocracia. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina (1721-1808)>>, en Dedieu, J.P., López-Cordón Cortezo, M^a.V. (Eds.): *La pluma, la mitra y la espada: estudios de historia institucional en la Edad Moderna*. Madrid, 2000, pp. 95-130.

- <<Formas de sociabilidad y estrategias de poder en la España del siglo XVIII>>, en Martínez Ruiz, E. (Coord.), *Poder y mentalidad en España e Iberoamérica*. Actas., Madrid, 2000.

- *La vida cotidiana en tiempos de Carlos III*. Madrid, 2001

FRANCO SILVA, A., <<Los pescadores del Puerto de Santa María y sus problemas a comienzos del siglo XVI>>, en *Historia. Instituciones. Documentos.*, nº 22, 1995, pp. 191-214.

FRIERA ÁLVAREZ, M., *La Junta General del Principado de Asturias a fines del Antiguo Régimen (1760-1835)*. Oviedo, 2003.

GALMES DE FUENTES, A., *Las ideas económicas del tercer marqués de Santa Cruz de Marcenado*. Madrid, 2001.

GALMES, L. O.P., *El Bienaventurado Fray Pedro González O.P. San Telmo. Estudio histórico-hagiográfico de su vida y su culto*. Salamanca, 1991.

GÁMEZ AMIÁN, A., *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*. Málaga, 1994.

GÁRATE OJANGUREN, M^a.M., “La Real Compañía Sardinera de Guetaria. Un estudio económico, en *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País*, 38-Tomo 1-4, (1982), pp. 3-29.

GARAY UNIBASO, F., *Correos marítimos españoles*. 2 vols. Bilbao, 1987.

GARCÉS LÓPEZ, J.J., <<Algunos aspectos históricos de la deserción>>, en *Revista General de Marina*, nº 168 (1965/2), pp. 159-164.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vols. Sevilla, 1976.

– *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: Problemas y debates*. Granada, 2003.

GARCÍA CARRAFFA, A. y A.: *Diccionario heráldico y genealógico de apellidos de España y América*. 88 vols. Madrid, 1920–1963.

GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M.J., *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. A Coruña, 1999.

GARCÍA-HURTADO, M-R., *El Arma de la palabra. Los militares españoles y la cultura escrita en el siglo XVIII (1700–1808)*. A Coruña, 2002.

GARCÍA RIVAS, M., *La Sanidad Naval Española. Historia y evolución*. Madrid, 1995.

GARMENDIA ARRUEBARRENA, J., <<Matrículas de capitanes y pilotos donostiarras>>, en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 24, 1990, pp. 586-599.

GIL MUÑOZ, M., *Perfil humano de la oficialidad en el contexto de la Ilustración*. Madrid, 1995.

GIMÉNEZ LÓPEZ, E., *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*. Valencia, 1981

- <<Aspectos jurisdiccionales de la repoblación en la Corona de Aragón>>, en *El municipio en la España moderna.*, Córdoba, 1996, pp. 234-247.

GIRGENTI, S., *Storia dell tonnare di Trapani nell' éta moderna*. Trapani, 1982.

GÓMEZ CRUZ, M., *Atlas histórico-forestal de Andalucía*. Siglo XVIII. Granada, 1991.

GÓMEZ MARTÍNEZ, J., y POLO SÁNCHEZ, J.J., <<La parroquia de Nuestra Señora de las Lindes en Suances: proceso de construcción y ornamentación del edificio parroquial. Cofradías y tradiciones>>, en *Altamira*, nº 48 (1989), pp. 143-175.

GÓMEZ DE VALE <<La matrícula de mar en las provincias de Sanlúcar y Cádiz, 1750-1850>>, en *Actas de Hespérides. XI Congreso de Profesores Investigadores*, 1992, pp.

641-656.

GÓMEZ URDÁÑEZ, J.L., *El proyecto reformista de Ensenada*. Lérida, 1996.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I., <<El navío de tres puentes en la Armada española>>, en *Revista de Historia Naval*, III (1985).

- <<La vida a bordo de la Armada Real>>, en Palacio Atard, V., (coord.), *España y el mar en tiempos de Carlos III*. Madrid, 1989, pp. 167-181.

GONZÁLEZ BELTRÁN, J.M., *Reformismo y administración local en la provincia de Cádiz durante el reinado de Carlos III. Un estudio sobre la aplicación y desarrollo de las reformas en los municipios gaditanos*. Cádiz, 1991.

GONZÁLEZ CAIZÁN, C., <El primer círculo de hechuras zenonicias>>, en *Ministros de Fernando VI*. J.M. Delgado Barrado y J.L. Gómez Urdáñez (coords.). Córdoba, 2002, pp. 175-202.

GONZÁLEZ ENCISO, A., <<En torno al contrabando de tabaco en el siglo XVIII>>, en *Estudios de historia moderna y contemporánea. Homenaje a Federico Sánchez Verdaguer*. Madrid, 1991, pp. 199-209;

- *Felipe V: La renovación de España. Sociedad y economía en el reinado del primer Borbón*. Navarra, 2003.

- y TORRES SÁNCHEZ, R., (eds.), *Tabaco y Economía en el siglo XVIII*. Pamplona, 1999.

GONZÁLEZ ESCOBAR, J.L., <<La piratería y la redención de cautivos en las costas de Huelva, siglos XVI-XVIII>>, en *Huelva en su Historia*, nº 2, 1988, pp. 359-386.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M., <<Oligarquía urbana y gobierno municipal en el Vigo del siglo XVIII>>, en *Castrelos*, III-IV (1990-91), pp. 285-317.

- <<Poder municipal y grupos sociales en Vigo en el ocaso del antiguo régimen>>, en *Castrelos*, 11 (1998).

- <<Crisis de subsistencias y epidémicas en las villas de Vigo y Bouzas (1680-1890)>>, en *Boletín de Instituto de Estudios Vigueses*. Año VI. Nº 6, 2000, pp. 87-106.

GONZÁLEZ LOPO, D., <<La emigración a Portugal desde el S.O. de Galicia en los siglos XVIII y XIX>>, en *Colóquio Internacional sobre emigração portuguesa nos séculos*

XIX-XX, Lisboa, 1992.

- <<Migraciones históricas de los gallegos en el espacio peninsular (siglos XVI-XIX)>>, en *Obradorio de Historia Moderna*, nº 12, 1993, pp. 167-182.

GOZÁLVEZ ESCOBAR, J.M., *Los orígenes de Isla Cristina. El impulso pesquero*. Isla Cristina, 1988.

GRACIA CARCAMO, J., <<Las levas de marinería y la cofradía de pescadores de Bermeo en el siglo XVIII>>, en *Historia de la economía marítima del País Vasco*. San Sebastián, 1983, pp. 97 a 134.

- <<El sector pesquero en la historia del País Vasco: esbozo de los conocimientos actuales y problemas abiertos a la futura investigación historiográfica>>, en *Istas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 1, 1996, pp. 169-214.

GRAN Diccionario Xerais da Lingua. Vigo, 2000.

GRANA GIL, I., *El Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga*. Málaga, 1995.

GRAU I PUJOL, J.M.T., *El Corall a la costa de l'Empordá: Begur, ss. XVIII-XIX*. Barcelona, 1993.

GÜEMES, F., *Memoria de un naufragio: panorama y circunstancia histórica del naufragio de la Fragata "Magdalena" y el bergantín "Palomo" integrantes de la Expedición Cántabra en la ría de Viveiro, 2 de noviembre de 1810*. Viveiro, 1991.

GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F.J., *Las reformas en la Administración local durante el reinado de Carlos III*. Madrid, 1980.

GUIMERÁ, A., y ROMERO, D., *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid, 1996.

GUIRAO DE VIERNA, A., <<Notas para un estudio del Almirantazgo de 1737>>, en *Revista de Historia Naval*, 1984, 2 (4), pp. 83-100.

- <<Organización de la Armada durante el reinado de Felipe V: diferencias y semejanzas con la británica>>. En *Revista de Historia Naval*, nº 18, (1987), pp. 73-86.

La HACIENDA militar: 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas. Madrid, 2002

HERSAT DE LA VILLEMARQUÉ, J., *La pêche morutière française: de 1500 à 1950: statistiques, climat, société*. Plouzane, 1995.

HILAIRE-PÉREZ, L., *L'Expérience de la mer: Les européennes et les espaces maritimes au XVIIIe siècle*. París, 1997.

IBÁÑEZ, I., y LLOMBART, J., <<La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX>>, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Año 2000, nº 3, pp. 747-772.

IGLESIAS ALMEIDA, E., <<El tráfico y la pesca en los puertos de la Ría de Vigo. Contribución al conocimiento de su historia>>. En *Museo de Pontevedra*, T. XLIV (1990), pp. 663-691.

- <<Notas sobre la navegación y tráfico en los puertos del sur de Galicia>>, en *Museo de Pontevedra*, nº 49 (1995), pp. 293-312.

- *La cofradía de San Pedro González Telmo: patrono de la ciudad de Tui y su obispado*. Tui, 2001.

IMIZCOZ BEUNZA, J.M., (dir.), *Élites, poder y red social. Las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna (Estado de la cuestión y perspectivas)*. Bilbao, 1996.

JOVELLANOS, M.G., *Obras publicadas e inéditas de D. Gaspar Melchor de Jovellanos*. Tomo L de la Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1859

- *Escritos Económicos*. Edición y estudio preliminar de V. Llombart. *Clásicos del Pensamiento Económico Español (Nueva Época)*. Madrid, 2000

IRIA, A., <<Vila Real de Santo António reedificada pelo Marquês de Pombal (1773-1776). Subsídios para a sua monografia e elementos para a história da administração pombalina>>, en *Ethnos*, vol. III, 1948, pp. 5-76.

JULIA FIGUERAS, B., <<Mariners girolencs, mestres d'aixa i captius dels moros>>, en *Revista de Girona*, nº 113, (1985), pp. 54-56.

KRÜGER, F., <<Notas etnográfico lingüísticas da Povia de Varzim: A apanha do çargazo>>, en *Boletín de Filosofía*. Lisboa, 1936. Tomo IV, fascículos 1-2.

LASALA NAVARRO, G., *Galeotes y presidiarios al servicio de la marina de guerra en España*. Madrid, s.d.

LAZCANO, S., *Creación y ordenanzas del Consulado de San Sebastián*. San Sebastián, 1986. LE BOUËDEC, G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique*,

1690-1790. París, 1997.

- <<La pluriactivité dans les sociétés littorales XVII-XIX siècle>>, en *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*. Anjou-Maine-Touraine, 2002.

LE GOFF, T.J.A., <<Les gens de mer devant le système des classes (1755-1769): résistance ou passivité>>, in Hocquet, J.-C., *Les Hommes et la mer dans l'Europa du Nord-Ouest*. Coloquio de Boulogne-sur-Mer, 1984. Revue du Nord, 1986.

- <<Le recrutement géographique et social des gens de mer bretons à la fin de l'Ancien Régime>>, en actes du colloque *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution*, Brest, 1989

- <<The Labour Market for Sailors in France>>, en *Those emblems of hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870 [Research in Maritime History, n° 13 (1997)]*, pp. 287-327.

- <<L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII siècle>>, en MERINO, J., y MEYER, J., (eds.), *Les marines de guerre européens, XVIIe-XVIIIe siècles*. París, 1998, pp, 121 a 137.

El LIBRO registro de los privilegios de la Albufera de Valencia. Edición e índices por M^a. José Freire Moliner. Zaragoza, 1995.

LOBO CABRERA, M., <<El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes>>, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 26, (1980), pp. 303-350.

LÓPEZ, R.J., <<Devociones y cultos marianos en Galicia durante la Edad Moderna>>, en González Cruz, D. (Ed.), *Actas del I Encuentro Internacional celebrado en Almonte-El Rocío del 19-21 de febrero de 1999*. Universidad de Huelva, 2000.

LÓPEZ CAPONT, F., <<Las ideas pesqueras del Padre Sarmiento y la evolutiva situación de su época (siglo XVIII)>>, en *Congreso Internacional no Tricentenario de Fr. Martín Sarmiento, 1695-1995* (Santiago de Compostela, 1995). Tomo 2, pp. 379-401.

- *La Faceta pesquera del Padre Sarmiento y su época*. Pontevedra, 1997 . [Incluye la reproducción facsímil: *De los atunes y de sus transmigraciones y conjeturas sobre las almadrabas, y sobre los medios para restituirlas*. Madrid, 1772.].

- *El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII. Los salazoneros catalanes*

llegan a Galicia. A Coruña, 1998.

LÓPEZ LINAGE, J., y ARBEX, J.C., *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos (1681-1794). Una selección de textos pioneros*, Madrid, 1991.

LÓPEZ LOSA, E., *El sector pesquero y la industria de pescado en el País Vasco (1800-1936). Una historia económica*. Vitoria-Gasteiz, 2000 (Tesis inédita).

<<La propiedad en el mar: acceso a los recursos y territorios de pesca. Las cofradías de mareantes de la costa vasca >>, en *Zainak*, 15 (1997), pp. 199-217.

LÓPEZ MIGUEL, O., <<Els gremis de mestrança e les revistes de marina del segle XVIII>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *Historia Moderna. Historia en construcción*. Vol. II, *Sociedad, política e instituciones*. Lleida, 1999, pp. 207-230.

- y MIRABET CUCALA, M., <<La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza >>, en Martínez Shaw, C. (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 217-239.

LLOVET, J., *La Matrícula de Mar i la provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, 1980.

LUXÁN MELÉNDEZ, S., SOLBES FENI, S., y LAFORET, J.J. (Eds.), *El Mercado del tabaco en España durante el siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria, 2000.

MACÍAS LÓPEZ, A.M.: <<Un artículo “vital” para la economía canaria: producción y precios de la sal (c. 1500-1836)>>, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 35 (1989), pp. 151-215.

MADURELL Y MIRAMÓN, J.M., <<Notas históricas marítimas del Maresme>>, en *Hispania*, XLIV, nº 158 (1984), pp. 603-644.

MAESTRO CASTAÑEDA, J.C., <<Orígenes y formación marinera de un gran hombre de estado: Julián de Arriaga (1700-1749)>>, en *Euskal Herria y el Nuevo Mundo. La contribución de los vascos a la formación de las Américas*. Vitoria-Gasteiz, 1996, pp. 285-291.

MAFRICI, M., *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*. Nápoles, 1995.

MAISO GONZÁLEZ, J., *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan*

F. de Isla y Alvear. Santander, 1990

MANERA REGUEYRA, E., <<El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV)>>, en *El buque en la Armada española*. Bilbao, 1981.

MANTECÓN MOVELLÁN, T.A., *Conflictividad y disciplina social en la Cantabria rural del Antiguo Régimen*. Santander, 1997

MARCOS MARTÍN, A., *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*. Barcelona, 2000.

MARI PUIG, A., <<Menestrals i Manufactures a la Menorca de finals del segle XVIII>>, en *Estudis d'Historia Económica*, nº 13, pp. 23-41.

MARLEY, D. (Ed.), *Seis impresos relativos al establecimiento y gobierno de diversos hospitales navales españoles del siglo XVIII (1748-1781)*. México, 1983.

MARTÍN CORRALES, E., <<Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII>>, en *Aldaba*, 1987, nº 5, pp. 25-39.

- <<Atraso tecnológico en la pesca del salado en Canarias en el siglo XVIII>>, en *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*. Madrid, 1989, vol. II, pp. 103-123.

- <<La huella del corso norteafricano en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVIII>>, en *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarime i Contraban (siglos XV-XVIII)*. Mallorca, pp. 217-230.

- <<Los coraleros catalanes en el litoral argelino en el siglo XVIII>>, en *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Carlos Martínez Shaw (ed.), Granada, 1995, pp. 427-456.

MARTÍN GARCÍA, A., <<Inmigración y estructura profesional en el Ferrol de finales del Antiguo Régimen>>, en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 6 (1997), pp. 193-218

- <<Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)>>, en *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie IV, Historia Moderna, t. 12 (1999), pp. 415-441.

- *Población y sociedad del Ferrol y su tierra en el Antiguo Régimen*. 2 vols. Tesis de licenciatura leída en la Facultad de Humanidades de Ferrol de la Universidad de A Coruña. A Coruña, 2002.

- <<Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte en la escuadra de La Habana (1780-1783)>>, en *Revista de Indias*, vol. LXII, nº 225, 2002, pp. 511-534.

- *Una sociedad en cambio: Ferrol a finales del Antiguo Régimen*. Ferrol, 2003.

MARTÍN MERÁS, M^a.L., <<Proyectos cartográficos de la Marina Ilustrada>>, en Fernández Pérez, J; y González Tasicón, I. (Eds.), *Ciencia, técnica y Estado en la España Ilustrada. Colequio Internacional Ciencia, Técnica y Estado (Madrid, 1988)*. Madrid, 1990, pp. 367-380.

MARTÍNEZ-BARBEITO, C., *El montepío de pesca en Galicia en el siglo XVIII*. A Coruña, 1970.

- *Torres, pazos y linajes de la provincia de La Coruña*. León, 1986.

MARTÍNEZ DE CAMPOS Y SERRANO, M., *España bélica: el siglo XVIII*, Madrid, 1965.

MARTÍNEZ CARDÓS, J., <<Don José del Campillo y Cossío>>, en *Revista de Indias*, nº 30, 1970, pp. 503-542.

MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, J.M^a. (dir.), *Enciclopedia General del Mar*, 3^a ed., Barcelona, 1982.

MARTÍNEZ ORTEGA, A.I., <<Consideraciones sociológicas sobre un proyecto pesquero en Yucatán a fines del siglo XVIII>>, en *La economía marítima del Atlántico: pesca, navegación y comercio*. Tomo III de las Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América. (Zaragoza, 1996), 1998, pp. 1663-1674.

MARTÍNEZ RUIZ, A., <<Desertores y prófugos en la primera mitad del siglo XIX. Las causas y efectos>>, en *Hispania*, 1967, Tomo XXVII, pp. 608-638.

- <<Algunas disposiciones sobre el reclutamiento de marinos a finales del siglo XVIII>>, en *Chronica Nova*, nº 13 (1982), pp. 157-167.

- <<El Marqués de la Victoria y la política naval española>>, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 28, 1996, pp. 7-20.

- DE PAZZIS PI CORRALES, E., y TORREJÓN CHAVES, J. (coords.), *Los ejércitos y las armadas de España y Suecia en una época de cambios (1750-1870)*. Madrid, 2001.

MARTÍNEZ SHAW, C., <<Comercio colonial ilustrado y periferia metropolitana>>, en *Rábida*, nº 11 (1992), pp. 58-72.

- <<La economía marítima española en tiempos de Jovellanos>>, en *Torre de los Lujanes*, 1995, nº 29, pp. 81-90.

- <<La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen>>, en *Manuscrits. Revista d'Historia Moderna*, 1997, nº 15, pp. 257-278.

- <<La pesca en los economistas españoles del siglo XVIII>>, en *VII Congreso Internacional de Historia de América. La economía marítima del Atlántico: Pesca, Navegación y Comercio*, Zaragoza, 1998, Vol. III, pp. 1675-1690.

- <<La renovación de la pesca española en el siglo XVIII>>, en *Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*. San Fernando, 1998, pp. 51-61

- y ALFONSO MOLA, M., *Felipe V*. Madrid, 2001.

- <<La empresa de pesca de Galicia, 1788-1789>>, en *Historia y perspectivas de investigación. Estudios en memoria del profesor Ángel Rodríguez Sánchez*. Badajoz, 2002, pp. 175-183.

MARTÍNEZ VALVERDE, C., <<La marinería en la defensa de Cartagena de Indias en 1741>>, en *Revista General de Marina*, nº 191 (1976), pp. 121-132.

- << Constitución y organización de la Armada de Felipe V>>, en *Temas de historia militar*, tomo I, Madrid, 1983, pp. 265-311.

MARTÍNEZ VARA, T., <<Santander y el comercio colonial>>, en *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, pp. 183-198;

- <<El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio>>, en *Santander. El puerto y su Historia. 1785. Bicentenario del consulado de Mar*. Santander, 1986;

- <<Guerra y comercio marítimo: el flujo comercial de Santander-América>>, en *V Congreso de la Asociación de Historia Económica*, 1993.

MARURI VILLANUEVA, <<Ensenada y el Real Astillero de Guarnizo>>, en *Cuadernos de Investigación Histórica*. Brocar, nº 25 (2001), pp. 123-136.

- <<Gobierno y administración de la Cantabria del Antiguo Régimen. El ejemplo de Castro Urdiales>>, en *Transiciones: Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la historia*. Fortea Pérez, J.I. (Ed.), Santander, 2002, pp. 151-175.

MAS Y GIL, L., *La pesca en Alicante (ensayo para su historia)*. Alicante, 1979.

MAS I MARQUÈS, F., *La Revolta dels Joseps. Un conflicte dels pescadors de Lloret al segle XVIII*. Lloret de Mar, 1988.

MASSONS, J. M^a., <<Hospitales de La Habana en el siglo XVIII>>, en *Hispanoamérica y las academias de Medicina españolas*. Actas de las III Jornadas de Historia de la Medicina Hispanoamericana. *Anales de la Real Academia de Medicina y Cirugía de Cádiz*, 1992, n° 28 (1), pp. 221-229.

MATAMOROS I APARICIO, D., <<Administración y jurisdicción de Marina en Cataluña (1714-1777)>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 273-297.

- y MESTRE I PRAT DE PÀDUA, M^a., <<Navíos particulares para el “servicio del Rey”. Fletes, corsarios y secuestros, 1700-1750>>, en *Historia Moderna. Historia en construcción*. Vol. I. *Economía, mentalidad y cultura*. Lleida, 1999, pp. 151 a 165.

MATEO OVIEDO, J.A., *Con arte y parte. Los pescadores de l'Empordà en el siglo XVIII*. Trabajo de iniciación a la investigación. Universidad Pomèu Fabra. Instituto Universitario de Historia Moderna Jaume Vicens i Vives. Barcelona, 2002. Inédito

MEIJIDE PARDO, A., <<Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII>>, en *Actas del Congreso de Historia dos Descubrimentos*. Lisboa, 1961.

- *Origen y progresos de la Escuela de Náutica de La Coruña (1790-1825)*. A Coruña, 1963.

- << Hombres de negocios de La Coruña dieciochesca. Jerónimo de Hijosa >>, en *Revista* (Instituto José Cornide), año III, n° 3 (1967), pp. 85-148.

- << Notas históricas sobre ostricultura en la Ría de Arosa >>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, Tomo XXIV, n° 72-74 (1969), pp. 463-488.

- <<La invasión inglesa de Galicia en 1719>>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*,

anejo XVIII, 1970.

- *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*. Valladolid, 1971.

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

- << Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII >>, en *Actas de las I Jornadas de Metodología Aplicada a las Ciencias Históricas*, vol. III. Santiago de Compostela, 1975.

- << Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII >>, en *Vigo en su historia*, Vigo, 1980, pp. 298-355.

- <<Apuntes sobre la tentativa de crear en Pontevedra una escuela de náutica: 1769-1772>>, en *Museo de Pontevedra*, nº 37, 1983, pp. 135-156.

- *El puerto de la Coruña en el siglo XVIII*, A Coruña, 1984.

- << La penetración económica catalana en el puerto gallego e Mugaros (1760-1830)>>, en *Pedralbes, Revista de Historia Moderna*, nº 4, 1984. Separata.

- <<Orígenes de la prevención sanitaria marítima en Galicia: el lazareto de San Simón (1838-1857)>>, en *Medicina Galaica*, nº 37, año X, vol. XXXVIII, abril-junio de 1987.

- << Contribución ao estudio das pesquerías do Baixo Miño nos séculos XVIII e XIX >>, en *Grial*, Tomo XXV, nº 97 (1987), pp. 317-329.

- << Aspectos de la vida económica de Pontedeume en el siglo XVIII >>, en *Anuario Brigantino*, nº 16 (1993), pp. 61-73.

MEIJIDE PARDO, M^a.L., *La "guerra por la sardina". (Pleito gallego-catalán sobre artes de pesca en las costas de Galicia desde 1750 a 1890)*. A Coruña, 2002.

MÉMAIN, R., *Les Equipages de la Marine de Guerre au XVIIe siècle. Matelots et soldats des vaisseaux du roi. Les levées d'hommes....* (Tesis doctoral leída en la Facultad de Letras de la Universidad de Poitiers). París, 1936.

MÉNDEZ MARTÍNEZ, G., *Cartografía Antigua de Galicia*. Pontevedra, 1994

MERCAPIDE CAMPAINS, N., *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero: desde sus orígenes hasta el año 1800*. Santander, 1974.

- *Guarnizo y su Real Astillero*. Santander, 1980.
- MERINO NAVARRO, J. P., *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981.
- MICHELL, A.R., <<Las pesquerías europeas al comienzo de la Edad Moderna>>, en *La organización económica en Europa en la alta Edad Moderna*. Tomo V de la *Historia Económica de Europa* (Cambridge Univ.). Madrid, 1981.
- MIGUEL LÓPEZ, I., *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1795)*. Valladolid, 1992.
- MIJARES PÉREZ, L., <<La guerra hispano-británica de 1739-1748>>, en *Proyección histórica de España en sus tres culturas: Castilla y León, América y el Mediterráneo*. Valladolid, 1993, Tomo I, pp. 555-569.
- MILLÁN Y ROCA, LI., <<Notas para una historia de la mar del Ebro. Una reglamentación de pesca del siglo XVIII>>, en *Vinarós*, n. 1.316 (1983).
- *Naufragis a la mar de l'Ebre*. San Carles de la Rápita, 1991.
- MOLAS I RIBALTA, P., *Societat i poder polític a Mataró, 1718-1808*. Mataró, 1973.
- *Los magistrados de la Ilustración*. Madrid, 2000.
- MOLLAT, M (dir.), *Histoire des pêches maritimes en France*. Toulouse, 1987.
- MONTERO ARÓSTEGUI, J., *Historia y descripción de Ferrol*. Pontedeume, 1972 (1ª ed., Madrid, 1859)
- MORAL RONCAL, A.M., *Gremios e Ilustración en Madrid (1775-1836)*. Madrid, 1998.
- MORALES MOYA, A., <<Milicia y nobleza en el siglo XVIII>>, en *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 8 (1988), pp. 121-137.
- MORÍN JIMÉNEZ, C., <<San Telmo protector de los mareantes canarios en sus viajes a América>>, en *IX Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1993, vol. II, pp. 1337-1353.
- MÖRLING, S., *As embarcacións tradicionais de Galicia*, Noia, 1989
- MÜHLMANN, R., *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena, 1975.
- MURUGARREN, M., <<Estudio de las comunidades pesqueras y documentación parroquial>>, en *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, nº 15 (1997), pp. 233-

249.

MUSET PONS, A., <<La matrícula de Marina y el colectivo de patronos del río Ebro en el siglo XVIII>>, en Martínez Shaw, C., (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 383-393.

NÚÑEZ IGLESIAS, I. y BLANCO NÚÑEZ, J.M^a., *La diversión de Tolón*. 2 vols, Madrid, 1999.

NÚÑEZ-VARELA Y LENDOIRO, J.R., <<Algunas incidencias de la Guerra de Sucesión en la antigua provincia de Betanzos>>, en *Revista de Neda*, nº 1, 1998

OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, J., *Campeños y artesanos en la Asturias preindustrial (1759-1790)*. Oviedo, 1986.

O'DOGHERTY, A., << La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III >>, en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo IX (1952), pp. 347-370.

O'DOGHERTY, P., <<Jorge Juan y la ciencia naval española en el siglo XVIII>>, en *Revista General de Marina*, nº184 (1973/6), pp. 119-126.

- <<La construcción naval en la Península>>, en Palacio Atard, V. (coord.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 101-127.

O'DONNELL DUQUE DE ESTRADA, H., <<La Marina durante el primer reinado de Felipe V (1700-1724)>>, en *La Guerra de Sucesión en España y América*. Actas de las X Jornadas Nacionales de Historia Militar (Sevilla, 13-17 de noviembre de 2000). Madrid, 2001, pp. 439-450.

ODRIOLOZA OYARBIDE, L., *La construcción naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*. San Sebastián, 1997.

OLIVER NARBONA, M., *Almadrabas de la costa alicantina*. Alicante, 1982.

ORDENANZAS del gremio de mareantes de Gijón. Estudio preliminar de J. Ramón García López. Gijón, 2000

O'SCANLAN, T., *Diccionario marítimo español*. Madrid, 1974 (Edición facsímil de la de 1831).

OZANAM, D., <<Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)>>, en *Cuadernos de Investigación Histórica*, 6, Madrid, 1982.

- <<La política exterior de España en tiempos de Felipe V y de Fernando VI>>, en Jover Zamora, J.M. (dir.), *Historia de España*. Tomo XXIX. *La época de los primeros borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, 1985, pp. 457-505, y 556-559.

- *Les diplomates espagnols du XVIII^e Siècle. Introduction et répertoire biographique (1700-1808)*. Madrid, 1998.

PALACIO ATARD, V., (coord.), *España y el mar en el siglo de Carlos III*, Madrid, 1989.

PARCERO TORRE, C., <<Los puertos vascos: centros de canje de prisioneros ingleses en la Guerra de los Siete Años>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*, Vitoria-Gasteiz, 1996, pp. 229-246.

PASCUA SÁNCHEZ, M^a.J., <<Los gallegos en el Cádiz de la Carrera de Indias. Balance de un proceso migratorio (1682-1778)>>, en Eiras Roel, A., y Rey Castelao, O., (eds.), *Migraciones internas y medium-distance en la Península Ibérica, 1500-1900*, Volumen II, pp. 845-857. PAVÍA, F. de P., *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 hasta 1868*. Madrid, 1873-1874, 4 vols.

PAZOS, M. R., (OFM), << Un pleito entre las cofradías de marineros y labradores del Puerto del Son (1727-1753) >>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, tomo XXIV (1969), pp. 589-596.

- *Un pleito de pesca en la ría de Muros y Puerto del Son* . Madrid, 1972.

PEREDA, F; MARÍAS, F. (Eds.), *El Atlas del Rey Planeta: La “Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos” de Pedro Texeira (1634)*. Madrid, 2002.

PEREIRA FERNÁNDEZ, X.M., *A Pontevedra de Felipe II*. Valga, 2000.

- <<De cofradía “Do Corpo Santo” a gremio de mareantes>>, en *Museo de Pontevedra*, LVI, (2002), pp. 157-168.

PÉREZ COSTANTI, P., *Notas viejas galicianas*, Tomo I, Vigo, 1925.

PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M^a.T., *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid, 1992.

PÉREZ DE CASTRO, J.L., <<Generalidad sobre los fertilizantes en la agricultura

tradicional asturiana>>, en *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, años XII y XIII, Oviedo, 1958 y 1959, nº XXXIII, pp. 106-123; nº XXXIV, pp. 263-287; y nº XXXVI, pp. 99-113.

PÉREZ DE COLOSÍA RODRÍGUEZ, M.I., y SARRIA MUÑOZ, A., <<Las almadras del duque de Medina-Sidonia en Tarifa>>, en *Baetica*, nº 13 (1991), pp. 243-254.

PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C., <<La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII>>, en *La hacienda militar: 500 años de intervención en las Fuerzas Armadas*. Madrid, 2002, pp. 305-417.

PÉREZ GARCÍA, J.M., *Un modelo de sociedad rural de Antiguo Régimen en la Galicia costera*. Santiago, 1979.

- <<Las fuentes parroquiales como reveladoras de las migraciones a larga distancia: posibilidades y limitaciones. El ejemplo del Salnés (1600-1899), en *Revista da Comisión Galega do Quinto Centenario*, nº 4, A Coruña, 1989, pp. 57-96

PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E., - <<La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718)>>, en *Revista General de Marina*. Nº 199. Año 1980 (agosto), pp. 137-155.

- y TORRES RAMÍREZ, B., *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987.

- *Política naval española en el Atlántico (1700-1715)*. Sevilla, 1992.

- *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla, 1992.

PÉREZ SARRIÓN, *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*. Zaragoza, 1975.

- *Agua, agricultura y sociedad en el siglo XVIII: El Canal Imperial de Aragón, 1766-1808*. Zaragoza, 1984.

PÉREZ TURRADO, G., *Las armadas españolas de Indias*. Madrid, 1992.

PÉREZ VALLE, J.J., <<El noble gremio de mar de la villa y puerto de Ribadesella>>, en *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, nº 148. Año L (1996), pp. 99-163.

PERIBAÑEZ CAVEDA, D., <<La libertad de comercio con América y el establecimiento de las bases del tráfico ultramarino en el puerto de Gijón durante el reinado de Carlos III>>, en *Moneda y Crédito*, nº 186, Año 1988, pp. 41-56.

- *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial, 1750-1850*. Gijón, 1992.
- PERONA TOMÁS, A., *Los orígenes del Ministerio de Marina*. Madrid, 1998.
- <<Regulación del retiro de los oficiales de la Armada. Las Planas Mayores>>, en *Revista de Historia Naval*, 1999, 17 (66), pp. 7-22.
- PEZUELA, J. de la, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*. Tomo IV. Madrid, 1867.
- PEZZI CRISTÓBAL, P., *Pasa y limón para los países del Norte. Economía y fiscalidad en Vélez-Málaga en el siglo XVIII*. Málaga, 2003.
- PIEPER, R., *La Real Hacienda bajo Fernando VI y Carlos III (1753-1788)*. Madrid, 1992.
- PIÑERA Y RIVAS, A. de la, y THIAL BOISSIÈRE, J., <<La construcción naval durante el siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, 2002, 20 (79), pp. 17-33.
- PIRAS, M.P., <<I laboratori del mar e la confraternita di Sant'Elmo a Cagliari nel XVI secolo>>, en Mattone, A., (ed.) *Corporazioni, gremi e artigianato tra Sardegna, Spagna e Italia nel Medioevo e nell'età moderna (XIV-XIc secolo)*. Sassari, 2000, pp. 337 a 351. Y en la misma obra colectiva Ferrante, C., <<La Laguna di Santa Gilla e i piscatori del gremio di San Pietro>>, pp. 352 a 371.
- PLATERO FERNÁNDEZ-CANDAOSA, R., <<La cofradía de San Pedro fundada por los marineros de Figueras en Barres (Castropol), en *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, Año XLIV, nº 134, (1990), pp. 307-337.
- PONS GURI, J.M^a, *Estudi dels Pilots. Ensayo monográfico sobre la Real Escuela de Náutica de Arenys de Mar*. Arenys de Mar, 1960.
- PULIDO BUENO, I., *José Patiño: el inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*. Sevilla, 1998.
- QUINTERO GONZÁLEZ, J., *El Arsenal de la Carraca (1717-1736)*. Madrid, 2000.
- RAMÍREZ DOMÍNGUEZ, C., <<La pesca en Vinarós y Benicarló en el siglo XVIII>>, en *Boletín del Centro de Estudios del Maestrazgo*, nº 16 (1986), pp. 25-35.
- RAHN PHILLIPS, C., <<Spain>>, en Hattendorf, J.B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport, R.I., 1994, pp. 325-343.

- <<The Labour Market for Sailors in Spain>>, en *Those emblems of hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* [Research in Maritime History, nº 13 (1997)], pp. 329-348.
- RECASÉNS I COMES, J.M., <<Noticies sobre la pesca i els pescadors de Tarragona. Segles XVI i XVII>>, en *Quaderns d'Historia Tarraconense*, nº 15, 1997, pp. 67-118.
- REDER GADOW, M., <<Conflictos pesqueros catalano-malageños en la costa marbellí a mediados del siglo XVIII>>, en *Baetica*, 13, 1991.
- REGUEIRA RAMOS, J., Y REGUEIRA MAURIZ, E., *Túridos y tunantes en las almadrabas de las costas gaditanas*. Cádiz, 1993.
- REHER, D.S. y BALLESTEROS, E., <<Precios y salarios en Castilla la Nueva: la construcción de un índice de salarios reales, 1501-1991>>, en *Revista de Historia Económica*, Año XI (1993), nº 1, pp. 101 a 151.
- REY CASTELAO, O., *El Voto de Santiago. Claves de un conflicto*, Santiago de Compostela, 1993.
- *Montes y política forestal en la Galicia del Antiguo Régimen*. Santiago de Compostela, 1995.
- <<Hombres y ejército en la Galicia del siglo XVIII>>, en *III y IV Semanas Galegas de Historia*. A Coruña, 1996
- RIAL GARCÍA, S., *Mujer y actividad económica en la Galicia Moderna: la inserción de las mujeres en la producción económica rural y urbana*. 2 vols. Universidad de Santiago de Compostela, 2002. Edición en CD: Santiago, 2003.
- RIVAS FABAL, J.E., *Historia de la infantería de marina española*. 2ªed., Madrid, 1970.
- RIVERO MEDINA, A.Mª., <<El Astillero de Zorroza y la Carrera de Indias>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana*. Vitoria-Gasteiz, pp. 119-146.
- ROBIN, D., *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*. Rennes, 2000.
- RODGER, N.A.M., *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*. Londres, 1986.

- <<Devon and Navy, 1689-1815>>, en *The New Maritime History of Devon*. Exeter, 1992.

- <<La mobilisation navale au XVIIIe siècle>>, en *État, Marines et Sociétés*. París, 1995.

- <<Medecine and science in the british navy of the eighteenth century>>, en *L'Homme, la santé et la mer*. Actes du Colloque International tenu à l'Institut Catholique de París (diciembre de 1995). París, 1997, pp. 333-344.

RODRÍGUEZ CASADO, V., <<La Marina>>, en *Historia General de España y América*. Tomo X-2. *La España de las Reformas. Hasta el final del reinado de Carlos IV.*. Madrid, 1984, pp. 187-199.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A., *Alcades y regidores. Administración territorial y gobierno municipal en Cantabria durante la Edad Moderna*. Santander, 1986.

RODRÍGUEZ FERREIRO, H., *Economía y población rural en la Galicia Atlántica. La jurisdicción del Morrazo en los siglos XVII y XVIII*. 4 vols. (Tesis doctoral inédita), Univ. de Santiago de Compostela, 1982.

- <<Consecuencias del establecimiento de los fomentadores catalanes en las Rías Bajas en el siglo XVIII>>, en *Obradoiro. Homenaje al Profesor Antonio Eiras Roel*. Santiago, 1990, pp. 269-296.

RODRÍGUEZ FRAIZ, A., <<Peripecia dun truco apresado pola Mariña de guerra a mediados do século XVIII>>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 1993-94, Tomo 41, nº 106, pp. 187-194.

RODRÍGUEZ GALDO, M^a J., <<Nos alicerces do subdesenrolo galego: a pesca a mediados do século XVIII >>, en *Grial*, tomo V, nº 56 (abril-junio de 1977), pp. 165-172.

RODRIGUEZ GORDILLO, F., <<El fraude en el estanco del tabaco>>, en *Hacienda Pública Española, Monografías*, nº 1, 1994, pp. 61-77.

RODRÍGUEZ SANTAMARINA, B., *Diccionario ilustrado descriptivo, valorado, numérico y estadístico de las artes, aparejos e instrumentos que se usan para la pesca*

- marítima en las costas del Norte y Noroeste de España*, Madrid, 1911.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.A., <<La construcción de arsenales durante la Ilustración. El Arsenal de Ferrol>>, en *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada*. Zaragoza, 1990.
- *La actividad naval militar. Influencia en su entorno: Ferrol*. Madrid, 1991
 - *La intendencia en la Armada: historia de la gestión económica, financiera y de material*. Madrid, 1996.
 - <<Fondos documentales de la Armada: esquema-guía para un historiador>>, en *Estudios sobre patrimonio artístico. Homenaje a la Prof. Dra. M^a. del Socorro Ortega Romero*. A Coruña, 2002, pp. 913-925.
- ROVIRA I GÓMEZ, S.-J., *La gent de mar de Torredembarra, s. XVIII*. Tarragona, 1992.
- *La gent de mar de Cambrils (segle XVIII)*. Tarragona, 1992.
 - *La gent de mar d'Altafulla (segle XVIII)*. Altafulla, 1993.
- RUIZ ALCÓN, M^a. T., <<Temas marinos en la pintura del patrimonio nacional>>, en *Reales Sitios*, 1968, 5 (17), pp. 56-66.
- RUBIO PAREDES, J.M., *Los ingenieros militares en la construcción de la Base Naval de Cartagena (siglo XVIII)*. Madrid, 1988.
- RUIZ IBÁÑEZ, J.J. y MONTOJO MONTOJO, V., *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la Monarquía y la sociedad mercantil cartagenera*. Murcia, 1998.
- RUIZ RIVERA, J.B., <<Patiño y la reforma del Consulado de Cádiz en 1729>>, en *Temas Americanistas*, nº 5, 1985, pp. 16-21.
- RUMEU DE ARMAS, A., *Historia de la previsión social en España. Cofradías-Gremios-Hermandades-Montepíos*. Madrid, 1944.
- <<La política naval>>, en Palacio Atard, V., (coord.), *España y el mar en tiempos de Carlos III*. Madrid, 1989, pp. 21-51.
- SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P., *Economía, Política y Sociedad en Galicia. La provincia de Mondoñedo, 1480-1830*. Madrid, 1985.
- *A Facenda Real na Galicia do Antigo Réxime*. Santiago, 1993.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a. del C., <<La hacienda local del período ilustrado: el caso de La Coruña>>, en *Concepción Arenal. Ciencias y Humanidades*, Año V, agosto 1986, pp. 37-46.

- *La Coruña en la Edad Moderna (ss. XVI-XVII)*. A Coruña, 1994.

- <<Las Juntas del Reino en época de Olivares (1621-1643). III. La escuadra de Galicia>>. Estudio preliminar del *Volumen V (1642-1647) de las Actas de las Juntas del Reino de Galicia*. Santiago, 1995.

- *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*, A Coruña, 1996.

SAGARRA GAMAZO, A., *Implantación de la Matrícula de Mar en la Provincia de Cartagena de Indias a través de la aportación documental del Archivo General de Simancas*. Tesis de licenciatura inédita. Universidad de Valladolid, 1986.

- <<Una institución guipuzcoana, la Matrícula de Mar, implantada en y desde Cartagena de Indias, a través de los fondos del Archivo General de Simancas>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana. VI Congreso Internacional de Historia de América*. Vitoria-Gasteiz, 1996, pp. 91-117.

- y RUPÉREZ, N., <<La deserción en la Marina española del siglo XVIII >>, en *Revista de Historia Naval*, año IX, nº 35 (1991), pp. 63-75.

SALAS, F. J. de, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, 1879.

SALVA, J., *La Compañía de Guardias Marinas de El Ferrol y su cuartel*. Madrid, 1948.

SAMPEDRO Y FOLGAR, C., *Documentos, inscripciones y monumentos para la historia de Pontevedra*. Tomo III, Pontevedra, 1904.

- <<Refranero de los pescadores de las Rías Bajas>>, en *Museo de Pontevedra*, t. VI, 1951.

- *Ordenanzas de la Confraría do Corpo Santo e do Gremio de Mareantes de Pontevedra*. Oleiros, 1998.

SÁNCHEZ LORA, J.L., *Demografía y Análisis económico. Ayamonte, 1600-1860*. Huelva,

1987.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, E., <<De la “caridad fraternal” al socorro mutuo: las Hermandades de Socorro en Madrid en e siglo XVIII>>, en Castillo, S., (ed.), *Solidaridad desde abajo. Socorros Mutuos en la España Contemporánea*. Madrid, 1994, pp. 31-50.

SAN CLODIO SANTA CRUZ, M., *Tesouros asolagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*. Pontevedra, 1997.

SANFELIU, L., *La cofradía de San Martín de hijosdalgo navegantes y mareantes de Laredo:apuntes para su historia*. Madrid, 1944.

SANLÚCAR de Barrameda 1752. Madrid, 1992.

SANTALÓ Y RODRÍGUEZ DE VIGURI, J.L., *Don José Solano y Bote, I Marqués del Socorro, Capitán General de la Armada*. Madrid, 1973.

SANTALLA LÓPEZ, M., *A Maestranza do Real Arsenal de Ferrol no século XVIII*. Ferrol, 1996.

- *Las Reales Fábricas de Ferrol. Gremios y barcos en el siglo XVIII*. A Coruña 2003.

SANTOS ARREBOLA, M^a. S., <<La gestión del Consulado del Mar de Málaga: 1785/1787>>, en *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie IV. Historia Moderna, nº 7 (1994), pp. 365-376.

- *La proyección de un ministro ilustrado en Málaga: José de Gálvez*. Málaga, 1999.

SARRIA MUÑOZ, A., <<Las ordenanzas de Gibraltar relativas a la pesca y las jábegas malagueñas (1697-1711), en *Jábega*, nº 68 (1990), pp. 25-32.

SEGURA OBRERO, J.: <<El gremio de pescadores y mareantes de Cartagena y la reforma marítima de Godoy (1786-1800)>>, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 6, (1987), pp. 39-57.

- <<Del Secretario de Marina en la estructura gremial a la reforma marítima de Godoy (1786-1800), en *Revista de Historia Naval*, nº 26, (1989), pp. 45-53.

SERRANO MANGAS, F., *Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla, 1985.

- *Armadas y flotas de la plata*. Madrid, 1989.

- *Naufraios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*. Madrid, 1991.
- SOLER PASCUAL, E., *Viajes de Jorge Juan y Santalicia: ciencia y política en la España deel siglo XVIII*. Barcelona, 2002.
- SORALUCE BLOND, J.R., *Castillos y fortificaciones de Galicia. La arquitectura militar de los siglos XVI-XVIII*. A Coruña, 1986.
- TELLECHEA IDÍGORAS, J.I., <<Felipe III y Guipúzcoa. Servicios de marinería, la Matrícula de Mar, desertores vascos>>, en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 31, (1997), pp. 755-824.
- THOMPSON, I.A.A., <<Aspectos de la organización naval y militar durante el ministerio de Olivares>>, en Elliot, J., y García Sanz, A., *La España del Conde Duque de Olivares*. Valladolid, 1990, pp. 249-274.
- TORRES AGUILAR, M., <<El delito de deserción y la reforma del reclutamiento en el ejército de Felipe V>>, en *La Guerra de Sucesión en España y América*. Actas de las X Jornadas Nacionales de Historia Militar (Sevilla, 13-17 de noviembre de 2000). Madrid, 2001, pp. 541-555.
- TORRES RAMÍREZ, B., *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981.
- URTEAGA, L., *La tierra esquilmada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*, Barcelona, 1987.
- <<La política forestal del reformismo borbónico>>, en *El bosque ilustrado. Estudios sobre la política forestal española en América*. Madrid, 1991, pp. 17-43.
- y MURO, I., <<Una serie histórica sobre producción pesquera. Las almadrabas de la bahía de Cádiz (1525-1763)>>, en *Estudios Geográficos*, Barcelona, 1993, nº 54 (211), pp. 323-353.
- VALDÉS Y OZORES, M., *El Baylío D. Antonio Valdés y Bazán*. Tesis inédita del Departamento de Historia de América de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid. Leída el 20-06-1990.
- VALLADARES RAMÍREZ, R., <<La dimensión marítima de la empresa de Portugal. Limitación de recursos y estrategia naval en el declive de la monarquía hispánica>>, en *Revista de Historia Naval*. Año 1995, nº 13 (51), pp. 19-31.

VARELA MARCOS, J., <<Estado de la cuestión sobre el comercio castellano-americano por Santander, 1765-1778>>, en *Revista de Indias*, nº 188 (1990), pp. 171-182.

VASSALLO BORG, C., <<El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII>>, en *Revista de Historia Naval*, nº 30, (1990), pp. 21-30.

VÁZQUEZ LIJÓ, J.M., << Aproximación a la fiscalidad sobre la pesca en el Barbanza del Antiguo Régimen. El diezmo de mar y otras cargas >>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, nº 110 (1997), pp. 59-91.

- << El mundo de las devociones. Las cofradías de mareantes en el Barbanza del Antiguo Régimen >>, en *Compostellanum*, vol. XLII, nº 1-2 (1997), pp. 211-226.

- << Los privilegios de la Matrícula de Mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada en el siglo XVIII >>, en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 6 (1997), pp. 107-130.

- <<El fomento de las pesquerías españolas en el siglo XVIII por la vía de las exenciones y rebajas fiscales>>. Comunicación presentada en el *VII Congreso da Asociación de Historia Económica*, celebrado del 19 al 21 de septiembre de 2001 en Zaragoza.

- <<Proyectos de pesquerías de peces corsarios en la Galicia del siglo XVIII>>, en *Universitas. Homenaje a Antonio Eiras Roel*. Santiago de Compostela, 2.002. Tomo I. Historia, pp. 411-423.

VEGA BLASCO, A. de la, <<La infraestructura naval en el Siglo de las Luces>>, en *Revista de Historia Naval*, 2000, 18 (71), pp. 31-45.

VEGA DOMÍNGUEZ, J. de, <<Técnicas, sistemas de pesca y comercialización del pescado en las costas de Andalucía a finales del Antiguo Régimen>>, en *Studia Historica. Historia Moderna*, IX (1991), pp. 247-261.

VELAMAZÁN, J. F. González de Castejón y Hernández, Marqués de., *Don Pedro González de Castejón, Ministro de Marina de Carlos III*. Zaragoza, 2002.

VELO PENSADO, I., *La vida municipal de A Coruña en el siglo XVI*. A Coruña, 1992
VIAXE da Raiña Dona Mariana de Neoburgo por Galicia (1690). Introducción de G.

Escrigas. Santiago, 1998.

VICENTE IGLESIAS, J.H., <<Notas e incidencias de la Ordenanza de Montes de la dotación de Marina. 1748>>, en *Concepción Arenal. Ciencias y Humanidades*, nº 7 (1984), pp. 44-52.

VIGÓN SÁNCHEZ, A.M^a., *Guía del Archivo-Museo D. Álvaro de Bazán*. El Viso del Marqués, 1985.

VILLAR, J.B., <<De la Tabarka tunecina a la Tabarca española (1535-1883). Una reflexión entre la historia y la cartografía>>, en *Cuadernos de Investigación Histórica. Seminario "Cisneros"*, 1995, nº 16, pp. 267-287.

VILLAS TINOCO, S.L., <<La fundación del gremio de patronos, armadores y marineros de Málaga>>, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 7, (1984), pp. 321-330.

VILLIERS, P.: *La Marine de Louis XVI*. Grenoble, 1985.

- *Marine royale, convois et corsaires dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*. 2 vols., Lille, 1992.

- <<La Marine royale ey l'innovation au XVIII^e siècle>>, en *L'Armée au XVIII^e siècle (1715-1789)*. Actas del Coloquio del C.A.E.R. XVIII organizado por la Universidad de Aix-en-Provence (junio de 1996). Provenza, 1999.

VIRUELA MARTÍNEZ, R., <<Aproximació a l'activitat pesquera valenciana del segle XVIII>>, en *Estudis*, nº 21 (1995), pp. 179-200.

VV. AA., *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*. Madrid, 1987

- *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. Madrid, 1991.

- *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. San Sebastián, 1992.

- *Diccionario Marítimo español*. Madrid, 1984.

WINDLER, Ch., *Élites locales, señores, reformistas. Redes clientelares y Monarquía hacia finales del Antiguo Régimen (1760-1808)*. Córdoba, 1997.

ZABALA URIARTE, A., *El comercio y el tráfico marítimo de España en el siglo XVIII*. 2 vols. San Sebastián, 1983.

- <<La devotion des marins biscayens>>, en *Actes du Colloque "Foi chrñtienne"*

et milieux maritimes (Xve-XXe siècles). París, 1988.

- <<La guerra en el mar>>, en *Letras de Deusto*, 24 (65). Año 1994, pp. 61-88.

ZULUETA, J. de, <<La contribución española a la prevención y curación del escorbuto en la mar>>, en *Revista General de Marina*. Nº 199. Año 1980 (agosto), pp. 157-166.