

## LA MATRÍCULA DE MAR Y SUS REPERCUSIONES EN LA GALICIA DEL SIGLO XVIII<sup>1</sup>

*José Manuel Vázquez Lijó*  
*Universidad de Santiago de Compostela*

**RESUMEN.** La Matrícula de Mar fue un sistema de inscripción marítima que buscó mejorar la oferta de tripulaciones para la Armada. El registro de marinería, maestranza y embarcaciones se confió al personal del Cuerpo del Ministerio de Marina. Teóricamente, el servicio naval se compensó con privilegios de orden militar (la exención de quintas y de levas para el Ejército), jurisdiccional (el fuero de Marina) y económico (la controvertida exclusividad de las actividades marítimas). A la falta de verdaderos incentivos se unió la congelación salarial. Unos sueldos que al igual que las pensiones de invalidez y viudedad se abonaron con considerable retraso, causa fundamental de las desertiones. La matrícula fue complicada de gestionar, posiblemente desalentó las inversiones en el sector pesquero, no logró el alistamiento y control de todos los profesionales del mar ni cubrir por completo las demandas de hombres para la Armada en tiempo de guerra.

*Palabras clave:* Armada, matrícula, marinería, maestranza, patronos, levas, desertiones, pesca.

**ABSTRACT.** The register of seamen was a system of enrolment which was used to improve labour supply for the Spanish “*Armada*”. The register of seamen, petty officers and vessels was commissioned to the staff from the so-called “political corps” or from the Navy Ministry. In theory, serving the “*Armada*” was made up for by giving certain privileges to those who enrolled (e.g. exemption from “*quintas*” and press for the army, navy jurisdiction, and the right more controversial: the sole right to do sea activities. This lack of real incentives added to the wage freeze and inflation rose. Wages, as well as disability allowances and widow’s pensions

---

<sup>1</sup> Este es el resumen de la tesis doctoral del mismo título dirigida por la profesora Ofelia Rey Castelao y defendida en la Universidad de Santiago de Compostela en septiembre de 2005. Esta investigación ha sido financiada por una beca doctoral de la Fundación Caja Madrid.

were paid late. This were the fundamental cause of desertions. To sum up, it was very hard to manage the register of seamen and it probably discouraged investments in fishing. They also could not manage to enrol and control all professional seamen nor supply enough people for the “Armada” in war time.

*Keywords:* warships, register, seamen, petty officers, masters, recruitment, desertions, fishing.

## Objetivos y fuentes

Al iniciar esta investigación, las dos principales hipótesis de partida eran las siguientes:

- la carga militar que reguló la matrícula de mar repercutiría negativamente en las economías del litoral, y en particular en la pesca
- los fraudes en la inscripción marítima serían elevados y también las deserciones en la Armada por la descompensación entre deberes y derechos de los alistados

Lo uno y lo otro había sido afirmado por los pocos estudiosos de estos temas, apoyándose las más de las veces en testimonios puntuales de época críticos con este régimen. El propósito fue verificarlo acudiendo a las fuentes documentales del ministerio competente, tarea imprescindible debido a los contados aportes historiográficos sobre este régimen de inscripción<sup>2</sup>. El marco geográfico privilegiado es Galicia, cuyo litoral registró durante la segunda mitad del siglo XVIII una cuarta parte de la matrícula humana y de flota españolas. Esto explica que haya merecido un tratamiento particular. En cuanto a la cronología del estudio se justifica por la promulgación en 1802 de una nueva ordenanza de matrículas que implicó una reestructuración administrativa y cambios en el encuadramiento de los alistados. Antes de nada, se investiga en detalle el qué y el porqué de la matrícula, que se implanta como solución a los problemas de suministro de tripulaciones para la Armada. En el capítulo I se analizan las principales sistemas de recluta vigentes en la Europa del Antiguo Régimen: las levas forzosas, y en particular el *impressement* inglés<sup>3</sup>, y por otra parte la inscripción marítima. Después de dar cuenta de los objetivos, marco administrativo y resultados de la primera matrícula de 1626, ordenada por Felipe IV, se pasa a resumir las notas definitorias del *systeme des classes*<sup>4</sup> establecido en época de Luis XIV. Conocidos los

<sup>2</sup> SALAS (1879), O'DOGHERTY(1952), MEIJIDE PARDO (1971), MÜLHMANN (1975), LLOVET (1980), BURGOS MADROÑERO (1991), FERNÁNDEZ DÍAZ y MARTÍNEZ SHAW (1995), LÓPEZ MIGUEL Y MIRABET CULALA (1995).

<sup>3</sup> RODGER (1986).

<sup>4</sup> ASHER (1960), MARTEL (1982), LE GOFF (1986). Síntesis de este régimen en CABANTOUS (1984), pp. 80-81 y LE BOUËDEC (1997), pp. 267-274.

precedentes y el modelo francés de referencia, a continuación se desentraña el régimen de matriculación de la España del XVIII a partir del contenido de la legislación básica al respecto. El capítulo II está dedicado a la configuración administrativa del litoral: las demarcaciones de Marina y sus gestores. Después de presentar la estructura piramidal: departamento, provincias y subdelegaciones en la base, y tratar de los cambios operados en la segunda y tercera escala por creación, segregación, supresión o fusión de partidos, reparo en las atribuciones, mecanismos electivos, régimen retributivo, estrategias de promoción interna e irregularidades en la gestión del personal administrativo destinado en dichas demarcaciones. El capítulo III se centra en las disposiciones relativas a la formalización de las matrículas, en cómo se levantaron y cuándo y para qué se revisaron las listas de los tres objetos a registrar: marinería, maestranza y embarcaciones. Primamos el análisis de los efectivos humanos, y en particular de la gente de mar, ya que uno de los propósitos fundamentales de esta tesis fue medir la incidencia socioeconómica de las obligaciones de la marinería para con la Armada y profundizar en las resistencias que generaron las levas. De ahí que se estudie tangencialmente el registro oficial de la flota.

Después de tratar de los contados espacios litorales donde la matrícula no se estableció y de las razones de su excepcionalidad, en el capítulo IV se da cuenta de los objetivos y resultados de las disposiciones de Marina concernientes al control del gobierno y finanzas de los gremios de mar, en tanto en cuanto corporaciones de matriculados. ¿Cómo se clasificaron los matriculados y cual fue la evolución numérica de las distintas categorías de efectivos? A esta doble cuestión se responde en el capítulo V incidiendo en varias líneas de actuación de las autoridades de Marina: el fomento de los hábiles para la Armada, la formación náutica de los jóvenes, el combate de los fraudes en torno a las exenciones del Real Servicio, etc. Otras claves interpretativas de la dinámica de las diferentes clases de marinería se persiguen en los siguientes capítulos.

El tema del sexto son los términos de los privilegios de los matriculados en materia económica, fiscal y jurisdiccional, los fraudes para beneficiarse de éstos y los ataques de que fueron objeto. Las obligaciones de los matriculados se estudian en el Capítulo VII. Sin dejar de aludir a tareas secundarias, las campañas en la Armada conforme a la rotación de cuadrillas son objeto del análisis más profundo. Los crecientes condicionantes para causar baja voluntaria en la matrícula y el fenómeno de las sustituciones se abordaron en el contexto de las medidas en pro de la equidad en el reparto de esta carga militar. Por otra parte se repara en el recurso al voluntariado, y a los vagos y los presidiarios, vías alternativas que evidencian los límites de la oferta de matriculados como tripulación para la Armada.

En el capítulo VIII se calcula la demanda de efectivos para los navíos del rey a partir de las cifras de ausentes en campaña. Se relaciona la evolución de esta variable

con las unidades de flota de guerra operativas y con la coyuntura de la política exterior de la Monarquía. Y se trata del balance del Real Servicio en términos de inválidos, prisioneros y fallecidos. Los sueldos y pensiones devengados por servicios en la Armada son el tema del capítulo IX, con incidencia en el retraso en el abono efectivo de unos y otras. Por último, antes de las conclusiones, se analiza en detalle la legislación, causas y cifras del fenómeno de las deserciones.

## Fuentes documentales

Junto con el corpus legislativo básico: (la normativa de 1737, la ordenanza de 1751 y el Reglamento de matrículas de 1786), el principal material de trabajo han sido los expedientes administrativos de la Secretaría de Marina conservados en el Archivo General de Simancas (A.G.S.) y en el Archivo General de Marina (A.G.M.). Del primero se vaciaron 53 legajos de la sección Secretaría de Marina, casi todos para el período 1730-1780. Su contenido coincide con el de los 35 de la sección Matrículas-Pesca del segundo archivo, para finales del siglo XVIII. En total 88 legajos muy voluminosos referidos a la gestión de las matrículas, cada uno de los cuales aporta decenas de expedientes, la mayor parte resueltos y sobre diversos asuntos: unos por dudas en la aplicación de la ley, otros sobre reclamaciones en materia salarial, controversias jurisdiccionales, denuncias de supuestas corruptelas y abusos de autoridad, etc. La información de estos expedientes palía sólo parcialmente la infructuosa búsqueda de las listas de asientos individuales de matriculados. De haber contado con estos, las posibilidades de análisis serían mucho mayores, dado que por ordenanza en cada ficha personal habrían de constar las señas de identidad (naturaleza, edad, filiación, estado civil), la hoja de servicios en la Armada (campanas, deserciones, etc.), el cambio de clase, y la fecha de alta y baja en el registro de cada alistado. De entre los papeles que generó esta administración, cabe destacar aquí los llamados estados de matrículas fruto de las periódicas revistas de efectivos. A diferencia de los expedientes, que generalmente sólo admiten un tratamiento narrativo, este material estadístico permite comparaciones de clases de matrículas en el espacio y en el tiempo. Pese a sus deficiencias (cierta heterogeneidad en la presentación de datos y distinta fiabilidad y riqueza informativa entre unos y otros resúmenes cuantitativos) son la fuente capital de las tablas y gráficos de esta tesis.

Para estimar el saldo de muertes en la Armada, recurrí a las partidas de difuntos de diez feligresías costeras de Galicia, que en conjunto registraban en 1772 casi una cuarta parte de los matriculados de este reino. Por lo tanto la representatividad de esta muestra es notable. La documentación parroquial es parca en noticias sobre las causas de los óbitos, a menudo imprecisa respecto a su localización, pero válida

para analizar la relación entre número de decesos y volumen de armamentos. El rendimiento informativo de los protocolos notariales de Marina también ha sido alto. De entre los centenares de escrituras consultadas, las suscritas por los gremios dan pistas sobre las competencias y problemas de unas asociaciones poco conocidas para Galicia dada la pérdida de gran parte de su documentación contable y estatutaria; y los poderes para cobranza de sueldos devengados en la Armada evidencian el aludido retraso en los pagos, factor decisivo de las deserciones

## Resultados y conclusiones de la investigación

El objetivo de la Matrícula de Mar fue garantizar una oferta regular 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<sup>5</sup>. 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<sup>6</sup>. 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 pervivió con reformas 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 levas forzosas, con el paradigma del *impressement* inglés, y el voluntariado.

La primera matrícula española, todo 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. 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

---

<sup>5</sup> La principal causa de los problemas a la hora de la recluta de gente de mar fue la mala paga, escasa y casi constantemente con retraso. Para Francia, SYMCOX (1974), p. 15 y para Inglaterra ANDREWS (1991), p. 68. Para Holanda BRUIJN (1995).

<sup>6</sup> GLETE (1998), pp. 387-388; BRUIJN (1997), pp. 25-34.

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 bajo apremio militar mediante el reparto obligatorio entre las poblaciones litorales<sup>7</sup>, pues algún proyecto conocido de turnos anuales de rotación de las tripulaciones no fructificó.

Los datos de que disponemos sobre la matrícula ordenada en 1626 son escasos y fragmentarios pero apuntan inequívocamente hacia el fracaso de sus fines, y en consecuencia al rápido abandono de las labores de inscripción y actualización de listas que al menos se practicaron en Galicia, Asturias y en la costa de los reinos de Granada y de Murcia<sup>8</sup>. 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 maestría entonces dispuesto. Las competencias del llamado Cuerpo del Ministerio (los Intendentes y sus satélites), en particular en materia de matrículas, se definieron en la normativa de 1737 diseñada desde el Almirantazgo<sup>9</sup>, al tiempo que 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<sup>10</sup> cuando se consolide legalmente un organigrama de gestión de los asuntos marítimos que habría de pervivir hasta finales de siglo. Las facultades del personal de este cuerpo político se vieron confirmadas y detalladas en el *Reglamento y orden de gobierno para las matrículas* (Málaga, 1786)<sup>11</sup> formado por Muñoz de Guzmán en

<sup>7</sup> SAAVEDRA VÁZQUEZ (1996), pp. 102-103; GOODMAN (2001), pp. 277-312.

<sup>8</sup> Los datos que conocemos sobre esta matrícula en A.G.S. Guerra Antigua. Legajos (Leg.) 3.150 y 3.150 bis.

<sup>9</sup> Vid. A.G.M. Matrículas.Generalidad. Leg. 1.871. Real cédula de privilegios de la gente matriculada e instrucción adicional.

<sup>10</sup> Una copia impresa de este normativa en Biblioteca del Museo Naval de Madrid (B.M.N.). Sig. R-98/208.

<sup>11</sup> Un ejemplar de este texto en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.872. *Reglamento...*

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 plasmado 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 lo que tardó 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 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 acarrió la entrada en vigor de la Ordenanza de 1751. Las provincias marítimas sustituyeron a los antiguos partidos, y se duplicó su número: 27, repartidas 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 reparto de hombres y flota (Tablas 1 a 3).

La división en provincias operada en 1751 fue bastante estable, sobre todo en el litoral gallego y cantábrico. Salvo Motril, Tarifa, Sanlúcar y Tarragona, las restantes 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 notable-

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

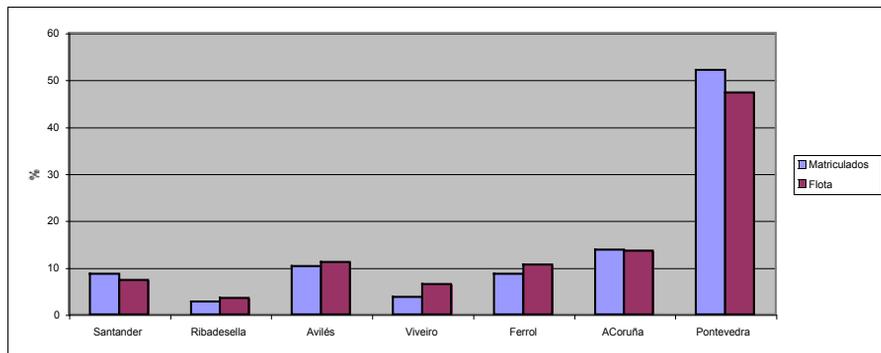
Tabla 3. Matrícula del departamento de Cartagena. Año 1765

| 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  |
| TOTALES              | 21.062       | 100   | 3.191 | 100   |

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 1 de mayo de 1765

mente entre una y otra fecha: de 154 a 102 (37 en Ferrol, 29 en Cádiz y 36 en Cartagena, incluida Tortosa). El total de subdelegaciones no varió mucho hasta la centuria siguiente, los traspasos de unas a otras provincias fueron escasos 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

Gráfico 1



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 trescientas 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 localidades gallegas pertenecían a la provincia de Pontevedra, la que contaba con más subdelegaciones de los tres departamentos, y la de 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 los 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 (Gráfico 1).

En cuanto al personal administrativo, las instrucciones de 1726 y 1737 no contemplaron 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 fue también cabecera de departamento, los Intendentes asumieron las funciones de los ministros principales hasta 1786. 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 la provincia de Pontevedra, con la salvedad del mandato extraordinario de García Sarmiento que se prolongó por espacio de dos décadas (1749-1770).

Los salarios y las raciones en la Armada de los ministros provinciales, como los de cualquier otro miembro del ministerio político, estuvieron acorde con su categoría funcional. Entre 1737 y 1774 las retribuciones monetarias no variaron. Amén de los sueldos propiamente dichos, estos ministros tuvieron 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 estuvieron asignados un escribano de Marina y alguaciles, cuyos derechos y deberes no se regularon hasta 1751. Estos notarios, obligados a formar con claridad protocolo de todos los instrumentos legales referidos al ramo de Marina, y a ordenarlos por años, a diferencia de sus homólogos de las subdelegaciones gozaron 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. La plantilla se cerró 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 contadas veces, 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, y a menudo la descoordinación se hizo patente 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 tendría a su servicio a un escribano. 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 municipales o autoridades militares de plazas costeras<sup>12</sup>. Con-

---

<sup>12</sup> Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Doc., Cádiz, 31 de mayo de 1740.

fiar 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, pese a que 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<sup>13</sup>. Ni tan siquiera los requisitos de honorabilidad y desahogo económico contemplados en la ordenanza de 1751 se cumplieron siempre.

Las retribuciones de los subdelegados no guardaron proporción con el tamaño de la matrícula que gestionaron<sup>14</sup>. Debido a la congelación de estos salarios que se cobraron con retraso, y a la renuencia de la Secretaría de Marina a conceder pluses, hubo poca demanda de estas plazas. Esta precariedad salarial 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 éstas, cargos formados de resultas de juicios de residencia durante las revistas<sup>15</sup>), las irregularidades y abusos en la gestión, salvo en puntuales 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 ha demostrado 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<sup>16</sup>, no garantizaron precisamente la corrección de estos desórdenes, sino que por el contrario ayudaron a blindar a los funcionarios de Marina. De hecho, los cortocircuitos en las redes familiares de poder entre el personal de los negociados de esta secretaría fueron muy contados.

<sup>13</sup> Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. A Coruña, 7 de abril de 1751; Madrid, 15 de abril de 1751; Leg. 184. Doc. Cartagena, 13 de febrero de 1781.

<sup>14</sup> LLOVET (1980), p. 56; FERNÁNDEZ DÍAZ y MARTÍNEZ SHAW (1984), p. 561; A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 193. Docs. Barcelona, 26 de enero de 1754; A Graña, 11 de junio de 1754; Leg. 736. Presupuesto nº 14.

<sup>15</sup> Vid. A.G.M. Matrículas.Generalidad.Leg. 1.873. Informes-resúmenes de la revistas de las provincias de las tres departamentos navales.

<sup>16</sup> DEDIEU (1996); para la Secretaría de Guerra, FRANCO RUBIO (2000); para el Ejército, ANDÚJAR CASTILLO (1991, 2004).

En cuanto a las disposiciones en materia de matriculación, el decreto de 1717 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<sup>17</sup>. La matrícula entonces ordenada en asientos individuales, a diferencia de lo dispuesto en 1737 y 1751, sólo comprendió a la gente útil de marinería y maestranza, excluyendo 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 habitual, pero no tanto como la ocultación de pescadores y mareantes, y su consiguiente ausencia de las listas, 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.

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 la maestranza. Por vez primera, explícitamente se declaró que sólo los matriculados podían emplearse en oficios marítimos. Una exclusividad defendida a rajatabla mas que cualquier otro derecho, que desvirtuó 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 fijaron límites de edad (14-60 años) para matricularse y se establecieron causas de exclusión, unos y otras confirmados 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. Por su valor estratégico, en los presidios africanos tampoco se estableció la matriculación, y la excepción de la Albufera, que obedeció ante todo a su condición de área lacustre de patrimonio de la Corona, fue limitada<sup>18</sup>. Por sus censos de marinería, las excepciones más importantes fueron la de Canarias, por su marginalidad geográfica, y la de las provincias vascas, 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 las mismas (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

<sup>17</sup> Una copia de esta normativa en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 276.

<sup>18</sup> Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Doc. 27 de abril de 1769; A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes... (R.O. de 16 de marzo de 1765; R.O. de 16 de marzo de 1779).

y del tráfico de salazones experimentado en Gran Canaria y Las Palmas en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>19</sup>. En cuanto al estatuto vasco<sup>20</sup>, 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 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 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 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 lo 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 “forasteros nacionales” (los domiciliados fuera de sus localidades de nacimiento) y de extranjeros. 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 virtud de la ley fundamental de 1751 también se contempló como novedad 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

<sup>19</sup> MARTÍN CORRALES (1989), pp. 103-121; SUÁREZ GRIMÓN (1995), pp. 489-517.

<sup>20</sup> Vid. B.M.N. *Ordenanza para el régimen* (arts. 188 a 193); A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc., 27 de octubre de 1791; Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes (R.O. de 8 de marzo y 5 de abril de 1757). ZABALA URIARTE (1983), pp. 297 y ss; ERKOREKA GERVASIO (1991), pp. 347-359; LÓPEZ (1997), pp. 203-205; ALBERDI LONBIDE y ARAGÓN RUANO (2001).

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 fue 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 visitadores 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 evadirse del Real Servicio. 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 desde el respeto teórico a 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 de 1751 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 eventualmente ocuparon las vacantes de los subdelegados y 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 formada por Muñoz de Guzmán en 1786 durante la revista que dirigió. Por su condición de cabos no fueron exonerados 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<sup>21</sup> para varias provincias del departamento de Ferrol contenían cláusulas relativas a la aplicación prioritaria del fondo común de estas corporaciones a la asistencia sanitaria y económica a los socios enfermos 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)<sup>22</sup>, 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 cargo y data que debían tener todos los gremios. 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) más allá de convocar las juntas gremiales tendrían el deber de presidirlas, a poder ser personalmente y en su defecto por delegación. Zalvide determinó las competencias, el número y el carácter anual e irrenunciable de los cargos directivos, a elegir mediante ternas.

El éxito de este esfuerzo legislativo fue limitado, y de las corporaciones de mar del departamento de Cartagena continuaron gestionando sus ingresos 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 gremios 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, fueron argumentos a favor de 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 Zalvide, en esta normativa 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

<sup>21</sup> Vid. BMN. Sig. 10.594/11 ( Ordenanza de Pontevedra); Sig. 3741/02. (Ribadesella); Sig. 3741/01 (Avilés) y Sig. 3741/03 (A Coruña). Una copia manuscrita de la Ordenanza de pesca de Viveiro en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 288. Doc. Esteiro, 30 de octubre de 1771; [Madrid], 3 de abril de 1772.

<sup>22</sup> *REGLAMENTO de pesca y navegación, 27 de agosto de 1763*. Reproducción facsímil. Madrid, 1982.

Telmo, el Apóstol San Pedro y San José). El carácter eminentemente pesquero de la práctica totalidad de los puertos gallegos, y el 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 asentó un amplio sector de maestranza, lleva a pensar en la agrupación de todos los matriculados en un sólo órgano representativo, lo que ocurrió en Vigo. Del cuerpo directivo formarían parte 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 con carácter general se establecieron disposiciones contra el nepotismo y la apropiación 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 elites 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<sup>23</sup>. 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 llevarlas a la práctica, hubieron de dar prioridad absoluta a las levadas 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 se ha subrayado la insistente convicción de las autoridades de Marina de que el éxito de la matriculación dependía en

---

<sup>23</sup> Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Llanes, 20 de marzo de 1791. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Docs. Madrid, 1 y 8 de junio de 1791.

gran medida de una confirmación y defensa férrea de las contraprestaciones 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 de ciertas cargas municipales 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, reconocido a los matriculados, salvo a los muchachos, pero no a la totalidad de los operarios de los arsenales, estuvo detrás de la agregación fraudulenta a los gremios de mar de muchos profesionales de tierra que 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 arsenales o en fábricas cuya producción demandase la Armada, mientras estuviesen activos. 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 cargas concejiles del tipo depósitos, tutelas, mayordomías y otras de similar naturaleza, 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. Esta fue una de las razones del protestado veto de los matriculados para ejercer oficios de la *res publica*.

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 patrones 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 subde-

legados consintiesen de buena 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. 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 se tiene en cuenta que el ejercicio de las actividades de navegación y pesca llevó aparejado 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 que, sin autorización, compatibilizasen 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 el 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 comunes), 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 sus respectivas jurisdicciones, 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 terrestres, a finales del siglo se ordenó la fijación de mojones para demarcar<sup>24</sup>.

También los matriculados fueron los únicos autorizados para emplearse en la navegación, y en el caso de la colonial hubo mayores condicionantes; el 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 americano de individuos sin matricular —a menudo embarcados con pasaportes de pasajeros— fue una constante. La intención de bastantes

---

<sup>24</sup> 24 A.G.M. Matriculas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs. Santiago, 27 de septiembre de 1787. [Madrid,] 28 de septiembre de 1787; Matriculas. Generalidad. Leg. 1.876. Doc. Gandía, 21 de julio de 1791.

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 lastaban 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 las irregularidades a la hora de los enrolamientos fueron moneda corriente, y de hecho las embarcaciones de *corso*, acogieron a tantos o más desertores que los grandes mercantes de la navegación transoceánica<sup>25</sup>.

Las vulneraciones sistemáticas de este controvertido privilegio, tienen su reflejo en la evolución de distinto signo de la marinería y de la flota a partir del último tercio del siglo XVIII (Tablas 4 y 5). La Secretaría de Marina respondió confirmando una y otra vez la exclusividad, 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, entre otras<sup>26</sup>). 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<sup>27</sup>. Alguna de estas empresas ni tan siquiera se materializaron (caso del proyecto de captura de pequeños cetáceos en la ría de Arousa); 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 uso de almadrabas.

<sup>25</sup> RODGER (1986), pp. 185 y ss.; AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE (1950), pp. 292, 309, 352 y 371.

<sup>26</sup> DIEZ (1990); RIAL GONZÁLEZ (2003).

<sup>27</sup> VÁZQUEZ LIJÓ (2002); MARTÍN CORRALES (1995); MEIJIDE PARDO (1967), pp. 136-147; MARTÍNEZ SHAW (2002).

Tabla 4. 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 5. Marinería y flota matriculadas en Galicia, 1759-1800

|      | Marinería | Flota |
|------|-----------|-------|
| 1759 | 7193      | 1947  |
| 1765 | 8219      | 1835  |
| 1772 | 8825      | 1862  |
| 1787 | 8.015     | 2.459 |
| 1800 | 7700      | 2179  |

El régimen de inscripción objeto de estudio conllevó 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 supuso el cese de la exención de levas concedida a unas pocas poblaciones (caso de las gallegas Baiona y Mugaros) 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 en el número y 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 embargadas no pudieron 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 encantados los que hubiesen salido indemnes del último sorteo de plazas de su cuadrilla; y tiempo después se ordenó la entrada preferente en suertes de los que no acreditaban campañas.

Estas medidas de justicia en ocasiones fueron incumplidas por las autoridades de la matrícula, denunciadas por manipulación de las papeletas de los sorteos y por exoneración ilegal de individuos; unas prácticas irregulares que contribuyeron a la impopularidad de un servicio armado ya de por sí temible e ingrato. No obstante, en las fuentes consultadas apenas hay rastros de motines durante los sorteos y la ejecu-

ción de levas en las localidades costeras; las pocos episodios conocidos no pasaron de incidentes leves protagonizados en la mayor parte de los casos por un grupo reducido de afectados. 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, sin fuerza coactiva para ir más allá de 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 cohesionado por vínculos familiares y profesionales.

Sin llegar 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 para garantizar que se presentasen a los llamamientos regulares a campaña. Pero esta y otras medidas por el estilo no impidieron que, como resultado de un conjunto 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.), cientos de matriculados, en su mayoría alistados en Cádiz, permaneciesen en América con licencias de navegación caducadas y regresasen cuando les viniese en gana. También se advirtieron fraudes en los permisos de desplazamiento para pescar; un ardid bastante habitual debió ser la falsificación de licencias o el despacho irregular de las mismas comprando la manga ancha de las autoridades competentes. Por uno u otro medio, lo que es seguro es que la situación de muchos catalanes en Galicia, y posiblemente de los desplazados a las costas onubenses, 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<sup>28</sup>- y por miembros de la hidalguía rentista (Somoza de Monsoriu y sobre todo Cornide Saavedra) 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<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> ALONSO ÁLVAREZ (1976), pp. 129 y ss.; VÁZQUEZ LIJÓ (1997), pp. 72-87. Sobre la resistencia a diezmar en Cataluña MATEO OVIEDO (2002), pp. 134-139 y GARRIDO ESCOBAR (2005).

<sup>29</sup> CARMONA BADÍA (1983), p. 392.

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 determinada), 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 dadas 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, pasó 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 daba derecho la calidad de cabo celador ni directivo gremial, repetimos— a los tripulantes de embarcaciones de sanidad, y a los de la flota propiedad de instituciones eclesiásticas (Santo Oficio, Cruzada) y financieras (Banco de San Carlos); a 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 e incluso después. Cesó la exoneración general para todos los patrones y propietarios plenos de embarcaciones, al tiempo que 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 fortalecieron 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 segun-

da 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, distintos según la plaza ocupada a bordo, también variaron en función de las campañas o viajes<sup>30</sup>: 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 modificó 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 considerados responsables.

Los adelantos, las *pagas de anticipación*, reguladas en todas las marinas de guerra europeas y habituales en las flotas del gran comercio<sup>31</sup>, se condicionaron a la presentación de fianzas para resguardo de la Hacienda, y los *remates*, conforme a or-

<sup>30</sup> De los salarios en las flotas españoles del siglo XVII se trata en SERRANO MANGAS (1989), pp. 283-287 y STRANDLING (1992), p. 211. Para el siglo XVIII MERINO NAVARRO (1981), pp. 86-88.

<sup>31</sup> GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ (1976), Vol I, pp. 300-302. Para Europa son de interés los trabajos reunidos en *Those emblems of hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870* [Research in Maritime History, nº 13 (1997)]

denanza, 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. 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<sup>32</sup>. 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<sup>33</sup>.

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 el 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 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 los

<sup>32</sup> EIRAS ROEL (1975), REHER y BALLESTEROS (1993).

<sup>33</sup> Algunos ejemplos en Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (A.H.P.P.). Protocolos de José Ignacio de Porto Mariño. Sig. 1.331 (5), fols. 14r-15v; Sig. 1.331 (6), fol. 22r-v; y Archivo Histórico Universitario de Santiago (A.H.U.S.) Distrito notarial de Noia. Notarios: Simón Díaz Morales. Prot. N° 2.404, fol. 81; N° 2.406, fol.13; N° 2.409, fol. 31. Tomás Pardiñas Osorio y Navia. Prot. N° 1.818, fols. 10 y 17.

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 fueron 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, fue menos que las retribuciones salariales en el gran tráfico trasatlántico y en la actividad corsaria. Además, en la Carrera de Indias, capitanes, oficiales y tripulantes estuvieron autorizados 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 reportó ingresos extras de indudable consideración fruto del reparto de las presas.

El servicio en la Armada, ya de por sí duro, se hizo casi insufrible en coyunturas bélicas. En tales circunstancias, además de suspenderse los reemplazos, lo que conllevó la acumulación de campañas consecutivas para muchos matriculados, obviamente aumentó 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<sup>34</sup>. Pero una cantidad mucho mayor de hombres 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<sup>35</sup>, 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 ex-

<sup>34</sup> LE GOFF (1998), pp. 121 a 137.

<sup>35</sup> FERNÁNDEZ DURO, vol. VII, pp. 237-239; RODGER (1986/2), LE BOUEDEC (1997), p. 193.

traordinaria de las levas 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, las 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 la 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 la tendencia de las deserciones 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 promulgó una decena) motivó 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 esta flota; 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 contemplaron fuertes sanciones a los cómplices y la prisión y castigos físicos a los prófugos (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 dificultaron 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, incentivadores de desertiones selectivas.

No debieron ser pocos los que, gracias a las corruptelas y a la escasa diligencia de las autoridades locales de Marina, continuaron 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 patrones de pesca y capitanes y armadores de mercantes y corsarios. 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 estuvieron en condiciones de exigir en el terreno salarial. En conclusión, 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 desertiones 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 menor la persecución efectiva 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 constatada en la segunda.

El hecho de que apenas hayamos encontrado referencias 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 (Tabla 6). Esta prioridad estatal tuvo que repercutir negativamente en la capacidad productiva de las 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, para registrar a 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.

El registro y control de la marinería, ampliamente reglamentados, fueron prioritarios para asegurar lo más posible una oferta constante de tripulaciones. 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 de artilleros de preferencia. El aporte gallego fue extraordinario (Tabla 7). 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

Tabla 6. Matriculados en España, 1754-1800

| Años    | Marinería |       | Maestranza |       | TOTAL |
|---------|-----------|-------|------------|-------|-------|
|         | Nº        | %     | Nº         | %     |       |
| 1754-59 | 38967     | 94,16 | 2418       | 5,84  | 41385 |
| 1764-65 | 45418     | 92,37 | 3754       | 7,63  | 49172 |
| 1785-87 | 54971     | 89,64 | 6351       | 10,36 | 61322 |
| 1800    | 47285     | 83,98 | 9022       | 16,02 | 56307 |

FUENTE: A.G.S. Secretaría de María. Leg. 300. Estados de las revistas de inspección extraordinarias; A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1873. Estado de la revista de Muñoz de Guzmán. *Estado General de la Armada...*, año 1800.

Tabla 7. Peso de la marinería gallega en España, 1764-1800

|                  | 1764-65 |       |       | 1785-87 |       |      | 1799-1800 |       |       |
|------------------|---------|-------|-------|---------|-------|------|-----------|-------|-------|
|                  | Españ.  | Galc. | %     | Españ.  | Galc. | %    | Españ.    | Galc. | %     |
| Mar. de servicio | 32.176  | 8219  | 25,54 | 34549   | 8015  | 23,2 | 30519     | 7700  | 25,53 |
| Oficiales de mar | 222     | 57    | 25,68 | 402     | 42    | 10,5 | 48        |       |       |
| Muchachos        | 1623    | 528   | 32,53 | 3286    | 879   | 26,8 | 770       |       |       |
| Patrones         | 2540    |       |       | 4324    | 286   | 6,61 | 4879      | 290   | 5,94  |
| Inhábiles        | 8857    | 2104  | 23,76 | 12410   | 3758  | 30,3 | 11651     | 3092  | 26,54 |
| TOTAL            | 45418   | 10908 | 24,06 | 54971   | 12980 | 23,6 | 45597     | 11082 | 24,3  |

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. 118-130.

Tabla 8. Marinería matriculada en España, 1764-1800

|         | Mar. de servicio |       | Ofis. 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           | 0,1  | 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. 118-130.

Tabla 9. Marinería matriculada en Galicia, 1739-1800

|      | Mar. de servicio |       | Ofis. 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       | 6,08 | 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. 1783. Resumen de la revista de Muñoz de Guzman. *Estado General de la Armada*. Año 1800, pp. 118 a 130

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), por 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 los 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 tuviese una formación náutica todavía más baja que la media de los tres departamentos (Tablas 10 y 11).

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 (Tablas 8 y 9). 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%). Al problema de la mengua de efectivos movilizables se sumó una constante desventaja mili-

Tabla 10. Clasificación de la marinería de servicio matriculada en España, 1754-1787

|         | 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   | 38,8 | 26.258 | 100 |
| 1771-73 | 6.464      | 21,99 | 9.344     | 31,79 | 13.586   | 46,2 | 29.394 | 100 |
| 1785-87 | 6.996      | 24,3  | 7.592     | 26,37 | 14.200   | 49,3 | 28.788 | 100 |

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina Leg 300. Estados de las revistas de inspección extraordinarias. A.G.M. Matriculas. Generalidad. Leg 1.873.

Tabla 11. Clasificación de la marinería de servicio matriculada en Galicia, 1759-1787

|      | Artilleros |       | Marineros |       | Grumetes |      | TOTAL |     |
|------|------------|-------|-----------|-------|----------|------|-------|-----|
|      | Nº         | %     | Nº        | %     | Nº       | %    | Nº    | %   |
| 1759 | 858        | 13,15 | 1.364     | 20,9  | 4303     | 66   | 6525  | 100 |
| 1765 | 1627       | 22,83 | 2415      | 33,89 | 3085     | 43,3 | 7127  | 100 |
| 1772 | 1762       | 20,55 | 2517      | 29,35 | 4297     | 50,1 | 8576  | 100 |
| 1787 | 1233       | 18,44 | 1786      | 26,7  | 3.669    | 54,9 | 6688  | 100 |

FUENTE: A.G.S. Secretaría de Marina Leg 300. Estados de las revistas de inspección extraordinarias. A.G.M. Matriculas. Generalidad. Leg 1.873. Estado de la revista de Muñoz de Guzman.

tar: la baja calidad de la marinería española 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<sup>36</sup>. Esta deficiencia cualitativa fue debida a que la 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 lograron 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.

El germen de la gente de mar de servicio, los muchachos, abonado oficialmente con órdenes de empleo de los mismos en proporción al equipaje de los barcos de pesca y comercio, no dio los frutos necesarios para compensar el referido descenso de los *hábiles*. 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 del empleo fraudulento en la pesca y la navegación de un considerable número de menores de catorce años que no tenían 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

<sup>36</sup> ACERRA (1997), LE BOUËDEC (1997), pp. 177-181.

había tocado techo, con el consiguiente incremento de la demanda de hombres para su equipaje, y a que los prófugos se dispararon, los buques no se pudieron armar conforme a los reglamentos de tripulaciones. La consecuencia de todo este cúmulo de factores fue la sobrecarga militar sobre los matriculados, obligados a campañas consecutivas, y el más que probable incremento del concurso de voluntarios extranjeros y nacionales, vagos y presidiarios. Estas alternativas, agravaron el el problema de la pobre calidad media de la marinería de la Armada. 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, sobre todo en coyunturas bélicas, para garantizar un regular y amplio suministro de tripulaciones a la Armada, fin para el que había sido creado.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACERRA, M.: *L'essor des marines de guerres européennes (vers 1680-vers 1790)*, París, 1997.
- ALBERDI LONBIDE, X. y ARAGÓN RUANO, A.: "La resistencia frente a la política de las autoridades de Marina en Guipúzcoa durante el período borbónico" en PORRES MARIJUÁN, R. (ed.): *Poder, resistencia y conflicto en las Provincias Vascas (siglos XV-XVIII)*, Bilbao, 2001, pp. 367-394.
- ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*, Madrid, 1976.
- ANDREWS, K.R.: *Ships, Money and Politics. Seafaring and Naval enterprise in the Reign of Charles I*, Cambridge, 1991.
- ANDÚJAR CASTILLO, F.: *Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social*, Granada, 1991.
- *El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, 2004.
- ASHER, L.: *The Resistance to the Maritime Classes*, Berkeley, 1960.
- AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L.: *El curso marítimo*, Madrid, 1950.
- BURGOS MADROÑERO, M.: "La Matrícula de Mar en Andalucía. Siglos XVIII y XIX" en *II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1991.
- CABANTOUS, A.: *La Vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, París, 1984.
- CARMONA BADIA, X.: *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, Tesis doctoral, Univ. de Santiago de Compostela, 1983.
- BRUIJN, J.R.: *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* Columbia, 1995.

- "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.
- 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.
- DÍEZ, F.: *Viles y mecánicos. Trabajo y sociedad en la Valencia preindustrial*, Valencia, 1990.
- EIRAS ROEL, A.: "La degradación del salario real de los trabajadores urbanos en Santiago de Compostela a finales del Antiguo Régimen" en *La force de travail dans les cites méditerranéennes du milieu du XVIIIe au milieu du XIXe siècle*. Actes des journées d'études Bendor 19 et 20 avril 1974, Nice, 1975, pp. 17-58.
- ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, 1991.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, R., y MARTÍNEZ SHAW, C.: "La gente de mar en la Cataluña del siglo XVIII" en *Primer Congrès d'Historia Moderna de Catalunya*, vol. I, Barcelona, 1984, pp. 553-567.
- "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.
- 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].
- 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*, Madrid, Actas, 2000.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vols. Sevilla, 1976.
- GARRIDO ESCOBAR, A.: "Los pescadores de la Costa Brava en el Antiguo Régimen: orígenes y geografía del conflicto alrededor de las rentas feudales (1750-1830)", comunicación presentada al VIII Congreso de la Asociación Española de Historia, Santiago de Compostela, 2005.
- GLETE, J.: "Voiles et rames. Vaisseaux de guerre et marines dans le Baltique au XVIIIe siècle (1700-1815)" en MERINO, J. y MEYER, J. (eds.): *Les marines de guerre européens, XVIIe-XVIIIe siècles*, París, 1998, pp. 387-388.
- GOODMAN, D.: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, 2001.
- LE BOUËDEC, G.: *Activités maritimes et sociétés litorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, París, 1997.
- LE GOFF, T.J.A.: « Les gens de mer devant le système des classes (1755-1769): résistance ou passivité » en HOCQUET, J.-C. : *Les Hommes et la mer dans l'Europa du Nord-Ouest*. Coloquio de Boulogne-sur-Mer, 1984. *Revue du Nord*, 1986.
- « L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIIIe siècle » en MERINO, J., y MEYER, J. (eds.): *Les marines de guerre européens, XVIIe-XVIIIe siècles*, París, 1998, pp. 121 a 137.
- 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.
- 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 MAR-

- TÍNEZ 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.
- 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
- 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.
- "Los coraleros catalanes en el litoral argelino en el siglo XVIII" en *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 427-456.
- 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.
- MATEO OVIEDO, J.A.: *Con arte y parte. Los pescadores de l'Empordà en el siglo XVIII*, Barcelona, Universidad Pompeu Fabra. Instituto Universitario de Historia Moderna Jaume Vicens i Vives, 2002.
- MEIJIDE PARDO, A.: "Hombres de negocios de La Coruña dieciochesca. Jerónimo de Hijosa" en *Revista* (Instituto José Cornide), año III, n. 3, 1967, pp. 85-148.
- *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, 1971.
- MERINO NAVARRO, J. P.: *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981.
- MÜHLMANN, R.: *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena, 1975.
- 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, n. 1, 1993, pp. 101-151.
- 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., Santiago de Compostela, Universidad, 2003.
- RODGER, N.A.M.: *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, Londres, 1986.
- "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.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M<sup>a</sup>. C.: *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*, A Coruña, 1996.
- SALAS, F. J. de: *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, 1879.
- SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas de la plata*, Madrid, 1989.
- STRADLING, R.: *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992.
- SUÁREZ GRIMÓN, V.J.: "La pesca en Canarias: Gran Canaria, 1750-1800" en MARTÍNEZ SHAW, C.(ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 489-517.
- 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*, 110, 1997, pp. 59-91.

- “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. Historia, pp. 411-423.

ZABALA URIARTE, A.: *El comercio y el tráfico marítimo de España en el siglo XVIII*, 2 vols., San Sebastián, 1983.