



UNIVERSIDAD DE MURCIA

ESCUELA INTERNACIONAL DE DOCTORADO

El reclutamiento de marinería en la América española en el siglo XVIII: La Matrícula de mar y su comparación con el *Impressment* británico

The recruitment of sailors in Spanish America in the 18th century: The *Matrícula de mar* and its comparison with the British Impressment

D. Alberto Hoces García

2022

Resumen

Se estudia el método de reclutamiento de marinería de la Armada Española durante el siglo XVIII e inicios del XIX, la *Matrícula de mar*, en los territorios americanos de la Corona. Se analiza documentación de carácter administrativo, jurídico, epistolar o político, entre otros. Para su tratamiento, se dispone la creación de varias bases de datos mediante las que se trata información cuantitativa y cualitativa. Se detalla la implantación de la *Matrícula de mar* en América tanto en su vertiente geográfica y administrativa como en sus consecuencias para la Armada y para la propia gente de mar. Se realiza una comparativa con el sistema de reclutamiento de Gran Bretaña, el *impressment*, en términos similares. Se cotejan ambos para esclarecer su impacto en la política naval española y en el contexto social americano y del Atlántico.

Palabras clave

Historia Marítima, Historia de América, Política Naval, Reclutamiento, Marinero, *Matrícula de mar*, Armada, España, *Impressment*, Royal Navy, Gran Bretaña.

Abstract

It is studied the method that the Spanish Navy used for recruiting sailors during the 18th and the beginning of the 19th centuries, the *Matrícula de mar*, in the American territories of the Crown. It is analysed documentation of an administrative, legal, epistolary or political nature, among others. For its treatment, several databases are made, through which quantitative and qualitative information is processed. The implementation of the *Matrícula de mar* in America is detailed both in its geographical and administrative aspects and in its consequences for the Armada and for the seafarers themselves. It is made a comparison with the British recruitment system, the *impressment*, in similar terms. Both are collated to clarify their impact on Spanish naval policy and on the American and Atlantic social context.

Keywords

Maritime History, History of America, Naval Policy, Recruitment, Sailor, *Matrícula de mar*, Armada, Spain, Impressment, Royal Navy, Great Britain.

Agradecimientos

Quisiera agradecer a la paciencia y al cariño mostrados por todas las personas que me han sostenido en este dilatado, dilatadísimo, proceso.

Al perenne apoyo, sin adjetivos que lo puedan limitar, de mis padres. Sé que ellos también agradecen poder leer estas líneas en tinta, que ya era hora. Os dije que llegaría y confiasteis, como siempre. Aunque suene raro llamaros por vuestro nombre de pila, me ilusiona que quede vinculado a este trabajo. Esto es debido a vosotros, Corín y Rodolfo, a los padecimientos compartidos, al amor por la cultura y la búsqueda de respuestas que todavía me enseñáis. Fruto de las experiencias de la familia que me alentaron a dedicarme a lo que me apasiona. También producto de las horas que habéis echado en revisiones, claro. Gracias.

Este largo texto ve la luz, por supuesto, por el puntal que suponen mis directores. Más aún que las directrices para con esta investigación, que también, quisiera corresponder, Celia y Juanjo, los incontables tiempos y desvelos invertidos en mi y vuestra guía en la profesión académica estos últimos ocho años. Excede, con mucho, lo laboral. Gracias.

In mijn nog steeds weinig Nederlands wil ik ook mijn diepe waardering uitspreken voor het helpen van mij tot de persoon die ik nu ben, Pien. Je hield me dag na dag vast. Je deelde met mij de grote goedheid van je hart; zonder welke ik niet had kunnen eindigen dit. Bedankt voor je geduld, voor het leven dat we delen. Gracias.

A las y los que iniciasteis este camino a mi lado y aún seguís en él a pesar de la mucha distancia que ha impuesto entre nosotros. Vuestra comprensión bien merece el significado de la amistad. Gracias.

Finalmente, y aunque no me puedan leer, pues otros lo harán, quisiera agradecer a aquellas y aquellos que no conocí y que dieron su paciencia, su esfuerzo y, en muchas ocasiones, su vida, por creer que otra sociedad era posible. De su sacrificio nació la posibilidad de que el hijo de dos esforzados trabajadores pudiera hoy tener la posibilidad de terminar una tesis en Historia. Gracias.

El reclutamiento de marinería en la América española en el siglo XVIII: La Matrícula de mar y su comparación con el *Impressment* británico

The recruitment of sailors in Spanish America in the 18th century: The
Matrícula de mar and its comparison with the British Impressment

Sumario

1.	Introducción.....	11
2.	Preguntas de investigación, objetivos e hipótesis.....	13
3.	Estado del arte	19
4.	Fuentes.....	37
5.	Metodología.....	49
5.1.	Desarrollo metodológico.....	49
5.2.	Bases de datos	57
5.3.	Representación gráfica.....	67
5.4.	Estructura del estudio.....	72
6.	Análisis: La Matrícula de mar y su comparación con el impressment británico....	75
6.1.	El reclutamiento de marinería en su contexto.....	75
6.1.1.	Geopolítica breve de la Monarquía Hispánica	75
6.1.2.	El gobierno de la Corona	83
6.1.3.	El Ejército borbónico.....	104
6.1.4.	La Real Armada.....	109
6.1.5.	La Armada en América.....	148
6.1.6.	El contexto sociopolítico del Atlántico británico	166
6.2.	Los antecedentes de la Matrícula de mar americana	178
6.2.1.	La experiencia metropolitana: la Matrícula de mar en España en el siglo XVIII....	186
6.2.2.	Reclutamiento y gente de mar en América antes de las órdenes de implantación de Matrícula de mar de 1776	197

6.2.3.	Las Matrículas de mar parciales	203
6.3.	La Matrícula de mar en América	216
6.3.1.	Capitanía General de Cuba	232
6.3.2.	Gobernación de Puerto Rico.....	300
6.3.3.	Virreinato de Nueva Granada	308
6.3.4.	Virreinato de Nueva España	379
6.3.5.	Virreinato del Perú.....	411
6.3.6.	Gobernación de Filipinas.....	435
6.3.7.	Capitanía General de Chile.....	446
6.3.8.	Buenos Aires, Luisiana, Guatemala, Santo Domingo, y Sonora.....	458
6.4.	Comparativa analítica: reclutamiento y tripulaciones de la Royal Navy en América	461
6.4.1.	El reclutamiento para la Royal Navy.....	462
6.4.2.	La aplicación del <i>impressment</i>	474
6.4.3.	Tripulantes de la Royal Navy en América.....	499
7.	Conclusiones.....	527
7b.	Conclusions	543
8.	Bibliografía.....	559
9.	Índices.....	601
9.1.	Índice de ilustraciones	601
9.2.	Índice de figuras.....	602
9.3.	Índice de tablas	603
9.4.	Índice de abreviaturas	606

-¡Donosa majadería! -respondió el comisario-. ¡Bueno está el donaire con que ha salido a cabo de rato! ¡Los forzados del Rey quiere que le dejemos, como si tuviéramos autoridad para soltarlos, o él la tuviera para mandárnoslo! Váyase vuestra merced, señor, norabuena su camino adelante, y enderécese ese bacín que trae en la cabeza, y no ande buscando tres pies al gato.

-¡Vos sois el gato, y el rato, y el bellaco! -respondió don Quijote.

1. Introducción¹

En algún momento indeterminado a finales de 1781 llegaba al escritorio del Secretario de Marina de España el nombre de un tal Bartholomé García. Lo hacía en una carta salida desde Cartagena de Indias el 11 de julio, firmada por el comandante de Marina de la plaza, que informaba de las *infamias y embustes del mulato*. Decía de él que era ignorante y atrevido, pues siendo su obligación hacer el corso en las costas del Darién, iba solo una vez al año y el resto del tiempo tenía las piraguas ancladas. Incluso, subrayaba el comandante, se atrevía a vestir uniforme azul y encarnado adornado con un galón.

Cinco años antes, los Estados Unidos de América realizaban formalmente su Declaración de Independencia. Los padres fundadores la justificaban, entre otros motivos, porque el rey de Gran Bretaña había capturado a sus conciudadanos en alta mar y les había obligado a luchar contra su propio país. Una de las firmas de la Declaración era la de Samuel Adams, quien en 1747 había participado en Boston en unos graves altercados conocidos como “Disturbios Knowles”.

Bartholomé, el mulato al mando de las piraguas que debían patrullar el Darién, no sólo las tenía ancladas, sino que empleaba a sus tripulantes como trabajadores en su propia hacienda. Y se quedaba con los sueldos que Marina les pagaba. La Secretaría, claro, envió a un subdelegado para reclutarles nuevamente y acabar con el problema, pero el mulato le amenazó con llevarle preso si continuaba importunándole. Finalmente, el subdelegado escribiría a Cartagena pidiendo ser relevado del puesto y los tripulantes de las piraguas continuarían trabajando en la hacienda de Bartholomé García, cobrando en especie y, al parecer, felices y sin la menor intención de volver a la mar.

¿Qué tenían en común los reconvertidos marineros, su comandante mulato, Samuel Adams, los “Disturbios Knowles”, los Estados Unidos y el comandante de Marina de Cartagena de Indias? La época y el continente en los que les tocó vivir, obviamente. O, de manera más apropiada, su contexto cronológico y geográfico.

Todos ellos tuvieron relación directa también, quisieran o no, con los métodos de reclutamiento de la Armada española y la Royal Navy británica. Ambas instituciones se

¹ Este trabajo es uno de los resultados de los siguientes proyectos I+D+i financiados por la Unión Europea: All Hands on Deck. European Work Heritage in Shipwright for present and future. 2019-1-ES01-KA204-065201 999844282. Programa Erasmus+ y Maritimum, Cátedra Jean Monnet. Ref. 101084126. ERASMUS-JMO-2022-HEI-TCH-RSCH.

vieron inmersas en una creciente vorágine de enormes navíos y escuadras, siempre demandante de marinería que los tripulase y que no tuvo fin hasta que Napoleón estuvo disfrutando de su jubilación en Santa Elena. La necesidad de tripulaciones y la presencia de América en primer plano geopolítico exigió a ambas a incorporar a sus habitantes a bordo, pero la mayoría de estos no estaba muy por la labor de sufrir las duras consecuencias del servicio naval. Las coronas española y británica se vieron obligadas, por ello, a extender los métodos de reclutamiento forzado que empleaban para sus Marinas en Europa. Fueron estos los que causaron los disturbios de Boston de 1747 o la carta del esforzado comandante de Marina de Cartagena y los que tuvieron relación directa con la hegemonía británica del siglo XIX o el declive naval de la monarquía española a principios de dicho siglo.

La tradición ha querido buscar las causas de este en unos pocos factores, predominando entre ellos la incompetencia de ciertos actores individuales. Godoy o Villeneuve parecen los responsables directos de Trafalgar y de la pérdida de la Armada, pero lo cierto es que, al margen del peso de sus decisiones en la Historia, la situación era bastante crítica años antes. La historiografía naval española no ha sido ajena a esta inexacta tradición, e independientemente de haber contribuido o no a ella, parece que no ha ofrecido una solución efectiva. Y lo cierto es que no se trata de un debate menor, al margen de los ardores nacionalistas que pueda despertar en la sociedad.

No lo es porque la creciente imposición naval británica en el Atlántico contribuyó a impedir que las reformas emprendidas por la Corona española en la segunda mitad del XVIII tuvieran mayor éxito y porque, progresivamente, eliminó los lazos de la metrópoli con sus colonias. El cambio de paradigma que supuso la invasión francesa y la asunción del poder por la Junta Central lo fue en sentido político, puesto que en la práctica hacía varios lustros que las comunicaciones entre España y sus colonias eran más que deficitarias gracias al dominio del mar británico. Para el momento de la toma del poder por parte de Napoleón, estas habían ya establecido sus propios vínculos comerciales y políticos por necesidad.

¿Por qué no pudo la Armada española mantener el control de los mares teniendo en cuenta el poderío de sus naves? La explicación, como la de cualquier proceso histórico, es compleja y comprende múltiples factores. Uno de ellos es, sin duda, la composición de sus tripulaciones, cuestión primaria sobre la que se desarrolla esta tesis y que genera el resto de objetivos mencionados en el siguiente capítulo.

2. Preguntas de investigación, objetivos e hipótesis

Para dar respuesta a lo planteado en la introducción, se parte del legado del siglo XVII y los cambios introducidos por la nueva dinastía durante el XVIII, con objeto de esclarecer quiénes tripulaban los navíos del rey al margen de los preparados oficiales a los que la historiografía ha dedicado más atención. De especial importancia para este punto es el análisis de las disposiciones legales al respecto, destacando el establecimiento de la Matrícula de mar en España y, posteriormente, en América. No en vano, asegurar las comunicaciones y defender las costas del Imperio requería reclutar marinería tanto en Europa como en América.

Así, entre estas órdenes tiene especial relevancia la implantación de la Matrícula de mar en los territorios americanos en 1776, por lo que su análisis se erige en pilar fundamental y objetivo primario de esta investigación. Para comprender su alcance, es necesario desarrollar previamente una revisión del sistema que se implantó 25 años antes en España, a fin de comprobar sus bases legales y los problemas a los que se enfrentó. Hecha esta, se está en disposición de trasladar el estudio a América en busca de las causas que llevaron a los ministros de Carlos III a decidir su establecimiento en tamaña extensión de costa.

La siguiente cuestión que se plantea, habida cuenta de lo dilatado de las costas objeto de la medida, es cómo se organizó territorialmente el sistema. Han de estudiarse las órdenes enviadas a las distintas autoridades, pues estas dividen las responsabilidades políticas y administrativas, el amparo institucional y político de que gozó la medida y las consecuencias de este o de su falta. Este último aspecto lleva indefectiblemente a otro objetivo de la investigación: el análisis de la gestión política de la Matrícula de mar en América por parte de sus respectivos responsables, así como las dificultades que causó con respecto al resto de jurisdicciones de la Corona.

Es necesario considerar que la aplicación de la Matrícula de mar supuso la expansión del Estado a aspectos y espacios de la sociedad sobre los que previamente no tenía autoridad efectiva, o al menos no de manera directa. Ello conlleva la necesidad de estudio del impacto social del sistema, ya que también modificó el que podía tener la Corona sobre las sociedades americanas con anterioridad. Así, se comprueba este a través de cuestiones como las implicaciones de la extracción forzosa de mano de obra especializada en los lugares costeros, la falta de llegada de sueldos que suplieran la carencia económica debida

a este desplazamiento o las resistencias pasiva y activa con que las sociedades marítimas respondieron. Sus máximas expresiones, la desertión y el motín, respectivamente, son consecuencia de ello, pero también se examinan en tanto que causa de la falta de tripulantes en las naves de la Armada.

La información puede ser analizada de manera cuantitativa, pero también cualitativa gracias a los registros y otros documentos generados por la matrícula. De hecho, la que aporta el sistema con respecto a la gente de mar es imprescindible para su estudio desde perspectiva social, ya que la generada por los propios actores es mínima, no se ha conservado o ha sido tradicionalmente desdeñada. Ello es debido a que la corriente dominante del pensamiento político y social desde el siglo XIX ha identificado a sus instituciones, de carácter asociativo, como fuente de desorden frente al Estado y freno al mercado libre. Contemporáneamente conllevó el control y posterior eliminación de los gremios –a través de los cuales emanaban documentación estas poblaciones– e historiográficamente, un importante retraso en su atención. Gracias a la matrícula, en fin, se puede constituir en objetivo el obtener información particular de la gente de mar que permita un examen pormenorizado de la composición demográfica de los estratos más bajos de la Armada, amén de su incidencia en determinadas áreas geográficas.

Por otro lado, para conocer las implicaciones geoestratégicas de la Matrícula de mar, se hace necesaria una comparativa analítica con el sistema de reclutamiento de la inglesa Royal Navy en América en tanto que principal potencia colonial en contraposición a España. La comparativa, dada la práctica desaparición la marina de guerra de Francia de aguas americanas –al menos a gran escala–, se constituye como otro de los objetivos primarios de esta tesis; ya que permite estudiar el ascenso de Gran Bretaña como dominadora de los mares y la capacidad de proyección que esto le otorga en las colonias, al tiempo que el proceso inverso sufrido por España, a través de uno de sus factores más relevantes: la disponibilidad de tripulaciones.

Para dicha comparativa, tal como se ejecuta con el sistema español y su equivalente metropolitano, es imprescindible analizar el reclutamiento en las islas británicas. Afortunadamente, el extenso trabajo historiográfico sobre la casuística debe permitir cumplir este objetivo de manera más profunda, breve y sintética, al poderse extraer las principales cuestiones mediante fuentes secundarias. El consiguiente paso lógico es trasladar el estudio a la aplicación del reclutamiento británico en su sistema atlántico,

inciendiando en sus colonias en América tanto desde el punto de vista legal como desde el del impacto causado y las problemáticas políticas y sociales a que se enfrentó y generó. Finalmente, se está en disposición de abordar con qué tripulaciones contaban los navíos de guerra británicos en América y extraer conclusiones de la comparativa con la Armada española.

En lo que respecta a las hipótesis, la principal de la que se parte es que la instauración de la Matrícula de mar fue causada por la necesidad militar de competir con Gran Bretaña en la mar; pues se optó por este frente a principios de siglo ante la imposibilidad de luchar contra Francia en tierra. Sin embargo, en tanto que institución política con hondas repercusiones sociales, se asume que fue también fruto de la mentalidad absolutista y reformista del siglo XVIII, en la que el Estado, en la figura del monarca, se arroga más prerrogativas y esto afecta a las poblaciones y a sus tejidos asociativos.

Asimismo, a pesar de la implantación efectiva del sistema en la Península Ibérica, el número de tripulantes sería inferior al necesario, lo que causó su extensión a América, pero seguiría sin dar los resultados esperados. Igualmente, la formación marinera de sus tripulantes no sería suficiente, en líneas generales, a la requerida para hacer frente a la de la marina británica; debido principalmente a la alta presencia de personal no cualificado: terrestres, gente de leva o marineros ribereños.

La siguiente hipótesis consiste en que el estudio del reclutamiento de la Armada en general, y de la Matrícula de mar en particular, permite acercarse e identificar la composición social de los parajes de costa americanos. Unida a ella, se encuentran las de suponer que dichas prácticas afectaron negativamente a los puertos, por un lado; si bien no tanto a las propias embarcaciones mercantes porque se supone que la Armada no interfirió directamente en ellas lo suficiente, por otro.

Esta última estaría relacionada con la fallida implantación total de la Matrícula de mar en América, debido principalmente a la superposición de órdenes jurídicos y la oposición de instituciones preexistentes; amén del complicado contexto sociopolítico internacional finisecular, que llevaría a procesos como la Revuelta de los Comuneros, la independencia de las Trece Colonias o la Revolución Haitiana. Procesos unidos histórica y geográficamente a través del Caribe, valga el recordatorio.

En este sentido, se puede establecer una última hipótesis consistente en asumir que las problemáticas sufridas por el sistema inglés fueron similares a las sufridas por el español. Así, el antedicho contexto internacional afectaría del mismo modo o incluso de mayor manera, debido a la menor represión de la imprenta y una población más letrada que facilitaron la expansión del ideal liberal por el Atlántico británico. Este ideal, amén de la independencia de los Estados Unidos, entró en colisión directa con las bases ideológicas del *impressment*² en tanto su afectación a la libertad individual. Por ello, se espera poder demostrar respuestas similares a ambos sistemas de reclutamiento, si bien no idénticas al variar los condicionantes sociales y políticos y el propio funcionamiento del reclutamiento. A las diferencias también contribuiría la mayor disponibilidad de marineros de que disponía la Royal Navy y las contraprestaciones más regulares de que gozaron sus tripulantes frente a sus homónimos de habla hispana.

A modo de resumen se plantean tres objetivos primarios y nueve secundarios. Así, los objetivos primarios comprenden el análisis de la implantación propiamente dicha; una comparativa con los sistemas de reclutamiento de otras potencias europeas en América, especialmente Gran Bretaña; y discernir la relevancia histórica de los procesos de recluta y tripulación de la Armada. Por su parte, los secundarios incluyen explorar las causas que llevaron a la decisión de implantar el sistema de inscripción en América; cómo se organizó territorialmente; de qué manera fue gestionado políticamente; a qué problemas se enfrentó, específicamente el de las deserciones; y las consecuencias que tuvo dicho proceso tanto para las poblaciones americanas como para las capacidades de la Armada. Además, dentro del marco de análisis comparativo, se estudia la relevancia de los procesos de reclutamiento dentro del contexto internacional, del regional y del histórico.

Tras definir los objetivos de la tesis, se plantean las siguientes hipótesis, desarrolladas previamente en su correspondiente capítulo, a las que la investigación da respuesta en las conclusiones. Dadas las dificultades para combatir a las naves británicas durante gran parte de la centuria, se postula que el número de tripulantes a bordo de las embarcaciones de la Armada era inferior al necesario; por otro lado, que la implementación de la Matrícula de mar en América permite –y permitió– acercarse a la composición social de los parajes de sus costas; si bien la siguiente hipótesis plantea que los procedimientos de

² *Impressment*: requisición o enganche de personas para ser empleadas en el servicio militar a bordo de la Royal Navy. No traducible por “leva” dado que el inglés “levy” conlleva un porcentaje de gente reclutada sobre un total poblacional.

reclutamiento a ella anejos afectaron negativamente a algunos de estos. Probablemente, y eso lleva a la siguiente suposición, la Matrícula de mar supuso una importante adaptación organizativa e innovación administrativa en América, por lo que en buena lid las problemáticas del contexto político frenaron su correcta implantación. La siguiente hipótesis plantea que, sin embargo de otros embarazos, la Armada en general y la matrícula en particular no tuvieron un impacto negativo sobre las tripulaciones de buques privados bajo jurisdicción de la Corona española. A ellas habría que añadir que los problemas de la Marina española con respecto al reclutamiento serían similares a los británicos, pese a las diferencias entre ellos, y que a ambos les afectó el convulso contexto internacional, tanto demográfica como políticamente.

3. Estado del arte

El primer trabajo en el que se trata la Matrícula de mar como hecho de estudio histórico es el publicado por Francisco Javier de Salas en 1879.³ Se trata de una obra fundamental en cuanto a primera compilación del sistema, pero también es fundamental desde el punto de vista historiográfico puesto que sus postulados, aún siglo y medio más tarde, no han sido del todo superados. Ello se evidencia en que el imaginario popular –restringido generalmente a personas que viven en relación con el mar o con la Armada– con respecto al sistema mantiene que se trató de una forma justa de asegurar tripulaciones para la Armada. Voluntarios, incluso, mantiene algún que otro trabajo especializado considerablemente reciente.⁴ Nada más lejos de la realidad, pero tal como sucede en el caso británico que se verá más adelante, aunque con menor repercusión, la visión decimonónica del trabajo de Salas siguió calando durante mucho tiempo; si bien afortunadamente la historiografía comenzó a superarla en la década de 1990 con enfoques más contemporáneos. A lamentar, sin embargo, que esta no se componga más que de un par de decenas de publicaciones que analizan directamente la Matrícula de mar... que se restringen aún más en el ámbito americano. Como resultado, la profundidad de los análisis de estas publicaciones es menor que la de nuestros colegas angloparlantes para con su sistema de reclutamiento, pues al estar todavía delimitando sus contornos es complicado estudiar su interior.

Con todo, el primer trabajo propiamente historiográfico es el brillante resumen de Ángel O'Dogherty, quien en apenas 23 páginas supo sintetizar el desarrollo de la Matrícula en el periodo de reinado de Carlos III, incluyendo la muy necesaria categorización de la obra de Salas como parcial y un muy breve acercamiento a la llegada del sistema a América.⁵ Desgraciadamente, el tema cayó en el olvido durante cuarenta años con la excepción de la publicación en 1975 de Mühlmann,⁶ un interesante aporte a la cuestión que pasó y pasa inadvertido a la historiografía de habla hispana por lo complicado de su consulta en virtud

³ SALAS, F. J. *Historia de la Matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Madrid: Imprenta de Fortanet, 1870

⁴ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, MARCELINO. La Armada en tiempos de Carlos III. *Pendvlo* [en línea]. sin fecha, 126-141 [Accedido: 2018-06-20]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/6162010.pdf> p. 137

⁵ O'DOGHERTY, Á. La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III. *Anuario de Estudios Americanos*. 1952, IX, pp. 347-370

⁶ MÜLHMAN, R. *Die Reorganisation der Spanischen Kiregsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena: Bohlau, 1975

de estar redactado en alemán y del poco número de ejemplares publicados, tal como refiere Vázquez Lijó.⁷

Esta falta de continuidad en el siglo XX contrasta con el entorno historiográfico anglófono —como se verá más adelante— o el francés, cuyo similar sistema de reclutamiento recibió atención continuada desde el artículo en 1864 de Crisneoy.⁸ Los trabajos de Captier,⁹ Mémain,¹⁰ Asher,¹¹ Perrichet¹² o Hocquet,¹³ además de otros, así lo atestiguan. En consecuencia, con la salvedad del estudio de Llovet para el caso concreto de la provincia de Mataró,¹⁴ habría que esperar al redescubrimiento del Atlántico y de la conexión de la Península Ibérica con Latinoamérica de la mano de los fastos del quinquicentenario de la llegada de Colón para que la Matrícula de mar comenzara a ser objeto de estudio.

Burgos Madroñero se acercó a ella desde la perspectiva regional de Andalucía, si sus publicaciones carecen de análisis de la profundidad histórica de la Matrícula más allá de presentar datos cuantitativos.¹⁵ Por ende, son ejemplo de lo antedicho, pues la falta de investigaciones al respecto contribuyó y contribuye a esta problemática. Desde este punto de vista, se podría situar en 1995 el origen del interés historiográfico contemporáneo en la Matrícula de mar a raíz de la obra *El Derecho y el Mar en la España Moderna* coordinada por Carlos Martínez Shaw, pues supuso el inicio de la profundización en lo postulado por O'Dogherty 40 años atrás.¹⁶ A destacar dos de los capítulos de la misma, la revisión de las disposiciones del sistema y sus consecuencias inmediatas para los

⁷ VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL *La Matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*. Tesis doctoral dirigida por Ofelia rey Castelao. Universidade de Santiago de Compostela, 2005, p. 24

⁸ CRISNEOY, J.G. Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay, *Revue Contemporaine*, 1864, 40, pp. 112-152

⁹ CAPTIER, J. Etude historique et économique sur l'inscription maritime, París, V. Giard & E. Brière, 1907

¹⁰ MÉMAIN, R. Matelots et soldats des vaisseaux du Roi. Les levées d'hommes au département de Rochefort, tesis presentada en Universidad de Poitiers, 1937

¹¹ ASHER, L. *The resistance to the maritime Classes*, Berkeley, University of California Press, 1960

¹² PERRICHET, M. L'administration des classes de la Marine et ses archives dans les ports bretons. *Revue d'histoire économique et sociale*. 1959, XXXVII, pp. 89-112

¹³ HOCQUET, J.C. Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'antiquité à nos jours: actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, *Revue du Nord*, 1986

¹⁴ LLOVET, J. La Matrícula de mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII. Mataró: Caixa d'Estalvis Laietana, 1980

¹⁵ BURGOS MADROÑERO, M. La Matrícula de mar en Andalucía. Siglos XVIII y XIX. En: *II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba: Instituto de Historia de Andalucía, 1991; BURGOS MADROÑERO, M. La Matrícula de mar en las provincias de Sanlúcar y Cádiz, 1750-1850. En: *Actas del XI Congreso de Profesores Investigadores de Hespérides*. Palos de la Frontera: Asociación Hespérides, 1992. pp. 641-656; BURGOS MADROÑERO, M. Precisiones en torno a la pesca y a la gente de mar de Málaga en el siglo XVIII. *Isla de Arriarán*. 1994, III, pp. 21-43

¹⁶ MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.). *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Granada: Universidad de Granada, 1995

afectados por él a cargo de López Miguel y Miravet Cucala,¹⁷ y el análisis de las revistas previstas, por Fernández Díaz y el propio Martínez Shaw.¹⁸

Ya en 2002, Alfredo Martín García realizó un acercamiento particular en el tiempo y el espacio a las embarcaciones basadas en La Habana de gran utilidad para contrastar si los números de la Matrícula eran útiles y suficientes, si bien en ocasiones asume las cifras de que Fernández Duro dio a finales de siglo XIX con ligereza.¹⁹ En la misma línea cuantitativa puede ser estimado el trabajo de Amparo Moreno Gullón sobre Campeche, fundamental por ser una de las escasas incursiones en la Matrícula americana hasta la fecha y por los datos que aporta para resaltar la importancia de esta región en el sistema naval americano.²⁰ Le seguiría el hasta el momento único trabajo dedicado en extensivo a la Matrícula de mar en América, en el que de nuevo Martínez Shaw, junto a Alonso Mola, relatan las disposiciones legales que la llevaron a algunos de los territorios americanos sin profundizar demasiado en las consecuencias dada la extensión del mismo;²¹ puesto que *La introducción de la Matrícula de mar en Indias* es un capítulo de otra obra que merece referencia en cuanto al paradigma del sistema atlántico español sobre él también se trabaja en esta tesis.²²

Paralelamente, Vázquez Lijó defendía su tesis, obra fundamental sobre la Matrícula de mar en España –tema sobre el que ha seguido indagando²³– en tanto estudio completo de la misma y de sus consecuencias y en la cual se basan los estudios de los últimos lustros.²⁴ Entre estos, es menester mencionar el trabajo de Santana en 2009 sobre el tardío intento

¹⁷ LÓPEZ MIGUEL, O., MIRABET CUCALA, M. La institucionalización de la Matrícula de mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza. En: MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.). *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Granada: Universidad de Granada, 1995, pp. 217-239

¹⁸ FERNÁNDEZ DÍAZ, C., MARTÍNEZ SHAW, C. 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: Universidad de Granada, 1995, pp. 243-271

¹⁹ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte en la escuadra de La Habana (1780- 1783). *Revista de Indias* [en línea]. 2002, LXII (225), pp. 511-534 [Accedido: 2018-04-13]. Disponible en: <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/479>

²⁰ MORENO GULLÓN, AMPARO. La Matrícula de mar de Campeche (1777-1811). *Espacio, Tiempo y Forma* [en línea], 2004, 17, pp. 273-291. [Accedido: 2018-02-10] Disponible en: <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:ETFSerie4-EA2F7080-C23A-3B10-ED07-54BC46D2CD8F/Documento.pdf>

²¹ MARTÍNEZ SHAW, CARLOS y ALONSO MOLA, MARINA. La introducción de la Matrícula de mar en Indias. En: MARTÍNEZ SHAW, CARLOS (dir.) *El sistema atlántico español (siglos XVII- XIX)*, Madrid: Marcial Pons, 2005. pp. 269-284

²² MARTÍNEZ SHAW, CARLOS. *El Sistema Atlántico Español (siglos XVII-XIX)* Barcelona: Marcial Pons, 2005

²³ VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL. Las tripulaciones de la Armada Española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos. *Revista electrónica de Historia Moderna*, 2020, 10 (40), pp. 379-393

²⁴ VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL *La Matrícula de mar...*

de implantación de la Matrícula en Canarias, dependiente además en forma de la americana;²⁵ la tesis de Manzanilla en 2013, que aborda de manera colateral el tema pero aporta abundante información;²⁶ el artículo de Solano en 2015 que trata la fachada marítima de Cartagena de Indias desde perspectiva social, por lo que se ampara en parte en la Matrícula;²⁷ o el de Merino en 2016 que constata la inexistencia fáctica de la Matrícula en Buenos Aires en el momento de la independencia, si bien es notorio su particular punto de vista.²⁸ Además de la reciente aportación de, de nuevo, Vázquez Lijó,²⁹ las manos al otro lado de este papel o pantalla también han esbozado algunas líneas sobre la Matrícula de mar en el Departamento Marítimo de Cartagena³⁰ y la problemática que causó en Cataluña, especialmente a finales de siglo XVIII;³¹ así como, recientemente, un capítulo dedicado a su establecimiento en el Caribe.³²

La Matrícula de mar está también muy presente en los estudios de Enric García Domingo y Olga López Miguel sobre la vertiente laboral de la Historia Marítima española en el XIX, que resultan de imprescindible consulta para comprobar como continuó la institución tras los hechos trabajados en esta tesis.³³ Es, asimismo, uno de los ejes sobre los que versa el profundo análisis del Departamento Marítimo de San Blas publicado por

²⁵ SANTANA, J.M. La Matrícula de mar y el banco sahariano. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*. 2009, 22. pp. 151-166

²⁶ MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1788-1808*. Tesis doctoral dirigida por Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno. Universidad de Sevilla, 2013

²⁷ PAOLO SOLANO, SERGIO. Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX. *Theomai* [en línea]. 2015, 31, pp. 79-105. [Accedido: 2017-07-15]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/html/124/12441581005/>

²⁸ MERINO, TOMÁS. La Matrícula de mar de Buenos Aires, su desarrollo hasta 1814, ausente en el esfuerzo naval patriota contra Montevideo. *Revista del Mar*, 2016, 171, pp. 6-18

²⁹ LIJÓ, JOSÉ MANUEL VÁZQUEZ. Las tripulaciones de la Armada...

³⁰ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. La Matrícula de mar en el Departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: Una complicada aplicación. *Mediterranea: Ricerche Storiche* [en línea]. Dic. 2015, 35, pp. 539-558. [Accedido: 2020-11-30] Disponible en: <http://www.storiamediterranea.it/wp-content/uploads/mediterranea/p4560/Garzia.pdf>

³¹ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. "Insubordinados y repugnantes para prestarse al servicio". La Matrícula de mar en Cataluña entre 1751 y 1802. *Historia Social*, 2020, 98 (III), pp. 3-24

³² HOCES-GARCÍA, Alberto. La Matrícula de mar en el Caribe a finales del siglo XVIII. En: SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ (coord.). *La política en América en el siglo XVIII: ordenanzas y realidades*. Murcia: Editum, 2019. pp. 61-122

³³ GARCÍA DOMINGO, ENRIC. «La hermana mayor»: las difíciles relaciones entre la Marina mercante española y la Armada (1802-1932). *Hispania* [en línea]. 2017, LXXVII (255), pp. 217-249 [Accedido: 2018-04-13]. Disponible en: <http://hispania.revistas.csic.es/index.php/hispania/article/view/514>; LÓPEZ MIGUEL, OLGA. La maestranza en el mar: Contractación y remuneración de carpinteros de ribera y calafates a bordo de buques mercantes catalanes (siglos XVIII-XIX). *Drassana: revista del Museu Marítim* [en línea]. 2016, 24, pp. 92-123 [Accedido: 2018-09-29]. Disponible en: <https://www.raco.cat/index.php/Drassana/article/view/320263/410478>

Guadalupe Pinzón Ríos en 2018, de especial relevancia para la historiografía por el desconocimiento existente hasta la fecha sobre este y para esta tesis por el importante aporte documental que realiza.³⁴ Complementario a él es el cuasiconflicto que vivieron Rusia y España durante la segunda mitad del siglo XVIII tratado por Manuela Fernández Rodríguez.³⁵

Por último, Suárez Sánchez ha publicado recientemente un interesante artículo sobre la Matrícula de mar en Cartagena de Indias³⁶ que constituye una interesante fuente con la que contrastar algunos de los hechos tratados en esta tesis y que evidencia la poca importancia que han dado otros autores a la marinería como parte fundamental de las embarcaciones de guerra y su papel defensivo³⁷; si bien adolece de algún fallo metodológico³⁸ y confunde la Provincia de Trinidad en Cuba con la isla homónima, probablemente por influencia del trabajo de O'Dogherty, que también muestra este error.³⁹

Otrosí, son pocas las referencias encontradas a la Matrícula de mar en lengua inglesa, a la par que difusas en cuanto a la forma de tratarla. Jeanne Moisand le dedica unas líneas a la institución en su momento más tardío, en la segunda mitad del siglo XIX⁴⁰; Valdez-Bubnov atiende a la misma en tanto su relación con la fuerza de trabajo necesaria para la construcción naval principal objeto de su estudio;⁴¹ y Brillí la menciona por la peculiar

³⁴ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII) [en línea]. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2018 [Accedido: 2020-01-02]. Disponible en: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/616a/hombres_mar.html

³⁵ FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, MANUELA. La presencia rusa en el Pacífico Noroeste. En: MARTÍNEZ PEÑAS, LEANDRO y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, MANUELA (coords.) *El Ejército y la Armada en el Noroeste de América: Nootka y su tiempo*. [en línea] Madrid: Universidad rey Juan Carlos, 2011, pp. 93-118 [Accedido: 2018-06-20]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850292>

³⁶ SUÁREZ SÁNCHEZ, FERNANDO. La Matrícula de mar en los Virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 2019, 11(21), pp. 319-349

³⁷ MEISEL ROCA, ADOLFO. Crecimiento a través de los subsidios: Cartagena de Indias y el Situado, 1751-1810. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* [en línea]. 2002, (9), pp. 1-28 [Accedido: 2018-04-30]. Disponible en: <http://repositorio.banrep.gov.co/handle/20.500.12134/1960> p. 8

³⁸ Uno de los principales problemas que presenta el artículo es el de referenciar documentación de archivo mediante la serie o sección completa a la que pertenece la unidad documental citada, siendo imposible de esta forma la consulta de la información original.

³⁹ Suárez Sánchez, Fernando. *Op. Cit.* p. 331

⁴⁰ MOISAND, JEANNE. Revolutions, Republics and IWMA in the Spanish Empire (around 1873) En: FABRICE BENSIMON, DELUERMOZ QUENTIN y JEANNE MOISAND, EDS. «*Arise Ye Wretched of the Earth*»: *The First International in a Global Perspective* [en línea]. S.L.: Brill, 2018, pp. 238-252 [Accedido: 2020-02-24]. Disponible en: https://brill.com/view/book/edcoll/9789004335462/B9789004335462_017.xml

⁴¹ VALDEZ-BUBNOV, IVAN. Shipbuilding administration under the Spanish Habsburg and Bourbon regimes (1590–1834): A comparative perspective. *Business History*, 2018, 60(1), pp. 105-125

relación de los marineros genoveses con la Corona⁴². Afortunadamente, Carla Rahn Phillips –una de las autoras que más ha indagado en la marinería española y sin duda la que más lo ha hecho desde la historiografía anglófona–, para explicar la especial y problemática casuística en Guipúzcoa y Vizcaya, realizó una imprescindible síntesis del recorrido legal de la Matrícula de mar desde el siglo XVII hasta 1737, fecha en la que toma cuerpo de manera prácticamente definitiva.⁴³ Con anterioridad, había trazado de forma algo más genérica el recorrido del sistema en el siglo XVIII⁴⁴ y atendido a la casuística de Galicia.⁴⁵

Más allá de la Matrícula de mar, lo cierto es que la Armada dieciochesca ha recibido algo más de atención historiográfica, especialmente a partir del segundo tercio de este como reconoce Cepeda.⁴⁶ Pese a ello, el hecho de que obras clásicas como las de Ferrer de Couto o Ibáñez de Ibero pero especialmente la de Fernández Díaz sigan teniendo vigencia, quizá debería llamar la atención sobre lo necesario de revisar y ampliar los estudios sobre el que fue principal garante de la Corona española en esta centuria.⁴⁷ A ellas se podría añadir como clásica la completa obra compiladora de Merino Navarro, si bien porque de ella parten gran parte de los estudios actuales y no por su antigüedad o carencia de calidad o de criterio científico.⁴⁸

Amén de la obra de Merino, es ineludible reseñar los trabajos de Juan Marchena Fernández, María Baudot Monroy y Juan José Sánchez-Baena como principales referencias historiográficas de la Armada en el siglo XVIII. Del primero cabe destacar la

⁴² BRILLI, CATIA. The Genoese Response to the Collapse of the Spanish Empire in America. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 2010, 47, pp. 247-272

⁴³ RAHN PHILLIPS, CARLA. Naval Recruitment and Basque Resistance in Early Modern Times. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2006, 5, pp. 173-185

⁴⁴ RAHN PHILLIPS, CARLA. ‘The life blood of the navy’: Recruiting sailors in eighteenth-century Spain. *Mariners Mirror*, 2001, 87(4), pp. 420-445

⁴⁵ RAHN PHILLIPS, CARLA. Fish, Fishing and Fishers in Eighteenth-Century Spain: The Case of Galicia. *International Journal of Maritime History*, 2005, 17(2), pp. 231-238

⁴⁶ CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII. En: AGUSTÍN GUIMERA Y VÍCTOR PERALTA, EDS. *El Equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar* [en línea]. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2005 [Accedido: 2019-04-05]. Disponible en: http://digital.csic.es/bitstream/10261/146714/1/R.C.FEHM_Madrid_2005_2_p.447-482_Cepeda_Gómez.pdf pp. 447-482

⁴⁷ FERRER DE COUTO, J. Historia de la Marina Real española. Desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar. Madrid: Imprenta de José María Ducazcal, 1854; FERNÁNDEZ DURO, C. La armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón. Madrid: Imp. Rivadeneyra, 1895-1903; IBÁÑEZ DE IBERO, C., Historia de la Marina de guerra española desde el siglo XIII hasta nuestros días. Madrid: Espasa-Calpe, 1939

⁴⁸ MERINO NAVARRO, J. P. *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones 19, 2019

edición junto con Justo Cuño de la amplísima *Vientos de Guerra*,⁴⁹ la segunda lleva trabajando desde mediados de la década de los 2000 en varias de las dimensiones de la política naval española,⁵⁰ mientras que el tercero ha realizado numerosas publicaciones de temática tangente a esta tesis tanto en solitario como en el marco del grupo de investigación compuesto por la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval. A su frente se ubica también Celia Chaín-Navarro, quien lleva años contribuyendo al desarrollo de los estudios sobre la Armada en el XVIII tanto desde la propia disciplina como de manera interdisciplinar, especialmente desde la Documentación.⁵¹

⁴⁹ MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO (eds.). *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol. 1. Una Armada en tiempos de Ilustración política, ciencia, ingeniería y hacienda*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015. MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO. *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol.2 Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada. 1700-1825*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015. MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO. *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol.3 Los arsenales, el Pacífico, la vida a bordo*. Ediciones. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015. MARCHENA JUAN. De las “reliquias” de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y Marina durante la primera mitad del siglo XVIII. En: SÁNCHEZ BAENA, J.J., CHAÍN-NAVARRO, C. y MARTÍNEZ SOLÍS, L. (coords.). *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en Real Armada del siglo XVIII*. Madrid, Ministerio de Defensa; Murcia, Universidad de Murcia-Editum, 2012. pp. 49-90

⁵⁰ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía. *TEMPUS Revista en Historia general*, 2019, (9), pp. 1-50; BAUDOT MONROY, MARÍA. La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del Siglo XVIII. *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 2019, (32), pp. 161-190; BAUDOT MONROY, MARÍA. La hacienda de Marina entre la neutralidad de Fernando VI y la movilización de Carlos III en 1760. En: RODRÍGUEZ, A.J., ARROYO, J, SÁNCHEZ, J. A., (eds.). *Comercio, Guerra y Finanzas en una época de transición, (siglos XVII y XVIII)*. Valladolid: Castilla Ediciones, 2017, pp. 192-223; BAUDOT MONROY, MARÍA. La Ilustración y el pulso en la Gobernación de Filipinas de José Basco y Vargas (1778-1788). En: BERNABÉU ALBERT, SALVADOR; MENA-GARCÍA, CARMEN; LUQUE AZCONA, EMILIO JOSÉ. *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2016; BAUDOT MONROY, MARÍA. «Navíos, navíos, navíos». La política naval de Julián de Arriaga, (1754-1759). MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO (eds.). *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823, 3 vols*. Sevilla: Editorial Doce Calles, 2015; BAUDOT MONROY, MARÍA. Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins, (1739-1740), *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 69, 2014, pp. 37-62; BAUDOT MONROY, MARÍA. Asientos y política naval. El suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña, 1739-1741, *Studia historica, H.ª mod.*, 35, 2013, pp. 127-158; BAUDOT MONROY, MARÍA. La defensa del imperio: Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754). Murcia: Ministerio de Defensa; Editum, 2013

⁵¹ SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ (coord.). *La política naval en el Caribe español durante el siglo XVIII: ordenanzas y realidades*. Murcia: Editum, 2019; SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ; CHAÍN NAVARRO, CELIA y MARTÍNEZ SOLÍS, LORENA (coords.). *Estudios de Historia Naval*. Murcia: Editum, 2011; SÁNCHEZ BAENA, J.J. Aspirantes a oficiales de la Real Armada en la Academia ilustrada del Mediterráneo: esplendor y crisis (1776-1824). En: GARCÍA HURTADO, M.R. (ed.). *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Editorial Sílex, 2012, pp. 329-362; SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ. Instituciones documentales en la historia de la Armada: Antecedentes y creación de la Biblioteca Central de Marina. En: ESTEVE RAMÍREZ, FRANCISCO y PARRA VALCARCE, DAVID (coords.). *Perspectivas multisectoriales de la comunicación en el entorno del tercer milenio: homenaje a los profesores Francisco J. Bernal, Fernando Ripoll y Fernando Lallana*. Madrid: Fragua, 2011, pp. 282-299; SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ e IRIGOYEN LÓPEZ, ANTONIO. La Armada y la Iglesia en tiempos de Independencia: la Asociación de Jesús Sacramentado de Cartagena, 1808-1814. *Hispania Sacra*. 2017, 69 (139), pp. 319-332; FONDEVILA SILVA, P. Iconografía y documentación náutica española de los siglos XVI al XVIII. Su aplicación a la

María del Mar Barrientos y Alberto Gullón también llevan tiempo trabajando la Historia Marítima de América y fruto de ello es su reciente publicación al respecto,⁵² que continúa la estela iniciada por Historia y Cultura del mar en 2016 al editar una poligrafía de temática similar.⁵³ Cepeda Gómez también analizó la Armada dieciochesca en tanto que herramienta de proyección imperial,⁵⁴ así como Pradells Nadal realizó un resumen cronológico de la Armada en el XVIII a nivel legal,⁵⁵ Diego Téllez Alarcia fijó su atención en el Pacífico de mediados del siglo XVIII, desatendido en términos navales – valga la redundancia– tanto por sus contemporáneos como por la historiografía,⁵⁶ Guimerá Ravina le dedicó un artículo a las tripulaciones de Trafalgar en el bicentenario de la batalla,⁵⁷ y Josep Fàbregas dedicó sus líneas al estudio de los choques navales entre España y Gran Bretaña en la guerra de los Siete Años.⁵⁸

Se ha considerado necesario reflejar también en este estado del arte publicaciones que tratan temas paralelos a los directamente analizados aquí, dado que influyeron en las sociedades examinadas y por ello han de tener presencia en esta tesis. Forman parte, de este modo, del estado de la cuestión. Así, pese a que no se profundice en demasía en las

identificación de buques, tipos de embarcaciones y de aparejos. En: SANCHEZ BAENA, J.J. y PROVENCIO, L. (eds.). *El Mediterráneo y América*. Murcia: Editora Regional, 2006, pp. 153-164; CHAÍN NAVARRO, C. Repositorios Digitales: un universo infinito de recursos para la docencia y la investigación del área de las Humanidades. *II Foro Editorial de Estudios Hispánicos y Americanistas*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 2013; CHAÍN NAVARRO, CELIA. Fuentes para la Historia: soportes, análisis, acceso y difusión en la era de Internet. En: GÓMEZ DÍAZ, RAQUEL; GARCÍA RODRÍGUEZ, ARACELI y CORDÓN GARCÍA, JOSÉ ANTONIO (coords.). *Fuentes especializadas en Ciencias Sociales y Humanidades*. Madrid: Pirámide, 2017; DÍAZ PÉREZ, FERNANDO; MARTÍNEZ SOLÍS, LORENA y CHAÍN NAVARRO, CELIA. Herramienta de recuperación y difusión patrimonial. Los museos navales y marítimos del ámbito hispanohablante. *El futuro del pasado. Revista Electrónica de Historia*. 2016, 7, pp. 553-574; MÁS BLEDA, AMALIA; CHAÍN NAVARRO, CELIA y SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ. Fuentes para el estudio de la historia naval a través de las webs de los archivos nacionales de España y América Latina. *Boletín de la ANABAD*. 2008, 2, pp. 165-182

⁵² Barrientos Márquez, María del Mar y Gullón Abao, Alberto José eds. *América y el mar*. Cádiz: Editorial UCA, 2019; Gullón Abao, Alberto José; Morgado García, Arturo; Moreno y Rodríguez, José Joaquín (ed.). *El mar en la historia y en la cultura*. Cádiz: Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 2013

⁵³ HOCES-GARCÍA, ALBERTO; MORAL-GARCÍA, CARLOS (coords.) *El mar: una forma de vida en América*. Madrid: Historia y Cultura del mar, 2016

⁵⁴ CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. La Marina y el equilibrio...

⁵⁵ PRADELLES NADAL, JESÚS. La formación de la Marina española en el siglo XVIII. *Canelobre* [en línea]. 2006, 51, pp. 44-58 [Accedido: 2019-04-16]. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/research/la-formacion-de-la-Marina-espanola-en-el-siglo-xviii--0/3bbd2cfb-71de-4478-93a9-f4a0344646eb.pdf>

⁵⁶ TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. Anson, Wall y el Papel del «Lago Español» en el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762). *Tiempos Modernos* [en línea]. 2005, 11, pp. 1-8 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/47/70>

⁵⁷ GUIMERÁ RAVINA, A. “Trafalgar y la marinería española”. En: GUIMERÁ RAVINA, A. y PERALTA RUIZ, V. Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Vol. 2, El equilibrio de los imperios: de Utrecht y Trafalgar. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2005. pp. 819-838

⁵⁸ FÀBREGAS ROIG, JOSEP. Las relaciones entre España e Inglaterra en el inicio de la Guerra los Siete Años. Las incidencias marítimas (1756-1761). *Roczniki Humanistyczne*, 2018, 66 (2), pp. 85-11

identidades de los sujetos que formaron parte de la Matrícula, sí se esbozan rasgos comunes provocados por el sistema atlántico español. Desgraciadamente, los estudios culturales sobre la marinería del XVIII que harían más sencillo este trabajo no abundan en la historiografía española. Sin embargo, es necesario reseñar los de Pedro Fondevila, bien en solitario, bien con Sánchez-Baena;⁵⁹ y el reciente trabajo de Juan Felipe Pérez Díaz sobre el saber náutico de las costas caribeñas de Nueva Granada en el que aborda interesantes cuestiones como la conceptualización del espacio marítimo.⁶⁰

Otras cuestiones concomitantes fueron abordadas previamente por Ángeles Flores Moscoso, quien se fijó en aquellos que pasaron –y pasan– inadvertidos: los polizones;⁶¹ Hernán Asdrúbal Silva, que atendió a la conexión marítima entre Cuba y el Río de la Plata desde una óptica comercial, aportando información interesante sobre la circulación de materias, noticias y personas;⁶² o Mikel Astrain Gallart, que trabajó sobre el cuerpo de Cirujanos de la Armada.⁶³ Algo más cercana en el tiempo es la publicación de Xabier Lamikiz en la que analiza los cambios económico-sociales de ambas orillas del Atlántico español no desde la documentación de la Administración sino desde la particular.⁶⁴ Especialmente interesante es la procedencia de dicha documentación, conservada en los Archivos Nacionales de Londres por haber sido presa la fragata La Perla, que la transportaba en 1779. Hecho que remarca la importancia de los correos marítimos en la implantación de políticas, como reseñó Dolores Herrero Gil en 2008, pero que parece haber pasado completamente inadvertido a la historiografía.⁶⁵

⁵⁹ FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*. Murcia: Fundación Séneca, 2011; SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ y FONDEVILA SILVA, PEDRO. Un nexo de comunicación en la historia naval: la lengua franca mediterránea. *Contrastes, Revista de Historia Moderna*. 2004-2007, 13, pp. 157-182

⁶⁰ PÉREZ DÍAZ, JUAN FELIPE. *Saberes y conocimientos náuticos en el Caribe neogranadino*. Tesis doctoral dirigida por Rafael López Guzmán. Universidad de Granada, 2019

⁶¹ FLORES MOSCOSO, ANGELES. Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII. *Actas IV Jornadas de Andalucía y América* [en línea], S.l.: s.d. [Accedido: 2017-07-15]. Disponible en: <http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/420/10JIVTI.pdf?sequence=1>

⁶² ASDRÚBAL SILVA, HERNÁN. La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba. *Anuario de Estudios Americanos* [en línea], 1994, 51, pp. 61-73 [Accedido: 2017-07-15]. Disponible en: <http://estudiosamericanos.revistas.csic.es>

⁶³ ASTRAIN GALLART, MIKEL. Profesionales de la Marina, profesionales del Estado. La aportación del cuerpo de Cirujanos de la Armada al proceso de profesionalización de la cirugía española del setecientos (1703-1791). En: BALAGUER, EMILIO Y CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ (Eds.). *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1995. pp. 513-530

⁶⁴ LAMIKIZ, XABIER. Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII. *Revista de Historia Económica*. 2007, 2 (XXV), pp. 233-260

⁶⁵ HERRERO GIL, DOLORES. El control de las comunicaciones marítimas: el caso particular de la Administración de Correos de Cádiz entre 1764 y 1802. *Trocader*, 2008, (20), pp. 127-138

Recientemente ampliado desde perspectiva económica por Fernando Ignacio Gómez-Juárez de la Torre,⁶⁶ y unos años antes por José Manuel Serrano;⁶⁷ María Mestre Prat de Pauda y David Matamoros Aparicio trabajaron en 1997 la organización del astillero de La Habana en el XVIII; centro de operaciones americano de la política naval y la Matrícula española.⁶⁸

Por otro lado, Francisco Cabezos Almenar ha realizado trabajos sobre el corso caribeño, tratando de esclarecer una temática que, por lo popular de su literatura, ha llevado a confusiones historiográficas.⁶⁹ Con anterioridad, Rafal Reichert se había acercado a la misma cuestión, así como a otras del ámbito naval en el Golfo de Honduras.⁷⁰ Asimismo, se han incluido en este estado varias publicaciones sobre el reclutamiento en otra institución, el Ejército, pues a lo largo de estas páginas son empleadas de manera comparativa: las de Charles Esdaile,⁷¹ José Cepeda Gómez,⁷² Juan Marchena,⁷³ Thomas Glesener y Francisco Andújar Castillo.⁷⁴

Por otro lado, puesto que una importante sección de esta tesis está dedicada al análisis comparativo del método de reclutamiento de la Royal Navy y, como la Matrícula, sus

⁶⁶ GÓMEZ-JUÁREZ DE LA TORRE, FERNANDO IGNACIO. La reorganización económico-administrativa de los arsenales: una herramienta de cohesión de la política naval de Carlos III. En: SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ (coord.). *La política naval en el Caribe español durante el siglo XVIII: ordenanzas y realidades*. Murcia: Editum, 2019. pp. 159-200

⁶⁷ SERRANO, JOSE MANUEL. El astillero militar de La Habana durante el S. XVIII. En: *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol.3 Los arsenales, el Pacífico, la vida a bordo*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015, pp. 317-377

⁶⁸ MESTRE PRAT DE PAUDA, MARÍA y MATAMOROS APARICIO, DAVID. La organización del astillero de La Habana durante el siglo XVIII. *Anuario de Historia de America Latina*, 1997, 34 (1), pp. 89-104

⁶⁹ CABEZOS ALMENAR, FRANCISCO. La legislación sobre corso en Hispanoamérica durante el siglo XVIII: Revisión y caracterización general de su aplicación. En: SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ (coord.). *La política naval en el Caribe español durante el siglo XVIII: ordenanzas y realidades*. Murcia: Editum, 2019. pp. 17-60

⁷⁰ REICHERT, RAFAL. Corsarios españoles en el Golfo de Honduras, 1713-1763. *Estudios de Cultura Maya*, 2018, 51, pp. 151-174; REICHERT, RAFAL. Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del Golfo de Honduras, 1713-1763. *Península* [en línea]. 2012, 7 (1), pp. 13-37 [Accedido: 2019-04-16]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1870-57662012000100001&script=sci_arttext&tlng=en

⁷¹ ESDAILE, CHARLES. Conscription in Spain in the Napoleonic era. En: STOKER, DONALD, SCHNEID, FREDERICK C. y BLANTON, HAROLD D. *Conscription in the Napoleonic era: A revolution in military affairs?* Nueva York.: Routledge, 2008. pp. 102-121

⁷² CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. La crisis del ejército real y el nacimiento del ejército nacional. En: BALAGUER, EMILIO Y CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ (Eds.). *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1995. pp. 19-42

⁷³ MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*. Madrid: Fundación MAPFRE, 1992

⁷⁴ ANDÚJAR CASTILLO, FRANCISCO. Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII. *Studia Historica: Historia Moderna*, 2013, 35, pp. 235-268; ANDÚJAR, FRANCISCO; BERTRAND, MICHEL; GLESENER, THOMAS. *Gobernar y reformar la monarquía. Los agentes políticos y administrativos en España y América (siglos XVI-XIX)*. Valencia: Albatros, 2017

implicaciones en América; las siguientes líneas abordan el estado de la cuestión de este. Así, se puede afirmar sin demasiado riesgo que la historiografía respecto de las tripulaciones de la Royal Navy, y especialmente, del *impressment*, comienza a la par que este; puesto que son constantes los escritos en su defensa o crítica, es decir, el debate en torno a su uso.⁷⁵ Aunque también hubo debate sobre la Matrícula, hasta la fecha no se ha podido constatar que trascendiera más allá de a los afectados, a las poblaciones costeras y a los oficiales de la Armada; en cambio, el *impressment* fue un tema de recurrente debate social, a lo que sin duda contribuyó la prensa. Bien es cierto que los contemporáneos, por razones lógicas, no tenían afán historiográfico, pero se considera este debate comenzado de manera contemporánea puesto que no llega a interrumpirse hasta la actualidad. En todo caso, podría alegarse que es tras su derogación cuando comenzaron los esfuerzos por medir su impronta histórica, durante el primer tercio del siglo XIX.

Así, a lo largo de casi doscientos años, multitud de autores han trabajado el tema, estableciendo una continuidad que hace, si cabe, aún más interesante este esfuerzo comparativo; pues contrasta sobremanera con el abrumador vacío historiográfico de la Matrícula de mar y el tripulado de la Armada en América. Posible motivo del interés anglófono por los tripulantes de la Navy es el hecho de que el marinero anónimo, Jack Tar, se acabara convirtiendo en símbolo de una nación cuyo nacionalismo se originó fuertemente vinculado a la expansión talasocrática de su imperio.⁷⁶ Lo cual lleva el discurso al origen filosófico y político de la cuestión.

Si el ideal de “libertad” –amplio concepto donde los haya– que garantizaba la pactista corona británica era uno de los principales garantes de unidad del Atlántico británico en el siglo XVIII, parece obvio que el concepto del *impressment* creó grandes fricciones con él. No en vano la Magna Carta y otros documentos constitucionales eran en ocasiones invocados como protección frente al *impressment* y el mal que suponía reclutar forzosamente a un hombre para hacerle luchar contra su propio país está mencionado en

⁷⁵ LLOYD, CHRISTOPHER. The British seaman 1200-1860: a social survey. [en línea]. 1968 [Accedido: 2019-01-30]. Disponible en: https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=Akyn_wEeiboC&oi=fnd&pg=PR2&ots=uWFpps9p2O&sig=ZuMVh1yryX7WWHqVDerNPaxEjG8 p. 114

⁷⁶ GILJE, PAUL A. *Liberty on the waterfront: American maritime culture in the age of revolution* [en línea]. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2011 [Accedido: 2019-08-28]. Disponible en: https://books.google.es/books/p/pennpress?q=impressment&hl=EN&vid=9780812237566&redir_esc=y#v=snippet&q=impressment&f=false p. 161

la Declaración de Independencia de los Estados Unidos como uno de los agravios que llevaron a la misma:

*He has constrained our fellow Citizens taken Captive on the high Seas to bear Arms against their Country, to become the executioners of their friends and Brethren, or to fall themselves by their Hands.*⁷⁷

Así, la existencia de trabajos historiográficos sobre el *impressment* desde los albores del siglo XIX, en tal como reproduce Land en su reseña del libro *The Myth of the Press Gang* de Ross Dancy,⁷⁸ condiciona los estudios actuales con la visión política del momento; pues muchos autores aún reproducen argumentos de aquella época. Según el reseñado, el mito contestatario frente a las cuadrillas de apresamiento de la Navy dataría de 1830 – siendo creado como argumento político para derogar el *impressment*–, existiendo mayor consenso en el XVIII pues se asumía como mal necesario.⁷⁹ Así, en mayor o menor medida, la visión decimonónica habría permanecido en la historiografía británica, americana y canadiense sobre el *impressment*, según Dancy.

La visión de estos dos autores sobre el asunto es opuesta, pero ambos parecen coincidir en la continuidad de los argumentos del XVIII y XIX en la historiografía contemporánea. Ello puede causar deficiencias metodológicas o, bien al contrario, puede ocurrir que empleando el método científico se confirme la visión tradicional sobre el asunto, como parece asumido por la mayor parte de los historiadores angloparlantes.

De manera comparativa con el caso español, es cierto que la defensa que realizó Salas de la Matrícula de mar condiciona su visión –especialmente en ámbitos no académicos–, si bien el hecho de que no sea una temática profundamente estudiada conlleva que no haya unos lugares comunes tan poderosos y sea posible esgrimir argumentos que apoyen o contradigan lo establecido por otros autores en pos de crear una nueva imagen sobre cómo afectó la Matrícula de mar a las sociedades del largo siglo XVIII.⁸⁰

⁷⁷ Traducción del autor (en adelante, T. del a.): *Ha obligado a nuestros conciudadanos tomados cautivos en alta mar a tomar las armas contra su país, a convertirse en verdugos de sus amigos y hermanos, o a caer ellos mismos por sus manos.* [National Archives (EEUU. En adelante, NAEEUU), 1419123. Engrossed Declaration of Independence.

⁷⁸ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2 of 2. *Port Towns & Urban Cultures* [en línea]. 2015 [Accedido: 2019-08-27]. Disponible en: <http://porttowns.port.ac.uk/press-gang2/>

⁷⁹ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 1

⁸⁰ SALAS, F. J. O. *Cit.*

Como contraparte, se asiste a un debate abierto en la historiografía angloparlante, como bien representa la durísima reseña de Rodger sobre *War, Nationalism, and the British Sailor, 1750—1850* de Land en la que se constata como el primero valora los hechos históricos según refleja la documentación consultada, mientras que el segundo, al otorgar más peso al contexto político y cultural de los mismos extrae conclusiones opuestas.⁸¹ Nada refleja mejor las posturas completamente enfrentadas sobre la lectura contemporánea del *impressment* que la “guerra de cifras” en torno a qué porcentaje de embarcados en la Royal Navy lo eran de manera forzosa. La visión el “mito liberal” anti-*impressment* de Rodger es compartida por Dancy –el hecho de haber sido discípulo suyo puede jugar su papel–, quien argumenta que únicamente un 23 % de las tripulantes lo era contra su voluntad; por el más del 50 % que defiende la corriente crítica con el sistema, ejemplificada por Land.⁸² Como se puede apreciar, el debate es profundo y atañe otras cuestiones de metodología y análisis que son tratadas oportunamente en sus respectivos espacios de esta tesis.

De manera cronológica, el del capitán John Gourly podría ser considerado el primer trabajo de índole histórica sobre el *impressment* en 1835, si bien la carencia de perspectiva histórica y lo posicionado de sus palabras –origen del debate antemencionado– hacen que se trate más en su virtud de fuente que de referencia bibliográfica, de igual forma que con el trabajo de Salas.⁸³ De esta forma, dentro de la historiografía contemporánea ya en 1951 el clásico estudio de Roland G. Usher sobre el reclutamiento británico durante la Revolución Americana reconocía el continuo interés historiográfico en el *impressment*, especialmente asociado con la actitud de EEUU frente a Gran Bretaña entre 1792 y 1814.⁸⁴ El primer hito de esta historiografía continuada con visos de contemporaneidad sería la obra de John Robert Hutchinson, quien había realizado su tratado sobre el *impressment* en 1913.⁸⁵ Amén de otros, le seguirían los trabajos de Pares, especialmente

⁸¹ RODGER, N. A. M. *War, Nationalism, and the British Sailor, 1750–1850*, by Isaac Land. *Victorian Studies*, 2011, 53 (3), pp. 544-547

⁸² ROBSON, M. Book Review: *The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century* by J Ross Dancy. *War in History*, 2017, 24(3), pp. 390-392

⁸³ GOURLY, JOHN. *On the great evils of impressment and its mischievous effects in the Royal Navy and the merchant ships, with the great benefits to the seamen, bestowed by the Registration Act, of the 30th July 1835*. Southampton: John Wheeler; London: Longman & Co, 1838

⁸⁴ USHER, ROLAND G. *Royal navy impressment during the American revolution*. *Mississippi Valley Historical Review*, 1951, 37 (4), pp. 673-688

⁸⁵ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *The press-gang afloat and ashore* [en línea]. Londres: Eveleigh Nash, 1913. [Accedido: 2019-01-30]. Disponible en: <http://www.searchengine.org.uk/pdfs/3/376.pdf>

relevante puesto que publicó sobre la cuestión en Indias;⁸⁶ y Christopher Lloyd, de afán compilador, pues retrata la situación del marinero desde el medievo al final del propio *impressment*.⁸⁷ Neil Stout añadió al trabajo de Pares un análisis del reclutamiento de la Armada Británica en Norteamérica,⁸⁸ al que 24 años después seguiría el estudio de Tilley sobre la relación entre la Armada Británica y la Revolución Americana; innegablemente conectadas por la cuestión del *impressment*.⁸⁹

Además de las obras “clásicas” recién referenciadas, las publicaciones consultadas y empleadas en esta tesis son considerablemente más recientes, datadas en los últimos 15 años. Ello contrasta levemente con las fechas de atención que ha recibido la Matrícula, puesto que, como se ha evidenciado unas líneas más arriba, el espacio entre el primigenio interés en ella y las muy recientes publicaciones hace necesario alejarse al menos dos lustros más para encontrar un corpus de obras básico a partir del cual empezar a trabajar.

De esta forma, Scott Gates analizó en 2002 el compromiso de los reclutados para con la Royal Navy,⁹⁰ Vickers y Walsh trabajaron en 2005 la marinería americana durante el periodo colonial y las primeras décadas de independencia centrándose en la comunidad de Salem,⁹¹ tal como Foy haría con Scarborough en 2012;⁹² Jack Tager llamó la atención en 2007 sobre la espiral de violencia social que supuso la presencia de la Armada Británica en Norteamérica,⁹³ Kevin McCraine analizó en 2008 los problemas de reclutamiento derivados de la crisis de la década de 1790,⁹⁴ Niklas Frykman sintetizó en 2009 las condiciones de toda la marinería de las Marinas de guerra europeas, si bien su

⁸⁶ PARES, R. The Manning of the Navy in the West Indies, 1702-63. *Transactions of the Royal Historical Society* [en línea]. 1937, 20, pp. 31-60. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/3678592>

⁸⁷ Lloyd, Christopher. *Op. Cit.*

⁸⁸ STOUT, NEIL R. Manning the Royal Navy in North America, 1763-1775. *American Neptune*. 1963, 23, pp. 174-185

⁸⁹ TILLEY, JOHN A. The British Navy and the American Revolution. (Studies in Maritime History). Columbia: University of South Carolina Press, 1987

⁹⁰ GATES, SCOTT. Recruitment and Allegiance. The microfoundations of rebellion. *Journal of Conflict Resolution*, February 2002, 46 (1), pp. 111-130

⁹¹ VICKERS, DANIEL y WALSH, VINCENT, J. C. *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven: Yale University Press, 2005

⁹² FOY, CHARLES R. Sewing a Safety Net: Scarborough's Maritime Community, 1747-1765. *International Journal of Maritime History*, 2012, 24 (1), pp. 1-28

⁹³ TAGER, JACK. *Boston Riots: Three Centuries of Social Violence*. Boston: Northeastern University Press, 2001

⁹⁴ MCCRANIE, KEVIN. The recruitment of seamen for the British Navy, 1793-1815: "Why don't you raise more men?". En: STOKER, DONALD, SCHNEID, FREDERICK C. y BLANTON, HAROLD D. *Conscription in the Napoleonic era: A revolution in military affairs?* Nueva York.: Routledge, 2008. pp. 84-101

referencia es siempre la británica;⁹⁵ y Hubley realizó su tesis en 2009 sobre las dinámicas de autoridad de la Royal Navy en la escuadra de Norteamérica en la larga segunda mitad del XVIII, lo que es de innegable utilidad a nivel comparativo para este trabajo.⁹⁶

En la pasada década y la actualidad, tres autores han sido especialmente prolíficos sobre la temática: Mercer, Brunsmán y Land. Mercer Keith es una de las grandes referencias en lo que a Historia Marítima de Norteamérica se refiere, especialmente en su vertiente social, tal como demuestra su tesis.⁹⁷ Ha estudiado la resistencia al reclutamiento británico en estas costas partiendo de casos concretos en tierra⁹⁸ y mar,⁹⁹ además de con perspectiva regional¹⁰⁰, con énfasis en Nueva Escocia.¹⁰¹ Por su parte, Denver Brunsmán publicó en 2013 una monografía sobre el “mal necesario” del *impressment*,¹⁰² del que venía publicando con anterioridad,¹⁰³ también en relación con los disturbios acaecidos en el Caribe y Boston durante la década de 1740.¹⁰⁴ Finalmente, Isaac Land trabaja en la actualidad historia costera tras haber realizado en el pasado estudios de cariz cultural

⁹⁵ FRYKMAN, NIKLAS. Seamen on late eighteenth-century European warships. *International Review of Social History*, 2009, 54 (1), pp. 67-93

⁹⁶ HUBLEY, M. *Desertion, identity and the experience of authority in the North American Squadron of the Royal Navy, 1745-1812*. Dirigida por Richard Connors y Julian Gwyn [en línea]. Ottawa, 2009 [Accedido: 2019-01-30]. University of Ottawa. Disponible en: <https://www.ruor.uottawa.ca/handle/10393/29882>

⁹⁷ MERCER, KEITH. *North Atlantic Press Gangs: Impressment and Naval-Civilian Relations in Nova Scotia and Newfoundland, 1749-1815* [en línea]. Halifax, 2008. [Accedido: 2018-03-30]. Dalhousie University. Disponible

en: https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32028516/Keith_Mercer_Ph.D._Thesis_2008.pdf

⁹⁸ MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry: A Case Study of British Naval *Impressment* in Newfoundland, 1794. *Newfoundland and Labrador Studies*. 2006, 21 (2), pp. 255–289

⁹⁹ MERCER, KEITH. Terror in the Countryside: HM Schooner Whiting in Southern Nova Scotia in 1805. *Trafalgar Chronicle*, 2009, 19, pp. 38-54

¹⁰⁰ MERCER, KEITH. Northern exposure: resistance to naval impressment In British North America, 1775–1815. *The Canadian Historical Review*, 2010, 91 (2), pp. 199-232

¹⁰¹ MERCER, KEITH. Sailors and Citizens: Press Gangs and Naval-Civilian Relations in Nova Scotia, 1756-1815. *Journal of the Royal Nova Scotia Historical Society*. [En línea] 2007, 10 (87), pp. 87-114 p. 101 [Accedido: 2022-04-20]. Disponible en:

https://www.academia.edu/3770440/Sailors_and_Citizens_Press_Gangs_and_Naval_Civilian_Relations_in_Nova_Scotia_1756_1815

¹⁰² BRUNSMAN, DENVER. *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-century Atlantic World* [en línea]. 2013 [Accedido: 2019-01-30]. Disponible en: <https://books.google.com/books?id=JuGwwDGpTyoC>

¹⁰³ BRUNSMAN, DENVER. Men of war: British sailors and the *impressment* paradox. *Journal of Early Modern History*, 2010, 14 (1-2), pp. 9-44

¹⁰⁴ BRUNSMAN, DENVER. The Knowles Atlantic *Impressment* Riots of the 1740s. *Early American Studies*, 2007, 5 (2), pp. 324-366

sobre la marinería,¹⁰⁵ o sobre la violencia a bordo y su relación con la casuística política del Imperio Británico.¹⁰⁶

Lo cual lleva ineludiblemente a citar otras obras de este ámbito que, si bien no relacionadas directamente con el reclutamiento británico en América, son de consulta obligada para entender su casuística, como el estudio de **Simon Newman en el que analiza los tatuajes de la marinería, cambiando así el punto de vista desde la documentación oficial hacia lo percibido por los tripulantes;**¹⁰⁷ el de **Gilje, quien ahonda en este sentido en el “Atlántico Británico” culturalmente en lugar de político-socialmente como otros autores, pues se centra en los hábitos lingüísticos, musicales o pictóricos de sus marineros;**¹⁰⁸ el de **Blakemore, si bien este analiza sus condiciones económicas;**¹⁰⁹ o la obra de Julian Gwyn, base sobre la que acercarse a la historia naval de las posesiones británicas en Canadá.¹¹⁰

Las fuertes reacciones al *impressment* y a la Matrícula pueden ser fácilmente relacionadas a través de la monografía *La hidra de la revolución*,¹¹¹ de Linebaugh y Rediker, quienes llevan años trabajando para aclarar las circunstancias sociales y políticas de aquellos que vivieron en relación con el mar.¹¹² Además de sostener una tesis rupturista, que el nacimiento de la conciencia revolucionaria y proletaria tuvo más que ver con los barcos que con las fábricas, se erigen en bibliografía fundamental en tanto que no paternalizan

¹⁰⁵ LAND, ISAAC. The Many-Tongued Hydra: Sea Talk, Maritime Culture, and Atlantic Identities, 1700-1850. *Journal of American and Comparative Cultures* [en línea]. 2002, 25 (3/4), pp. 412-417 [Accedido: 2019-08-22]. Disponible en: <https://search.proquest.com/docview/1724664646/fulltextPDF/8B41A73C1BED400BPQ/1?accountid=17225>

¹⁰⁶ LAND, ISAAC. Customs of the sea. Flogging, Empire, and the «True British Seaman» 1770 to 1870. *Interventions*, 2001, 3 (2), pp. 169-185

¹⁰⁷ NEWMAN, SIMON P. Reading the Bodies of Early American Seafarers. *Omohundro Institute of Early American History and Culture* [en línea]. 1998, 55 (1), pp. 59-82 [Accedido: 2019-02-01]. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/2674323?origin=crossref>

¹⁰⁸ GILJE, PAUL A. To Swear like a Sailor: Maritime Culture in America, 1750–1850. New York: Cambridge University Press, 2016

¹⁰⁹ BLAKEMORE, RICHARD J. Pieces of eight, pieces of eight: Seamen’s earnings and the venture economy of early modern seafaring†. *Economic History Review*, 2017, 70 (4), pp. 1153–1184

¹¹⁰ GWYN, JULIAN. Poseidon’s Sphere: Early Naval History in Atlantic Canada. *Acadiensis* [en línea]. 2001, XXXI(1), pp. 152-163. Disponible en: <https://journals.lib.unb.ca/index.php/Acadiensis/article/view/10739/11472>

¹¹¹ LINEBAUGH, PETER y REDIKER, MARCUS. La hidra de la revolución: marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico. Barcelona: Crítica, 2005

¹¹² REDIKER, MARCUS. *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750* [en línea]. Cambridge: Cambridge University Press, 1987 [Accedido: 2019-08-21]. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=Tr4WAeJtLb0C&lpg=PP1&vq=The%20British%20Seaman%201200-1860%3A%20A%20Social%20Survey&dq=The%20British%20Seaman%201200-1860%3A%20A%20Social%20Survey&lr&hl=es&pg=PP1#v=onepage&q&f=false>

el sentir político de los actores que estudian. En la misma línea que David Garrioch, excepto que el contexto de este es global y no marítimo.¹¹³

Dicha agitación encontraría su expresión máxima en los motines de 1797, estudiados entre otros por Ann Veronica Coats y Philip MacDougall, quienes pusieron el foco en las motivaciones y compromiso de los amotinados;¹¹⁴ o Steven Pfaff, Michael Hechter y Katie E. Corcoran, para quienes lo relevante son los lazos de solidaridad entre los marineros del Nore.¹¹⁵ Su trabajo no es sólo original en cuanto a la temática, sino substancialmente a nivel metodológico, pues valiéndose de recursos cruzados de las ciencias sociales y las humanidades crean una metodología de estudio que podría –y quizás debiera– ser exportada a situaciones similares.

Por último, resaltar la aportación de Foy sobre la composición racial de los marineros de la Navy a mediados del XVIII, muy necesario por la carencia de datos al respecto hasta el momento y que no encuentra parangón en la historiografía de habla hispana más allá de lo expuesto en esta tesis.¹¹⁶

¹¹³ GARRIOCH, DAVID. *The Making of Revolutionary Paris*. Berkeley: University of California Press, 2004

¹¹⁴ COATS, ANN VERONICA y MACDOUGALL, PHILIP. *The Naval Mutinies of 1797: unity and perseverance* [en línea]. Woodbridge: Boydell and Brewer Ltd, 2011. [Accedido: 2019-04-16]. Disponible en: [https://researchportal.port.ac.uk/portal/en/publications/the-naval-mutinies-of-1797\(e995a27e-3860-47e6-aef4-21119ba5ec94\).html](https://researchportal.port.ac.uk/portal/en/publications/the-naval-mutinies-of-1797(e995a27e-3860-47e6-aef4-21119ba5ec94).html)

¹¹⁵ PFAFF, STEVEN; HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. The problem of solidarity in insurgent collective action: The Nore mutiny of 1797. *Social Science History*, 2016, 40 (2), pp. 247-270

¹¹⁶ FOY, CHARLES R. The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers, 1754-1783. *The International Journal of Maritime History* [en línea]. 2016, 28 (1), pp. 6-35 [Accedido: 2019-08-29]. Disponible en: https://www.academia.edu/22065420/The_Royal_Navy_s_employment_of_black_mariners_and_maritime_workers_1754-1783?email_work_card=title

4. Fuentes

Tras la consulta de las fuentes secundarias indicadas en el Estado del Arte, se ha procedido a la búsqueda, identificación, recolección y análisis de fuentes primarias que permitieran desarrollar la investigación. Con objeto de estructurar este capítulo de manera sencilla, se describen en primer lugar los archivos en los cuales se ha localizado la mayoría de dichas fuentes primarias, incluyendo los principales fondos y series empleados para, a continuación, referir las tipologías documentales a partir de las que se desarrolla esta tesis. Finalmente, se ofrece un breve análisis cuantitativo como colofón al capítulo de fuentes y eslabón hacia la metodología seguida.

La primera institución, como no podía ser otra en una investigación centrada en la Armada, es el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (citado a pie de página como AGMAB), dependiente del Ministerio de Defensa de España y ubicado en el Viso del Marqués, Ciudad Real. Su emplazamiento, alejado de grandes núcleos de población o nudos de comunicaciones, ha sido tradicionalmente visto con sorpresa por parte la historiografía naval, máxime dado lo alejado del líquido elemento que le da sentido. Dicha localización, que favorece una más sencilla conservación de sus fondos es, sin embargo, desalentadora para la investigación, pues la logística necesaria para la consulta *in situ* es ciertamente complicada, teniendo en cuenta que se depende casi por completo del transporte privado, que el alojamiento no abunda y que solo atiende en horario matutino: de 9:00 a 14:00 horas. Afortunadamente, cada vez son más los fondos que ofrece digitalizados a través de la Biblioteca Virtual de Defensa, lo que facilita sobremanera el trabajo de investigación más aun teniendo en cuenta que la epidemia de COVID-19 imposibilitó la visita tanto a este como al resto de archivos durante 2020 y 2021.

En este sentido, la investigación ha partido de un análisis de las fuentes oficiales, esto es, de los documentos legales que afectan a la creación e implantación de la Matrícula de mar, por lo que el principal productor de la documentación fue la Secretaría de Marina. El corpus principal de su producción se encuentra dividido entre este archivo, y el General de Simancas, puesto que en el pasado no se respetó el principio de procedencia, atendiendo, al parecer, a motivos cronológicos. El fondo constituido por la Secretaría de Marina en Simancas fue dividido al trasladarse al General de Marina las series datadas, en teoría, a partir de 1784. No obstante, en este trabajo se han identificado unidades documentales desde 1781, lo que provoca, en cualquier caso, que haya multitud de legajos

–ya no sería etimológicamente correcto denominarlos *unidades* documentales– de variada cronología descontextualizados. En última instancia, además de complicar la investigación, ello conlleva la imposibilidad de recuperar información.

Contenida en dicho fondo se encuentra la serie de “matrículas de Indias”, columna vertebral de esta investigación en lo tocante al desarrollo de estas durante los últimos quince años del siglo XVIII. Los 16 legajos que la componen, todos ellos unidades documentales compuestas, han sido estudiados en su totalidad y, empero haber sido creados entre 1784 y 1798, contienen también información relativa al establecimiento del sistema en América gracias a que diversas problemáticas obligaron a realizar copias de los expedientes desde 1756 hasta finales de la década de 1770. El año en el que esta serie termina, 1798, supone también un problema en el análisis de la temática principal, pues la documentación principal relativa al reclutamiento y la Matrícula deja de estar contenida en una serie para dispersarse en multitud de ellas. En este caso, el problema no se originó por quebranto de los principios de la archivística sino porque en dicha fecha el Cuerpo del Ministerio de Marina, encargado de la administración de las matrículas, se desgajó de la Secretaría homónima para pasar a depender de Hacienda al tiempo que el sistema quedaba, legalmente, bajo responsabilidad del Cuerpo General de Marina. Legalmente, puesto que, como se verá en el desarrollo de esta tesis, lo amplio del Imperio suponía amplitud de casuísticas, quedando la Matrícula de mar bajo un maremágnum de responsabilidades que no facilitaron su gestión. El reflejo contemporáneo de ello es que la producción de documentación se diversificó y por ello su archivado. Desde estas líneas, pues, no se hace más que compartir la desazón que produjo a los archiveros de hace un par de centurias.

Junto a la antedicha serie, destaca la de “Expediciones”, compuesta por 494 legajos, de los que se han analizado y empleado 124 que cubren desde 1793 hasta 1823; por lo que complementan la información de “matrículas de Indias”. Ambas series, así como otras que se referencian en adelante, tienen la problemática de la inmensa amplitud de sus legajos. La mayoría de ellos consiste en varias decenas o incluso centenas de fojas de larguísimos expedientes que se pierden en los temas secundarios que los protagonistas trajeron a colación para probar sus puntos de vista. No es extraño, por ejemplo, que una disputa sobre competencias de Matrícula lleve a los derechos de entrada y salida de puerto y, de ahí, a los gastos e ingresos de un hospital a mediados de siglo XVIII, cita de diversos

artículos de las Leyes de Indias mediante.¹¹⁷ La tarea de discriminar la información relevante en ellos se hace, por tanto, ardua.

Además de estas dos series, del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán se han empleado documentos de heterogénea procedencia, ya extraídos individualmente de una serie concreta o de Bibliodef, por tanto, sin necesidad de acudir al resto de la serie que los contiene y, por ende, sin relevancia en este capítulo.

Como se mencionaba anteriormente, la producción de la Secretaría de Marina fue drásticamente dividida con *criterio* cronológico, dejando la anterior a 1784 en el Archivo General de Simancas (citado a pie de página como AGS). Este es también de titularidad estatal, correspondiendo su gestión al Ministerio de Cultura –y Deporte, en el momento de redacción de esta tesis– y sito en la localidad de Simancas, cercana a Valladolid. Si bien el acceso físico a este es más sencillo que al de Marina, por la cercanía de una gran población y nudo de comunicaciones y un horario de apertura más amplio; no lo es su política de digitalización. La flexibilidad que permite el segundo no es la misma que la de los archivos dependientes de Cultura, que fruto de su prácticamente nula autonomía y déficit crónico de financiación, obligan al investigador a solicitar formalmente la digitalización de documentos. Al margen de los precios, correspondientes a cuando esta digitalización no era tal sino reproducción en papel, este procedimiento genera un inmenso cuello de botella, al depender todas las digitalizaciones de todas las investigaciones únicamente del personal del –infrafinanciado– archivo.

Salvadas las no pocas dificultades de acceso, el archivo conserva gran parte de la documentación producida por los órganos de gobierno de la monarquía hispánica desde finales del siglo XV hasta 1834; lo que lo convierte en la institución primordial en lo tocante a la Edad Moderna española. Así, dentro de los fondos de Instituciones del Antiguo Régimen se encuentra el de “Secretaría del Despacho de Marina”, con casi 500 legajos de los que destacan en esta obra los correspondientes a matrículas, identificados con el numeral de serie 295. Las nueve unidades documentales compuestas que las componen fueron digitalizadas en aras de facilitar el análisis de las 85 simples que las forman. Con la serie de “Expediciones” lo sucedido es similar a las matrículas, dividida entre este archivo y el de Marina; así gozan de su correspondiente peso los documentos

¹¹⁷ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 5, ff. 1-7 y 9

de esta serie obtenidos en Simancas. Dado que la casuística de ambas ya ha sido referida en las líneas dedicadas al primero de los archivos, huelga reiterarse.

Finalmente, del Archivo General de Simancas se han empleado otros documentos del fondo de Secretaría de Marina ajenos a la serie de matrículas, así como de otros fondos como el de “Estado” o el de “Secretaría de Guerra”, que de manera indirecta aluden al reclutamiento, a la Matrícula, a estados de fuerza y vida de navíos y otras cuestiones.

La siguiente de las instituciones proveedoras de documentación es el Archivo General de Indias (citado a pie de página como AGI). Sito en Sevilla y también gestionado por el Ministerio de Cultura, por lo que se le aplican los condicionantes ya descritos en el de Simancas, es de titularidad estatal, pero relevancia mundial. Cualquiera que haya paseado por sus preciosas instalaciones habrá podido darse cuenta de las variadas nacionalidades de investigadoras e investigadores que acuden por la relevancia de sus fondos. No en vano, conservan la documentación generada por la administración española –y algunos privados– en América y Asia durante cuatro siglos.

En este caso, dado lo transversal del Archivo de Indias y de la Historia Marítima, no hay un único fondo o serie que contenga la información más relevante para esta investigación, sino que han sido analizados documentos de diversos fondos y secciones: “Juzgado de Arribadas de Cádiz”, “Casa de Contratación”, “Consulados”, “Correos”, “Ultramar” y “Estado”. Este último es el que más documentación aporta, ya que contiene las series denominadas “Cuba”, “Filipinas”, “Caracas” y “Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico, Luisiana y Florida”; además de documentos signados como “Estado”, principalmente cartas de la vía reservada entre los gobernantes en América y el Gobierno en España. Se han empleado también legajos de la colección “Mapas, planos, documentos iconográficos y documentos especiales”.

Junto con estas tres principales instituciones, se ha consultado documentación de otros archivos españoles: Archivo Naval de Cartagena (citado a pie de página como ANC) Archivo Histórico Nacional (AHN), Archivo de la Real Academia de la Historia (ARAH), Archivo Histórico de la Nobleza (AHNOB), Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (ACGEO) y Archivo Naval de Madrid (AMN). El Archivo Naval de San Fernando habría sido de especial relevancia por la conexión directa entre Cádiz y América, tanto a nivel documental como por centralizar la partida y llegada de expediciones –por ende, el reclutamiento–, pero el incendio que sufrió

en 1976 dañó infelizmente gran parte de sus documentos. El de Cartagena, sin embargo, ha sido empleado principalmente para la recuperación de las Ordenanzas de Matrícula instauradas en la Península Ibérica durante el siglo X.

Se ha considerado hacer mención conjunta a todos ellos por lo heterogéneo y breve de los legajos aportados a la investigación por cada uno de ellos de manera individual, siendo el total cercano a los 80. Aun así, merece la pena dedicarles unas palabras a los archivos Histórico Nacional y Naval de Madrid, pues son los que contribuyen a siete decenas de ellos, de variadas series y colecciones; y por su particularidad. Continuando con la lógica expuesta hasta ahora, están gestionados por el Ministerio de Cultura y el de Defensa, respectivamente, y ambos comparten la particularidad de contar entre sus fondos con documentación extraída de otros archivos –contraviniendo, por vez enésima, los principios de la archivística–, atendiendo a criterios de su interés y relevancia histórica. Es decir, conservan documentos clave de la Historia de España como comunicaciones de Colón o el concurso para elegir la bandera de la Marina en 1785 que acabaría por significar, decenios más tarde, el origen de la bandera de España.

Por otro lado, realizar un estudio enmarcado en la Historia de América desde España sin consultar las fuentes conservadas al otro lado del Atlántico es posible, si bien quedaría parcialmente huérfano. Como es lógico, los expedientes que contenían información o resoluciones locales no eran enviados a Europa, con lo que mucha de esta información ha podido ser recuperada únicamente mediante consulta en instituciones americanas. Otrosí, se ha de destacar la existencia de expedientes cuyas copias también se han localizado en España, conservados y descritos en los archivos americanos por la mayor relevancia para la administración de los temas tratados.

En esta línea de profundización en temáticas que por su ámbito local dejaron su legado documental en América, se ha empleado en esta tesis abundante documentación del Archivo Nacional Histórico de Chile (citado a pie de página como CH.ANH), Archivo de General de la Nación de Colombia (CO.AGN), Archivo General de la Nación de México (ME.AGN) y del Archivo General de la Nación del Perú (PE.AGN).

El Archivo Nacional Histórico de Chile presentó numerosas trabas para la consulta en sala, si bien es cierto que gran parte de ellas fueron debidas a la pandemia de COVID-19. Así, únicamente se puede acceder con cita previa y esta es otorgada con dos meses de retraso debido al gran número de solicitudes de acceso. No es de extrañar, pues

prácticamente todas las colecciones históricas, tanto del Chile colonial como del independiente, están centralizadas en él.

A los obstáculos que le impuso la situación sanitaria han de sumarse las de los recortes presupuestarios que recibió recientemente, que, entre otras afectaciones, inciden en el horario de apertura; habiendo de restringirse únicamente al matutino. A pesar de ello, su personal facilita la tarea al investigador todo lo posible, avisando si alguna cita previa queda sin cubrir a fin de que la sala de consulta maximice su uso; además de comprender las urgencias temporales de los investigadores visitantes.

Empero, la disponibilidad de las herramientas de descripción es únicamente física y en sala, a excepción de la digitalización sin OCR de la *Guía de Fondos del Archivo Nacional Histórico de Chile - Instituciones Coloniales y Republicanas*¹¹⁸ –única herramienta disponible para el interés de esta tesis–; lo que condiciona la preparación de antemano de la visita tal como se realizó en los archivos españoles con las copias digitales de catálogos e inventarios que estos ofrecen. Además, las descripciones incluidas en los volúmenes de la sala no se corresponden en reiteradas ocasiones con el contenido de las series. Agréguesele a esta casuística que la ordenación de la serie “Capitanía General”, de consulta básica para cualquier temática ejecutiva, legislativa o judicial del Chile colonial, brilla por su incoherencia cronológica y temática absoluta dado el quebranto del principio de procedencia; resultando que la única manera de analizar la documentación es legajo a legajo, foja a foja. Paliativamente, eso sí, existe una base de datos extraoficial de la serie realizada de manera colaborativa por investigadores que no dudan en compartirla, con limitado alcance dadas sus características, pero que sin duda es de ayuda en la investigación. Y que, de nuevo, pone de relevancia la necesidad de elaboración de herramientas de descripción oficiales por parte de profesionales de la archivística.

Así, en el antedicho archivo se han consultado la colección “Morla Vicuña” y el fondo “Instituciones Coloniales y Republicanas”, en el que la serie “Capitanía General” ha concentrado la mayoría de los esfuerzos y resultados, pero del que también se han examinado “Real Audiencia”, “Contaduría Mayor”, “Ministerio de Guerra”, “Ministerio del Interior” y “Varios”.

¹¹⁸ *Guía de fondos del Archivo Nacional Histórico. Instituciones coloniales y republicanas* [en línea]. Santiago de Chile: Archivo Nacional de Chile, 2009. [Consultado el 09-04-2022]. Disponible en: https://www.archivonacional.gob.cl/616/articles-10983_archivo_06.pdf

A través de ellos se ha podido analizar el reclutamiento de la Armada en gran parte de la costa Pacífica, aunque hubiera sido deseable contar con los medios económicos y temporales para complementarlos con una más extensa muestra de los fondos del Archivo General de la Nación del Perú. Estos han sido accedidos, sin embargo, de manera telemática –en la medida de las limitadas posibilidades existentes–, sin que exista una colección, fondo o serie que merezca la pena reseñar como imprescindible dado el heterogéneo origen de lo empleado. Pudiera pensarse a priori que el fondo “Guerra y Marina (1643-1870)” habría de calificarse como tal en relación con la Matrícula de mar. Sin embargo, gracias a la inestimable ayuda del director del archivo y de personal de la Marina de Guerra del Perú, que permitió el acceso a herramientas de descripción como su catálogo¹¹⁹ –y a la completa información de este–, se reveló la no pertinencia de una visita física al propio Archivo al no ser localizable la documentación de Matrícula de mar generada por el Virreinato, cuya existencia, por otra parte, queda probada en el análisis de esta tesis.

Completa el elenco de archivos sudamericanos consultados el Archivo General de la Nación de Colombia, con la particularidad de que su documentación aporta información tanto de la costa del Pacífico como, más ampliamente, de la caribeña. Sus fondos han sido accedidos gracias al proyecto Archivo Digital Nacional, responsable de la digitalización de documentación de valor histórico y de su puesta a disposición del público a través de internet. A pesar de un cambio en el software de gestión de su base de datos que complicó la recuperación de información, pudo accederse a gran parte de la documentación digitalizada de la “Sección Colonia”, en especial la perteneciente a la serie “Milicias y Marina”. Poseen también unidades documentales relacionadas con la Matrícula de mar las series “Negocios exteriores”, “Cabildos”, “Curas y obispos”, “Miscelánea” y, debido a su alto contenido político, “Virreyes”.

El escenario es análogo en el último archivo hispanoamericano cuyos fondos han podido ser accedidos: el Archivo General de la Nación de México. Además de sus colecciones digitales, un catálogo de la sección “Marina” estuvo accesible durante gran parte de la búsqueda documental y redacción de la tesis, pero en fecha de su publicación se haya desaparecido de internet. Resulta hartamente complicado descender a un nivel de descripción detallado dado que la documentación de esta sección, contenida en el fondo “Instituciones

¹¹⁹ *Catálogo Fondo Guerra y Marina (1643-1870)*. Lima: Archivo General de la Nación, 2020

Coloniales”, no tiene ni ordenación uniforme ni secuencia cronológica identificable. Empero, se ha recuperado abundante información de la serie a la que pertenece, “Gobierno virreinal”. La documentación de las comunicaciones de los virreyes con los comandantes de los puertos de Veracruz, Campeche y San Blas, contenida en “Correspondencia de diversas autoridades”; así como con La Habana, en “Correspondencia de virreyes”, contiene expedientes de implantación, modificación y uso de la Matrícula de mar.

Conjuntamente a las secciones referidas, destacan por su contenido relacionado con la Armada “Intendencias” y “Reales Cédulas originales y duplicados”, si bien otras secciones como “Bandos” y “Alcaldes Mayores” y series como “Indiferente Virreinal”, “Real Audiencia” y “Real Hacienda” han sido también empleadas.

Finalmente, se consultaron virtualmente otros archivos sin éxito por diferentes casuísticas: inexistencia de recursos digitales, inaccesibilidad a los mismos o a aquellos pertenecientes al periodo colonial, falta de descripción o, sencillamente, la no obtención de resultados positivos tras emplear el método descrito en el capítulo de metodología. A saber, alfabéticamente por país: Archivo General de la Nación de Argentina, Archivo Nacional de Costa Rica, Archivo Nacional de la República de Cuba, Archivo Histórico Nacional del Ecuador, Archivo General de Centroamérica (Guatemala), Archivo Nacional de Honduras, Archivo General de la Nación de Nicaragua, Archivo General de Puerto Rico y Archivo General de la Nación de República Dominicana.

La metodología primaria de consulta de archivos, fondos y series expuesta no deja de reproducir la propia estructura administrativa de la Monarquía, puesto que esta es la principal fuente para el estudio de los hechos, en tanto que fue su red prioritaria de intercambio de información.¹²⁰ A pesar de que está indisolublemente relacionada con la visión de sus autores y de la propia Monarquía en sí, continúa siendo fundamental para el estudio de la propia Administración, como es el caso de esta tesis. Dicha forma de trasladar información conlleva prácticamente sin remisión aceptar un esquema de flujo piramidal, desde la cúspide hacia la base, que en este caso constituye el objeto de estudio; por lo que es necesario filtrarla de manera considerable para matizar todas las

¹²⁰ GONZÁLEZ CRUZ, DAVID. La circulación de la información entre España y América en los períodos de guerra del siglo XVIII. En: MELÓN JIMÉNEZ, MIGUEL ET AL. (Eds.). *Dinámica de las fronteras en periodos de conflicto*. Cáceres: Universidad de Extremadura. Servicio de Publicaciones, 2019, pp. 173-193, p. 175

apreciaciones de quien se sitúa en lo alto del sistema político y social con respecto de quien lo hace en lo bajo.

Bajo este procedimiento, la documentación más relevante es aquella que trata la implantación y modificación de la Matrícula de manera directa, esto es, órdenes para ello y respuestas dadas por las autoridades; así como ordenanzas, bandos, estados y revistas de Matrícula.¹²¹ En un segundo nivel informativo se recuperan documentos relacionados con los problemas de implantación, comunicaciones de los diferentes actores del sistema, afectados por él o entre las distintas autoridades, registros y noticias sobre las matrículas o roles de embarcaciones... de modo que con esta información de carácter regional, local y parcial se puedan reconstruir los hechos. Así, se han creado las distintas herramientas de tratamiento de la información con objeto de analizarla de manera cualitativa y cuantitativa, como se detalla en el capítulo de metodología.

De forma paralela a las fuentes de archivo, han sido consultadas y utilizadas fuentes primarias de carácter bibliográfico contemporáneas a los hechos estudiados o ligeramente anteriores o posteriores: publicaciones y ediciones varias, sátiras, diarios o pasquines para la comparativa británica, entre otros. Comenzando por la olvidada memoria de Monsegur que sentó las bases de la Armada dieciochesca, accesible digitalmente en la Biblioteca Digital Hispánica,¹²² y continuando por las Ordenanzas publicadas a auspicios de Patiño en 1717 siguiendo las líneas propuestas del primero;¹²³ o los anuales Estados Generales de la Armada.¹²⁴ A este tipo de publicaciones de carácter administrativo o legal –que en este trabajo tienen reflejo más allá del ámbito de la Marina de guerra– habría de sumar otras de carácter misceláneo que nos acercan a la vida cotidiana de la marinería,¹²⁵ o el informe redactado a mediados del siglo XVII por Jorge Juan y Antonio de Ulloa para el

¹²¹ Las revistas de Matrícula consistían en un reconocimiento del sistema en un determinado ámbito geográfico apuntando su estado concreto.

¹²² MONSEGUR, JUAN DE. *Memoria que parece puede servir para formar una buena Armada en España*. Madrid: 15 mayo de 1713 [en línea]. [Accedido: 2021-07-16]. Disponible en: http://catalogo.bne.es/uhtbin/cgiisiri/x/0/0/57/5/3?searchdata1=3908249%7BCKEY%7D&searchfield1=GENERAL%5ESUBJECT%5EGENERAL%5E%5E&user_id=WEBSERVER

¹²³ PATIÑO, JOSÉ. *Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España*. Cádiz: Impresas por Gerónimo de Peralta, 1717.

¹²⁴ Como, por ejemplo: SECRETARÍA DE ESTADO Y DEL DESPACHO UNIVERSAL DE MARINA. *Estado general de la Real Armada*. Madrid: Imprenta Real, 1789

¹²⁵ GONZÁLEZ, PEDRO MARÍA. *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas* [en línea]. Madrid: Imprenta Real, 1805 [Accedido: 2018-04-17]. Disponible en: <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/consulta/registro.cmd?id=1015654>

mejor gobierno de América que ha sido consultado a través de una reimpresión de principios de siglo XIX en Londres.¹²⁶

Resulta interesante realizar una breve comparativa de las fuentes disponibles para el estudio de los casos español y británico, pues para el primero están producidas casi en su totalidad por la administración contemporánea al hecho. Para el segundo, sin embargo, y gracias a lo avanzado de su historiografía en la temática, han podido emplearse fuentes secundarias en la elaboración del discurso principal y contrastarse este mediante la consulta de fuentes primarias cuyos productores fueron los propios actores estudiados o cercanos a ellos: gente de mar, viudas, sacerdotes, periodistas, etc. Así, han sido empleados, por ejemplo, un pasquín de marinero agraviado al ser detenido injustamente¹²⁷, un tratado sobre la Marina de Guerra con atención a la disciplina a bordo¹²⁸, cartas críticas con el gobierno¹²⁹ o sermones en los que se aprecia la solidaridad entre el gremio religioso y el marinero.¹³⁰ También documentos ampliamente conocidos por su relevancia política, pero quizá no utilizados en relación con el ciclo de motines y deserciones del cambio de siglo, como la declaración de los derechos del hombre.¹³¹

En resumen, además de documentación gubernamental, se han consultado en esta tesis epístolas, testamentos, diarios de navegación, innumerables procesos judiciales y legales, cuadernos de bitácora, pasquines, prensa, ilustraciones o mapas. En total se han procesado 911 unidades documentales pertenecientes a los archivos mencionados en este capítulo – las consultadas son muchas más– de las cuales se citan 497. La mayoría de ellas,

¹²⁶ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Noticias Secretas de América, sobre el estado naval, militar, y político de los reynos del Perú y Provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile: Gobierno y Régimen particular de los pueblos de indios: cruel opresión y extorsiones de sus corregidores*. Londres: Imprenta de R. Taylor, 1826

¹²⁷ Biblioteca Nacional de Escocia, 86225486. GENTLEMAN WHO WAS UNLAWFULLY DETAIN'D. *Sailor turn'd pyrate* [en línea]. 1705 [Accedido: 2019-06-12]. Disponible en: https://www.europeana.eu/portal/es/record/45/Resource_86225486.html?q=press+sailor#dcId=1560339542668&p=1&rp=1

¹²⁸ O'BRYEN, CRISTOPHER. *Naval Evolutions: or a System of Sea Discipline*. London: W. Johnston, 1762

¹²⁹ Letter LIX, 5 of October. En: JUNIUS. *Letters of Junius* [en línea]. London: Printed for Henry Sampson Woodfall In Pater Noster Row, 1771, pp. 1-4. Disponible en: https://en.wikisource.org/wiki/Letters_of_Junius/Letter_LIX

¹³⁰ BROWN, ANDREW. *A sermon on the dangers and duties of the seafaring life: preached before the Protestant Dissenting Congregation, at Halifax, and published at the desire of the Marine Society, in that place*. [en línea]. Boston: Apollo Press, 1793 [Accedido: 2018-06-08]. Disponible en: <https://ia801408.us.archive.org/8/items/sermonondangersa00browrich/sermonondangersa00browrich.pdf>

¹³¹ ASSEMBLÉE NATIONALE CONSTITUANTE. *Déclaration des droits de l'homme et articles de constitution présentés au roi, avec sa réponse du 5 octobre soir* [en línea]. París: Chez Baudo, 1789 [Accedido: 2022-04-05]. Disponible en: <https://data.cervantesvirtual.com/manifestation/242498>

compuestas, suelen constar de varias decenas de fojas al tratarse de expedientes formados por órdenes, comunicaciones, solicitudes y copias –la más larga consultada y citada consta de 311 fojas¹³²–; aunque también se ha utilizado alguna unidad documental simple.

Archivo	N.º de unidades documentales procesadas	N.º de uu.dd. Citadas
Archivo General de Indias	84	29
Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán	157	100
Archivo General de Simancas	85	77
Archivo Histórico Nacional	34	15
Archivo del Museo Naval de Madrid	38	2
Archivo Nacional Histórico de Chile	218	90
Archivo General de la Nación Colombia	101	30
Archivo General de la Nación (México)	182	142
Archivo General de la Nación del Perú	8	5
Archivo de la Real Academia de la Historia	4	4
Archivo Histórico de la Nobleza	2	1
Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército	1	1
Archivo Naval de Cartagena	2	2
Total	913	497

Tabla 1. Unidades documentales por archivo

A estas 913 hay que añadir las obtenidas de repositorios digitales y agregadores varios, así como las más puntuales empleadas en la comparativa provenientes de los Archivos Nacionales de los Estados Unidos o de Nueva Escocia, y las secundarias contemporáneas al hecho; por lo que para procesar tanta cantidad de información ha sido ineludible recurrir al uso de herramientas informáticas para la gestión bibliográfica y la creación de bases de datos, como se detalla en el siguiente capítulo.

¹³² CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5

5. Metodología

5.1. Desarrollo metodológico

El análisis del estado del arte permite establecer el carácter de esta investigación como exploratoria en la mayor parte de su contenido, habida cuenta de la carencia de estudios específicos sobre ello. Al mismo tiempo, se realiza un estudio descriptivo en algunas secciones donde el trabajo de la historiografía y la documentación disponible así lo permiten. La suma de ambos, así como el estudio correlacional de ciertas variables que pueden ser cuantificadas, permite finalmente ampliar el rango de la investigación hasta su vertiente explicativa para algunos de los objetivos planteados.

De esta forma, en un primer lugar se define el propósito principal de este estudio: la implantación de la Matrícula de mar en América y las circunstancias en las que sucedió este proceso, estructurado en tres objetivos primarios y nueve secundarios especificados en el capítulo anterior. Si bien estos y las hipótesis se ciñen a un área y tiempo determinados, es necesario limitar el trabajo tanto en su vertiente cronológica como en la geográfica. De este modo, los límites cronológicos se establecen a priori y se centran en la implantación de la Matrícula en América en 1776, si bien para comprender dicho proceso es necesario retrotraerse durante todo el siglo XVIII para atender a cambios tan relevantes como la llegada de los Borbones al poder, la creación de la Armada o la implantación de la Matrícula de mar en los territorios europeos de la Corona. Por ello, es posible hablar de un marco cronológico “intenso”, el último tercio del XVIII y la primera década del XIX, dada la vida probada de la Matrícula en América; y de uno “extenso”, al que se hacen necesarias referencias durante esta tesis tanto por la casuística del objeto de análisis como por sus consecuencias. Este último, expresamente no delimitado, abarca aproximadamente desde finales del siglo XVII hasta el primer tercio del XIX. Dado este marco temporal, se establece así una investigación longitudinal en la que, diacrónicamente, se distinguen dos periodos que se corresponden en gran medida con los marcos previamente expuestos: el primero parte del XVII hasta adentrarse hasta mitad del XVIII, tratándose fundamentalmente de la formación teórica de lo analizable en el segundo; que es, consonantemente, el estudio de las fuentes primarias y que ocurre desde mediados del XVIII hasta 1815; fecha en la que las independencias habían ya acabado de manera fáctica con la Matrícula en la mayoría de las costas americanas.

De igual forma se procede con el marco geográfico, definido a priori como los territorios americanos. Cabe, empero, paralelismo con el cronológico, pues de igual forma este estudio se centra en América como marco “intenso”, haciendo constantes referencias a territorios europeos –como originarios del sistema o por su relación directa con los hechos analizados–, africanos o asiáticos –como dependientes de la administración americana– como marco “extenso”; gran parte del mismo definido por la documentación tratada, o sea, a posteriori. La variable geográfica tiene especial relevancia durante el desarrollo del estudio, puesto que el proceso de implantación de la Matrícula es considerablemente diferente en las distintas regiones tratadas.

La delimitación del estudio por los objetivos, hipótesis, marco temporal y geográfico se corresponde con los enfoques de la historia naval y social en la investigación. Así, tras dicha delimitación, se procede a la identificación de las fuentes que estudiar para dar respuesta a las preguntas planteadas y la búsqueda de información a través de fuentes secundarias desde la que parte el análisis. Sin ánimo de reiterar lo expuesto en el Estado del Arte, la búsqueda de estas se ha llevado a cabo en bibliotecas, repositorios digitales y agregadores –como Dialnet o Google Académico– en dos fases. En un primer momento, se localizan obras de interés mediante la introducción de la raíz de términos de búsqueda relacionados con el objeto de estudio, tales como *matricula**, *reclut**, *mariner**, *sailor**, *tripul**, *crew*, etc.¹³³ cruzados con las limitaciones espaciales y temporales ya definidas. La búsqueda se realiza principalmente en español e inglés, si bien de manera minoritaria se emplean otros idiomas como el francés, el portugués o el noruego.

Tras la recuperación de un primer corpus de literatura científica, convenientemente archivado, normalizado y estudiado gracias al uso del gestor bibliográfico Mendeley, se procede a una segunda fase de búsqueda, esta vez basada en las referencias que realizan los y las autoras de los estudios primeramente localizados. En ambos casos se dan considerables problemas de acceso: restricción de la editorial, falta de números, descatalogación, precio exorbitado... Son especialmente acuciantes en los artículos en lengua inglesa publicados recientemente y que, a pesar del tendente cambio en la industria

¹³³ La búsqueda se hace por raíz de las palabras –que en el caso de los ejemplos expuestos se podrían corresponderse con Matrícula, reclutamiento, marinería, *sailor*, tripulación o *crew*– a las que se suma un asterisco “*”, debido a que de esta forma, los motores de búsqueda recuperan todas las palabras de la misma raíz –como matriculado, recluta, reclutado, marinero, etc.– en lugar de únicamente la introducida. En aras de lograr resultados más fiables debido a los motores de búsqueda, las raíces se emplean sin tildes, motivo por el cual se indica “matricula*”.

de las publicaciones científicas hacia el acceso abierto, requieren de pago por acceso. Para estos casos, ajenos al autoarchivo, vía verde o dorada; se procede a su búsqueda en la red colaborativa *Sci-Hub*, en la que científicos de todo el mundo prestan sus credenciales para que otros puedan acceder a las publicaciones a las que su institución esté suscrita. Gracias a ello se puede acceder a una parte no desdeñable de la literatura científica estudiada en esta tesis.

Realizado el trabajo con las fuentes secundarias, se procede con las primarias, cuyos problemas de acceso no son sino exponencialmente mayores. Así, la búsqueda de fuentes de información primarias se lleva a cabo principalmente en los sistemas informáticos de los archivos, si bien también se emplean las herramientas de descripción que estos proporcionan, también se contacta con su personal cuando las dos primeras opciones se juzgan insuficientes. Este proceso se ha llevado a cabo en dos fases: en primer lugar, en los archivos españoles, contenedores de la documentación principal de carácter administrativo y legal; y en segundo en los americanos, en los que se halla otro tipo de documentación que permite contrastar las órdenes, respuestas e informes llegados desde América al centro administrativo de la Corona en España. Paralelamente, se han consultado archivos y repositorios digitales ingleses y norteamericanos con objeto de contrastar y ahondar lo referido por la historiografía anglosajona al respecto del *impressment*.

Para proceder a la búsqueda, pues, se procede en primer lugar a la elaboración de un vocabulario controlado que permite una recuperación de documentos normalizada en todos los archivos consultados. Para la elaboración de este vocabulario se identifican los términos de búsqueda que ofrecen resultados más acordes a la investigación, tanto temáticos como geográficos, para posteriormente emplearlos en las bases de datos informatizadas de los Archivos General de Marina Don Álvaro de Bazán, Archivo General de Simancas, Archivo General de Indias, Archivo General de la Nación de Colombia, Archivo General de la Nación de México y el Archivo Nacional Histórico de Chile.¹³⁴ Depurado tras comprobar la terminología empleada tanto en el periodo de estudio como los descriptores archivísticos, se procede a su ordenación alfabética y a la selección de las raíces de las palabras para cubrir todas sus posibles variantes, de igual

¹³⁴ En este trabajo se emplea documentación de otros archivos, los aquí indicados son aquellos que disponen de bases de datos informatizadas que han permitido este proceso.

forma que se realiza con la búsqueda bibliográfica. El proceso se lleva a cabo en los archivos mencionados en el capítulo de fuentes.

Desde el punto de vista metodológico, se reincide en algo ya comentado en el apartado de Fuentes pues condiciona la forma de trabajar: los problemas de acceso. Cinco son los que coaccionan el procedimiento de trabajo de manera más patente: la dispersión de fuentes, el incumplimiento de los principios de la archivística, la falta de herramientas de descripción, la carencia de digitalización y las limitaciones de acceso.

La dispersión de fuentes es el primero de ellos por obvio, ya que, al ser los hechos analizados acaecidos a lo largo y ancho del continente americano, sus islas y parte de Europa; es lógico que las evidencias documentales estén conservadas en muy distintas y lejanas instituciones. Sin embargo, dicha dispersión documental se ve acrecentada por el segundo de los problemas encarados por la investigación, la falta de respeto a algunos de los principios fundamentales de la archivística, como el de procedencia de los fondos. Frecuentemente sucedido durante el siglo XIX, antes de ser conceptualizado, sucede incluso en la contemporaneidad y conlleva la separación de legajos y expedientes para ser incluidos en terceros o divididos en distintas series e, incluso, repartidos en otros archivos.

Ejemplo paradigmático es la serie dedicada a la Matrícula de mar en los archivos españoles, dividida en fecha aleatoria y sin motivo aparente entre el Archivo General de Simancas y el General de Marina. Además, muchos de sus expedientes se hayan refundidos en lo que antiguos trabajadores de los archivos entendieron como una mejor ordenación que, sin embargo, priva a la investigación de relaciones imprescindibles para la completa interpretación de los hechos. Otro, es el Archivo Nacional Histórico de Chile el caso extremo de no respeto al principio de procedencia observado durante esta investigación. En él, a pesar de que algunos fondos y series aparentemente lo respetan, los vaivenes políticos y culturales de los siglos XIX y XX han hecho una importante mella, constituyéndose legajos con documentación completamente diversa en temática y cronología, sin más motivo de unión que la voluntad de la persona que juntase las hojas en un momento dado. Huelga mencionar los tremendos problemas que ello conlleva para la catalogación, descripción e investigación.

La falta de herramientas de descripción en muchos archivos –debida principalmente a la falta de inversión de los Estados– supone así un muro prácticamente infranqueable,

puesto que el investigador queda en manos del conocimiento y disposición –la mayor parte de las veces, inmejorable– del personal. Que la localización de las fuentes dependa de la voluntad y saber de personas concretas limita considerablemente el alcance de esta investigación, tal como prueban bastantes documentos empleados que, sin embargo, no contenían una correcta descripción y han sido hallados bien a través de referencias en la propia documentación, bien tras el vaciado y revisión individual del contenido de series completas relacionadas de manera indirecta con esta tesis.

alberto.hoces@um.es

De:
Enviado el: jueves, 17 de enero de 2019 15:52
Para: alberto.hoces@um.es
Asunto: Re: Búsqueda documental marinería Honduras
Datos adjuntos: GUIA DE LOS DOCUMENTOS EXISTENTES EN ARCHIVO (1).pdf; ÍNDICE DE LA ALCALDIA MAYOR DE TEGUCIGALPA - copia 4.xlsx

le envío el índice de la Alcaldía mayor de Tegucigalpa y los tomos I y II del índice del periodo colonial en Honduras quizás ud encuentre algo que le sirva, faltan índices porque están en revisión y no están todos los documentos debido a que por recortes presupuestarios no se siguió la descripción y clasificación de al menos 300 mil documentos. no creo le podamos ayudar en más debido a que el ANH no tienen investigadores de planta y nunca se ha prestado el servicio de búsqueda de documentos al público y los servicios de reproducción de documentos como en casi todos los archivos del mundo tienen un costo que hay que pagar antes de la reproducción,

*Ilustración 1. Respuesta en correo electrónico del Archivo Nacional de Honduras donde se refleja la carencia fundamental de dinero*¹³⁵

Este procedimiento, empero, no ha podido ser empleado en la mayoría de los archivos americanos, ya que la metodología diseñada planeaba su consulta tras los españoles, y ello ha hecho depender por entero la búsqueda de fuentes en ellos de las herramientas de descripción y bases de datos en línea que poseen; llevando, asimismo, al siguiente problema: la carencia de fondos digitalizados. Si bien en lo concerniente a la documentación contenida en España ello no ha sido un grave problema en las primeras fases de la investigación –sí a raíz del estallido de la pandemia de COVID-19–, aquella en América ha podido ser consultada únicamente si estaba digitalizada o con posibilidad de ello, puesto que la pandemia ha impedido el viaje, lo que lógicamente ha limitado aún más el acceso a las fuentes. Cabe mencionar en este punto que algo que *a priori* no tiene relación con esta investigación, como es el expolio cometido por las empresas cazatesoros, ha afectado de manera directa a la consulta y petición de digitalización de

¹³⁵ El correo electrónico del remitente ha sido censurado por motivos de privacidad.

algunas series y unidades documentales; pues ante la imposibilidad de definir de manera clara los contenidos de determinada documentación, algunos archivos han optado por restringir o impedir el acceso a ella. Huelga decir que, al estar hablando de arqueología subacuática, dichas series, unidades e incluso fondos, son los relacionados con la Historia Marítima, ámbito de esta tesis.

alberto.hoces@um.es

De: Archivo nacional De honduras <archivonacionaldehonduras@yahoo.es>
Enviado el: lunes, 14 de enero de 2019 22:10
Para: Alberto Hoces-García
Asunto: Re: Búsqueda documental marinería Honduras

buenas tardes en relacion a su solicitud le informo que en Archivo Nacional de Honduras se encuentra poca informacion al respecto, en el Archivo del instituto Hondureño de Antropología e Historia se encuentran algunos informes sobre ese tema, pero hasta donde se no estan disponibles al publico debido a que en ese fondo se encuentran documentos sobre la naufragios de buques españoles, lo que provoco que llegaran buscadores de tesoros y estaban destruyendo el fondo

Ilustración 2. Correo indicando como el Archivo del Instituto Hondureño de Antropología e Historia ha restringido el acceso a sus colecciones debido a las empresas cazatesoros

En fin, la documentación que sí ha podido ser recuperada dista mucho de ser regular, pues la suerte de cada archivo varía considerablemente y las dificultades de acceso, detalladas previamente, conllevan resultados poco parejos. El procesado de estas, sin embargo, es lo más regular posible, pues todas han sido incluidas en la base de datos “Fuentes de Archivo” y en otras según criterios cualitativos con afán normalizador pero que incluyen bases y campos heredados de la propia documentación. Todo ello se describe de manera pormenorizada unas líneas más adelante.

Hay que destacar que el proceso de búsqueda, recuperación y tratamiento de fuentes sigue una ética metodológica estricta. A nivel personal no se presentan problemas de concesión de derechos para el tratamiento de datos dada la condición histórica de los sujetos tratados, fallecidos hace dos centurias. Sin embargo, se presenta el dilema ético sobre información que pudiera ser sensible para la protección del patrimonio –como aquella que conlleva la identificación de pecios o sus cargas–, o de reproducción de las fuentes digitalizadas. Por ello, todas aquellas que han podido serlo, o cuya representación digital ha podido ser copiada, han sido almacenadas en servidores internos de la Universidad de Murcia, disponibles únicamente para esta investigación y el contraste de sus resultados y conclusiones, así como para posteriores investigaciones previa autorización de los

poseedores de sus derechos. De este modo, se salvaguarda su protección al tiempo que se garantiza su preservación y la verosimilitud de los argumentos de esta tesis.

Para todo ello, ha sido empleado el siguiente software: navegadores Chrome y Edge para la búsqueda; gestor bibliográfico Mendeley, hojas de cálculo Excel y Explorador de Windows para la clasificación y ordenación documental; Adobe Photoshop CS6 y Photoshop Express para el procesado de imágenes –con objeto de hacerlas legibles, en la mayor parte de los casos–; OwnCloud para el archivado de la documentación en el servidor proporcionado por la Universidad de Murcia, denominado UMUbox; así como OneDrive y Dropbox para la creación de copias de seguridad y favorecer la accesibilidad desde distintos dispositivos y lugares a todos los documentos generados durante el estudio. Por último, se emplea Adobe Reader DC tanto para la lectura como para la anotación de fuentes primarias; y Microsoft Word 365 para la redacción de estas líneas y de los estudios previos y tangenciales.

Encontradas, clasificadas y analizadas las fuentes primarias, se obtienen resultados para responder a los objetivos e hipótesis planteadas, para lo cual ha sido necesario organizarlos e interpretarlos mediante metodología tanto cualitativa como cuantitativa. Antes de proceder a su descripción, es menester resaltar brevemente que el análisis es precedido de su contextualización espaciotemporal, yendo de lo global –literalmente, dada la escala geográfica multicontinental– a lo particular. El mismo criterio se sigue en tanto al contexto político y socioeconómico, que comienza con un acercamiento al panorama internacional para posteriormente detenerse en la Corona. Dentro de esta, se trata el contexto político, marcado por las reformas introducidas por los Borbones, así como el socioeconómico. Por último, se realiza un acercamiento a la situación en América, en el que se introducen las capacidades y condicionantes de la Corona para proyectarse en el continente, el contexto socioeconómico y, a escala regional, su contexto en tanto área de disputa geoestratégica con otras potencias.

Además del uso del método histórico hasta aquí descrito, se han implementado parcialmente conocimientos o técnicas de otras disciplinas como la Documentación, en lo referente a la búsqueda y procesado de la información, así como en los procesos de normalización; o ciertas fuentes provenientes de la Arqueología o la Historia del Arte.

Retomando la cuestión del empleo de metodología cualitativa y cuantitativa, la primera ha sido fundamentalmente empleada en la discriminación de la relevancia de la

documentación, cuestión que puede variar a lo largo del estudio a la luz de la información que arrojan nuevas fuentes y para lo cual es de gran ayuda el conocimiento de los hechos históricos circundantes. Por su parte, el uso de la metodología cuantitativa implica un mayor espacio en estas líneas, puesto que es ampliamente empleado y requiere de una descripción más larga.

Puede parecer que el uso de metodología cuantitativa suele generar análisis más objetivos que la cualitativa, pero dicha percepción ha de ser puesta en cuarentena –perdónese la agudeza en estos tiempos–, dado que, si bien la cualidad suele ser cuestión de perspectiva, también lo son los criterios de selección, inclusión y representación de datos. Queda a juicio de la lectora o lector el grado de adhesión a la objetividad de los criterios aquí empleados, para garantizar lo cual se describen pormenorizadamente a continuación las bases de datos y representaciones creadas durante el periodo de estudio de esta tesis.

5.2. Bases de datos

Dado lo específico de las siguientes líneas, se ha considerado la creación de este apartado dentro del capítulo destinado a la metodología para facilitar su lectura y posterior consulta si esta se hace necesaria durante el análisis.

a. Fuentes de Archivo

Como no podría ser de otra manera, la primera base de datos a la que atendemos es la denominada “Fuentes de Archivo”, en la que se recogen todas y cada una de las fuentes documentales empleadas en esta tesis. Su necesidad se hizo patente tras la consulta de los primeros documentos y la constatación de que el contenido de alguno de ellos, de distinto origen, parecía similar. Ello, sumado al gran volumen de folios consultados y la digitalización de muchos de ellos, hizo imprescindible su inclusión en una base de datos que permitiera su organización, identificación, archivado y consulta.

En la base, se asigna a cada unidad documental una fila, de tal manera que la información sobre su contenido y localización es distribuida en las columnas, compuestas por los ítems que se describen a continuación.

El ítem “Archivo” identifica la institución que contiene la unidad documental y permite filtrar estas en función de su origen o lugar de conservación. Para facilitar la indización, a los archivos consultados se les asigna una abreviatura que, en aras de la normalización, es la misma que la empleada en este texto.

“Localización”, junto con “Signatura”, permite organizar la documentación por su proximidad dentro de un archivo, además de garantizar la recuperación de la documentación en caso de una posterior consulta. Está, así, compuesto por el nombre del archivo seguido del fondo y serie o colección en la que se encuentra la unidad documental. De esta forma, es muy similar a “Signatura”, con la excepción de que esta es la que el archivo poseedor indica de manera oficial. Es la que permite, en caso de modificación de los enlaces o pérdida de las digitalizaciones, volver a acceder con seguridad al documento.

Otorgado también por el archivo es el contenido del campo “Título”, en el que se recoge el mismo. En los casos en los que este no esté indicado –lo cual revela uno de los principales problemas a que se enfrenta esta tesis: la falta de instrumentos de descripción en los archivos–, un elocuente “falta” ocupa su lugar. En algunas unidades se añade alguna anotación al título entre corchetes, a fin de puntualizar ciertos conceptos.

El siguiente ítem, “Año”, permite la ordenación y el análisis cronológico, puesto que es la fecha del documento. En caso de que la unidad documental comprenda un periodo de tiempo, lo que es común en la compuestas y en multitud de expedientes, la columna indica la fecha de inicio. Con objeto de facilitar la rápida consulta y el filtrado, se incluyen reglas de formato condicional que colorean la celda en función de su pertenencia al marco temporal “intenso”, “extenso”¹³⁶ o de ser anterior o posterior a él; y que crean una barra indicadora a modo de cronograma indicando en qué posición se encuentra el documento dentro del marco temporal “intenso”. Así, al permitirse organizar la documentación de manera cronológica, se puede estudiar en qué periodo se generó mayor número de documentación, de cual se conserva menos, etc. Como se mencionaba, ello también facilita la consulta de documentos de una determinada fecha o rango de fechas para estudiar acontecimientos concretos. En aquellas unidades documentales con un rango de fechas extremas mayor a un año, el ítem funciona como fecha de inicio, mientras que “Año fin” contiene la fecha de clausura de la unidad. Comprende las mismas reglas condicionales que el ítem “Año” con objeto de garantizar la misma facilidad de estudio.

La siguiente columna de la base de datos es “Productor”, e identifica a la persona o institución que produjo la unidad documental. La complementa “Info. Archivo”, en la que se añade otra información de relevancia proporcionada en los datos que las herramientas de descripción del archivo contienen.

Las columnas descritas hasta ahora sirven perfectamente para cualquier otra investigación, si bien las siguientes influyen directamente en la metodología de análisis seguida en esta tesis. Así, el ítem “Relacionados” redirige a otros documentos en los que existe información complementaria, son parte del mismo expediente –algo necesario *gracias* a otro de los principales problemas metodológicos, la recurrente falta de respeto al origen y orden natural de los documentos– o a los que se hace referencia. El siguiente ítem “Preferencia”, es estrictamente cualitativo y subjetivo, puesto que refleja la importancia que, para el autor, posee dicha unidad documental en relación con lo analizado en la tesis. De igual forma que en los ítems cronológicos, una serie de reglas condicionales de formato facilitan su uso. Similar es el caso de “Consultado” y “Citado”, cuyo objetivo es garantizar el correcto seguimiento del proceso de trabajo.

¹³⁶ Dicha distinción dentro del marco temporal de la tesis se ha realizado en páginas anteriores dentro de este mismo apartado de Metodología.

Dado el importante trabajo de digitalización y localización de fondos ya digitalizados, se hace imprescindible la adición de un descriptor con enlaces permanentes a estos, “Enlace/Imágenes”; ya sea a colecciones de acceso público en los repositorios digitales que contienen los documentos, o al servidor privado en el que se ubican los fondos digitalizados.

Se incluyen dos últimas columnas correspondientes a cada unidad documental: “Análisis” y “Tabla”. La primera de ellas son las notas derivadas del estudio del contenido de la unidad documental, mientras que la segunda indica si se genera una tabla a partir de ella o si su contenido se incluye en alguna ya existente. Fueron descartados otros ítems como “Personas” o “Lugares” ya que la entidad de su contenido aconsejó durante el desarrollo de la investigación el convertirlos en bases de datos con entidad propia.

b. Comparativa legal

Tras localizar las ordenanzas, reglamentos, y bandos con las que las distintas autoridades establecen la Matrícula de mar en los territorios americanos, se considera necesario un análisis comparativo que establezca sus similitudes y diferencias; así como señale aspectos relevantes de las mismas. A fin de realizar dicha comparativa, se crea una base de datos denominada “Comparativa Legal” en la que se desgranar las distintas disposiciones artículo a artículo. Así, las columnas las forman las Ordenanzas de Matrícula de 1751 –como matriz base de las americanas–,¹³⁷ el Reglamento de Cartagena de 1774,¹³⁸ el Bando de la Isla de Cuba de 1776,¹³⁹ los locales que le suceden ese mismo año,¹⁴⁰ el de Nueva España de 1777,¹⁴¹ el Reglamento de Lima de 1777,¹⁴² la Ordenanza de Cartagena de 1777,¹⁴³ el Bando de Puerto Rico de 1796¹⁴⁴, el Reglamento de Filipinas

¹³⁷ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. 1 de enero de 1751 "De los ministros destinados en las Provincias para ejercer en ellas la jurisdicción de Marina".

¹³⁸ CO.AGN.CURAS-OBISPOS:SC.21,8,BIS,D.35. Reglamento de la gente de mar de Cartagena y costas de su provincia, que hará observar su gobernador y comandante general”, 12 de agosto de 1774. También en AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1. ff. 19 y ss.

¹³⁹ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 2. ff. 12-13. Bando sobre la Matrícula de la Isla de Cuba. D. Juan Bautista Bonet, Jefe de la Escuadra de la Real Armada, comandante general de Marina en La Habana e Inspector de su Arsenal, Astillero y de la tropa que existe en él

¹⁴⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17. ff. 127 y ss.

¹⁴¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6. f. 13

¹⁴² AGI, Lima, 656, N.33. Carta nº 199 de Manuel de Guirior, virrey de Perú, a José de Gálvez, secretario de Indias. Reglamento para reducción a Matrícula formal a todos los marineros de 20 de agosto de 1777 Disponible en: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/3605401>

¹⁴³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. ff. 11 y ss. Ordenanza sobre Matrícula marítima: su expedición para la provincia de Cartagena.

¹⁴⁴ AGMAB, 32008

de 1796,¹⁴⁵ y las Ordenanzas de Matrícula de 1802, de aplicación tanto en Europa como en América.¹⁴⁶

Las filas de la tabla están formadas a dos niveles, denominados “Categoría” y “Subcategoría”, en los que se han organizado cada uno de los artículos de cada una de las disposiciones –pudiendo estar un artículo situado en más de una categoría si su contenido así lo merece–, consiguiendo así una ordenación temática de los mismos a la par que se analiza y se dirige su contenido. Se establece una primera categoría “Notas” en la que se reflejan los preámbulos de las órdenes, así como anotaciones misceláneas del autor al respecto de las mencionadas, como erratas en el articulado o casuística de su publicación. En la siguiente categoría, “Delimitación territorial”, se ubican los artículos que establecen hitos geográficos a la disposición, como poblaciones en las que se establece la Matrícula o cabezas de partido; no habiéndose considerado necesario el crear subdivisiones de la categoría.

La tercera categoría en la que se han ubicado los artículos es “Jurisdicción y personal encargado”, a su vez subdividida en “Extensión”, “Primer nivel”, “segundo nivel”, “Tercer nivel” y “Otras jurisdicciones”. En “Extensión” se ubican aquellos artículos en los que se especifica sobre qué asuntos es soberana la Matrícula en tanto que jurisdicción distinta de la establecida hasta el momento. Asimismo, se han distribuido en tres niveles los artículos que tratan la ordenación jerárquica de intendentes, ministros y Ministerios, subdelegados, escribanos, etc. a fin de realizar la comparativa con el marco de la Península Ibérica en el que estos se aprecian de manera clara, representados por intendencia, Ministerio y subdelegación y otros, respectivamente. Por último, dada la enorme casuística geográfica y, como consecuencia, jurídica, de la Matrícula, todos aquellos artículos en los que se traten asuntos jurídicos que no casan ni con la extensión ni con el orden jerárquico de la misma han sido incluidos en “Otras jurisdicciones”.

El siguiente bloque categórico se designa “Garantías”, pues recoge los artículos en los que se ofrece contraprestaciones a los matriculados por el hecho de estar sujetos al servicio y restricciones de este. En él se han identificado las siguientes subcategorías:

¹⁴⁵ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), ESTADO,46,N.16. Gobernador Filipinas sobre envío de una escuadra. Reglamento Provisional que para el orden y methodo de la Matrícula de la Marina que ha de crearse en Manila.

¹⁴⁶ *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de Mar.* Madrid: Imprenta Real, 1802.

“Atropellos”, “Fuero de Marina”, “Jubilación”, “Cédula”, “Pagos”, “Oficiales y suboficiales”, “Patrones”, “Voluntarios, huérfanos, etc.”, “Traslados”, “Maestranza”, “Indultos”, “Movimiento”, “Pesca”, “Tributos y milicias”, “Ascenso”, “Indios”, “Testamento”, “Denuncias”, “Embarcaciones” y “Otros”. La gran cantidad de ellas se debe a lo muchos supuestos que se contemplan, por lo que se ha optado por una gran compartimentación que permita su contraste y fácil identificación.

Sucede algo similar con la categoría “Tareas, obligaciones y prohibiciones”, subdividida a su vez en “ministros y subdelegados” para aquellos artículos destinados a establecer las suyas, “Gente de mar”, “Maestranza” e “Indios” para lo mismo a ellos referido; y “Barcos privados”, “Pesca”, “Movimiento”, “Levas”, “Embargo”, “Deserción”, “Fraude” y “Admisión” para el resto de deberes que establecen las distintas disposiciones. Del mismo modo, la categoría “Penas” contiene las divisiones “Deserción”, “Embarcaciones” y “Fraude”, al ser los problemas identificados bien concretos.

Por otro lado, como en el articulado se contempla el *cómo* además del *qué*, se han organizado los artículos que refieren la manera de disponer y funcionar en la categoría “Procedimientos”. Por definición considerablemente amplia, así lo reflejan sus subcategorías: “Nombramientos”, “Cuadrillas”, “Reclutamiento”, “Maestranza”, “Embarcaciones”, “Pajes, huérfanos”, “Cédula”, “Naufragios”, “Revista” y “Otros”.

En la misma línea se ubica la última categoría contemplada: “Listados y control de información”, sin embargo de ser esta categoría más de cariz metodológico que de análisis propiamente dicho; pues los artículos en ella ubicados han servido además para profundizar en el conocimiento del ordenamiento de la información y, de este modo, localizar y comprender las fuentes.

Así, mediante la mencionada tabla es posible analizar en detalle disposiciones que, si bien tienen el mismo objeto, son considerablemente diferentes en lo concreto de su articulado, pudiendo este constar de más de doscientas entradas o de solo un par de decenas.

c. Estados de Matrícula

Si bien la tabla previa dispone la información a fin de facilitar el análisis cualitativo, es objeto de esta tesis comprobar el alcance efectivo de la Matrícula, así como sus implicaciones sociales, para lo que se ha recurrido también al análisis cuantitativo. Es el caso de los estados de Matrícula recuperados de las fuentes primarias, para los que se ha

creado una segunda base de datos: “Estados de Matrícula”. El principal problema que representan es la distinta profundidad de los datos que recogen, que van desde el total de matriculados de una región entera a la distinción específica por listas y localidades; por lo que se ha optado por mantener la representación de origen normalizándola en lo posible. De esta forma, ha sido posible realizar comparativas específicas, así como examinar los números globales otorgados por la Matrícula allí donde se ha conservado la documentación.

d. Lugares de Matrícula

Por otro lado, la Matrícula de mar no se instauró en toda América a golpe de real orden de una vez ni estuvo vigente en los sitios en que fue aplicada hasta las independencias. Para poder conocer dónde y cuándo tuvo efecto se ha creado la base de datos “Lugares de Matricula”. El procedimiento es sencillo a la par que muy gráfico, pues cada columna se corresponde a un año desde 1774 hasta 1812 y en las filas se han ubicado los territorios mencionados en las fuentes primarias. Así, la tabla permite identificar tanto de manera sencilla como pormenorizada en qué sitios y en qué años estuvo vigente el sistema en América.

Ahora bien, se han introducido algunas especificidades en este sencillo sistema en aras de una mayor profundidad y contrastabilidad. En primer lugar, en cada una de las celdas en las que se indica la presencia de Matrícula en un año y lugar concreto, se ha referenciado el documento en el que así consta, a fin de que toda la información se contrastable al detalle. Por otro lado, dado que en algunos territorios se implantó con anterioridad a la extensión de la década de 1770, se ha introducido una primera columna anual en la que se referencia dicha existencia, diferenciándola en anchura de las demás para que la representación gráfica no pierda la linealidad a partir de ella.

Por otro lado, se han diferenciado los territorios en los antedichos tres niveles paralelos con la estructura peninsular: cabeza de Matrícula –que sería sede departamental en España–, partido y subdelegación. Se trata del esquema que se siguió en la mayoría de zonas, por lo que aquellas pocas en las que no aparece identificado específicamente como tal, han sido asimiladas al mismo para poder proceder a su análisis. Además, se han incorporado también pequeñas localidades sin el rango de subdelegaciones, o dependientes de ellas, pues se ha observado que a lo largo de los años podían obtener o perder dicho rango además de porque permite refinar aún más el estudio cuantitativo. Es

menester mencionar que los territorios han sido agrupados políticamente en función de la ordenación a que estaban sujetos.

Por último, no todas las celdas en las que se identifican lugar y tiempo han sido resaltadas de la misma forma, pues la identificación puede ser parcial. En este sentido, se han empleado distintas tramas cuando no existen pruebas de la aplicación de la Matrícula más allá de la orden –es decir, no es posible saber con seguridad si llegó a haber matriculados en una localidad concreta a pesar de que se ordenó que así fuera–; si las fuentes mencionan la existencia de Matrícula en un territorio dando por supuesta su existencia previa, de tal forma que existen dudas pero es probable; o si hubo un cambio de localidad cabecera o de ordenación jerárquica.

e. Personas relacionadas con la Matrícula de mar

De carácter mucho más amplio y que permite múltiples acercamientos tanto para el proceso de análisis de esta tesis como para posteriores estudios es la base de datos llamada “Personas relacionadas con la Matrícula de mar”. En ella se han reflejado todas y cada una de las personas mencionadas en la documentación que en algún momento formaron parte del sistema: matriculados, escribanos, capitanes, etc. Lógicamente, no se persigue en ella incluir a todas las personas relacionadas con ella, como sí sería lo ideal con los territorios, puesto que debería haberse conservado toda la documentación y, al mismo tiempo, ser accesible –problema comentado en este mismo apartado dedicado a la metodología. Sin embargo, sí que se ha seguido un método constante para no dejar fuera de ella a ninguna de las personas de la documentación consultada.

Los ítems con los que se identifican en dicha base son los siguientes: nombre, apellido, segundo apellido, número de identificación, fecha, puesto, lugar, nacimiento, edad, señas, relacionado con, otros y referencia. Se ha introducido una entrada por cada mención a una persona y documento, de tal forma que muchas de ellas aparecen en reiteradas ocasiones. Lejos de ser un problema, dicho método permite el seguimiento de dichas personas en el espacio y en el tiempo al mismo tiempo que filtrar cuantitativamente la relevancia de dichas personas en relación con el sistema: parece básico suponer que cuanto más responsabilidad en él, en más entradas está reflejada una persona. Del mismo modo, no en todas las entradas se han introducido datos en todos los ítems sino sólo en aquellos en los que la fuente referenciada la contiene. Ello permite que las distintas entradas sobre una misma persona se complementen entre sí, además de discriminar entre

tipología documental en función de la información que contiene y, de este modo, estudiar también qué datos eran más relevantes para los productores de esta.

Respecto a los ítems seleccionados, los cuatro primeros, “Nombre”, “Apellido”, “segundo apellido” y “Número de identificación”, junto con “Relacionado con”, cumplen la función de identificar a la persona. Es especialmente relevante para ello el campo “Número de identificación” –“Id.” en la tabla–, dado que la información en cada entrada es fragmentaria –sólo se refleja la contenida en la referencia– y es este número el que permite identificar distintas entradas como pertenecientes a la misma persona.

El id. se ha asignado de manera ordinal por el autor, de forma que es el único ítem con información no extraída de las fuentes. Su empleo permite comprobar el número de veces que una persona está incluida en la base sin dar lugar a dudas, las variaciones en la información que las fuentes reflejan –como distintas grafías para el mismo nombre, por ejemplo–, fallos o contradicciones en ellas; y, por supuesto, seguir su trayectoria en el marco geográfico y temporal de esta tesis.

El campo “Fecha” contiene la de obtención de la información referida en la documentación –como la de una revista de inspección, por ejemplo– o, si esta no se encuentra mencionada, la del documento. “Puesto” ha de ser entendido en sentido amplio, dado que en ocasiones este puede ser un cargo, mientras que en otras puede reflejar la clase de un marino. Podría ser entendido en términos contemporáneos como empleo. El ítem “Lugar” es la contrapartida temporal de la fecha, habiéndose seguido el mismo procedimiento de obtención de información: si el lugar está mencionado en el documento fuente, se refleja directamente; en tanto que si no lo está se han considerado dos posibilidades. La primera es la ubicación mencionada en la firma y la segunda es “Desconocido”, tanto si no aparece ninguna en la fuente, como si se conoce, pero se tiene fundamentos para suponer que es distinta a la ubicación de la persona.

El campo “nacimiento” es ciertamente útil para estudiar la movilidad de personas en comparación con el de lugar, si bien aparece por regla general únicamente en las inspecciones y revistas, como también sucede con el de “edad”. Los tres siguientes, “Señas”, “Relacionado con” y “Otros” contienen información filtrada por el autor en aras de una ligera normalización. Así, en “Señas” aparecen tanto las mencionadas como tales en la fuente, como otras que se hayan considerado útiles para el estudio, aunque no se denominaran como tales contemporáneamente. “Relacionado con” contiene

principalmente información de carácter familiar, incluida como tal si aparece mencionada en la documentación o se tiene certeza de esta. “Otros”, sencillo de suponer, se ha empleado para incluir información miscelánea.

Por último, en el ítem “Referencia” se cita el documento del que proviene la información de la entrada, tanto para garantizar su verosimilitud como para facilitar la ampliación de la base de datos en un futuro. Así, se realizan posteriores estudios en el mismo ámbito, aunque tengan diferentes objetos, la base podrá seguir siendo ampliada paulatinamente y servir de fundamento a otros estudios, enfoques e investigadores.

f. Bases de datos ad hoc

Junto a las bases hasta ahora descritas, de carácter general puesto que recogen datos de documentos de muy diversa índole, se han realizado algunas bases de datos *a posteriori*, tras la consulta de algún documento concreto que se ha considerado necesario sistematizar para extraer todo lo contenido en él.

Es el caso de la “Revista de Trinidad del 15 de abril de 1785”, creada después de acceder al documento homónimo. Dicho documento es fruto de una de las actualizaciones que debían ser realizadas por subdelegados o ministros periódicamente para ser enviadas a su respectiva cabecera de Matrícula y que contenían información muy concreta sobre los matriculados. Tristemente, es harto complicado localizar tan preciada información, por lo que la mayor parte de las veces, lo que sabemos sobre los matriculados se refleja en documentación conservada en la cabecera, filtrada y simplificada por provenir de diversos lugares.

En la revista se recogió información individual de los matriculados en la fecha mencionada en la localidad de Trinidad, Cuba, siendo trasladada a La Habana mediante un listado con asientos individuales que se han normalizado en entradas con los siguientes campos: cuadrilla, clase, nombre, apellido, hijo de, natural de, procedencia, primera Matrícula, matriculado el, vecino de, descripción, estado, edad (primera Matrícula), edad (en 1785), condición, ascendido/patrón, otros.

De este modo cada asiento se organiza en la base de datos como una fila, reflejando toda su información en las columnas de esta. Si bien su carácter es similar en todos ellos, no llega a ser idéntica: en algunos de ellos, por ejemplo, no constan la cuadrilla, la clase, la

vecindad, el estado (civil) o la edad. Amén de dichas carencias, otra información apuntada por el escribano en el asiento se recoge en el campo “Otros” con afán normalizador.

Transcribir toda la información de esta revista de este modo permite filtrar y organizar por cada uno de los campos de tal forma que se puede apreciar el tamaño de cuadrillas, la composición por clases, realizar comparativas de la fecha de matriculación, y muchas otras cuestiones analíticas desde el punto de vista cuantitativo y, por supuesto, cualitativo.

Para facilitar este último punto, se dota a la información introducida de formatos condicionales en aras de destacar ciertos datos de carácter cualitativo. En negrita se destacan ciertos datos diferenciadores: los cabos en el campo clase; la dignidad en las personas o sus ascendentes, como el uso del “Don”; y descriptores que indican condición étnica diferenciadora, como “negro”, “libre”, “mulato”, etc. Por último, en el campo “Condición de Matrícula” se otorga formato condicional a las celdas en función de dicha condición, sea presente, desertor, paradero desconocido, etc.

5.3. Representación gráfica

La creación de gráficos para el proceso de análisis, como toda representación gráfica, presenta ciertas problemáticas. De igual forma que un mapa siempre es subjetivo al incluir elementos culturales del autor que lo realiza, un gráfico puede enfatizar más uno u otro aspecto de una realidad, en este caso cuantitativa. Las matemáticas no son del todo objetivas. Como ejemplo de esta problemática, se trae a colación la representación gráfica del número de matriculados por mes extraídos de la tabla “Revista de Trinidad de 15 de abril de 1785”. Dado que las variantes son dos: tiempo y matriculados, estas son las que permiten modificar la representación, habiéndose optado por una bidimensional con el tiempo en las abscisas y el número de matriculados en las ordenadas. Ahora bien, si los números son inequívocos, la elección del periodo temporal y de la escala del número de matriculados no es baladí, pues se podría inducir a error en el lector. Por ello, se mantiene el periodo mensual de revista como indicador del tiempo mientras que la escala de matriculados presenta un problema principal: la dispersión de los valores.

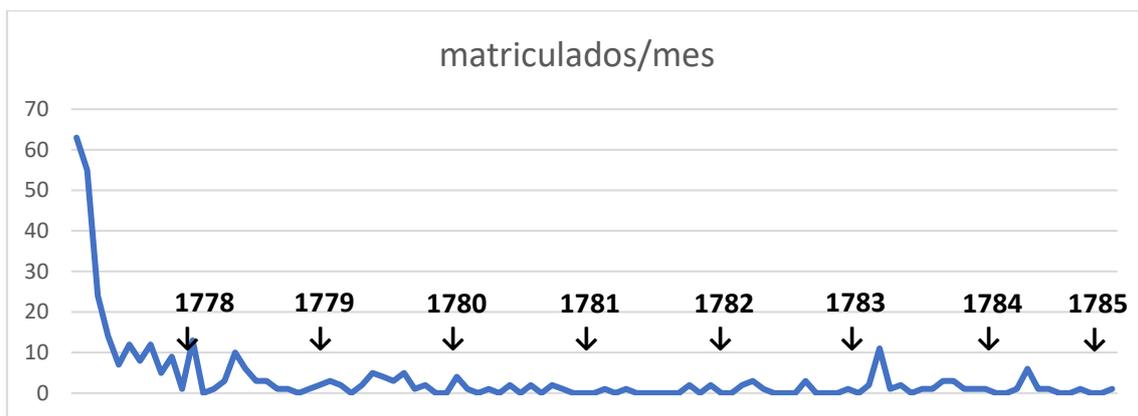


Figura 1. Primera representación de matriculados por mes obtenida de la revista de Trinidad del 15 de abril de 1785

Así, tres de ellos superan ampliamente la decena, mientras que el resto se mantiene entre esta y cero. Por ello, la primera opción que se baraja es la de “partir” el eje de ordenadas para obviar los valores entre 25 y 50. Esto se descarta en primer lugar porque podía llevar a engaño al lector y en segundo lugar porque la herramienta estadística empleada, Excel, no permite tal proceso. Sin embargo, tal como se describe a continuación, se tratan los datos mediante otra herramienta que permite un mayor rango de personalización de la grafía, Matlab, con objeto de lograr diversas representaciones y poder explicar de manera clara porqué finalmente se opta por la logarítmica.

```

str = string(number);           % Convert the text to a string.
t = datetime(str,'InputFormat','yyyy/MM'); % Convert the string to a number
                                       % by giving the input format of the dates.

figure(1)                         % Make the left y axis
yyaxis left                       % Make left y axis
plot(t(1:3), people(1:3), 'b', 'Linewidth', 2) % Plot the first three data point, give it a
                                       % blue color 'b', with of the
                                       % line is 2
set(gca, 'YLim', [20 70])         % Set left y axis limit from 20 till 70.
grid on                           % Turn grid on
ylabel('Número de registrados')   % Give y axis a name
yyaxis right
plot(t(4:end), people(4:end), 'r', 'Linewidth', 2) % plot the 4th data point and all the
                                       % rest in red color 'r'.
set(gca, 'XTick', t, 'XTickLabelRotation', 45) % Couple the x data to the name
                                       % XTick, so that it corresponds to the right date format.
                                       % Rotate the axis with 45 degrees, set y axis limit from 0 till 75

grid on
xlabel('Mes de matrícula [yyyy-mm]')
ylabel('Número de registrados')

%%
figure(2)
plot(t, people, 'black', 'Linewidth', 2) % Plot all the data
hold on
BreakPlot(t, people, 25, 50, 'Line'); % Using the function BreakPlot, you can break
                                       % the y axis from 25 till 50,
                                       % Line = two short lines at the
                                       % break, otherwise a grey line.

xlabel('Mes de matrícula')
ylabel('Número de registrados')
set(gca, 'XTick', t, 'XTickLabelRotation', 45, 'YLim', [0 75])
grid on

%%
figure(3)
plot(t, people, 'black', 'Linewidth', 2) % Plot all the data
xlabel('Mes de matrícula')
ylabel('Número de registrados')
set(gca, 'XTick', t, 'XTickLabelRotation', 45, 'YLim', [0 75])
set(gca, 'YScale', 'log') % Set Y scale to logarithmic.
grid on

```

Figura 2. Fragmento del código empleado en Matlab

De este modo, se importan los datos a Matlab y se asigna un valor ordinal, mediante la función *datenum*, a los datos del eje X para permitir su representación (“1777/02” es 1, “1777/03” es 2, y así sucesivamente). Una vez que el programa reconoce las fechas ordenadas de manera cronológica, se emplea la función *datetick* para que en el gráfico aparezcan representadas como fechas. Conseguido ello, el principal problema es lograr la representación en el eje Y en dos escalas, tal como se muestra en la siguiente figura.

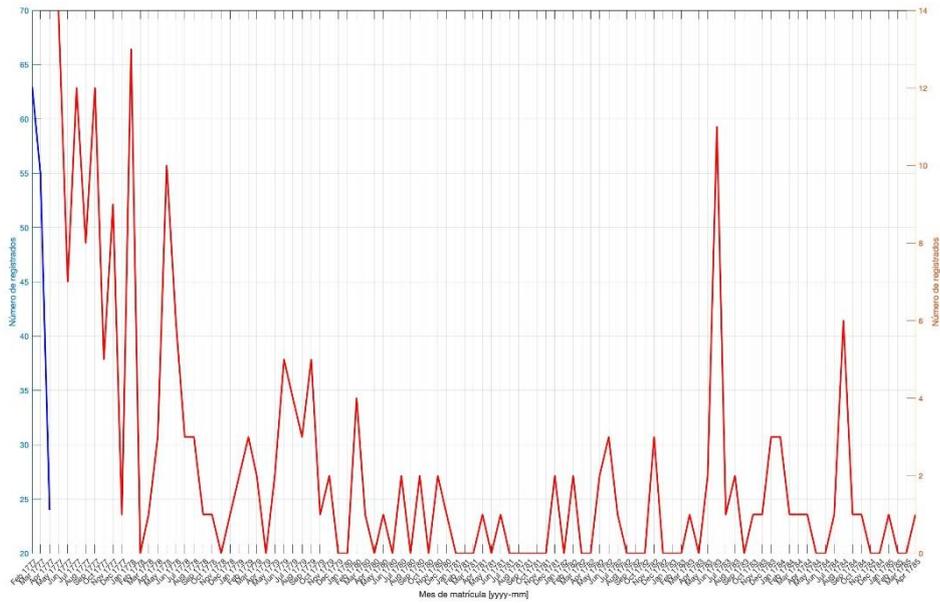


Figura 3. Representación en Matlab con dos escalas verticales al mismo tiempo

Sin embargo, el principal objetivo de la representación gráfica es facilitar la lectura y análisis de los datos, y se juzga que el gráfico obtenido no responde a este criterio; por lo que se continúa experimentando con el partido del eje Y y la representación logarítmica, como muestran las siguientes figuras.

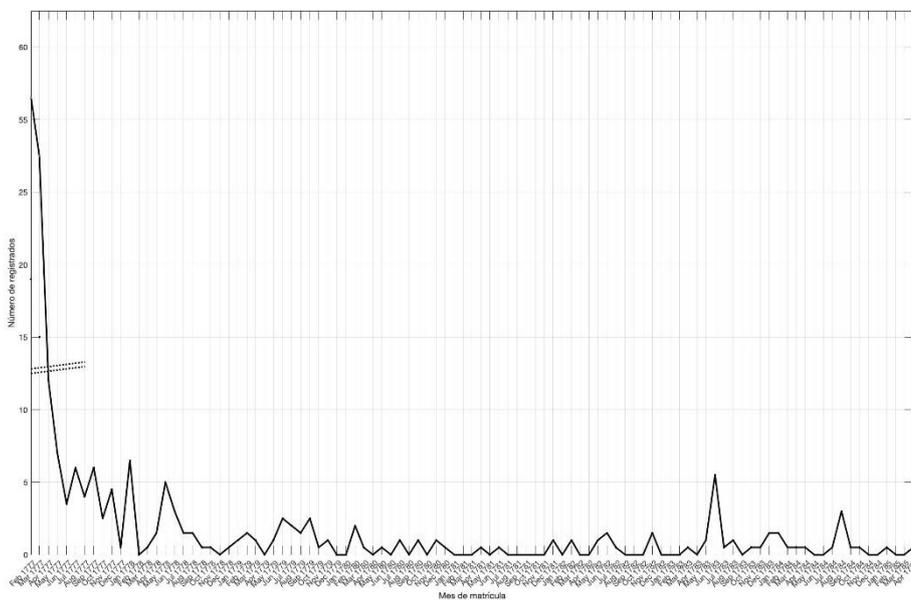


Figura 4. Representación en Matlab con la escala vertical partida

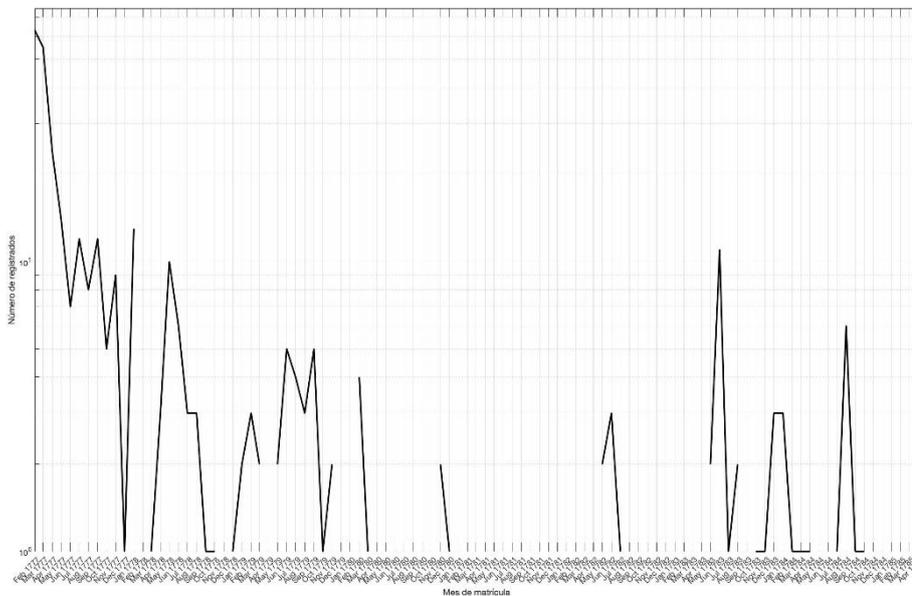


Figura 5. Representación en Matlab con escala vertical logarítmica

Conseguido esto tras un considerable proceso de ensayo-error derivado de la falta de conocimiento previo del lenguaje de programación, se obtienen las representaciones deseadas. Es posible apreciar cómo es sencillo no interpretar correctamente la sección “partida” del gráfico, así como que la representación logarítmica disminuye el problema de la dispersión de datos, aunque necesita llamar la atención del lector sobre su tipología, dado que su uso quizá no es tan común en el campo de las Humanidades.



Figura 6. Representación de matriculados por mes obtenida de la revista de Trinidad del 15 de abril de 1785 con el eje vertical en escala logarítmica en base 10¹⁴⁷

Como se aprecia en la figura previa, pues, el empleo de una escala logarítmica en el eje vertical permite apreciar con mayor detalle todos los datos representados. En este ejemplo se emplea en base 10, lo que permite distinguir claramente las unidades de todos los meses

¹⁴⁷ AGMAB, 1946, Matriculas Indias, 13, ff. 12-129

en los que el valor es inferior a 10; así como las decenas en los que el valor es mayor. Por ello, tras contrastarse mediante este ejemplo, se opta por mantener el mismo criterio con todas aquellas representaciones gráficas cuya dispersión de datos conlleva problemas de legibilidad, asegurando de esta manera la objetividad y verosimilitud de estas; así como la consistencia del análisis en esta tesis.

5.4. Estructura del estudio

Gracias al tratamiento de las fuentes mediante las bases de datos y a su estudio con las representaciones gráficas, se puede proceder al análisis. El primer capítulo de este, “6.1. El reclutamiento de marinería en su contexto”, se dedica a, valga la redundancia, la necesaria contextualización histórica de los hechos estudiados. Este, a su vez, se subdivide en seis apartados, comenzando el acercamiento de manera global y terminándolo en el contexto geográfico marco de la tesis. De este modo, el primer apartado del contexto histórico es el referido a la situación internacional, que se describe atendiendo especialmente a razones de índole geopolítica, pues son estas las que condicionan en mayor medida la necesidad reclutadora en América.

Tras detallar la evolución de la situación internacional durante la segunda mitad del siglo XVIII y el periodo revolucionario, atendiendo a cada uno de los conflictos, se procede a acercar el marco contextual hasta la Corona española. En este apartado se trata su contexto desde el punto de vista político, social y económico; marcados especialmente por el periodo reformista en la Administración. Se atiende con detalle a las nuevas regulaciones militares, para lo cual se dedica un apartado al Ejército y otro a la Armada, de modo que se comprenda la proyección internacional de la Corona a través de ambas instituciones. Tras ellos, un punto analiza la situación de la Armada en América, poniendo así en relación las medidas tomadas desde Madrid con la realidad geopolítica y social de las costas americanas; centro de atención de esta tesis.

Finalmente, un sexto epígrafe contextualiza la situación del Atlántico de habla inglesa, desde las costas de Inglaterra a las de Norteamérica y las Indias Occidentales, atendiendo a la realidad de la Royal Navy, pero también, y gracias a la más abundante historiografía, a los condicionantes sociales de este espacio; de forma que la comparativa analítica realizada en el siguiente capítulo sea lo más completa posible.

Llegado este punto, comienza la profundización en la temática del reclutamiento. Esta se ha estructurado en tres capítulos que se corresponden en gran medida con los dos objetivos generales, pues son estos los que crean y condicionan la estructura del análisis. Así, en “6.2. Los antecedentes de la Matrícula de mar americana” se estudian los métodos de reclutamiento previos a la extensión de la Matrícula de mar a América en 1776. Se explican el propio sistema de inscripción desde su introducción en los territorios europeos de la Corona, que marca su corpus legal principal, junto a los procedimientos empleados en

América para conseguir tripulaciones con anterioridad a 1776. El punto finaliza con el estudio de los tres casos, La Habana, San Blas y Cartagena de Indias, en los que la Matrícula de mar se aplicó en América de manera parcial, geográfica y temporalmente, antes de este año; puesto que suponen el precedente regional imprescindible para el entendimiento de la orden de 1776.

El tercer capítulo del análisis, “6.3. La Matrícula de mar en América”, estudia esta desde la orden de su implantación en 1776 hasta su final fáctico en las primeras décadas del siglo XIX. Se examinan así las causas que motivaron dicha decisión, cómo se organizó territorialmente, la repercusión política que causó en el sistema administrativo existente, las problemáticas a las que se enfrentó y que causó y las consecuencias de su establecimiento. Dado lo amplísimo del contexto geográfico que abarcó la orden de 23 de agosto de 1776, el capítulo se ha subdividido en ocho epígrafes correspondientes a las distintas divisiones administrativas a las que esta iba dirigida: Cuba, Puerto Rico, Nueva Granada, Nueva España, Perú, Filipinas, Chile y, agrupadas por su menor peso en el estudio, Buenos Aires, Luisiana, Guatemala, Santo Domingo y Sonora. A su vez, a excepción de los dos últimos puntos correspondientes a Chile y el resto de regiones agrupadas, cada uno de los epígrafes desde el “6.3.1. Capitanía General de Cuba” al “6.3.6. Gobernación de Filipinas”, se analiza desde la legalidad teórica, en primer lugar, y el contraste práctico, en segundo; correspondiente este a la evolución cronológica, política y geográfica del sistema en su correspondiente división administrativa.

El último capítulo del análisis es el dedicado a la contraparte británica de la Matrícula de mar americana: “6.4. Comparativa analítica: reclutamiento y tripulaciones de la Royal Navy en América”. Su función es la de complementar el estudio principal desde el punto de vista internacional, al haberse realizado lo mismo con el sistema europeo de la Corona española en el primer capítulo. La inclusión del reclutamiento de la Royal Navy en América, junto con las implicaciones sociales de su sistema atlántico, resulta en el análisis de la práctica totalidad del impacto de las Marinas de guerra europeas en la región; además de una comparativa necesaria desde el punto de vista de los procedimientos, pues contrastan los métodos *ad hoc* de esta con la cuidada organización y reglamentación de la matrícula empleada por la Marina española. El análisis comparativo permite, otrosí, profundizar en la perspectiva social de esta tesis, dado que su mayor recorrido historiográfico y la disponibilidad de fuentes primarias realizadas por la propia gente de

mar, o más cercanas a su perspectiva –prácticamente inexistentes en el caso español–, acercan sobremanera el foco a lo experimentado por esta.

La comparativa no finaliza ahí, puesto que metodológicamente se estudian ambos casos de manera diferenciada, tal como lo son sus dos claves historiográficas: mientras que el análisis del caso español parte de las fuentes primarias en tanto la carencia de trabajos académicos aludida en el estado del arte; en el británico, las fuentes son empleadas para contrastar el análisis de las secundarias, ciertamente mucho más extensas.

En este punto, es menester mencionar que se trata no únicamente lo expuesto por las historiografías anglófona e hispanoparlante, sino el debate historiográfico existente en la primera en torno a la cuestión del reclutamiento y las trazas de discusión que se puedan comenzar a apreciar en la segunda en función de la metodología empleada; ya sea en artículos directamente relacionados con la matrícula americana, ya sea en aquellos que trabajan la historia marítima. No en vano, acercarse a los hechos aquí analizados desde la perspectiva social conlleva aparejadas decisiones metodológicas relevantes, como puede apreciarse en el ejemplo expuesto por Land –que bien puede aplicarse a ambas coronas–, en el que un teniente abrió fuego contra una multitud insumisa.¹⁴⁸ El evento podría tratarse meramente de forma cuantitativa como *un* hecho violento o cualitativamente, teniéndose en cuenta los más de 20 años de cartas de quejas y tensiones existentes en dicho puerto debidos al reclutamiento. Es esta disyuntiva la que trata de esclarecerse al tratar fuentes secundarias y esta última perspectiva la que, siempre que la documentación así lo permita, prevalece en este trabajo.

Mediante los procederes del análisis se generan resultados, cuantitativos y cualitativos, que se presentan en el último capítulo en forma de conclusiones a través de la interpretación de estos, respondiendo de manera ordenada a las preguntas e hipótesis planteadas al principio de la investigación. Asimismo, se incluyen en el epígrafe todas las deducciones surgidas durante el análisis tanto de la Matrícula de mar como de la comparativa y que se enmarcan en la consecución de los objetivos generales y específicos.

Finalizados los capítulos de desarrollo de la tesis, se incluyen al final el apartado 8, que refleja toda la bibliografía utilizada, y el 9, en el que, para facilitar la consulta, se anexan los índices relativos a las ilustraciones, figuras, tablas y abreviaturas.

¹⁴⁸ LAND, ISAAC. *New Scholarship on the Press Gang - Part 2...* p. 5

6. Análisis: La Matrícula de mar y su comparación con el impressment británico

6.1. El reclutamiento de marinería en su contexto

6.1.1. Geopolítica breve de la Monarquía Hispánica

Contextualizar históricamente una tesis que versa sobre la vertiente humana de las Marinas de guerra en el siglo XVIII no es tarea menuda, puesto que exige atender a multitud de factores. Por ello, este capítulo de la tesis comienza prestando atención al tejido geopolítico en el que se enmarca la Corona española en el siglo XVIII, desde el final de la guerra de Sucesión hasta la guerra de Independencia; pues ambos suponen los hitos que enmarcan la Armada desde su nacimiento como tal hasta su práctica desaparición a principios del XIX. Escribió así la política exterior del reino los designios de su gente de mar mediante su Marina en tanto que herramienta de proyección principal, por lo que se hace imprescindible analizar los conflictos e intereses internacionales que la condicionaron.

Resumidas las empresas exteriores, se procede con las interiores pues son las que conllevan las formas de organización del nascente Estado centralizador. Están estas determinadas por la nueva Administración borbónica a principios de siglo y las posteriores reformas; especialmente evidentes en cuanto a América en la década de 1770.

A continuación, puesto que este trabajo pone su foco en las personas, ha de atenderse al contexto socioeconómico en el cual se enmarcan los hechos. Las condiciones demográficas, económicas e incluso las políticas y culturales afectaron tanto al reclutamiento de las Marinas de guerra como a las poblaciones costeras en sí. De tal modo, se dedica cierto número de páginas al incremento demográfico, las revueltas populares o la expansión de nuevas ideas políticas.

Tras ello, se procede a contextualizar el Ejército y la propia Marina de guerra, pues no en vano nació como institución unificada en 1714 e iría desarrollando su esquema organizativo a lo largo de la centuria hasta llegar al último cuarto en el que la expansión de su jurisdicción pretendió abarcar todas las poblaciones de aguas navegables americanas. Comprender dicha expansión y constante reforma es tarea más sencilla mediante una aproximación a sus necesidades en dichas aguas, para lo cual el siguiente

punto a tratar son las acciones de la Armada en ellas; por supuesto relacionadas directamente con la política exterior del reino y cada vez más interdependientes entre sí. No en vano, este siglo es el que ve a la guerra entre potencias europeas globalizarse más allá del Viejo Continente, tomando como principal punto de referencia el americano especialmente en los conflictos de la guerra del Asiento, la de los Siete Años y la de Independencia de las Trece Colonias; en la que las acciones decisivas se libraron en sus aguas. Y como en ellas combatieron otras armadas que condicionaron lo reflejado en este estudio, el contexto se cierra con ellas, en aras de enmarcar a la Armada no únicamente en su espacio político, económico y social, sino en su entorno naval y militar.

Así, para acercarse a la Monarquía española del siglo XVIII es necesario retrotraerse brevemente al siglo XVII, enmarcado por el conflicto perenne entre Francia y los dominios de los Habsburgo en Europa.¹⁴⁹ Los Borbones pugnan por salir del encierro geopolítico al que está sometida Francia, tanto por los Pirineos como en su parte oriental, mientras buscan su hegemonía en detrimento de la española. Paralelamente, se incrementa la influencia tanto de Inglaterra como de las Provincias Unidas en la segunda mitad de siglo, momento en el que comienzan a consolidarse comercialmente en ultramar.¹⁵⁰ Estas fricciones afectan a la monarquía española provocando su paulatino desgaste económico, ya que se ve obligada a invertir gran parte del flujo monetario proveniente de América en los conflictos europeos y en el mantenimiento de su posición; lo que a la postre influirá de manera significativa en el desarrollo de la guerra de Sucesión y el cambio de dinastía.

De esta forma, se observa que los Tratados de Ryswick de 1697 articulan gran parte de la política europea de finales del XVII. Luis XIV, a la cabeza de una Francia agotada tras muchos años de guerra y rodeada de enemigos, acepta restituir los territorios que había ocupado, con excepción de Estrasburgo, y cejar en sus pretensiones sobre el Palatinado y Colonia.¹⁵¹ Del tratado salen beneficiadas especialmente las Provincias Unidas, que obtienen importantes ventajas comerciales además del derecho a asentar tropas cerca de la frontera con los dominios de la monarquía hispánica. Las concesiones en sí no suponen

¹⁴⁹ Korpás, Zoltán. Habsburg Dynastic Politics and Empire Building during Charles V's Reign. En: Pál Fodor, ed. *The Battle for Central Europe*. Leiden: Koninklijke Brill, 2019, pp. 163-177. p. 166

¹⁵⁰ Clément, Alain. English mercantilist thought and the matter of colonies from the 17th to the first half of the 18th century. En: Serge Dauchy, Heikki Pihlajamäki, Albrecht Cordes y Dave de Ruysscher, eds. *Legal History Library*. Leiden: Koninklijke Brill, 2021, pp. 127-164. p. 127

¹⁵¹ Vožmediano, Julio Arroyo. The embassy of Francisco Bernardo de Quirós at The Hague: Spanish diplomatic praxis during the succession crisis. *Historical Research*. 2020, 93 (261), 483-502. pp. 484-485

la caída en desgracia de Francia, pero sí el reconocimiento tácito del ascenso de los Países Bajos e Inglaterra, reino que a partir de entonces comenzará a disputar la hegemonía europea a Francia.

Para entonces se había hecho patente que Carlos II no iba a conseguir engendrar heredero, por lo que las pretensiones en torno al importante trono y sus colonias comienzan a aflorar. Por un lado, Leopoldo I, que había admitido un probable reparto, retorna a la idea de reclamar el trono para su segundo hijo; mientras que Luis XIV asume que tras Ryswick, Francia no puede reclamar el trono español porque ello generaría que los Borbones gobernarán dos de los más poderosos tronos de Europa; algo que Inglaterra vería como un peligro y conllevaría una más que probable intervención.¹⁵² Por ello, trata de negociar una salida con la misma Inglaterra y unas ambiciosas Provincias Unidas, que no sólo están interesadas en el equilibrio en el continente, sino que ya han puesto sus miras en las colonias americanas bajo dominio del enfermizo Carlos II. Aún con la complicada relación entre estas potencias, se llega al acuerdo de repartir las posesiones: el príncipe elector de Baviera –de sólo seis años–, hijo del duque Maximiliano de Baviera y sobrino de Carlos II, heredaría España, las colonias y los Países Bajos; el Delfín haría lo propio con Nápoles, Sicilia y Guipúzcoa; mientras que el archiduque Carlos se debería conformar con el Milanésado. Pero el archiduque no se contentaría con menos que todas las posesiones, lo que, sumado a la muerte del príncipe elector, deviene en unas necesarias nuevas negociaciones.¹⁵³

Francia, sin lugar a duda la más interesada en evitar la unión personal de las coronas austriaca y española, acepta una sucesión favorable al archiduque Carlos, siempre que ello no conlleve una unión personal de los reinos y con importantes cesiones territoriales a la Corona francesa. Nuevamente, los Habsburgo rechazan la propuesta.

Finalmente, en octubre de 1700, Carlos II designa como sucesor a Felipe de Anjou, segundo hijo del Delfín, a condición de que renuncie a todos sus derechos sobre la Corona de Francia y prohibiendo cualquier reparto de las posesiones de la monarquía hispánica. Tras la muerte del monarca en noviembre de ese mismo año, Luis XIV decide aceptar el testamento violando así el tratado de 1700 que preveía un reparto con Inglaterra y los

¹⁵² Ibid. p. 499

¹⁵³ ONNEKINK, DAVID. Treaty of Ryswick (1697). En: GORDON MARTEL, ED. *The Encyclopedia of Diplomacy*. S.l.: John Wiley & Sons Inc, 2018, pp. 1-4. p. 2

Países Bajos. En un primer momento, es aceptado por prácticamente todas las partes – con la notable excepción del Imperio–, pero la presencia de Felipe V en el trono de España acaba inclinando la balanza en favor de la guerra.¹⁵⁴ Entre otros motivos, los intereses comerciales ingleses y neerlandeses en las colonias españolas se veían seriamente amenazados por los franceses, a quienes el nuevo monarca Borbón beneficiaba ya a instancias de su abuelo Luis XIV. Además de la palpable política afrancesada de Felipe V, el rey francés se había apresurado en restaurar los derechos a la Corona francesa de su nieto, lo que podría generar la unión personal de Francia y España. Es decir, el desequilibrio europeo definitivo a favor de los Borbones.

De esta forma, en 1701 se forma la Gran Alianza de la Haya, compuesta por el Imperio, Inglaterra y las Provincias Unidas; declarando la guerra a Francia y a España al año siguiente con el apoyo de Dinamarca y gran parte de los príncipes electores alemanes. Se iniciaba así la guerra de Sucesión española, que se mostraría relevante para la llegada de nuevas ideas políticas y militares a la Armada.¹⁵⁵

El acercamiento realizado a la historia política europea ha servido como preámbulo a las principales causas que devinieron en la guerra de Sucesión española, puesto que se trató de un conflicto internacional que tendría consecuencias directas sobre el ordenamiento del país. Más allá de un cambio de dinastía o de una cuestión de soberanía sobre determinados territorios –cuestión de marcada importancia en el devenir de dicho conflicto–, los efectos de la conflagración para los súbditos de la Corona española irían mucho más allá, suponiendo un verdadero cambio en la vida cotidiana como resultado de los nuevos decretos y leyes. La implantación de estos, tendentes hacia un Estado centralizado a imagen de Francia, habría resultado probablemente hartamente complicada de no haberse amparado Felipe V en un primer momento en el derecho de conquista en los territorios que apoyaron a su contrincante de la casa Habsburgo: el coronado como Carlos III.¹⁵⁶ Es en este contexto de postguerra y reorganización estatal en el que ha de

¹⁵⁴ Ibid. p. 3

¹⁵⁵ LÓPEZ ANGUITA, JOSÉ ANTONIO. Entre la colaboración y la supeditación. La embajada de Don Juan Antonio Albizu en Turín y la firma del Tratado de Alianza Borbónico-Saboyano de 1701. En: ANTONIO JIMÉNEZ ESTRELLA Y JULIÁN LOZANO NAVARRO (eds.) *Actas de la XI reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Volumen I. El Estado absoluto y la Monarquía*. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2012, pp. 447-459. p. 447

¹⁵⁶ DEDIEU, JEAN-PIERRE. La Nueva Planta en su contexto. Las reformas del aparato de Estado en el reinado de Felipe V. *Manuscrits: revista d'història moderna*, 2000, 18, pp. 113-139. pp. 116-117

entenderse la progresiva implantación de la Matrícula de mar como nuevo método de reclutamiento de marinería.

En lo que a operaciones respecta, el primer año de guerra es muy positivo para la alianza borbónica, que cuenta además con el apoyo de Baviera y Saboya; pero el cambio de bando de esta última en 1703 –comprometiendo la situación del Milanesado–, y la alianza de Portugal con Inglaterra en diciembre de ese año complican la situación. Con la presencia inglesa en territorio portugués, la Península Ibérica se convierte en escenario principal de los hechos: el 1 de agosto de 1704 Gibraltar es tomado por una flota inglesa, mientras que en 1705 Cataluña se subleva contra Felipe V puesto que el modelo de monarquía foral que prometía el archiduque Habsburgo era más del agrado de las gentes del Principado que el centralismo encarnado por los borbones.¹⁵⁷ Ese mismo año, Carlos III es proclamado en Barcelona, iniciándose en 1706 una gran ofensiva anglo-austriaca partiendo desde Portugal y Cataluña.¹⁵⁸

Para finales de 1706 el Archiduque Carlos controlaba Cataluña, Valencia, el Milanesado y los Países Bajos, continuando la contienda en signo negativo para Felipe V y Francia. En este clima, Luis XIV se ve obligado a negociar en 1709 y 1710, pero las altas exigencias en contra de su propio nieto le llevan a romper los procesos de entendimiento.¹⁵⁹ Todo ello cambiaría drásticamente con la muerte del emperador José I en 1711 sin heredero directo, puesto que es su hermano Carlos III de España quien le sucede como Carlos VI. Europa, con Inglaterra a la cabeza –por extraño que suene en 2022–, apuesta entonces por no permitir que Carlos reunifique todas sus posesiones y se inician las negociaciones en la localidad de Utrecht en enero de 1712.¹⁶⁰

Aunque en la Península Ibérica el clima no es favorable al pacto, puesto que el archiduque todavía confía en la victoria militar, a nivel europeo la sensación es bien distinta: Inglaterra no está dispuesta a ver crecer otra potencia continental –amén de que su panorama político interno coadyuva a la paz–, Portugal, Saboya y Brandemburgo sufren

¹⁵⁷ BERMEJO GREGORIO, JORDI. Perdón, restitución y teatro musical: Antonio de Zamora y su visión poético-musical de los sublevados españoles durante la guerra de Sucesión. *SCRIPTA. Revista Internacional de Literatura i Cultura Medieval i Moderna*, 2018, 11, pp. 237-257. p. 241

¹⁵⁸ ALBAREDA, JOAQUIM. Representación y participación política en Cataluña en torno a 1700. *eHumanista*, 2021, 48, pp. 113-121. p. 115

¹⁵⁹ DEDIEU, JEAN-PIERRE. *Op. Cit.* p. 116

¹⁶⁰ CASTELLANO GARCÍA, MANUEL. Construyendo la paz de Utrecht: las negociaciones secretas entre Francia y Gran Bretaña y la firma de los preliminares de Londres. *Cuadernos de Historia Moderna*, 2020, 45 (1), pp. 199-232. p. 213

un acusado cansancio de guerra y las Provincias Unidas tienen poco que ganar sin el resto de sus aliados; por lo que se dejan llevar en las negociaciones.¹⁶¹ Francia firma en abril de 1713 tratados con todos los contendientes a excepción del Imperio, con el que cesan las hostilidades en 1714 –Rastadt, 6 de marzo de 1714; y Baden, 7 de septiembre de 1714– ;¹⁶² mientras que Felipe V trata en 1713 con Inglaterra y Saboya y en 1714 con las Provincias Unidas.¹⁶³

A pesar de que el emperador no quisiera reconocer el trono a Felipe V, los tratados de Utrecht y Rastadt supusieron el fin de la guerra, con el principal efecto político para España del reconocimiento de Felipe V como rey legítimo y su renuncia a los derechos al trono francés. A nivel territorial, se confirma el desmembramiento de la monarquía española, puesto que Felipe V ratifica la soberanía inglesa sobre Gibraltar y Menorca;¹⁶⁴ de Carlos VI sobre las posesiones italianas y los Países Bajos; y de Saboya sobre Sicilia. Por último, a nivel comercial, Felipe V cede a Inglaterra privilegios para sus navíos en Cádiz, asiento y territorio en Río de la Plata para el comercio de esclavos, y un navío de permiso anual para el comercio con las posesiones españolas en América.¹⁶⁵

En el ámbito global, el fin de la guerra de Sucesión supone el ascenso de Inglaterra como potencia talasocrática de primer nivel, junto a Austria y Francia a nivel continental; así como el inicio de la decadencia internacional de España. En este sentido, el desmembramiento del Imperio, el relegamiento internacional y el cansancio económico y social de la guerra, hacen que la nueva dinastía centre sus esfuerzos en la reforma interior de sus posesiones en lugar de una proyección exterior ahora mucho más compleja.¹⁶⁶

De esta forma, las necesidades en política exterior del Reino, en breve, varían considerablemente con el Tratado de Utrecht, tras el que las pretensiones en el continente europeo varían al establecerse un eje franco-español definido tras la guerra de la

¹⁶¹ BLACK, JEREMY. *Politics and Foreign Policy in the Age of George I, 1714–1727*. London and New York: Routledge, 2016. p. 4

¹⁶² DHONDT, FREDERIK. La consolidation juridique du système des traités d’Utrecht et de Rastatt par la diplomatie franco-anglaise (1713-1725). *Une paix pour le monde: Utrecht, 1713* [en línea]. 2016, CXXVII (7), pp. 1-17 [Accedido: 2021-09-12]. Disponible en: <http://hdl.handle.net/1854/LU-4183097> pp. 2-3

¹⁶³ DHONDT, FREDERIK. The Law of Nations and Declarations of War after the Peace of Utrecht. *History of European Ideas*, 2016, 42(3), pp. 329-349. p. 330

¹⁶⁴ CASTELLANO GARCÍA, MANUEL. *Op. Cit.* p. 220

¹⁶⁵ Se confería a los comerciantes ingleses la capacidad de poder negociar libremente con las colonias españolas mediante un navío de 500 toneladas.

¹⁶⁶ DEDIEU, JEAN-PIERRE. *Op. Cit.* pp. 131 y 138

Cuádruple Alianza. La Corona pretende seguir siendo potencia, pero los recursos para ello son finitos por lo que, en resumen y tras la derrota que sufre Felipe V en Italia, se opta por fortalecer la Armada para confrontar a Gran Bretaña, aceptando que fortalecer el Ejército en previsión de un conflicto con Francia es inasumible. Estas aspiraciones son puestas a prueba de manera fehaciente durante la guerra del Asiento, en la que la Armada cobra gran protagonismo al ser un conflicto con intereses coloniales en juego. No en vano, los principales enfrentamientos se dan en plazas marítimas como Gibraltar o Menorca; además de la incursión de Anson en el Pacífico y la pugna por el Caribe en las que se profundiza unas páginas más adelante.¹⁶⁷

El Tratado de Aquisgrán que le puso fin en 1748 mantuvo las circunstancias *ante bellum* prácticamente intactas, pero el conflicto supuso una primera toma de conciencia para las autoridades españolas de la importancia de asegurar las comunicaciones con el continente americano y, por ello, de la necesidad de una Armada lo suficientemente bien equipada en el Atlántico como para permitirlo.¹⁶⁸ Apenas 3 años después, en 1751, la Matrícula de mar recibe el impulso definitivo para su implantación de forma efectiva en Europa; siendo una de las reformas organizativas emprendidas, que comprendieron también una primera apertura de las conexiones comerciales al margen del sistema de flotas.

Las tensiones internacionales volverían a provocar un conflicto en 1761 entre España y su némesis naval, Gran Bretaña, tras la firma del Tercer Pacto de Familia con Francia y la participación en la guerra de los Siete Años.¹⁶⁹ La pérdida de La Habana y Manila – recuperadas en el Tratado de París en 1763– amplía la conciencia de la necesidad de una Armada potente no solamente en la metrópoli, sino también en las colonias, incapaces de ser defendidas con eficiencia a tan gran distancia.¹⁷⁰ La consecuencia directa es un periodo de paz armada en el que la Corona introduce reformas administrativas destinadas, principalmente, al mantenimiento de unas fuerzas de mayor tamaño.

El revanchismo creciente ve sus anhelos convertidos en realidad con la intervención en la guerra de Independencia de los Estados Unidos de América, para la cual habrá sido

¹⁶⁷ TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. Anson, Wall...

¹⁶⁸ LESAFFER, RANDALL. The peace of Aachen (1748) and the rise of multilateral treaties. [En línea] *Oxford Historical Treaties*, 2017 [Accedido: 2022-09-12] Disponible en: <https://opil.ouplaw.com/page/559>; BAUDOT MONROY, MARÍA. «Navíos, navíos, navíos»... pp. 89-91

¹⁶⁹ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804). *Espacio, Tiempo y Forma*, 1999, Serie IV (Hª Moderna), 12, pp. 415-441. p. 512

¹⁷⁰ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte... p. 512

clave la expansión de la Matrícula de mar a los territorios americanos en 1776, pues dota de tripulaciones a los barcos de guerra españoles en su ayuda a los rebeldes. La expansión de los Estados durante las décadas que la preceden y suceden se ve brutalmente modificada por la Revolución en Francia, así como por multitud de conflictos sociales acaecidos a lo largo y ancho del globo. Durante esta época de cambios se autoriza el libre comercio en 1778¹⁷¹ y se cierra la Casa de Contratación en 1790, dando la estocada final a un sistema con casi tres siglos de antigüedad.¹⁷²

Sería el proceso revolucionario francés desde 1789 el que agitara el panel de las Relaciones Internacionales, pues, verdadero punto de inflexión a nivel diplomático y de identidad, orienta a la Corona contra su principal aliado secular en la guerra del Rosellón desde 1793 a 1795.¹⁷³ La báscula internacional retorna este año al equilibrio del siglo XVIII colocando de nuevo a España aliada de Francia, esta vez en forma de República, y contra Gran Bretaña al año siguiente.

Los conflictos se suceden rápidamente durante esta década y la primera del siglo XIX, afectando de manera seria a las relaciones de la sociedad con las instituciones de la Monarquía, como se constata en el colapso del sistema de la Matrícula de mar en la Península Ibérica.¹⁷⁴ La invasión de las tropas napoleónicas no supondría únicamente el colapso momentáneo de la Monarquía, sino el inicio del fin del sistema colonial y, por ello, de la Armada destinada a protegerlo.

¹⁷¹ *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778* [en línea]. Madrid: en la imprenta de Pedro Maris, 1778 [Accedido: 2018-10-23]. Disponible en: <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=436065>

¹⁷² AGI, Arribadas, 92

¹⁷³ CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. *La Marina y el equilibrio...* p. 465

¹⁷⁴ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. "Insubordinados y repugnantes..." pp. 21-22

6.1.2. El gobierno de la Corona

Tratados de manera breve los conflictos a los que se enfrenta la Corona española de los Borbones durante la centuria, es tiempo de virar hacia su desarrollo interno de manera más extensa.

6.1.2.1. La centralización del Estado transoceánico

Desde el punto de vista de la organización interior del Estado, la llegada de Felipe V al trono conllevó el cambio desde una monarquía compuesta por multitud de reinos, leyes y fueros hacia un modelo absolutista amparado en los primeros momentos en el *ius belli* que se concreta en los Decretos de Nueva Planta. Con esta base, la nueva dinastía trajo diferentes maneras políticas y de creación del Estado moderno amparada en el modelo absolutista en ascenso en Europa y, especialmente, en Francia. De esta forma, esgrimiendo el apoyo al bando contrario durante la contienda, al que la Corona de Aragón se había sumado en 1705, su fueron suprimiendo los fueros al tiempo que se conquistaban los territorios. Aragón y Valencia vieron los suyos derogados en pos de la legislación castellana el 29 de junio de 1707, mediante el Decreto de Nueva Planta; apenas dos meses después de la Batalla de Almansa. El Reino de Mallorca y Cataluña tendrían que esperar a 1715 y 1716, respectivamente, una vez finalizada la contienda, para que sus leyes fueran sometidas por los mismos decretos.

Su aplicación conllevaba la instauración de provincias gobernadas por un capitán general y una Audiencia, ambos bajo influencia directa de la corona; y de corregidurías en los municipios y que se superponían a las administraciones territoriales existentes durante los Austrias, como las veguerías de Cataluña.

En el ámbito provincial se crearon también las Intendencias, supeditadas a las Secretarías de Estado, con funciones ejecutivas, administrativas y fiscales; eliminando a la par los antiguos Consejos. Puesto que el nombramiento de las Secretarías dependía directamente del rey, este quedaba directamente al mando de cuestiones antes reservadas al necesario pacto entre esta institución y los distintos entes territoriales. Las Cortes castellanas no únicamente permanecieron, sino que fueron confirmadas como las principales del reino al ser espacio de representación de todo el territorio. A pesar de tamaña estructuración – la creación de múltiples estructuras *ex nihilo* hace complicado hablar de reestructuración–, quedaron vigentes algunas de las instituciones, leyes y usos que, en principio, no afectaban a la visión del Estado centralizador. Es el caso del Consulado del Mar,

institución de origen medieval que se conservó junto con su jurisdicción, de aplicación en el ámbito marítimo y que demuestra la extrema continuidad de los procesos en este último.

Así, se crearon cuatro Secretarías por encima de los consejos en noviembre de 1714: Guerra, Marina e Indias, Estado y Justicia.¹⁷⁵ Los secretarios estaban fuertemente supeditados a las decisiones personales del Estado totalizador que construía Felipe V en el marco de la admiración europea modelo de Luis XIV; si bien esta admiración encontraba una ambivalente recepción en España.¹⁷⁶ De este modo, bajo las ideas de los reformistas ilustrados de “renovar, centralizar y disciplinar”,¹⁷⁷ comenzó la creación de un Estado poderoso, interventor en la economía y monopolizador de los recursos coloniales; aún lastrado por el cortoplacismo para contentar a los reyes y deudor de una economía agraria con poco peso del capital.¹⁷⁸

En este nuevo sistema destacaría la colaboración de José Patiño con Alberoni, a la postre hombre fuerte del reino entre 1715 y 1719. A ambos se debe la decisión de orientar las fuerzas del reino hacia el mar en lugar de hacia tierra, por la imposibilidad de combatir a Francia en este ámbito y las posibilidades algo más ciertas de batirse con Gran Bretaña en el agua.¹⁷⁹ El historial de Patiño revela su pragmatismo y conexión con el aparato burocrático del Estado, pues había sido intendente de Cataluña desde 1713, encargado de aplicar la Nueva Planta y de introducir el catastro –de una forma análoga a como se haría posteriormente para la Armada–, presidente de la Casa de Contratación e intendente general de Marina desde 1717, con anterioridad a asumir su Secretaría y la de Indias ya en 1726.¹⁸⁰ La acción de Alberoni estaba principalmente orientada a recuperar la presencia de la Monarquía en Italia, pero el calado de sus reformas financieras y navales, impulsadas las segundas por Patiño, tendría consecuencias a lo largo del siglo: se establecían las Intendencias que permitirían su proyección en el exterior en 1717, con el fin de garantizar la administración general, del reclutamiento y del abastecimiento militar;

¹⁷⁵ LYNCH, JOHN. *La España del siglo XVIII*. Barcelona: Crítica, 1991. p. 70

¹⁷⁶ GÓMEZ URDÁÑEZ, JOSÉ LUIS. *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida: Milenio, 1996. p. 202

¹⁷⁷ ASTRAIN GALLART, MIKEL. *Op. Cit.* p. 514

¹⁷⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 106

¹⁷⁹ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, ALFREDO JOSÉ. Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736). *Revista Hispanoamericana. Real Academia Hispano-Americana de Ciencias, Artes y Letras* [en línea], 2013, (3), pp. 1-26 [Accedido: 2018-04-30]. Disponible en: <https://idus.us.es/xmlui/handle/11441/67165> p. 2 Y BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... pp. 23-24

¹⁸⁰ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 83-84

y comenzaban a establecerse las miras en América como soporte fundamental de la Corona.¹⁸¹

La administración borbónica se extendía en este año sobre algo más de ocho millones de habitantes peninsulares en constante crecimiento durante la primera mitad de siglo, que llegarían a superar los nueve en 1749 a pesar de la constante emigración a Indias.¹⁸² El sostenido aumento demográfico significó el incremento de la presión sobre los recursos agrícolas, que conllevó la extensión de los cultivos y ello que los rendimientos decrecieran. A diferencia de Gran Bretaña, donde este proceso se solventó con la acumulación de capital que permitió aumentar los rendimientos mediante su inversión en tecnología, expulsando en el camino a la población de sus terrenos comunales en dirección a puertos y fábricas –favoreciendo la navegación y la concentración industrial–; la propiedad de la tierra en España aún estaba en dos terceras partes en manos de la Iglesia y la nobleza, al margen del mercado y gestionada mediante explotación indirecta.¹⁸³

El crecimiento poblacional también se dejó notar en América ya desde la centuria anterior, estimulando la demanda comercial y reduciendo la efectividad del monopolio. Tras el aprovechamiento francés en los años de la guerra de Sucesión, que llegó al punto de copar el 68 % del comercio exterior del Perú, comienza una recuperación modesta en la segunda década del siglo, trasladándose la Casa de Contratación y el Consulado a Cádiz en 1717; lo que evidenciaba una creciente participación extranjera al ser esta la ciudad favorecida por los comerciantes foráneos.¹⁸⁴ El final del conflicto sucesorio conllevó una modesta recuperación hasta 1722 y un crecimiento estable hasta 1747, incrementándose un 60 % el número de navíos en este periodo.¹⁸⁵

La práctica totalidad de las exportaciones americanas eran materia prima, el 80 % de las cuales, metales, ya que la única industria extendida en las colonias era la de los ingenios

¹⁸¹ Ibid. 271-273

¹⁸² Ibid. pp. 106-107

¹⁸³ LÓPEZ CARO, CEFERINO. Cerramientos de tierra en el siglo XVIII según los despachos de Gracia del Consejo de Castilla. *Hispania - Revista Española de Historia*, 2017, 77 (255), pp. 117-153. p. 120 y LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 107

¹⁸⁴ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 129

¹⁸⁵ Ibid. p. 139

azucareros;¹⁸⁶ si bien las circunstancias políticas no conllevaron que el aumento demográfico se tradujera en aumento de flota mercante, como sucedía en la Norteamérica británica. Así, el comercio español con América estaba organizado en dos flotas que partían de Sevilla y se dirigían a Veracruz y a Cartagena y Portobelo; realizándose ferias a su llegada. De este comercio solo participaban los miembros de los consulados de Sevilla, México y Lima,¹⁸⁷ y era el que permitía pagar el déficit que la península mantenía con el norte de Europa; por lo que se erigía en verdadera columna vertebral de la Corona.¹⁸⁸

A pesar de ello, existía un patente desconocimiento del territorio americano tanto desde España como desde muchas de las propias autoridades en Indias, como revelaría la posterior expedición de Ulloa y Jorge Juan, condicionando sobremanera la capacidad de actuación política. Tal como mencionaría su contemporáneo William Bowles al respecto del territorio peninsular:

*Si conociésemos bien la naturaleza y el aspecto de cada país, podríamos hallar por raciocinio lo que ahora sólo se encuentra por casualidad.*¹⁸⁹

No es de extrañar pues que, aunque comenzara a debatirse un cambio en el sistema comercial, al mismo tiempo que un mejor control de este por parte del Estado, este siguiera funcionando con el modelo de las centurias previas. Excepción la componía el asiento de negros de 1713 de la Compañía del Mar del Sur británica, que, si bien no cubrió la cuota de 4.600 esclavos anuales que le era permitida –situándose en un promedio de 3.214–, controlaba el 25 % de las exportaciones británicas a España y sus colonias; inmune al monopolio mediante el navío de permiso de 650 toneladas y el contrabando a él asociado.¹⁹⁰ Origen de las disputas hispano-británicas en las décadas posteriores, su mera existencia debilitaba el monopolio formal español, ya herido durante la guerra de

¹⁸⁶ GONZÁLEZ FERRALES, JESSICA. La personalidad cubana de la caña de azúcar. Encuentros nacionales de patrimonio azucarero en su contexto En: SANTAMARÍA GARCÍA, ANTONIO. *Azúcar, patrimonio y paisaje en Cuba* [en línea]. La Habana y Madrid: Digital CSIC, 2019. Disponible en: <https://digital.csic.es/handle/10261/173982> pp. 49-55. p. 50

¹⁸⁷ BONIALIAN, MARIANO. México, epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740). *América Latina en la historia económica*, 2007, 35, pp. 7-28. pp. 18-22

¹⁸⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 201

¹⁸⁹ GALERA, ANDRÉS. Los militares españoles y el conocimiento de la naturaleza americana en el siglo XVIII. En: BALAGUER, EMILIO Y CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ (eds.). *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1995, pp. 473-482. p. 475

¹⁹⁰ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 136

Sucesión también mediante los necesarios avisos; instaurados formalmente, de manera tímida, en 1718.¹⁹¹

En este contexto de necesaria actuación estatal, deseoso el mismo ente de ello, se favoreció la creación de compañías comerciales a cambio de monopolios locales, productivos o exenciones fiscales, de las que la más relevante fue la Compañía de Caracas; establecida en 1728.¹⁹² Su monopolio en Venezuela resultaría efectivo para expulsar a los comerciantes holandeses y para transformar la economía del lugar haciéndola exportadora y con excedente para 1750; si bien la revuelta acaecida nueve años antes contra ella probó por la participación de todos los sectores que, desde el punto de vista social americano, las reformas implementadas se hacían únicamente en beneficio de la metrópoli.¹⁹³

A la de Caracas siguieron la Real Compañía de San Cristóbal –o de La Habana– en 1740, con el monopolio cubano, y la de Barcelona en 1755, con comercio en Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita. Junto a la de San Fernando de Sevilla, no supusieron un cambio radical, puesto que el comercio continuó siendo cuasi monolítico, pero se amplió a más grupos y recibió capital; ampliando sustancialmente los números del intercambio atlántico a lo largo de la centuria.¹⁹⁴ La problemática de la restricción mercantil se veía agravada en México por el comercio directo creciente, las importaciones de Manila y la saturación del mercado provocada por el navío anual británico, como muestra que sólo en años en que estuvo ausente como en 1736, pudieron los comerciantes españoles garantizar la venta de sus productos en la feria de Veracruz; trasladada a Jalapa en intento de mayor control.¹⁹⁵ La presencia del navío de permiso en las ferias de Portobelo de 1722, 1726 y 1731, atrayendo la mayor parte del capital de los comerciantes peruanos y ejerciendo de foco de contrabando, motivó quejas recurrentes de los comerciantes

¹⁹¹ PAREDES VERA, MARÍA ISABEL. El comercio entre Canarias y las Indias (1708-1718). La limosna de San Telmo. *Coloquio de Historia Canario-Americana* (2014), pp. 1-10. p. 2

¹⁹² REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS. *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: noticias historiales prácticas de los sucesos y adelantamiento de esta compañía, desde su fundación año de 1728 hasta el de 1764. Por todos los ramos que comprehende su negociación*. Sídney: Wentworth Press, 2018. pp. 4-5

¹⁹³ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 134-135

¹⁹⁴ *Ibid.* p. 134

¹⁹⁵ TURISO SEBASTIÁN, JESÚS. Emigración, comerciantes y comercio en la región de Veracruz entre 1778-1822. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea], 2019, 22, pp. 1-25 [Accedido: 2021-11-04]. Disponible en: <https://revistas.um.es/navegamerica/article/view/363601> pp. 2-3

españoles;¹⁹⁶ así como el fomento de guardacostas particulares –corsarios, en fin–, y la creación de la Escuadra Guardacostas de la Armada en 1725 para combatir el tráfico ilícito en el Caribe, financiada en parte por los propios comerciantes de la Carrera.¹⁹⁷ La existencia de guardacostas motivaría los intentos de implantación temprana de la Matrícula de mar en Cartagena, así como su éxito una vez extendida a Indias de manera oficial, quizá por la mayor disposición de capital gracias a la participación e interés privado en la defensa y control de la costa. Tras haber pasado por esta zona, el virrey del Perú Castelfuerte emprendería similar cruzada, persiguiendo a los contrabandistas de sus costas, si bien la actividad buscó vías alternativas; desde Buenos Aires hasta Potosí y Lima, desde el Magdalena hasta Nueva Granada.¹⁹⁸

La interminable descripción de hechos ilícitos en el Virreinato que realizaron Jorge Juan y Ulloa, siendo el más relevante el comercio, ofrece una buena perspectiva de la poca capacidad del Estado para implantarse en las colonias y sus mares en el siglo XVIII. La inseguridad y la poca extensión de su jurisdicción más allá del alcance de las milicias de las ciudades que refieren no hace sino confirmarlo.¹⁹⁹ En estas condiciones precarias para perseguir el contrabando, la solución propuesta a la fuga de capital aludida fue sustituir los galeones de Cartagena por navíos de registro –naves autorizadas para comerciar individualmente–, antecediendo el cambio que supondría la guerra del Asiento para el comercio transatlántico.²⁰⁰

Durante este conflicto se instauraron para sustituir el sistema de flotas y galeones, que dejaba más expuesta la economía en caso de un ataque de la escuadra británica. A pesar de que en este periodo cerca de la mitad se pierden y de que una parte de ellos eran franceses, se incrementan el tráfico y las comunicaciones a raíz de su mayor frecuencia. Aun así, seguirían siendo irregulares en comparación con las británicas, problema del que Campomanes dejó constancia en 1762.²⁰¹ Entre 1739 y 1754 cruzan el Atlántico una media de 47 navíos anuales por los 30 del periodo entre 1717 y 1738, cifras elocuentes teniendo en cuenta los nueve años de duración de la guerra del Asiento. Provisionales durante ella, los registros se institucionalizaron y pasaron a suponer el 80 % del tráfico

¹⁹⁶ BONALIAN, MARIANO. México, epicentro semiinformal... p. 23

¹⁹⁷ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... p. 28

¹⁹⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 137

¹⁹⁹ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 201

²⁰⁰ BONALIAN, MARIANO. México, epicentro semiinformal... p. 8

²⁰¹ HERRERO GIL, DOLORES. *Op. Cit.* p. 128

americano en el periodo desde 1755 a 1778.²⁰² Con ello, además, se abrieron nuevas rutas hasta el Perú y Chile a través de Buenos Aires y, desde 1740, doblando el cabo de Hornos.²⁰³

Las modificaciones en el sistema de rutas no fueron las únicas que buscaron incrementar el intercambio, pues se reformaron las tasas impositivas en 1720, 1725, 1735 y 1754; sin mejoras de gran calado. El monopolio, discutido desde inicios de siglo, no sería abiertamente rebatido y replanteado hasta sus décadas centrales, pues no eran pocos los intereses creados a lo largo de más de dos centurias; como no era pequeña la influencia política de sus defensores.²⁰⁴

En este plano, interrumpido por la breve aparición de Ripperdá en la Secretaría de Marina e Indias –quien además suprimió la primera por la alarmante falta de navíos–,²⁰⁵ Patiño era el hombre fuerte del Gobierno. Recuperó Marina e Indias en 1726, a la que sumó posteriormente Hacienda, Guerra en 1731 y la Secretaría de Estado en 1733. Tamaño poder le permitió redirigir los recursos del Estado hacia la reforma de la Marina al mismo tiempo que a auspiciar a quien sería su continuador: Zenón de Somodevilla. Eso sí, su política exterior estuvo condicionada por su protectora: la reina Isabel de Farnesio, lo que queda patente en el interés de la Monarquía en Italia en detrimento de Indias. Fruto de ella, la Corona conquistó Nápoles y Sicilia en 1734, colocando al infante Carlos en el trono; lo que le daría tiempo al futuro Carlos III de formarse en tareas de gobierno y estar en contacto con el reformismo ilustrado.

A la muerte de Patiño en 1736, le sucede interinamente Torrenueva en Marina e Indias y Hacienda, para pasar posteriormente Marina e Indas a José Quintana. A este le seguirá en 1741 José del Campillo y Cossío al frente de Marina e Indias, Hacienda y Guerra, heredando de Patiño la posición plenipotenciaria. Tenía experiencia personal en Indias y Marina, habiendo naufragado en Campeche y ostentado el cargo de intendente del astillero de Guarnizo; e ideas reformistas. Sin embargo, tal como explicaba Lynch, no

²⁰² LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 139

²⁰³ BONIALIAN, MARIANO. Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del lago indiano y del Galeón de Manila. *Am. Lat. Hist. Econ.* [en línea], 2017, pp. 7-36. [Accedido: 2020-10-02] Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/v24n1/2007-3496-alhe-24-01-00007.pdf> p. 13

²⁰⁴ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 133-134

²⁰⁵ PAJARES LIBERAL, VÍCTOR. Deconstruyendo el Ministerio de Ripperdá. Un trickster entre la razón de estado y el reformismo borbónico. *Familia, cultura material y formas de poder en la España moderna. III Encuentro de jóvenes investigadores en Historia Moderna*, 2016, pp. 911-923. p. 919 Y LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 76-82

podieron ser llevadas a cabo por prudencia política –*id est*, por un contexto poco adecuado para ello– y por lo repentino de su muerte en 1743.²⁰⁶

Le sucedió en el Ministerio Ensenada, de similar formación burocrática a Patiño y Campillo y continuador de sus intenciones reformistas y de la situación de la Marina como eje central, gracias a su gran poder como “ministro de todo”.²⁰⁷ Sus designios estaban limitados, eso sí, por las antedichas inversiones reales en la guerra europea. Muestra de ello es el poco desarrollo de la industria que, a falta de inversión privada, se pretendió fomentar mediante políticas proteccionistas e inversión pública. Lo restringido de esta y de los réditos obtenidos por problemas de consumo interno o de transporte hicieron que no terminara de despegar, a pesar de que instituciones como la Armada fomentaron su existencia demandando, entre otras, altos hornos.²⁰⁸

Quintana, Campillo y Ensenada hubieron de hacer frente, en sus diferentes fases, a la guerra del Asiento (1739-1748), en la que se evidencian, entre otras cuestiones relacionadas con este estudio, la centralidad del teatro americano y lo desprotegido de sus aguas,²⁰⁹ la importancia de la protección del Pacífico y de Centroamérica como nexo entre las posesiones coloniales,²¹⁰ y lo relevante de mantener las conexiones transatlánticas e interrumpir las del enemigo. En esta última cuestión, la información abundante y actualizada de que disponían las autoridades inglesas sobre las plazas españolas en el Caribe se demostró crucial para sus operaciones,²¹¹ pero no lo fue menos el camelo que llegó a Vernon tras la toma de Portobelo. Entendió este que el socorro enviado desde El Callao era considerablemente superior al real, lo que condicionó que la plaza no se ocupara de manera definitiva.²¹² Similares operaciones se vivirán durante el resto de la centuria, especialmente en las costas occidentales americanas, testimonio de lo complicado de las comunicaciones con ellas y de la progresiva importancia de estas aguas y de su acceso sur a través del cabo de Hornos y las costas chilenas.

²⁰⁶ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 89-90

²⁰⁷ *Ibid.* p. 145

²⁰⁸ *Ibid.* pp. 107-110

²⁰⁹ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 39

²¹⁰ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 3

²¹¹ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 135

²¹² JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 137

6.1.2.2. La neutralidad armada y la expansión de la Administración

La llegada al trono de Fernando VI en los estertores del conflicto, en 1746, insufla nuevos aires en la corte, que se afrancesa al tiempo que varía su política exterior.²¹³ En asumida neutralidad, en la década de los 1750 surge la discusión de si se ha de decantar la balanza hacia Inglaterra o hacia Francia; para dirigir los recursos económicos al Ejército o la Marina. La postura de Carvajal es virar hacia la industrialización y hacia Inglaterra, si bien lo menos posible, promocionando un Ejército capaz de resistir a Francia; mientras que Ensenada se orienta hacia la promoción del comercio con América, para lo cual es necesaria una Armada lo bastante potente como para contener a Gran Bretaña y hacer de España una potencia que arbitre entre esta y Francia.²¹⁴

La política de tercera potencia en discordia es posible porque, si con Felipe V se había afianzado la autoridad del Estado, con Fernando VI se comienza a convertir este en un instrumento efectivo de gobierno. Se realiza una reforma fiscal, el fomento de la industria de armamento y de construcción naval, se importan expertos y conocimientos del resto de Europa... se crea, en fin, infraestructura estatal. Los cambios introducidos no pasan desapercibidos a los numerosos tradicionalistas de la corte, que denuncian a Ensenada por derrochador.²¹⁵ En realidad, se está estableciendo el Estado intervencionista, por eso los conservadores temen el nacimiento y expansión de facto por el territorio y las poblaciones de un ente que existía de iure sin estas capacidades. Es este el concreto momento en el que se implanta de manera efectiva la Matrícula de mar en 1751—que ya existía jurídicamente desde 1737—, expandiendo al Estado por las costas hasta llegar a cada uno de los hogares de cada una de las poblaciones pesqueras. Las circunstancias políticas para este tipo de implantación en América tardarían aún 25 años en percibirse desde Aranjuez y, como se verá posteriormente, la enormidad y variabilidad de las costas indianas lo complicarán sobremanera.

Es menester referir que el ascenso del estatismo no es condición única de la corte fernandina, sino que se vive paralelamente en otros países europeos, asociado asimismo

²¹³ GÓMEZ URDÁÑEZ, JOSÉ LUIS. *Op. Cit.* p. 202

²¹⁴ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 146

²¹⁵ DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, JOSÉ MARÍA. «Todos los extranjeros admiraron la fiesta»: Farinelli, la música y la red política del Marqués de la Ensenada. *Berceo. Revista riojana de Ciencias Sociales y Humanidades* [en línea], 2015, 169, pp. 11-53. Disponible en: http://digitk.areandina.edu.co/repositorio/bitstream/123456789/457/2/Ciencias_sociales_y_humanidades0001.pdf p. 21

a la expansión del concepto de soberanía nacional. Este último, vehículo en lo venidero de las revoluciones finiseculares, ya se está dejando ver y sentando precedente tan pronto como en 1755, fecha en la que se proclama la Constitución de la efímera República de Córcega. Carta cuya relevancia ha quedado olvidada por la historiografía, que generalmente sitúa en la americana el primer triunfo del liberalismo, y que no únicamente la tuvo en tanto que influencia política del contorno, sino que una generación después vería como el hijo de uno de sus principales valedores, un tal Carlo Buonaparte, contribuía a expandir dicho ideal por media Europa.

Quedarían aún un par de décadas para que las políticas reformistas de ciertas élites fueran contestadas y ampliadas de manera definitiva por otros estratos sociales de la mano de la Ilustración y la concepción del individuo como eje central de los derechos en el ciclo de revoluciones atlánticas del último cuarto del siglo XVIII y el primero del XIX. Marco cronológico y espacial que coincide ampliamente con el de esta tesis, pues los individuos que cruzaban el Atlántico entre Europa, África y América fueron uno de sus principales vectores.²¹⁶ Amén de las mencionadas revoluciones corsa, de las trece colonias y francesa, sucedieron levantamientos de diversa índole en el mundo atlántico en Nueva Granada²¹⁷, Perú,²¹⁸ Bahamas,²¹⁹ Bélgica²²⁰, a lo largo y ancho del Caribe²²¹, en la flota británica,²²²

²¹⁶ LAND, ISAAC. *The Many-Tongued Hydra...* p. 413

²¹⁷ AGI, SANTA FE, 662. Expediente sobre los procedimientos de D. Juan Gutiérrez de Piñeres, visitador y regente de la Audiencia de Santa Fe y de la Junta superior de Tribunales en los alborotos de las villas de Socorro y San Gil, por la vía reservada de Indias.

²¹⁸ DE ÁNGELIS, PEDRO. *Relación histórica de los sucesos de la rebelión de José Gabriel Tupac-Amaru, en las provincias del Perú, el año de 1780*. [en línea] Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1836. [Accedido: 2020-05-24]. Disponible en: https://ia800907.us.archive.org/14/items/colecciondeobras00unkn_3 pp. 6-8 | Es posible enmarcar el Virreinato del Perú en el mundo atlántico debido a que sus conexiones políticas, económicas, sociales y culturales dependían fuertemente de este y sus conexiones a la metrópoli.

²¹⁹ TINKER, KEITH LAMONT. *The African Diaspora to the Bahamas: The Story of the Migration of People of African Descent to the Bahamas* [en línea]. Victoria: FriesenPress, 2012 [Accedido: 2021-11-04]. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=nvF-xJQsUrgC> p. 64

²²⁰ CONVENCION NACIONAL. *Pétition présentée par les députés des communes des Pays de Franchimont, de Stavelot et de Logne* [en línea]. Paris: Imprimée par ordre de la Convention Nationale, 1796. Disponible en: https://ia601602.us.archive.org/33/items/ptitionprsentee00fran_p_3; CONGRESO DE POLLEUR. *Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen du Ban de Franchimont*, 1789 [en línea]. [Accedido: 2021-11-04]. Disponible en: <http://www.wallonie2010.eu/DroitsHomme.htm>

²²¹ Entre 1795 y 1796 se sucedieron levantamientos en las Islas Vírgenes Británicas, Guadalupe, Curazao, Jamaica, Coro, Granada, Dominica, Luisiana, Santa Lucía o San Vicente. Protagonizados en su mayor parte por esclavos, también contaron con participación de población libre, india y blanca; amén de que sus proclamas revolucionarias hacen necesario considerarlos algo más que rebeliones antiesclavistas. KLOOSTER, WIM. *Curaçao in the Age of Revolutions, 1795-1800*. Leiden: Brill, 2011. pp. 57-59 Y GEGGUS, DAVID. The Enigma of Jamaica in the 1790s: New Light on the Causes of Slave Rebellions. *The William and Mary Quarterly*, 1987, 44 (2), pp. 274-299. pp. 275-276, 279 y 289

²²² COATS, ANN VERONICA y MACDOUGALL, PHILIP (eds). *Op. Cit.* pp. 17 y ss., 142 y ss.

Escocia,²²³ Irlanda,²²⁴ y, por supuesto, las revoluciones de Haití²²⁵ y las colonias hispanoamericanas.²²⁶ En la Península Ibérica no se dieron este tipo de levantamientos más allá del 2 de mayo de 1808, pero sucedieron constantes protestas en fábricas y astilleros por las malas condiciones de vida: huelgas de hambre, incendios, revueltas... Por ejemplo, en septiembre de 1754 la maestranza del arsenal del Ferrol detuvo sus tareas y se reunió en el exterior del recinto. La amenaza que suponía dicho paro consiguió su objetivo: recibir las pagas que se les adeudaban, si bien posteriormente se retuvo a los cabecillas del movimiento y se procedió con serias medidas disciplinarias. Similares problemas sucedieron en Cartagena en 1757 y en Cádiz en 1765 y 1766; así como en 1782, 1795, 1797 y 1808.²²⁷

Antes de todo ello, sin embargo, las élites conservadoras de Europa habían reaccionado ya con temor al reformismo de algunos de los ministros, de la mano de golpes blandos o conspiraciones. Al ejemplo de la decapitación de Struensee en Dinamarca tras su abolición de la gleba y la tortura²²⁸ le antecedería en dos décadas y consecuencias menos catastróficas quien fuera nuestro protagonista un par de párrafos atrás: el Marqués de la Ensenada. Hasta la intriga que logró su destitución en 1754, amparada por la embajada británica, el ministro había impulsado un único impuesto de carácter progresivo, el catastro, y logrado reducir el gasto en defensa.²²⁹ En el centro de su política estuvo la Marina, vital para asegurar las comunicaciones con ultramar y la presencia internacional; y razón por las cuales los británicos participaron de su destitución. Se establecieron planes de construcción de navíos detallados, con financiación plausible, y el marco jurídico y de personal para poder navegarlos correctamente; con excepción de la falta de marinería.

²²³ La United Scotsmen, así como las Societies of United Englishmen, United Britons, United Irishmen, y The London Corresponding Society; fueron prohibidas por la Unlawful Societies Act en 1799. PARLAMENTO DE GRAN BRETAÑA. *An Act for the more effectual Suppression of Societies established for Seditious and Treasonable Purposes; and for better preventing Treasonable and Seditious Practices.* (39 Geo. 3) CAP. LXXIX. [en línea]. Londres: Parliament of Great Britain, 12 de julio de 1799 [Accedido: 2021-11-05]. Disponible en: <https://vlex.co.uk/vid/unlawful-societies-act-1799-808113257>

²²⁴ FERRADOU, MATHIEU. «Aux États-Unis de France et d'Irlande»: circulations révolutionnaires entre France et Irlande à l'époque de la République atlantique. [En línea] *La Révolution française*, 2021, 20, pp. 1-13 [Accedido: 2021-11-05]. Disponible en: <https://journals.openedition.org/lrf/4918> pp. 2 y 5

²²⁵ MUNFORD, CLARENCE J. y ZEUSKE, MICHAEL. Black Slavery, Class Struggle, Fear and Revolution in St. Domingue and Cuba, 1785-1795. *Journal of Negro History*, 2017, 73 (1-4), pp. 12-32. pp. 21-23

²²⁶ ALABART, MÓNICA, et al. *Las revoluciones de independencia hispanoamericanas a través de sus fuentes*. Los Polvorines: Ediciones UNGS, Universidad Nacional de General Sarmiento, 2017. pp. 78 y ss; 97 y ss; 120 y ss; 153 y ss.

²²⁷ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 215, 216

²²⁸ LAURSEN, JOHN CHRISTIAN. Spinoza in Denmark and the fall of Struensee, 1770-1772. *Journal of the History of Ideas*. 2000, 61 (2), pp. 189-202. pp. 189-191

²²⁹ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 149, 152

Para paliar esto, se propuso aumentar sus pagas y dejar que salieran barcos hacia a América desde cualquier puerto para incrementar la actividad comercial y así la población marinera, anticipando las reformas aperturistas en una década y el libre comercio en dos. Pese a que la iniciativa no fue aprobada, se establece una política de amplia concesión de licencias para los navíos de registro que logra en una pequeña parte el objetivo propuesto.²³⁰

Así, la Matrícula de mar es la principal respuesta al principal problema de la principal línea política de Ensenada. Los recursos destinados a expandir y hacer efectivo el sistema de 1737 lo son con la vera esperanza de fomentar una marinería que permita tripular una Armada en expansión cuyo cometido es lograr una posición internacional fuerte. Lograda esta, se podría mantener la neutralidad y dirigir más eficientemente los asegurados recursos americanos hacia la economía de la metrópoli. Ello no es rémora, sin embargo, de que la Marina fuese la cuarta prioridad presupuestaria tras el Ejército, la Administración y la Corte; de manera contradictoria con los planes expuestos, pues las prioridades del “ministro de todo” no tenían por qué coincidir con las del país.²³¹

El primer gasto, el Ejército, había sido reorganizado en 1749; mientras que la administración colonial quedó afectada tras la guerra del Asiento, momento en el que la venta de cargos se generaliza y provoca una mayor penetración de los criollos en ella. En la práctica, esto suponía una regionalización del poder y su alejamiento de la metrópoli cuando, como acaba de exponerse, esta trataba precisamente de hacerse más presente. No serían pocos los quebraderos de cabeza que generaría esta situación.

Para tratar de paliarla mejorando la administración se instauró un sistema de avisos que permitía la comunicación entre España y América con frecuencia mensual que, a pesar de la notable mejoría, seguía estando lejos de la frecuencia semanal con que contaba su contrapartida británica.²³² El incremento de las comunicaciones vino parejo al del comercio, sumando al 60 % de crecimiento durante la primera mitad un 86 % entre 1750 y 1778 gracias a los navíos de registro y la liberalización parcial del comercio.²³³ En este ámbito, Ensenada pudo ejercer gracias a que su posición como secretario de Indias había

²³⁰ Ibid. pp. 150, 155

²³¹ DUBET, ANNE. El marqués de la Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un proyecto de equipo. *Estudios de Historia Novohispana*, 2016, 55, pp. 99-116. p. 102 Y LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 151

²³² GONZÁLEZ CRUZ, DAVID. *Op. Cit.* p. 182

²³³ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 139

ganado la partida al Consejo de Indias gracias al uso de la vía reservada, que le permitía ordenar prescindiendo de este.

6.1.2.3. El reformismo ilustrado y francoespañol

El sucesor de Ensenada, Arriaga, se mantuvo al frente de Marina e Indias hasta 1776, compartiendo poder con Grimaldi como secretario de Estado y con Aranda al frente del Consejo de Castilla.²³⁴ Durante su gobierno, se extendieron las ideas de la Ilustración desde mitad de siglo, promovidas por la monarquía como justificación de su posición absolutista, sin llegar en ningún momento a ser sistémicas y gracias a la tenue expansión de la controlada prensa.²³⁵ Tuvieron influencia en el reformismo del gobierno, frenado abruptamente tras el conocido Motín de Esquilache de 1766, que comenzó como una revuelta de pan y rápidamente adquirió carácter político y se expandió desde Madrid a Zaragoza, Cuenca, Cartagena, Sevilla, Lorca y más de un centenar de localidades.²³⁶ La agitación política que supuso y la cercanía de los hechos al monarca se tradujeron en el mencionado freno al reformismo, así como en la expulsión de los jesuitas.²³⁷

Paralelamente, Carlos III cambió la política exterior de pretendida neutralidad de su hermanastro por la de la alianza con Francia para hacer frente a Gran Bretaña. La alianza francoespañola se demostró nefasta con la tardía entrada en la guerra de los Siete Años y la consiguiente derrota, dolorosa especialmente por la debilidad mostrada en La Habana y Manila.²³⁸ El golpe conllevó que los británicos salieran reforzados gracias a que se recortó el presupuesto de Marina y se restablecieron las flotas a Nueva España en detrimento de los navíos de registro y de las comunicaciones.²³⁹ A la entrada del conflicto, la Corona disponía de los batallones fijos de La Habana, establecido en 1719; Cartagena, en 1736; Santo Domingo, en 1738; Veracruz, en 1740; y Panamá y San Juan en 1741; en quienes confiaba para defender las plazas. En vista de que La Habana no resistió, se replanteó su estrategia: se nombró a un intendente para, entre otras medidas, administrar

²³⁴ KUETHE, ALLAN J. ministros y consejeros en la formación de la política colonial de Carlos III, 1763-1776. *Tiempos de América: revista de historia, cultura y territorio* [en línea]. 1998, 2, pp. 35-42 [Accedido: 2021-11-05]. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/TiemposAmerica/article/view/104946> pp. 37-38

²³⁵ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 229-231, 267-268

²³⁶ OLAECHEA, RAFAEL. Resonancias del motín contra Esquilache en Córdoba (1766). *Cuadernos de Investigación. Geografía e Historia*, 1978, 4 (1), pp. 75-124. pp. 75, 93-94 y 105

²³⁷ CALDERÓN ARGELICH, ALFONSO. La polémica sobre la expulsión de los jesuitas por Carlos III en la España liberal (1856-1868). *Historia Social* [en línea]. 2019, 95, pp. 3-20. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/pdf/26775582.pdf?refreqid=excelsior%3A8518a3f6db28ced55ed5e3b9d91bb095> p. 3

²³⁸ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte... p. 512

²³⁹ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 40

una subida de la acabala; se amplió la milicia y se liberalizó parcialmente el comercio para que fuera su incremento el que sustentara la defensa en tierra y mar. El modelo cubano fue exportado posteriormente a México y, ya en 1770, a Nueva Granada y el Perú.²⁴⁰

Con idea de aplacar el resentimiento el resto de las reformas implantadas al tiempo que se promocionaba el comercio que tantos réditos daba a la metrópoli y se fomentaba la tan necesitada marinería, en 1765 se amplió el comercio de las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad con ocho puertos metropolitanos, además de Cádiz.²⁴¹ Progresivamente se añadirían el resto de territorios americanos: Luisiana en 1768, Yucatán y Campeche en 1770, Chile, Perú y Río de la Plata a principios de 1778;²⁴² y, finalmente, el 12 de octubre de ese año, se publicaría el decreto que abría los territorios de la corona a un comercio “libre y protegido”. Se entrecomilla porque era libre pero limitado al monopolio de España, y protegido porque lo era de los americanos y los extranjeros. Otrosí, Venezuela se incorporaría algo más tarde, aunque no tanto como el resto de México, ya en 1789.²⁴³

A pesar del aperturismo comercial, el resto de medidas causaban malestar en la sociedad colonial. Por ello, no es de extrañar que ante la sublevación de las Trece Colonias en 1775 se dieran posturas enfrentadas en el gabinete entre Aranda, partidario de la intervención directa para recuperar el terreno perdido una década atrás y Floridablanca; cuya política pasaba por el apoyo informal a los rebeldes sin buscar el conflicto con Albión y temeroso de que el sentimiento revolucionario se extendiera por el continente.²⁴⁴ Además de las consideraciones geopolíticas y sociales, la situación militar de la Corona era otro punto crucial a valorar.

La Armada había cambiado el diseño de sus navíos hacia el modelo francés de la mano de Gautier desde mediados de los 60 y enfrentaba ciertos problemas de pertrechos y de personal; comunes al reclutamiento para el Ejército en tierra, que no cumplía con los

²⁴⁰ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 307-308

²⁴¹ AGI, ARRIBADAS, 103. Real decreto suprimiendo varios derechos para facilitar el comercio en Cuba y otras islas de Barlovento. 16 de octubre de 1765

²⁴² CH. ANH, Varios, 913, f. 61v. Real decreto en que SM ha resuelto ampliar la concesión del comercio libre, contenida en Decreto de 16 de octubre de 1765 [...] incluyendo ahora la de Buenos Ayres, con internación por ella a las demás de la América Meridional y extensión a los Puertos habilitados de las Costas de Chile y el Perú. 2 de febrero de 1778.

²⁴³ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 316, 325

²⁴⁴ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. *Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte...* pp. 512-513

números necesarios porque se preferían voluntarios y había amplia presencia de extranjeros, en muchas ocasiones desertores de sus ejércitos de origen. Así, en noviembre de 1770 se estableció un sistema de cuotas basado en las provincias, problemático porque contemplaba muchas exenciones y por las resistencias que levantó en las provincias vascas, Navarra y Cataluña. Finalmente, fue abandonado en 1776 en pos de los voluntarios y los extranjeros –completados con levas forzosas en caso de conflicto–, asumiendo que siempre habría déficit, pues de los 80.000 hombres teóricos se conseguían la mitad en la realidad.²⁴⁵

El problema era compartido por la Armada especialmente en América, por lo que no es de extrañar que un año después de la rebelión de los colonos británicos se ordenase allí la implantación de la Matrícula de mar. La entrada en el conflicto no estaba decidida, pero en un marco de tensión y fuerzas crecientes, era necesario poder tripular los cada vez más numerosos y amplios navíos del Caribe y el Pacífico. Eso sí, en España el sistema se basaba en los departamentos, similares a las intendencias y que permitían gestionar la costa y los recursos necesarios para la Armada en línea con el principio de extensión del Estado desde arriba hacia abajo. Pero en América estos departamentos no existían, cuestión aparte del *de iure* de San Blas²⁴⁶ y el *de facto* de La Habana, por lo que la Matrícula de Indias se enfrentó al desconocimiento del territorio y de sus habitantes. Su implantación coincide, de esta forma, con el interés que ambos despertaban en las élites de esta década.²⁴⁷

Así, a pesar de que Floridablanca temiera que la independencia de las Trece Colonias fuera un ejemplo para el resto de las colonias, la política de la Corona navegaba indefectiblemente hacia el conflicto con el archienemigo británico, tras haber reconquistado la Colonia de Sacramento, potenciado la colonización en el Pacífico, reorganizado Nueva España en 1776, y publicado el Reglamento de Libre Comercio en 1778.²⁴⁸ Este último hacía que el control de los mares pasase a ser aún más relevante, y la presencia británica en Florida y Jamaica, así como de sus colonos en Yucatán, hacía de la Armada el principal vector de la monarquía en sus pretensiones imperiales. No ha de

²⁴⁵ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 276-277, 280

²⁴⁶ El establecimiento de San Blas como Departamento respondía a la importancia del Noroeste americano, que llamó la atención incluso de Areche, visitador en camino hacia el Perú. GUTIÉRREZ RIVAS, PATRICIA. *José Antonio de Areche y la Visita General a la Audiencia de Lima*. Dirigida por Juan José Sánchez-Baena. Murcia: Universidad de Murcia, 2015. p. 242

²⁴⁷ GALERA, ANDRÉS. *Op. Cit.* p. 475

²⁴⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 286, 289

entenderse esta potenciación como un hecho expansivo sino de control, puesto que los británicos operaban con tanta libertad en el Caribe que incluso desembarcaban usualmente en la costa sur de Cuba en busca de madera desde Jamaica; como prueba que hubiera de mandarse una expedición al mando de Pedro Trujillo con tres jabeques a la zona en 1776 para detenerles.²⁴⁹

Tampoco ha de extrañar este hecho, pues si el problema del dominio en la metrópoli era principalmente la falta de extensión fáctica del Estado, en las colonias, además, se veía atenazado por la cuestión y modificación de las leyes y la realidad de un poder compartido entre la propia Administración, la Iglesia y las élites locales. Los integrantes de la primera participaban del negocio cargando por sus servicios para complementar sus ingresos en un sistema heredado de la propia conquista en tiempos de los Austrias, en los que se había dejado la iniciativa en manos privadas. Así, en el último cuarto del Dieciocho, este estaba exacerbado por el proceso de criollización y la burocracia presionaba en favor de los grupos de intereses locales. Por su parte, la Iglesia mantenía una actitud sumisa respecto de la Corona, pero no servil, lo que debilitaba su voluntad sobremanera desde los centros de poder hacia puntos del territorio más alejados. De este modo, el gobierno se ejercía mediante el consenso colonial, ejercido por las burocracias territoriales en comunión con la Corona, la Iglesia y los súbditos; siendo en la práctica los corregidores semiindependientes económica y administrativamente y las Audiencias un instrumento de carrera.²⁵⁰ Por supuesto, no era un instrumento de gobierno eficaz, tal como la expedición de Trujillo ejemplariza.

La preocupación de Carlos III al heredar este sistema era reforzar el control imperial, recordar su estatus de súbditos coloniales a los americanos y recaudar más elevando los impuestos.²⁵¹ Además, la Corona había intercedido tradicionalmente contra los abusos de poder de las élites a los indios, pero en este momento se decidió aumentar la recaudación afectando a todas las clases; por lo que no es de extrañar la respuesta interclasista que desembocó en las rebeliones de los Comuneros o de Túpac Amaru II.²⁵² Estas fueron una contestación airada a las reformas que se llevaban implementando desde 1765,

²⁴⁹ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. f. 36

²⁵⁰ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 295-300

²⁵¹ NAVA HERNÁNDEZ, EDUARDO. 1810 y 1910. *Economía y Sociedad*. 2010, 15 (26), pp. 15-20. pp. 16-17

²⁵² MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. Capital, créditos e intereses comerciales a fines del periodo colonial: los costos del sistema defensivo americano. Cartagena de Indias y el sur del caribe. *Tiempos de América: revista de historia, cultura y territorio* [en línea], 2002, 9, pp. 3-38 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/TiemposAmerica/article/view/105138> pp. 21-22

incluyendo la reorganización territorial de finales de la década de 1770 y principios de 1780, cuando se crearon el Virreinato de la Plata en 1776, la Capitanía General de Venezuela en 1777 y la de Chile en 1778; y las Intendencias de Caracas en 1776, Río de la Plata en 1782, Perú en 1784 y México, Guatemala y Chile en 1786. En fin, se reproducía la secuencia clásica del Estado borbónico: innovación legal seguida de resistencia a ella, aplacada en fin mediante la imposición de medidas más absolutistas que, en el caso americano, se constataron en la sustitución de los corregidores por intendentes. Innovación que conllevó, económicamente, un Imperio que rendía más beneficios a todas las partes implicadas en el comercio, gracias a su crecimiento sostenido.²⁵³

La reorganización de estos años se dio en el gabinete de Gobierno también, pues a la muerte de Arriaga en 1776, las Secretarías de Marina e Indias fueron adjudicadas respectivamente a González de Castejón y José de Gálvez, quien reemprende el programa reformista abandonado en 1766 y bajo cuya firma se decreta la extensión de la Matrícula de mar a América.²⁵⁴ Con Floridablanca ya al frente de la Secretaría de Estado, se preparaban las colonias, como se ha descrito, para la posible confrontación con Inglaterra, que llegaría tres años más tarde.²⁵⁵

6.1.2.4. La Corona frente a las revoluciones atlánticas

El éxito de la primera campaña durante el conflicto demostró que España era capaz de reclutar y proyectar desde las propias colonias con un mínimo apoyo peninsular, resultando así efectivo para España a nivel geoestratégico, pero afectando económicamente; ya que se retrasaron los efectos del libre comercio por la militarización de los mares.²⁵⁶ El superávit heredado de Fernando VI permitió afrontar con garantías el periodo de interrupción, abriéndose un periodo posterior de crecimiento espectacular gracias a las reformas emprendidas y el éxito bélico: en el primer lustro de los 1780 el comercio fue el más abundante de la historia del Atlántico español.²⁵⁷ Ello fue llamativo para la emigración de peninsulares a América, ampliada además por un ambiente

²⁵³ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 302, 304-305, 310-311, 319, 326-327

²⁵⁴ Archivo general de Simancas (en adelante, AGS), 1. Fondos de Instituciones del Antiguo Régimen, Secretaría del Despacho de Marina (en adelante, Secretaría de Marina), 295, 2, 3. f. 1 Y LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 227, 269

²⁵⁵ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. *Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte...* p. 513

²⁵⁶ LÓPEZ MIGUEL, OLGA. *Op. Cit.* p. 96

²⁵⁷ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 291-293 y 322

favorable en tanto que sociedad más móvil; lo que estimuló el intercambio cultural a través del Atlántico. Cabría esperar que el crecido tráfico marítimo generase la tan preciada marinería oceánica, pues no en vano era uno de los objetivos principales de su estímulo; pero la Armada vio aumentar su demanda en mucha mayor proporción, lo que se tradujo en que durante la década de 1790 tuvo que afrontar su mayor reto para completar tripulaciones.

Otrosí, su situación en América sufrió cambios debido a la división de la Secretaría de Indias en 1787, quedando los ramos de hacienda, guerra y comercio integrados en la persona de Valdés, ministro de Marina. En 1790 se abolió Indias, terminando de distribuirse sus responsabilidades entre el resto de Ministerios con intención de uniformizar el territorio; si bien en la práctica lo que se consiguió fue sus asuntos padecieran la pérdida de atención especializada que debían tener.²⁵⁸

Coincidió, claro, con la sacudida internacional de la Revolución Francesa, la pérdida del poder naval y la interrupción de las rutas de comunicación del Atlántico español, en una suerte de gobierno imposible por el flujo discontinuo de información. Desde el punto de vista militar esta cuestión es relevante no únicamente por la necesaria toma de decisiones desde los centros de mando, sino por su empleo como herramienta bélica; ya que, necesidad mediante, se establecieron prácticas de no informar de derrotas o posiciones en aras de confundir el conocimiento enemigo.²⁵⁹ Ello, que sería clave en áreas de improbable proyección, como el Pacífico Norte o el conflicto de Nootka, es bien ejemplarizado por el poco conocimiento de la realidad americana que retrata el prólogo de la edición londinense de *Noticias secretas de América*, en el que se indicaba que de haberse conocido el texto con anterioridad a 1826 –momento de su publicación en inglés– habría podido tomarse con relativa facilidad la costa del Pacífico durante el siglo XVIII.²⁶⁰

En fin, la situación hizo armonizar el momento de mayor aprovechamiento minero y comercial de las colonias con la pérdida del poder naval y la interrupción de unas rutas que cada vez conectaban más puertos –el trayecto común de un mercante en 1787 podía incluir la ruta Barcelona-Montevideo-La Habana-Cádiz-Málaga-Cartagena-Barcelona–

²⁵⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 269

²⁵⁹ GONZÁLEZ CRUZ, DAVID. *Op. Cit.* p. 174

²⁶⁰ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. VIII

,²⁶¹ conque en 1797 se decidió abrir el intercambio a embarcaciones neutrales. La medida fue revocada en 1799 tras las protestas de los comerciantes de Cádiz y La Habana, aunque no con mucho éxito como lo confirma el reiterado de la prohibición a barcos neutrales en 1800 y la concesión final un año después de licencia a Cuba y Venezuela para dicho comercio internacional. La paz de 1802 conllevó la recuperación parcial del mercado, no así del monopolio metropolitano, desaparecido tras tres siglos a la par que la capacidad naval para defenderlo.²⁶² La inestabilidad de las rutas había producido, por un lado, un mayor flujo interamericano que propició el aumento de la disponibilidad de materias en La Plata o de capitales en La Habana; mientras por otro encarecía ciertos bienes en la Península Ibérica.²⁶³ Afectó duramente a las regiones metropolitanas que más se beneficiaban de la explotación colonial, como Cataluña y Galicia, zona en la que como alternativa a esta se potenció el curso debido a la disponibilidad de embarcaciones y capital, amén de una potente y cercana flota mercante enemiga.²⁶⁴ La importancia de los mercantes en el intercambio cultural y personal también quedó evidenciada en este momento,²⁶⁵ pues sus tripulantes eran el nexo de unión de todos los puntos del Atlántico español; que quedaban cada vez más alejados. En España se sucedieron levantamientos populares como consecuencia de la interrupción del tráfico,²⁶⁶ mientras la Corona quedaba en crisis financiera y las colonias aumentaban sus lazos con otros territorios;²⁶⁷ emprendiendo una singladura en la que la invasión francesa a la Península Ibérica se encargaría de cortar definitivamente las amarras. David González ilustra bien este proceso de apertura forzada y la importancia que los tripulantes tuvieron en él:

*[...]ante la ansiedad de conocer novedades sobre el devenir de los acontecimientos bélicos y teniéndose en cuenta las deficiencias de los canales de comunicación estatales solía recurrirse, incluso, a contemplar las referencias suministradas por los barcos de guerra o mercantes de países extranjeros (franceses, holandeses o británicos), ya fuera directamente de sus tripulantes o por conversaciones mantenidas con los pasajeros.*²⁶⁸

²⁶¹ Asdrúbal Silva, Hernán. *Op. Cit.* p. 66

²⁶² LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 329-331

²⁶³ Asdrúbal Silva, Hernán. *Op. Cit.* p. 66

²⁶⁴ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 202

²⁶⁵ GONZÁLEZ CRUZ, DAVID. *Op. Cit.* p. 189

²⁶⁶ CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. *La Marina y el equilibrio...* p. 481

²⁶⁷ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 332

²⁶⁸ GONZÁLEZ CRUZ, DAVID. *Op. Cit.* p. 190

El proceso relatado ocurría ya en reinado de Carlos IV, llegado al trono en 1788, y quien pretendía una postura continuista con su padre, como muestra que mantuviera el gabinete de gobierno existente. Sin embargo, al estallido de la revolución se redoblaron los esfuerzos por contrarrestar su influencia, vigilando la frontera y los puertos y dando pie a un cambio en 1792 a un gabinete más conservador que el de Floridablanca, presidido brevemente por Aranda hasta la llegada de Godoy.²⁶⁹ Es menester mencionar que la persecución de los ideales revolucionarios había comenzado mucho antes y alcanzaba todos los puertos de la Corona, desde España a Chile.²⁷⁰ Efectiva o no necesaria, lo cierto es que esta política no encontró una amplia extensión de dichos ideales cuando estalló la guerra de la Convención en 1793, pues la población española demostró amplia adhesión a la Corona alistándose voluntariamente. Eso sí, dos años después volvía a ser complicado encontrar reclutas. Tal vez debido a ello, pues precisamente en el mayor centro marinerio peninsular, Cataluña, le era imposible reclutar, la Armada se mantuvo principalmente en puerto y en tareas de escolta durante el conflicto.²⁷¹

Tras la guerra con Francia se sucedería la de 1796 con la “pérfida Albión”,²⁷² lo que sumado a la inflación en 1795 y 1800, las epidemias en ese año y 1804, el agitado clima social —que incluía revueltas contra el reclutamiento— y el político; hace de España prácticamente un ente separado de sus colonias y a merced de las potencias en disputa.²⁷³ El último intento de Godoy de asegurar la continuidad política entre la metrópoli y América, además de los tímidos de las Cortes de Cádiz, fue el de trasladar la corte como había hecho Portugal recientemente; pero el Motín de Aranjuez dio al traste con él.²⁷⁴

El ataque a Buenos Aires en 1806 sería diferencial en tanto reveló la impotencia de España con una flota en sus últimos estertores, con el consiguiente desamparo a sus colonias; al mismo tiempo que demostraba que los colonos eran suficientes para valerse

²⁶⁹ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 339-341

²⁷⁰ En 1779 se emitía una orden de búsqueda y retiro de todos los ejemplares de un libro francés “de ideales sediciosos” en todos los puertos de la Capitanía General. CH.ANH, Capitanía General, 779, 490. 8 de octubre de 1779.

²⁷¹ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. “Insubordinados y repugnantes... p. 23 Y LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 349, 351 y 353

²⁷² Expresión popularizada por la propaganda francesa durante las guerras revolucionarias francesas y que paulatinamente irían empleando los sucesivos enemigos de Gran Bretaña durante los siglos XIX y XX. Su origen se encuentra en el poema *L'Ère républicaine*: DE XIMÈNES, AUGUSTIN LOUIS. *L'Ère républicaine* [en línea], 1793 [Accedido: 2021-11-04]. Disponible en: <https://sites.google.com/site/texteschoisis/home/augustin-louis-de-ximenes>

²⁷³ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 361, 366-367 y 371

²⁷⁴ *Ibid.* p. 375

por sí mismos. El inicio de la guerra de Independencia en 1808 vino a confirmar el vacío de poder que las élites criollas americanas, tradicionalmente vedadas del acceso a cargos de poder político en su propia tierra, aprovecharon para iniciar los distintos procesos de independencia. En este contexto, la crisis suscitada por la huida de la monarquía y el establecimiento de Juntas en España, que fueron replicadas en América, creó el caldo de cultivo ideal para que ni siquiera los impulsos liberales de las Cortes de Cádiz y la Constitución de 1812 pudieran detener el proceso de desconexión.

Los preceptos liberales y el vacío de poder convirtieron así a la tradicional soberanía real en popular, de la mano de estas Juntas. En un principio simplemente autónomas, irían progresivamente declarando la independencia en los distintos territorios: Paraguay en 1813, Buenos Aires en 1816, Gran Colombia y México en 1821 y, de México, la República Federal de Centroamérica en 1824; Uruguay en 1826. En el Virreinato del Perú, donde en un principio triunfaron los realistas, Chile se independizó en 1818, Perú en 1821 y el Alto Perú en 1824. Lo que sucedió con la Armada en cada uno de los territorios sería objeto de investigaciones particulares, si bien el caso de Chile se analiza como ejemplo en contraposición al de Cuba por basar el primero su independencia en la construcción de una Marina y, la segunda, por continuar siendo el eje colonial español.

6.1.3. El Ejército borbónico

Analizada la monarquía de manera global, es momento de descender a sus fuerzas militares con objeto de comprender mejor la Armada que se estudia en esta tesis. Para ello, en primer lugar se dedican unas líneas al Ejército de tierra, pues la acción de transformación política de los territorios emprendida por los Borbones afectó a este en tanto que sostén principal de la autoridad real. Las reformas en él fueron de gran calado, eliminando los tercios en los que se basaba para proceder a una nueva jerarquía compuesta por el regimiento, el batallón, la compañía y el escuadrón. También se suprimieron las milicias de los territorios austracistas –como el somatén–, pues toda precaución era poca para un rey que se había impuesto gracias a las armas y la volátil política de equilibrios en Europa.

El modelo en el que se inspiró esta nueva organización fue, una vez más, el francés, cuyo ejército había experimentado gran desarrollo con Luis XIV bajo impulso del ministro de Guerra Louvois. Las principales líneas de cambio que se habían seguido pasaban por un ejército más grande, dependiente directamente del rey y que intentaba prescindir de mercenarios en pos de reclutar súbditos del reino.²⁷⁵

En el plano de la Monarquía Hispánica, los reinados de los Austrias se caracterizaron por guerras libradas principalmente en Europa –tanto en Italia como en las Provincias del Norte–, lo que hacía que el grueso de las fuerzas militares estuviera lejos de la Península. De hecho, cuando hubo necesidad del ejército en ocasiones puntuales, como en 1640 durante las crisis en Portugal y Cataluña, la presencia de tropas entre la población civil provocó bastantes problemas. La defensa se había organizado de manera tradicional mediante milicias locales, lo que no sólo implicaba cambiar el modelo militar sino la concepción del poder y de la autoridad real; que pasaron de estar en manos de las repúblicas de ciudadanos a centralizarse en Felipe V.

Así, las milicias ciudadanas residían en sus propias casas hasta este cambio, con lo que no había existido necesidad de cuarteles hasta el establecimiento de los regimientos permanentes en la Península; creados entre otros motivos por la desconfianza tras la guerra de Sucesión hacia los reinos rebeldes y porque la Paz de Utrecht restringió gran

²⁷⁵ DE OÑATE ALGUERÓ, P. Nueva dinastía, nuevo ejército. los primeros años del reinado de Felipe V. En: FERNÁNDEZ GARCÍA, J., BEL BRAVO, M.A., DELGADO BARRADO, J.M. *El cambio dinástico y sus repercusiones en la España del siglo XVIII*. Jaén: Servicio de publicaciones de la Universidad de Jaén, 2001, pp. 109-118. p. 109

parte de las iniciativas europeas de la Monarquía Hispánica. Es relevante que en un principio no se establecieron de forma continua en el mismo sitio, sino que se trasladaron y alojaron en las viviendas de los habitantes de distintas poblaciones. Este punto resulta interesante para este estudio, puesto que precisamente el fuero conferido por la Matrícula de mar eximía a los matriculados de la obligación de alojar a las huestes de su Majestad.

Además del establecimiento del ejército en la Península, se levantaron 100 regimientos de Milicias Provinciales en 1704, de los cuales 24 provenían de Galicia y 28 de Andalucía;²⁷⁶ modificados en 1734 mediante *la Real Ordenanza sobre la creación de 33 regimientos de milicias*.²⁷⁷ Serían estos nuevos regimientos, tanto los regulares como los compuestos por las milicias provinciales, los que sustituirían el sistema de Tercios como unidad administrativa y de combate. También se estructuraron las tropas de la Casa Real en cuatro nuevos cuerpos: Guardias de Corps, Carabineros Reales, Alabarderos –cuerpo heredero de la Guardia Amarilla de los Habsburgo– y Reales Guardias de Infantería Española y Valona. La logística, además, se vio mejorada con la reinstauración de las intendencias en 1749; responsables de la administración general y del reclutamiento y abastecimiento militar.²⁷⁸ Pudieron transformarse así las fuerzas terrestres en una institución bajo control directo del rey, sin la dependencia nobiliaria que aún padecía la dinastía previa. El modelo francés también sirvió de referencia aquí para la creación del inmenso corpus legal y administrativo que amparaba esta institución, de igual forma que lo haría con la Armada.

Al calor de la situación internacional y de estas reformas, se aumentaron los números con los que contaban ambas instituciones armadas. El Ejército sumaba a sus levadas de vagos, intrínsecas a él desde que era mantenido por la corona,²⁷⁹ las quintas o levadas honradas; mientras que la Armada haría lo propio con la paulatina instauración de la Matrícula de mar, cuyo sistema de sorteo guardaba similitudes con el de las quintas.

Ya durante la guerra de Sucesión habían sido empleadas las cuotas y sorteos para reclutar, si bien paulatinamente se fue profesionalizando el ejército para pasar de uno basado en soldados semiprofesionales, que alternaban el ejercicio castrense con otras ocupaciones,

²⁷⁶ DE OÑATE ALGUERÓ, P. *Op. Cit.* p. 111

²⁷⁷ AGS, SGU, LEG, 4283. Ordenanza de Su Majestad de 31 de enero de 1734 sobre la formación de 33 Regimientos de Milicias

²⁷⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* pp. 271-273

²⁷⁹ ANDÚJAR CASTILLO, FRANCISCO. Guerra, venalidad y asientos... p. 239

a otro de carácter profesional; mediante salario. Así se constituiría la milicia como profesión en lugar de como oficio. Por su parte, mediante los sorteos se debía reclutar a un uno de cada 100 reclutables, si bien en la práctica las levadas continuaron siendo quintas por hacerlo con uno de cada cinco. No fueron excesivamente recurrentes en la centuria, a pesar de que las realizadas fueron mucho más duras de lo previsto, siendo la media de reclutados en las nueve que tuvieron lugar entre 1719 y 1762 de 7.365 personas.²⁸⁰

A partir de 1767 se institucionalizó el sorteo anual para formar parte de la milicia provincial, lo que en la práctica se tradujo en la formalización del reclutamiento obligatorio hubiere o no necesidad de él.²⁸¹ De manera análoga a la implantación de la Matrícula de mar –con un recorrido de tres décadas para la fecha–, el Estado se introducía en las formas de vida comunes de manera consciente, pues la justificación del Conde de Aranda para dicho establecimiento era que de esta forma la presión reclutadora sería menor y que la población lo acabaría aceptando como parte del ciclo de la vida.

En un principio se impuso una cuota de reclutados por provincia, siendo posteriormente dividida por el intendente a las poblaciones de tal forma que cada una hubiese de contribuir con un número concreto al total provincial. De nuevo y lógicamente, el funcionamiento es similar al de los armamentos navales. Sin embargo, la franja de edad de los conscriptibles era menor que en la mar: entre 17 y 36 años, salvando a los casos exentos de ello. En este punto, la historiografía demuestra nuevamente la necesidad de extensión de los trabajos en el ámbito social, pues Charles Esdaile lista un largo número de casos en los que la población estaba exenta de este sorteo en el que no están incluidos los matriculados sin embargo de serlo como resultado de sus prerrogativas.²⁸²

Apenas diez años después se emplean de nuevo las levadas ante el suspenso del sistema por sus fallas. Un decreto el 13 de mayo de 1775 había dispuesto las levadas al tiempo que el sorteo, lo que lógicamente devino en problemas.²⁸³ En los conflictos finiseculares se aprecia el uso indistinto de ambos,²⁸⁴ generalizándose la conscripción a todos los ciudadanos durante la guerra de Independencia como consecuencia de la necesidad, pero

²⁸⁰ ESDAILE, CHARLES. *Op. Cit.* p. 105

²⁸¹ Real Declaración sobre puntos esenciales de la Ordenanza de Milicias Provinciales de España: que interin se regla la formal, que corresponde à estos Cuerpos, se deben observar como tal en toda sus partes. Madrid: Oficina de Antonio Marín, 1767

²⁸² ESDAILE, CHARLES. *Op. Cit.* p. 106

²⁸³ ANDÚJAR CASTILLO, FRANCISCO. *Guerras, venialidad y asientos...* p. 239

²⁸⁴ *Ibid.* p. 246

también de la extensión de los principios liberales.²⁸⁵ Si la nación es soberana, son sus individuos los encargados de defenderla. En lo tocante a la oficialía, el maestro de campo dejó paso al coronel y se crearon los cadetes para que la nobleza comenzase su formación militar. Además, se creó el cuerpo de Ingenieros, dando lugar a un proceso semejante a la disputa entre la pluma y la espada en la Armada.²⁸⁶

Ya en 1787, Floridablanca propondría su *Instrucción reservada a la Junta de Estado* para reestructurar la estrategia exterior de la Corona en torno a cuatro grandes puntos.²⁸⁷ Los dos primeros serían el de reducir los gastos militares limitando el número de altos oficiales y de dotaciones;²⁸⁸ y el de confirmar la anteposición de la Armada ante el Ejército:

*Siendo como es y debe ser la España potencia marítima por su situación, por la de sus dominios ultramarinos y por los intereses generales de sus habitantes y comercio activo y pasivo, nada conviene tanto y en nada debe ponerse mayor cuidado, que en adelantar y mejorar nuestra Marina.*²⁸⁹

Finalmente, se reduciría el papel de la Infantería Veterana al ámbito colonial y ultramarino, *para fortificar y completar las tripulaciones de nuestros bajeles;*²⁹⁰ confirmando para la defensa de la metrópoli a las milicias. La cuidada planificación, que habría de llevar a la Corona a certificar su posición internacional de la mano de una reforzada Marina –para la cual había sido imprescindible el desarrollo legal y logístico de los años previos– se vino abajo de manera precipitada con el inicio del ciclo de Guerras Revolucionarias, que dispararon el gasto militar en tierra y redujeron el de la Armada. Que Francia se convirtiese en enemigo en 1793 rompería el eje fundamental de la política exterior, habiendo de reorientar los esfuerzos a la frontera pirenaica al tiempo que el ciclo revolucionario y social conllevaba el decaimiento de la Matrícula en todo sitio y, con ello, la incapacidad de proyección naval de España.

²⁸⁵ ESDAILE, CHARLES. *Op. Cit.* p. 103

²⁸⁶ ALBEROLA ROMÁ, ARMANDO. Disputas entre militares. Los problemas de los ingenieros en los inicios del cuerpo. En: BALAGUER, EMILIO Y CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ (Eds.). *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1995, pp. 327-342. pp. 328-329

²⁸⁷ CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. *La crisis del ejército real...* p. 19

²⁸⁸ *Instrucción reservada*, XLV. A través de CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. *La crisis del ejército real...* p. 19

²⁸⁹ *Instrucción reservada*, CLV. A través de CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. *La crisis del ejército real...* pp. 19-20

²⁹⁰ *Instrucción reservada*, CL. CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. *La crisis del ejército real...* p. 20

Los cambios en las alianzas franco-españolas de 1796 a 1802 y de 1804 a 1808 no hacen sino ejemplificar el cansancio de guerra que sufrió la población,²⁹¹ amén de certificar el hundimiento de la Marina al enfrentarse con Gran Bretaña nuevamente 1796.²⁹² Las reformas militares que se emprendieron bajo mandato de Godoy –exceptuando la de Matrícula de 1802– no tendrían el calado propuesto dado el complejo contexto en el que se desarrollaron.

Así, a modo de síntesis, durante el siglo XVIII se sentaron las bases de un ejército según el modelo francés: dependiente del poder central y con un grado de profesionalización creciente que incluía su regularización. Como veremos en adelante, las líneas maestras empleadas en ello fueron las mismas que se establecerían para la reforma de la Armada. Si en tierra los regimientos, batallones, compañías y escuadrones habían sustituido a los tercios en pos de una mayor profesionalidad y detrimento de las fuerzas locales como las milicias, la misma idea se llevaría a cabo con la defensa de los intereses navales; cambiando paulatinamente la concepción de una defensa local mediante fortalezas y armadas locales a una gestión centralizada del espacio marítimo que permitiera a la Monarquía no únicamente defender sus plazas fuertes sino proyectarse.

²⁹¹ ESDAILE, CHARLES. *Op. Cit.* p. 104

²⁹² MARCHENA, JUAN. *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol.2...* p. 353

6.1.4. La Real Armada

6.1.4.1. Antes de Felipe V

Tal como la institución terrestre fue modificada ampliamente con el ascenso de los Borbones a la Corona, lo fue la Marina que, puesto que es objeto principal de esta tesis, se contextualiza de manera considerablemente más amplia. Se profundiza en ella tanto desde el punto de vista temporal, en el que se atiende desde al desarrollo de la Marina bajo los Austrias hasta la llegada de Fernando VII; como desde el punto de vista metodológico, puesto que se incluyen en este apartado diversas consideraciones de carácter geopolítico imprescindibles para comprenderla.

Desde la Baja Edad Media, la monarquía había ido teniendo una necesidad y capacidad de control de embarcaciones militares cada vez mayor. En un primer momento, se procedía mediante requisiciones y mercenarios, alzándose los segundos progresivamente sin perderse nunca los primeros, especialmente en caso de perentoria necesidad. Los cambios geoestratégicos, a la par que los políticos, propiciarían de manera paulatina la aparición de flotas adscritas a zonas concretas y controladas por la Corona, cuyo mejor ejemplo de organización puede apreciarse en las Ordenanzas de 1633.²⁹³ Se trataba esta de una Marina de guerra exigua en embarcaciones de guerra, a la que con ocasión de conflictos podían añadirse barcos privados armados a la sazón y flotas alquiladas.

Con anterioridad, se había ido configurando el que sería eje fundamental de la monarquía moderna, el Mediterráneo, como herencia de su parte constituyente aragonesa. Dicha Corona había ostentado una de las mayores presencias navales durante los siglos XIII y XIV, que se redujeron drásticamente durante el siglo XV; en el que se fue implantando la política de realizar contratos con asentistas privados cuando hubiera necesidad de embarcaciones armadas. Proceso paralelo sufrió su contraparte castellana, lo que se confirma en la unión de ambas bajo los reyes Católicos, periodo durante el cual, según Thompson, las Marinas de guerra quedaron relegadas a un lugar secundario.²⁹⁴

²⁹³ *Ordenanzas del Buen Gobierno del arma y los militares* [en línea]. 1633. [Accedido: 2017-06-17]. Disponible en Web: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000056727&page=1>. También: *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano, de 24 de febrero de 1633*. Barcelona: Imprenta de F. Cormellas, 1678

²⁹⁴ THOMPSON, I. A. A. Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI. *Manuscrits: revista d'història moderna* [en línea], 2006, 24, pp. 95-124 [Accedido: 2017-03-02]. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/Manuscrits/article/view/86866> p. 105

Si bien podría pensarse que el Atlántico cobraría vital importancia tras la llegada de Colón a América, en tanto que esta se convertiría en el sostén económico de la Corona, el Mediterráneo seguiría siendo el centro de los intereses navales porque a través de él se ejercía la política internacional; limitándose el Océano a simple conexión con las colonias.

El reinado de Carlos I no sólo no cambiaría esta situación, sino que acrecentaría las miras europeas de la Corona, para lo que se valdría de asentistas con nombres tan conocidos como el de Doria. Si bien un elemento que configura las monarquías modernas es la disposición de un ejército real, no sucede así con la Marina, que continúa dependiendo de asientos y mercantes alquilados o requisados. Esto, que permitía ahorrar costes, también condicionó la guerra naval, que mantuvo un esquema heredado de la Edad Media según el cual se proyectaba el poder mediante armadas para acciones concretas –a imagen de las algaradas en tierra. Sin embargo, la incorporación de los territorios conquistados en América fuerza a adoptar una política oceánica consistente en la regulación de las embarcaciones y el fomento de la técnica en la navegación que, si bien no parte de concepciones militares, las incluye y generará consecuencias relacionadas en los siglos venideros. La más importante de ellas es la implantación del sistema de flotas y galeones en 1521.

La centuria del XVI, así, observa el predominio de las galeras sobre los buques mancos y el de la política terrestre sobre la naval, para lo cual las rémicas embarcaciones constituían más medios que fines. En este contexto, la Monarquía mantenía cuatro flotas permanentes en el Mediterráneo –con menos de la mitad de sus bajeles de propiedad real–, las de España, Nápoles, Sicilia y Génova; amén de la creación de las de Flandes y la más relevante para este estudio, Indias.

Bajo el reinado de Felipe II, la Corona vuelve a poseer la mayoría de las embarcaciones militares bajo su mando, espoleada por el impulso astillero iniciado en 1562. El archiconocido cénit de esta Marina, Lepanto, marca también un máximo del armamento naval del Mediterráneo, que para entonces cuenta con cinco veces más galeras en sus aguas que un siglo atrás, contabilizándose cinco centenares de estas entre las distintas potencias.²⁹⁵ Empero, para 1585 se había vuelto mayoritariamente al sistema de asiento para economizar, convirtiendo progresivamente a las embarcaciones rémicas en un

²⁹⁵ Ibid. p. 96

elemento de control negativo en la mar. Quedarían principalmente para vigilancia costera y tareas auxiliares, en detrimento del definitivo ascenso de los buques mancos durante el XVII, cuyas mayores demandas técnicas y de tripulantes comenzarían a ir conformando las imponentes Armadas del XVIII.

Con anterioridad a todo ello, la Corona había respondido a los ataques sufridos por las naves de la Carrera de Indias mediante la fortificación de los puertos más relevantes y la obligación de navegación en conserva; así como con la creación de la Guarda de la Carrera de Indias o Armada de Averías. Esta, conocida así por el impuesto que pagaban los comerciantes sevillanos para financiarla y que venían discutiendo la necesidad de su adopción desde 1536,²⁹⁶ se hizo definitiva en la segunda mitad del XVI y terminaría por configurar el sistema que defendió las pretensiones atlánticas de la Corona durante doscientos años; junto a las flotas de Nueva España y Tierra Firme y las Armadas de Barlovento en el Caribe y del Mar del Sur en el Pacífico.

Elemento fundamental en los primeros pasos de la Armada del XVIII y en la política naval de los Austrias era el Consejo de Indias, en el que se decidían desde el número de naves que integraban las flotas a otras cuestiones que afectaban a la navegación transatlántica y transpacífica. El Consejo vetó el empleo de naves o tripulantes extranjeros –prohibición que fue eliminada por insostenible a finales del XVII–, obligó a todos los barcos a portar un mínimo de dos piezas de artillería de bronce para autodefensa, y sus funcionarios tenían el deber –y el poder– de inspeccionarlos antes de partir hacia América y decidir si eran aptos o no para la navegación. No es de extrañar, pues, que en su seno se encontrasen marinos con la experiencia y conocimientos que los reyes necesitaban para con los mares.

Su importancia creció al tiempo que lo hacía la del Atlántico para la Corona, incluido dentro de su política naval –si bien siempre supeditado al Mediterráneo– en el último cuarto del XVI, tras la pérdida de la Goleta y Túnez y la incorporación de Portugal y sus colonias a los dominios de Felipe II. Paralelamente, la presencia francesa, holandesa y, especialmente, inglesa en aguas oceánicas hizo necesario prestar más atención a ellas y a los navíos mancos que las dominaban.

²⁹⁶ AGI, 26, INDIFERENTE, 1962, L.5, F. 23-24. Real Cédula al licdo. Juan Suárez de Carvajal para que los diputados de la Armada de Averías se reúnan para tratar de la conveniencia de mantener dicha armada dado el peligro de los corsarios franceses...

Desde la historia política, el predominio de estas naves no es baladí, pues para la Corona española supone un retraimiento de sus capacidades en tanto que Estado hasta que la llegada borbónica supusiera la centralización y extensión del mismo en el ámbito naval. Su mayor complejidad y coste operativo fue sin duda el principal de los motivos de este proceso, que Thompson resume de manera certera:

*Hace muchos años, Vicens Vives resaltó la conexión entre el desarrollo estatal y la institucionalización de la guerra en el Mediterráneo durante la década de 1530. Con guerras en el Atlántico y con las guerras atlánticas invadiendo el Mediterráneo desde la década de 1580, el proceso se estaba invirtiendo. La expansión de la guerra de galeras en el Mediterráneo había implicado una expansión del «sector público» en la organización militar.*²⁹⁷

A nivel legal, ello se concretaría en las *Ordenanzas para las armadas del Mar Océano y flotas de Indias* de 1606,²⁹⁸ que establecieron ciertas bases uniformizadoras en ellas al tiempo que establecían las funciones de sus integrantes. Ya bajo Felipe IV y por impulso de Olivares, se concretarían las *Ordenanzas* de 1633 con las que se iniciaba este apartado,²⁹⁹ destinadas a la formación de una Marina poderosa que no dependiese en tanta medida de asientos, mercantes militarizados y corsos particulares.³⁰⁰ No obstante habría que esperar un siglo para que esto comenzase a ser una realidad, en dichas ordenanzas se recoge una cuidada organización del personal a bordo, con un detalle tal como la prohibición de embarcar gente con enfermedades contagiosas o mal de corazón o la reglamentación de instrumentos del cirujano.

Al margen de ello, se establecen tres grupos de tripulantes según la gente de mando, de cabo y de remo; al margen de la infantería embarcada. La gente de mando, como su nombre indica, estaba formada por la oficialía: capitán, maestre, piloto, cómitre, consejeros, etc. La de remo, por su parte, era la empleada en esta forma de propulsión, siendo mayoritariamente forzada o esclava, pero existiendo también buenas boyas, remeros voluntarios o liberados que cobraban un salario y tenían unas condiciones algo

²⁹⁷ THOMPSON, I. A. A. *Op. Cit.* p. 118

²⁹⁸ Preeminencias concedidas a la gente de mar de las armadas y flotas de Indias, 4 de noviembre de 1606. AMN, Col. Navarrete, Tomo III, doc. 48. A través de FERNÁNDEZ DURO, C. *Disquisiciones náuticas. Vol. II La mar descrita por los mareados*. Madrid: Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C^a, 1881. pp. 341-347

²⁹⁹ *Ordenanzas del Buen Gobierno del arma y los militares...* También: *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano...*

³⁰⁰ DE PAZZIS PI CORRALES, MAGDALENA. La armada de los Austrias. *Estudis*, 2001, 27, pp. 23-51

menos malas que sus colegas obligados. La gente de cabo, más relevante en esta tesis, estaba a su vez subdividida en dos grupos: la gente de guerra, originalmente de pelea y que sería progresivamente sustituida por la infantería embarcada; y la gente de mar. La concepción de este segundo grupo se enarbola como fundamental en la posterior Matrícula, pues es este concepto el que sitúa a los sujetos que formarán parte de ella y que no cambian en demasía respecto a la percepción del XVII. Así, dentro de este grupo se situaba a los marineros, grumetes, pajes, artilleros y lombarderos –a los que se iría incorporando la maestranza de especialistas relacionados con la mar. Los lombarderos y artilleros eran personal con los conocimientos suficientes como para, además de saber marear, manejar y dirigir las piezas de artillería; es decir, personal codiciado. Junto a ellos, eran privativamente buscados los marineros, hombres habituados a navegar en embarcaciones de altura, de trepar sus inmensos árboles y con conocimiento de las cualidades de navegación y maniobra. La carencia de marineros formados sería una constante durante toda la Edad Moderna, por lo que es común que se recurriera a levas portuarias para embarcarlos forzosamente con ocasión de los grandes armamentos. Por supuesto, ello y la regular falta de sueldos conllevaron serias tasas de desertión y amotinamientos –aplicables también a los soldados embarcados mediante el mismo sistema–, argumentos que veremos esgrimidos con motivo de la instauración del sistema de la Matrícula de mar.

Por otro lado, cabe diferenciar brevemente entre pajes y grumetes, pues si bien la historiografía especializada suele manejar los términos de manera apropiada, no lo hace así la concepción popular que en reiteradas ocasiones confunde ambos términos. Como pajes eran conocidos niños que embarcaban muy jóvenes para ir formándose progresivamente o como salida a la mendicidad u orfandad y realizaban tareas auxiliares a bordo: servicio a la oficialía, traslado de pólvora durante el combate, limpieza, etc. Los grumetes, sin embargo, no eran necesariamente infantes u hombres jóvenes, si bien es asumido que una mayoría de ellos lo era, puesto que lo que los identificaba como tal era el tener un conocimiento básico de sus tareas a bordo. Es decir, bajo el concepto grumete podía situarse un adolescente habituado a la mar sin la suficiente experiencia como para ser considerado marinero, pero también un hombre en su cuarta década de vida y embarcado recientemente o sin la motivación o los medios bastantes para haber progresado y ser concebido como marinero.

Finalmente, las Ordenanzas de 1633 establecen que, por cada 10 toneladas de porte, los navíos han de embarcar 16 marineros y 26 soldados, datos esclarecedores sobre la concepción de la guerra naval en este segundo cuarto del XVII. Por un lado, se le da primacía al combate bordo a bordo, al primar la soldadesca sobre la artillería; por otro, continúa concibiéndose el mar como un espacio de paso y no de control, pues dichos soldados servían para afianzar el poder en tierra. Esta centuria ve cómo este concepto cambia, pues ello es lo que supone el triunfo de los navíos de línea y las fragatas sobre las galeras, es decir, del sistema de combate naval atlántico sobre el mediterráneo, si bien esas siguieron teniendo presencia hasta finales del XVIII.

La Corona española contaba así durante este periodo con una Marina de guerra compuesta por la Armada del Mar Océano, la Armada de Flandes, la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, la Armada de Barlovento, la Armada del Mar del Sur, la de Guarda del Estrecho, las Galeras de España, las Galeras de Génova, las Galeras de Nápoles, las Galeras de Sicilia y asientos particulares; amén de la breve vida de la Escuadra de Galicia.³⁰¹ Este complejo sistema de flotas y armadas regionales había de hacer frente a una guerra verdaderamente naval –no únicamente como medio de proyección en tierra–, consistente en el bloqueo de las acciones del enemigo, el enfrentamiento entre grandes escuadras y el ataque y expolio a sus rutas comerciales. A diferencia de la guerra de galeras, esencialmente una guerra de recursos humanos –pues como recursos eran entendidos los forzados y esclavos que en ellas bogaban–, la guerra que se globaliza en el XVII lo es de recursos económicos, de eficiencia y de habilidad técnica; pues se libra a distancia.

Coincide esta evolución, además, con el periodo revolucionario de 1640 que obliga a la reconfiguración de los Estados europeos. Para los Austrias supone una completa crisis en la Península Ibérica, puesto que el Estado, hasta entonces muy capaz de extraer recursos y organizarlos gracias a la colaboración entre élites e instituciones representativas, ve como estas relaciones se rompen. Por ello, los recursos restantes se reorientan una vez más al interior, sumiendo a la Marina en un nuevo periodo de decadencia. Quizá por este

³⁰¹ SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ, FONDEVILA-SILVA, PEDRO y CHAÍN-NAVARRO, CELIA. Los Libros Generales de la Escuadra de Galeras de España: una fuente de gran interés para la Historia Moderna. *Mediterranea-Ricerche Storiche*, 2012, IX, pp. 577-602. p. 581 Y FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Evolución y análisis de las galeras de los reinos peninsulares (Siglos XII-XVIII). Construcción, dotación, armamento, aparejos y tácticas*. Dirigida por J.J. Sánchez-Baena y Celia Chaín-Navarro. Murcia, 2018. Universidad de Murcia. pp. 153-154

motivo, quizá porque las épocas de ocaso suelen parecer menos atractivas, no es muy extensa la historiografía sobre el estado de la Marina durante el reinado de Carlos II. Empero, es posible esbozar el momento de la Marina previa a la guerra de Sucesión.

A nivel constructivo, la segunda mitad del XVII supone una diferenciación mayor entre los mercantes armados y los navíos de guerra que lo existente hasta entonces, hasta acabar formando los imponentes navíos de línea; así llamados por su misión principal: confrontar al enemigo en una escuadra en línea, para maximizar el efecto de su artillería. Esta evolución afectó a la Marina española en tanto que durante este periodo se primó el comercio, que aumentó, si bien no así la innovación técnica militar que otras potencias comenzaron a demostrar. A los indiamanes y otros mercantes fuertemente armados de las Compañías de las Indias Orientales holandesa y británica se añadieron los navíos y fragatas de estas naciones y de Francia; en clara expansión cuantitativa en lo que podría considerarse una carrera de armamento. Es posible asociar las carreras de armamento naval a los momentos expansivos de los Estados sobre la sociedad, como se observará durante todo el XVIII en España y se venía haciendo desde la segunda mitad del XVII en Francia. O, comparativamente, como volverá a apreciarse durante la primera mitad del siglo XX, y, de manera inversa, en las primeras décadas del XXI en los países liberales.

A las armadas de Carlos II este proceso les sobrevino a contracorriente, ya que a la mencionada crisis vinieron a sumarse la política naval defensiva diseñada desde los Consejos de Guerra e Indias y otros elementos como los cortes de suministro de jarcia importada de Europa, que impedían que los astilleros de Cantabria, Cádiz o Barcelona pudieran armar correctamente sus navíos.

Así, en el Mediterráneo se conservaban las Escuadras de galeras, de carácter eminentemente defensivo y en claro retroceso frente a las naves mancas y a los jabeques; mientras que la Armada de la Avería contaba con seis navíos y el equivalente a cinco fragatas, que en teoría deberían ser suficientes para defender el comercio indiano.

No sucedía así con la de Barlovento, que contaba con cuatro navíos entre cuyas funciones estaban la de defender a las flotas, las plazas del Caribe y repartir el situado; a todas luces inabarcables con tan reducido tamaño. Por ello, se recurría asiduamente al corso no únicamente para atacar a los mercantes enemigos, dado el cuasi estado de guerra no declarada de aquellas aguas; sino para defender el propio o incluso impedir los asentamientos británicos en el Darién y en Pensacola. Los posteriores eventos y

armamentos y las asiduas quejas de las administraciones coloniales demuestran que no fueron suficientes para mantener la policía caribeña.

En lo concerniente al Pacífico, la Armada del Mar del Sur mantenía sus dos naves, la Almiranta y la Capitana, sin demasiadas dificultades, gracias a la falta de una amenaza real; mientras que el Galeón de Manila continuaba demostrándose efectivo para mantener la comunicación entre América y Filipinas –y así sería prácticamente durante toda su existencia, desde 1565 hasta 1815.

6.1.4.2. La guerra de Sucesión

Los reiterados intentos de ocupación del Darién en 1698 y 1699 pusieron de manifiesto la necesidad de defender las costas caribeñas desde la mar, por lo que se organizó una escuadra para la ocasión que no paliaría dicha necesidad. En efecto, el estallido de la guerra de Sucesión conllevaría también la interrupción de las flotas entre América y España, revelando lo vital de esta comunicación –si bien no interrumpida completamente gracias a avisos puntuales.

Consciente de ello, Luis XIV se aprovechó de la oportunidad en pos de su nieto, el futuro Felipe V, ocupándose la Marina francesa de mantener las conexiones entre Europa y América entre 1701 y 1709. El golpe de efecto fue importante, puesto que las concesiones hechas al amparo del conflicto:

[...]permitieron a Francia penetrar los mercados coloniales españoles, como la cesión del asiento de negros a la Compañía de Guinea, el flete a precios abusivos de buques de la Marina francesa para la defensa de las costas metropolitanas, para escoltar las flotas de la Carrera a Indias, para transportar la plata americana hacia la metrópoli o para repartir los Situados desde Veracruz a las plazas fuertes del Caribe, así como para llevar asesores militares, autoridades coloniales, soldados, armas y pertrechos, destinados a reforzar las plazas fuertes del Virreinato novohispano.³⁰²

Esta ayuda, que se demostró lejos de ser eficaz, fue cara y costosa. Cara porque los costes de los fletes franceses superaban a los de la Marina española, costosa porque no logró

³⁰² BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... p. 11

defender plazas tan relevantes como Gibraltar, Menorca o Sicilia y porque la Marina francesa actuó en lugar de la española, llevándose así a esta a la inoperancia.

En este contexto se creó en 1705 la Junta de Restablecimiento del Comercio –cuyo nombre no deja lugar a la intuición– a fin de dotar de amparo legal a los mercantes franceses en América. Sin embargo, de sus deliberaciones nacerían iniciativas que no se adoptaron en su momento, pero acabarían por marcar el devenir naval en el XVIII: la sustitución de las flotas por un comercio basado en navíos sueltos, el final del puerto único o la creación de compañías comerciales privilegiadas. Figura que destacó en la misma fue la de Bernardo Tinajero de la Escalera, quien sería posteriormente el principal actor en la Marina entre 1709 y 1715.

Durante su periodo en la Junta de Restablecimiento del Comercio tuvo relación con uno de los capitanes franceses que hacían la ruta a América, Jean de Monségur, verdadero profeta de la posterior Armada borbónica, puesto que de sus propuestas beberían tanto el propio Tinajero de la Escalera como Patiño. De este modo, el francés propuso la creación de un Ministerio que aunara las competencias de Marina, Indias y el comercio transatlántico; la creación de tres departamentos en la península que sirvieran de base logística a la Marina; que Cádiz se convirtiera en la cabeza del comercio con América; la creación de dos cuerpos distinguidos dentro de la Marina, el general para las cuestiones de mar y guerra y el del Ministerio para las administrativas; además del de pilotos y distintas clases para la marinería. Todos estos cambios habían de ser financiados únicamente por la Corona, a fin de conseguir independencia administrativa para las fuerzas navales, mediante el uso de los propios buques de guerra para el transporte de fondos y otras mercancías; al tiempo que estos barcos serían construidos en los astilleros de Cantabria, La Habana y las tres capitales departamentales a partir de un modelo estandarizado; tal como ya hacían Gran Bretaña y Francia. Dichas innovaciones y nueva institución se regirían por unas Ordenanzas de Marina a imagen de las francesas de 1689, que, al fin y al cabo, eran el modelo en el que Monségur se había inspirado para sus propuestas.³⁰³

Parte de ellas comienzan a ser instauradas por Tinajero de la Escalera como secretario del Consejo de Indias debido a que a partir de 1709 Felipe V se ve forzado a operar con autonomía respecto a su abuelo Luis XIV, quien ya había iniciado conversaciones para

³⁰³ MONSEGUR, JUAN DE. *Op. Cit.*

poner fin a la disputa dinástica y trocear el Imperio. Al tiempo que el monarca emprende una política dirigida a Italia, el secretario del Consejo de Indias anula las amplias concesiones a Francia e inicia el proceso de centralización y agilización de comunicaciones mediante el uso de la vía reservada, la supresión del impuesto de avería –sustituido por concesiones a modo de incentivo para financiar la Marina– y de los intermediarios en la recaudación de los impuestos coloniales. Poco después se inicia el proyecto de reconstrucción naval –necesaria tras el cambio de política de Francia– adoptando las líneas estandarizadas propuestas por Gaztañeta y empleando los astilleros del Cantábrico, Cádiz, Barcelona y La Habana. El empleo de este astillero para los principales navíos de la renaciente Marina al tiempo que el uso de la financiación regional, especialmente la de Nueva España; será otra de las tónicas del XVIII.

6.1.4.3. La creación de la Armada. El reinado de Felipe V (1700-1746)

El siglo XVIII es en el que las armadas de las potencias europeas se profesionalizan y crecen de manera exponencial. Inglaterra, Francia y España internacionalizan la guerra llevándola hasta América, para lo cual necesitan nuevas embarcaciones, oficiales mejor formados y muchos, muchos más marineros. En la Corona Española, el proceso de centralización comenzó con el reinado de Felipe V durante los últimos años de la guerra de Sucesión. Su Armada serviría para afianzar su política europea y para asegurar los vínculos de la Península Ibérica con América, conllevando la participación de muchos más americanos en ella. Sin embargo, hablar de la Armada del XVIII y América es hablar del patio trasero de la Armada de los Borbones, al menos durante la primera mitad de siglo; pues estos siempre estuvieron más pendientes de lo que sucedía al este de la Península Ibérica, en el Mediterráneo. La respuesta política y social a las iniciativas tendentes a incrementar la presencia de la Corona en el Atlántico no ayudó a que esto cambiara, ya que a la pretensión de que todos los barcos que cruzasen el océano fuesen reales se opusieron los comerciantes, el Consejo de Indias y hasta el propio Tinajero.³⁰⁴

Sin embargo, es en los últimos años del conflicto sucesorio cuando otras circunstancias impulsan a Felipe V a buscar una Marina de guerra potente. La principal sería la firma de la Paz de Utrecht en 1713, mediante la cual Francia dejó de apoyarle cuando aún restaban territorios en la Península fieles a Carlos III. La inmediata respuesta fue el intento de compra de 20 barcos a Francia, con negativa por parte gala, con los cuales proseguir la

³⁰⁴ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... p. 19

contienda de forma autónoma. Finalmente fueron adquiridos entre Holanda y Génova, a la par que se ponía en marcha la construcción de navíos de 60 cañones en la cornisa cantábrica siguiendo las líneas de Gaztañeta, plasmadas en su tratado naval en 1712; Biblia de la construcción naval española durante la primera parte del siglo.³⁰⁵

Con los que se van completando, las nuevas adquisiciones y varios bajeles alquilados – de esta forma sí– a Francia, aún quedaba la cuestión logística y humana para tener la capacidad de asestar el golpe definitivo a los austracistas en el asedio a Barcelona. Bergycek, cercano al rey por sus servicios en los Países Bajos, aconseja proveerse en Francia de los aparejos necesarios y solicitar también la cesión de oficiales de su Armada para las operaciones e instrucción de los españoles.³⁰⁶ Serán estos, junto a los experimentados oficiales de la Carrera de Indias los que formen parte de esta primera Armada.

Los sucesos y pretensiones desde la Paz de Utrecht que confirmó en el trono español a Felipe, hasta la creación de la Armada apenas unos meses después para confirmar con hechos lo que los tratados habían firmado, revelan tanto las capacidades como las necesidades de la Marina española en el albor de su uniformización. Queda patente por lo relatado que en el reino había capacidades técnicas y humanas para el diseño y la construcción de embarcaciones de guerra de manera totalmente autónoma del resto de potencias, así como recursos –convenientemente reencauzados– para ello y para su operación. Pero también resulta evidente que las Armadas de otros países habían avanzado a nivel logístico y doctrinal lo suficiente como para que hubiera que importar pertrechos y conocimientos en un primer momento.

De cara a organizar esta incipiente Marina en pleno asedio, bajo influencia principal de Tinajero de la Escalera y, a su vez este, de las propuestas de Monségur, Felipe V firma el 21 de febrero de 1714 la cédula que proclamaba la unión de todas las flotas y armadas puntuales en una única Armada.³⁰⁷ Medida que, pese a ser reconocida por la historiografía como tal a excepción del independiente cuerpo de Galeras,³⁰⁸ habría que poner en cuestión por la permanencia de otras flotas de manera prácticamente independiente, si

³⁰⁵ AGI, MP-INGENIOS, 17TER. Descripción de la planta de un baxel sobre el fundamento de 60 codos de quilla, demostrado su costado en perfil y en sus barengas. Por Antonio de Gastañeta. Año de 1712.

³⁰⁶ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... pp. 17-18

³⁰⁷ Merino Navarro, José P. *Op. Cit.* p. 18

³⁰⁸ SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ; FONDEVILA SILVA, PEDRO Y CHAÍN NAVARRO, CELIA. Los Libros Generales de la Escuadra de Galeras de España... p. 581

bien bajo el paraguas legal de la Armada: la Armada de Barlovento, la Armada del Mar del Sur y,³⁰⁹ creados con posterioridad y al margen de la Armada, los Correos marítimos.

De este modo quedaban incluidas en el paraguas de la nueva Armada las naves de Avería, Barlovento, la Carrera de Indias, Cataluña, Flandes, Filipinas, la Guarda del Estrecho, el Mar del Sur, Nápoles, Nueva España, Portugal, el Océano y Tierra Firme.³¹⁰ A partir de esta cédula, en fin, la Armada opera de forma independiente a los navíos privados de los que antes dependía, si bien sigue sirviéndose de ellos tanto de manera puntual como continuada.³¹¹

La confirmación de la importancia que esta iba a tener llega en noviembre de ese mismo año, en el que se crea el Consejo de Gabinete con cuatro Secretarías del Despacho, correspondiendo Marina e Indias a Tinajero; que de este modo aúna la política naval y la americana como un todo. Sin embargo, el Tratado de Utrecht torpedea los esfuerzos renovadores poniendo fin definitivo a la Junta de Restablecimiento del Comercio –órgano en el que habían surgido la mayoría de las iniciativas navales– y obligando la vuelta al sistema de flotas por exigencia de Gran Bretaña. Esta se veía beneficiada también con el asiento de negros y la apertura parcial del comercio americano con el navío de permiso de 500 toneladas durante 30 años a Veracruz o Portobelo; navío que sería coartada para el contrabando y origen de fricciones entre ambas potencias en los años venideros y que simbolizaba el fin legal del monopolio de España con sus colonias:

*Un monopolio comercial que arrastraba importantes fisuras desde mediados del siglo XVII y que se vio aún más mermado después de la Guerra de Sucesión, tanto por la ratificación en los Tratados de Paz de varias cesiones que España había tenido que hacer a Francia, Inglaterra y Holanda durante el siglo XVII, como el derecho de entrar en los puertos españoles, o el de poder permanecer unos días en ellos y mantener almacenes sin inspecciones aduaneras.*³¹²

La siguiente estocada al sistema llegará como consecuencia de la italianización de la política de Felipe V, en detrimento de la atlantización perseguida durante el periodo de

³⁰⁹ Merino Navarro, José P. *Op. Cit.* p. 19

³¹⁰ BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA. Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793). En: GARCÍA HURTADO, M.R. (ed.) *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex, 2012. pp. 101-120

³¹¹ CABEZOS ALMENAR, FRANCISCO. *Op. Cit.* pp. 8-9 y 11

³¹² BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... p. 23

influencia francesa.³¹³ Su matrimonio con Isabel de Farnesio en 1715 trae aires nuevos al gobierno, con el ascenso como hombre fuerte de Alberoni y el agregado de las Secretarías de Marina e Indias a la de Guerra bajo Miguel Fernández Durán que no significó en un primer momento la subordinación de los intereses de la Armada a los del Ejército.

Pese a que la pérdida de territorios europeos ayudaba a una nueva visión atlántica, la línea seguida por Alberoni hizo que la recién creada Armada se empleara en afianzarse en Italia, descuidándose nuevamente América. En palabras de Benassar:

*Esta política italiana de España fue encarnada en Madrid en la figura de un sacerdote italiano de origen humilde, Alberoni (1664-1752). [...] Su influencia sobre la pareja real era considerable, lo que le valió ser nombrado en 1716 jefe todopoderoso del gobierno español [...]. Quería librar a Italia de la dominación austríaca, y para ello contribuyó febrilmente a restaurar el poder español reorganizando sus fuerzas militares y navales.*³¹⁴

El enfoque en el Mediterráneo, además de por las razones políticas, estaba condicionado por la inseguridad en que había quedado tras la pérdida de las posesiones italianas que hasta entonces habían garantizado una relativa presencia de la Corona en su región occidental. Disponer de una Armada fuerte en dichas costas era primordial así tanto por motivos ofensivos como defensivos. Con este objeto, y prueba de ello fue la conquista de Mallorca en 1715, se continuó con la política de construcción en Pasajes, Santoña y San Feliu de Guíxols.³¹⁵ A cargo de esta última estaba José Patiño, quien sería hombre fuerte de la Armada en los años venideros, como intendente de Cataluña.

Cuestión en la que la historiografía no ha profundizado al respecto de la reconstrucción de la Armada en este lustro es la facilidad con la que los diseños de Gaztañeta se llevan a la práctica tanto en la Península Ibérica como en América. Ello es posible, sin duda, por la presencia de una amplia red de carpinteros de ribera con habilidades y en número suficientes para realizarlos, que en apenas unos años ponen a flote una cantidad de navíos suficiente como para reconquistar Sicilia y alentar aspiraciones aún mayores en Italia en la persona de Felipe V. Empero, la respuesta a sus ambiciones llegó en forma de guerra de la Cuádruple Alianza, así denominada porque los recientes antagonistas en el conflicto

³¹³ Ibid. p. 21

³¹⁴ BENNASSAR, M.B. et al. *Historia Moderna*. Madrid: Akal, 1980. p. 876

³¹⁵ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... p. 24

sucesorio se coaligaron a fin de mantener el despiece del imperio pactado. Gran Bretaña, Francia, Austria y Saboya aplastaron a la flota española en Italia y no dudaron en destruir los astilleros del Cantábrico y los navíos que se estaban construyendo. Este segundo hecho no deja lugar a dudas sobre cuál era, o podía haber sido, la verdadera fortaleza del Borbón español; pues la reducción a cenizas de los medios para construir navíos supuso arrancar las raíces a una posible proyección exterior.

No contentas con ello, las potencias europeas exigieron a Felipe V la expulsión de Alberoni, poniendo fin momentáneo a la política italiana. Sin embargo, el cardenal había contribuido al resurgimiento naval de España no únicamente para esta, sino en su doctrina de gobierno. El uso de la vía reservada para gobernar al margen de instituciones intermediarias, que ya se había iniciado durante el periodo en el que Tinajero de la Escalera estaba al mando, asentó la centralización y dinamización de decisiones ejecutivas. Además, se crearon las juntas de trabajo en las que se realizaban estas decisiones, compuestas por personal con experiencia en las temáticas a tratar. En la de Marina se encontraban, por ejemplo, Andrés de Pez –marino y presidente del Consejo de Indias– y el mencionado José Patiño.

Esta sería la inmediata antecesora de la Secretaría, creada para gestionar la nueva institución, responsable únicamente ante el rey y bajo cuya autoridad quedaron barcos, infraestructuras e individuos al amparo del fuero de Marina. Bernardo Tinajero de la Escalera fue su primer secretario, sustituido al poco tiempo por José Rodrigo y Villalpando, y ya en 1717, por José Patiño. Como intendente general, sería el verdadero inspirador de la moderna Armada tras su creación y la debacle de la guerra de la Cuádruple Alianza. Bajo esta figura quedaría la administración y gestión de todos sus asuntos a excepción de los militares,³¹⁶ y a su alrededor se formaría el Estado Mayor o Junta general, según el momento; camarilla de cargos con distintas responsabilidades en función del periodo.³¹⁷

De la mano de su nacimiento en 1714 y con objeto de dotar a la nueva Armada de un cuerpo de oficiales bien formado, se habían creado los cuerpos de la Real Armada y, de vuelta en 1717, la Academia de Guardias Marinas en Cádiz –expandida a las Reales Compañías de Guardias Marinas de Ferrol y Cartagena en 1776 –; seguidos, ya en 1725,

³¹⁶ Merino Navarro, José P. *Op. Cit.* p. 18

³¹⁷ *Ibid.* p. 25

del impulso legislativo de Patiño que se constata en las *Ordenanzas e Instrucciones generales de la Armada*.³¹⁸ Estas suponen la base de su organización durante el Dieciocho, pese a que se modifican progresivamente con la introducción de nuevas legislaciones particulares. El siguiente paso en la creación del sistema naval sería la instauración de los tres Departamentos como subdivisión geográfica de la Secretaría de Marina: Cádiz, Ferrol y Cartagena. A cargo de un intendente de Marina, adquirirían las funciones administrativas de manera territorial, entre las que se encontraba la formación de la Matrícula de mar.³¹⁹ Punto por punto, se fueron implantando y adaptando las propuestas que había realizado Monségur y recogido Tinajero de la Escalera durante la guerra de Sucesión.

La profesionalización de la Armada mediante sus oficiales se constata en la ordenanza del cuerpo de la Marina de España –el cuerpo general–, de junio de 1717,³²⁰ mediante la cual los antiguos oficiales de mar y guerra pasan a la jurisdicción militar y se regulan su jerarquía y funciones.

³¹⁸ GUZMÁN, I. Normativa contable en la Armada española durante el período 1700-1850: especial referencia a la administración de provisiones. *De Computis. Revista española de Historia de la Contabilidad*, 3, 5, 2006, pp. 65-146. p. 68

³¹⁹ Merino Navarro, J.P. *Op. Cit.* p. 25

³²⁰ *Instrucción, sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España y ha de tener fuerza de Ordenanzas, hasta que su Magestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse* [en línea]. 16 de junio de 1717 [Accedido: 2021-08-20]. Disponible en: <http://bdh.bne.es/bnesearch/detalle/bdh0000228499>

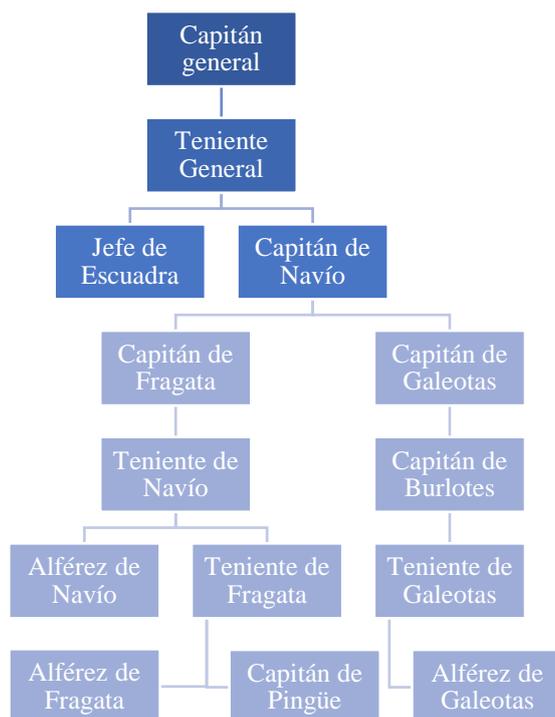


Figura 7. Organigrama del Cuerpo General de Marina ³²¹

Por su parte, el cuerpo del Ministerio, denominado así a partir de 1725, quedaba a cargo de la administración: economía, hacienda y policía de la Marina en cada Departamento. La división del personal de la Armada en cuerpos, pensada en pos de la especialización de burócratas y marinos, generaría una serie de disputas internas en la institución por las competencias que la historiografía ha denominado tradicionalmente lucha *entre la pluma y la espada*; que durarían hasta el último cuarto del siglo. Al mismo tiempo, se ahondaba en la profesionalización mediante la creación de los cuerpos de Infantería y de Artillería de Marina,³²² si bien se sufrió siempre la carencia de infantes a bordo,³²³ tal como sucedió con la marinería.

Así, en 1725, el impulso legislativo de Patiño se constata en las *Ordenanzas e Instrucciones generales de la Armada*.³²⁴ Estas suponen la base de su organización durante el Dieciocho, pese a que se modifican progresivamente con la introducción de nuevas legislaciones particulares. De la mano de la definición estricta del cuerpo del

³²¹ Elaboración propia a partir de *Instrucción, sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina...*

³²² AMN, ms. 2151

³²³ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... p. 35

³²⁴ GUZMÁN, I. *Op. Cit.* p. 68

Ministerio, se crearon la Comisaría de Ordenación y la Contaduría de Marina, para controlar los recursos económicos y el personal de cada Departamento. Intendentes, comisarios ordenadores, contadores y tesoreros fiscalizaban así desde marineros a capitanes, pasando por todos los pagos. Serían estos oficiales de la Comisaría de Ordenación los que levantarían asientos individuales de todo el personal.

Al mismo tiempo que se organizaba la Armada en la década de 1720, reanudando la construcción de embarcaciones en Guarnizo –principal astillero en la primera mitad de siglo– de la mano del teniente general Gaztañeta, cuyos diseños se adoptaron oficialmente en 1721, se ordenaba en América armar corsarios para ejercer funciones de guardacostas. La necesidad impulsaba a ello pese a que no existía un estado de guerra declarado, ya que la lejanía de la metrópoli favorecía la guerra irregular y la amplia presencia de corsarios; existiendo, de facto, un conflicto no declarado.

En este complicado contexto caribeño, José del Campillo redactó un informe en 1724 en el que se aconsejaba que La Habana fuera puerto principal de la Armada en América. Se crea por ello en 1725 la Escuadra de Guardacostas en la Habana, y comienzan las obras de su arsenal, financiado desde Nueva España, volviendo así la Armada a tener presencia en la región.³²⁵ Dos aprendices de Gaztañeta, Juan de Acosta y Pedro de Torres serían enviados a este puerto para retomar la construcción de embarcaciones de forma homogénea a las realizadas en Europa.³²⁶

La actividad de Patiño como intendente de Marina se vio confirmada cuando en 1726 fue nombrado secretario de Marina e Indias, teniendo así bajo su mando todos los aspectos relacionados con la Marina: sus poderes ejecutivo y legislativo, dominando así las decisiones operativas y creando reglamentos en virtud de su posición de ministro; el personal, desde los dos cuerpos de oficiales a la marinería y la maestranza, Matrícula de mar mediante; el de la construcción y reparación de los buques; y el de la logística de la institución, desde las provisiones y pertrechos de las embarcaciones a su financiación, pasando por los arsenales y astilleros y hasta las masas boscosas que servían de materia prima.³²⁷

³²⁵ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... 28, 39

³²⁶ Ibid. p. 39

³²⁷ Ibid. p. 29

El siguiente paso en la formalización del sistema naval –de nuevo inspirado en las propuestas de Monségur– sería la instauración de los tres Departamentos como subdivisión geográfica de la Secretaría de Marina: Cádiz, Ferrol y Cartagena. A cargo de un intendente de Marina que adquiriría las funciones administrativas de manera territorial; entre las que se encontraba la formación de la Matrícula de mar y la administración de caudales.³²⁸ Una de las razones de su éxito fue la posterior asignación de un presupuesto por partidas con carácter anual, que permitió gestionarlos de manera eficaz pues no era necesario escribir solicitando capital para cada una de las acciones. Para defender sus costas, finalmente, se crearía una Escuadra en cada uno de ellos. Cádiz, cuya administración abarcaba desde Vera hasta Portugal, funcionaba como sede de las embarcaciones de Guerra en tanto que puerto de llegada de las Flotas y Galeones, sede de la Casa de Contratación y del Consulado; por lo que se dispuso además la creación de un arsenal en La Carraca. Era, por tanto, la sede principal de la Armada.

La elección de Cartagena, condicionada por ser sede también de la Escuadra de Galeras desde 1721, ubicaba sus límites en la frontera con Francia hasta Vera, además de las Baleares y los presidios africanos; si bien su arsenal tendría que esperar a mediados de siglo para estar concluido.³²⁹ El Ferrol abarcaba la costa entre Portugal y Francia, y su arsenal empezaría a producir al tiempo que el de La Carraca, a finales de los años 1720.

Dichos arsenales, así como el de La Habana, se gestionarían con base a la Instrucción General de Arsenales de 1723,³³⁰ eran sede de las autoridades de la Armada y estaban compuestos de las construcciones e infraestructuras, tanto terrestres como marítimas, necesarias para construir, mantener y reparar las embarcaciones de guerra; así como suplirlas de municiones, alimentos y todo tipo de géneros necesarios para armarlas y tripularlas.³³¹ Además de muelles y un astillero –existentes también en Guarnizo, Pasajes y Mahón–, estaban granados de baterías, cuarteles, almacenes y todo tipo de fábricas.

³²⁸ Merino Navarro, J.P. *Op. Cit.* p. 25

³²⁹ PEÑALVER MARTÍNEZ, MARÍA JESÚS y MACIÁ SÁNCHEZ, JUAN FRANCISCO. Los proyectos de los ingenieros militares Alejandro de Rez y Antonio Montaigú de la Perille para el puerto de Cartagena. Las primeras propuestas para la transformación de su contorno litoral (1717-1731). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea]. 2013, XVII (437) [Accedido: 2021-11-05]. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-437.htm>

³³⁰ AMN Ms 2139-5

³³¹ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículo XXVI.

Los Departamentos estaban, a su vez, divididos en partidos bajo autoridad de un ministro, con responsabilidad territorial en las matrículas, las maderas y la justicia, entre otros asuntos.³³² Los doce primeros se trazaron casi en su totalidad sobre la base de antiguas jurisdicciones, siendo aumentados a 27 en 1751 al tiempo que pasaban a ser nombradas provincias. En el nivel inmediatamente inferior a las provincias se situaron las subdelegaciones, a cuyo frente quedaron los subdelegados con la tarea principal de administrar la Matrícula de mar a nivel local, realizado los asientos individuales y sorteos. Las subdelegaciones variaron a lo largo del tiempo, según evolucionaban la demografía y economía de los parajes locales. En América, ya en 1776, este esquema de Departamentos, provincias y subdelegaciones sería reproducido adaptado a las características de cada lugar, como se verá en el análisis de esta tesis.

El frenético impulso de la Marina fue también posible en parte porque Patiño asumió la Secretaría de Hacienda en 1726, disponiendo de los recursos necesarios para destinarlos al que sería principal sostén de la monarquía: su Armada Real. Amén de los cuatro arsenales mencionados –La Habana, La Carraca, Cartagena y Ferrol–, se reanudó la construcción de bajeles en los astilleros de Santoña, Pasajes, Barcelona, Mallorca, Palermo y Guayaquil.³³³

Como resultados más visibles de la campaña de establecimiento y afianzamiento de la Armada entre 1714 y 1730, se pudieron organizar las campañas de Parma y Orán, en 1731 y 1732; así como las de Nápoles y Sicilia en 1735, en el marco de la guerra de Sucesión Polaca (1733-1738). La primera se libró junto a Gran Bretaña, en el cambiante juego de alianzas del primer tercio de siglo, que comienza a afianzarse paulatinamente tras la firma del primer Pacto de Familia en 1733. Pese a que se ha venido en simplificar estos pactos como fruto del buen entendimiento entre los Borbones, que podría ser fácilmente rebatido con la guerra de la Cuádruple Alianza, la realidad es que las razones geopolíticas tuvieron un considerable peso en la elección de Francia como aliada. La elección de España no era sencilla, pues al no poder actuar independientemente de Gran Bretaña o Francia, tuvo que alinear sus intereses con una de ellas en pos de poder confrontar con la otra para realizarse exteriormente. En este contexto, se decidió el pacto con Francia puesto que, con el gran esfuerzo invertido en la Armada, se veía más factible una victoria en un posible conflicto

³³² Ibid. Artículos VIII-XI.

³³³ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... pp. 28, 39

desarrollado en la mar, con Gran Bretaña, que en tierra. No en vano, el potencial del Ejército y demográfico de Francia era considerablemente superior.

Contaba Felipe V, pues, con 59 navíos de línea para 1736, habiendo construido entre 1717 y 1736 más navíos que Gran Bretaña y que Francia. Ello fue posible gracias al impulso y estabilidad proporcionadas por la labor de Patiño, pero también por el catalizado de recursos desde América –que, en el caso de La Habana, funcionaba autónomamente sin paso por Europa– y de la existencia de personal capacitado para ello; tanto en las labores administrativas como con los conocimientos técnicos suficientes.³³⁴

La llegada al frente de la Armada en 1737 del Marqués de la Ensenada, Zenón de Somodevilla, tras el breve paso de Campillo, estuvo marcada por la instauración del Almirantazgo en la persona del Infante Don Felipe.³³⁵ Esta institución, alejada de la francofilia de la política borbónica por aquel entonces por recurrir a los antecedentes históricos en Castilla, duraría hasta 1748 –con Esteban Mari primero y Ensenada desde 1743 como secretarios de Marina–³³⁶ y sería posteriormente restituida en periodos de aguda crisis en la Marina: 1807-1808, 1815-1818 y 1821-1824. Recibiría durante sus 11 primeros años plena autoridad sobre construcción, navegación y matrículas, quedando la Secretaría reducida a decisiones sobre los arsenales³³⁷ hasta la publicación de las *Ordenanzas generales de la Armada* de 1748,³³⁸ que lo suprimirían de nuevo en favor de la Secretaría y que constituirían el soporte legal durante la segunda mitad de siglo tanto de la propia Armada como de la Matrícula de mar.

Para 1739 se habían alcanzado así unas cuotas de poder naval suficientes como para, desde el Almirantazgo, decidir reinstaurar la visita a los navíos del asiento británico de negros, dadas las fundadas sospechas de abuso del sistema por parte británica. La tensión entre las potencias creció hasta que terminó estallando la guerra del Asiento, también

³³⁴ BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736... pp. 28, 39

³³⁵ Real Academia de la Historia (en adelante, RAH), 9/5522(7). Resolución [...] de nombrar al infante don Phelipe [...] almirante general de España y de todas mis fuerzas marítimas. San Ildefonso: Cédula Real. 24 de mayo 1737

³³⁶ PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, CARLOS. El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748): conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina. *Anuario de historia del derecho español*, 74, 2004, pp. 409-476. pp. 422-426, 429,

³³⁷ *Instrucción general de lo que en los assumptos gubernativos, políticos y económicos se ha de observar determinadamente en los Arsenales de Cádiz, y en los de Ferrol y Cartagena*. Buen Retiro, 17 de diciembre de 1737

³³⁸ *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*. Madrid: Imprenta de J. Zúñiga, 1748.

conocida como de la Oreja de Jenkins (1739-1748), que coincidió con gran parte de la gestión del Marqués de la Ensenada y se enmarcó en la europea guerra de Sucesión de Austria (1740-1748); consecuencia también del Primer Pacto de familia. La guerra del Asiento, en la que se profundiza más adelante por su carácter americano, –si bien en Europa dejó la conocida Batalla de Tolón en 1744–, reveló los problemas de la Armada en el Caribe y su práctica inexistencia en el Pacífico; si bien no se tomaron decisiones drásticas al respecto por la política más pacífica que encarnaría Fernando VI.

6.1.4.4. La consolidación de la Armada. Los reinados de Fernando VI (1746-1759) y Carlos III (1759-1788)

La llegada al trono de este rey, desde el punto de vista naval, queda marcada por el final de la guerra del Asiento y la promulgación de las *Ordenanzas generales de la Armada*³³⁹ en los dos primeros años de reinado. Ambos hechos ejemplifican bien el periodo que inician, pues Fernando VI da fin al segundo Pacto de Familia e inicia una política de neutralidad entre Francia y Gran Bretaña a la par que se asienta y fortalece a la Armada –eliminando de paso el Cuerpo de Galeras en 1748–³⁴⁰ aprovechando la relativa calma internacional. Hecho fundamental en este asentamiento fueron dichas ordenanzas, redactadas a instancias del capitán de navío Joaquín de Aguirre siguiendo la línea marcada desde principios de siglo. Supusieron, sin embargo, la constatación de la larga lucha intestina en la institución entre los oficiales del cuerpo del Ministerio y los del general. Los segundos, en esta disputa entre la pluma y la espada, quedarían perjudicados por la publicación únicamente de dos de los tres volúmenes de estas ordenanzas, paralizado el tercero que ampliaba sus competencias.³⁴¹

Además, bajo reinado de Fernando VI se publicaron las Ordenanzas de Montes de 1748,³⁴² su nueva Instrucción de 1751³⁴³ y las Ordenanzas de Matrícula de mar de 1751³⁴⁴ –sobre la que volveremos en reiteradas ocasiones–, que quedaban bajo poder de los oficiales del Ministerio gracias a la paralización aludida; se potenciaron definitivamente los arsenales y se adoptó un sistema de construcción naval inspirado en el inglés tras las novelescas labores de espionaje realizadas por Jorge Juan en los arsenales de Gran

³³⁹ Íd.

³⁴⁰ FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Evolución y análisis de las galeras...* pp. 300-301

³⁴¹ Merino Navarro, José P. *Op. Cit.* p. 19

³⁴² AMN F006-41 Ordenanza para la cría, conservación, plantíos y Corta de los Montes

³⁴³ *Nueva Instrucción de 18 de mayo de 1751*. Cartagena, 1751

³⁴⁴ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas Generales de la Real Armada

Bretaña y la importación de algunos de sus maestros carpinteros de ribera. Irlandeses y católicos, por supuesto.

El Marqués de la Ensenada permanecería al frente de los asuntos de Marina hasta 1754, momento en que las intrigas políticas lideradas por la embajada británica en Madrid, con apoyo del hombre fuerte del gobierno, Ricardo Wall, lograrían su destitución al frente de la Secretaría en favor de su hasta entonces protegido Julián de Arriaga. Al margen de las consideraciones de política interna del complot y desde el punto de vista de la política exterior y de la historia naval, el esfuerzo y riesgo que asumieron los británicos para hacer caer a Ensenada revela cuán exitosa fue su política para con la Armada, que estos vieron con temor fundado para sus intereses.

Hasta la llegada de Carlos III al trono en 1759 – por mar desde Nápoles, como evidencian los títulos concedidos a Gutierre de Hevia por haber comandado la expedición de traslado: Marqués del Real Transporte y Vizconde del Buen Viaje– los cambios fueron pocos y menores, pues la Armada asienta el impulso legislativo de la primera mitad de siglo; pero la corriente ilustrada y el profundo reformismo que este trajo consigo –y que la sociedad comenzaba a plasmar, como había sucedido con la Constitución de la República de Córcega en 1755– quedó forjado en una abundante legislación. Es en este ambiente en el que Arriaga desarrolla su labor, con amplias potestades y estabilidad, pues ejerció desde 1754 hasta 1776 como ministro de Marina e Indias; convirtiéndose así en el principal responsable de la sostenida expansión que permitió a la Armada enfrentar con éxito el conflicto con Gran Bretaña justo tras su muerte. Su experiencia como marino en la Armada durante varias décadas, su participación en la guerra del Asiento en aguas caribeñas, su estancia como gobernador de Venezuela y los años como presidente de la Casa de Contratación sin duda le nutrieron con un amplio currículum para el cargo.

Bajo su Secretaría se publicaron unas nuevas disposiciones de Artillería en 1766 y se creó el cuerpo de Ingenieros de Marina en 1770,³⁴⁵ consolidado dos años más tarde con sus Ordenanzas³⁴⁶ e inspirado por el constructor de origen francés Francisco Gautier y apoyado por Castejón; autor de la Ordenanza de Pertrechos en ese mismo 1772.³⁴⁷

³⁴⁵ *Real Ordenanza de S.M. para el establecimiento del cuerpo de ingenieros de Marina*. Madrid: Imprenta de P. Marín, 1770

³⁴⁶ *Ordenanza de S.M. para el servicio del cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos y a bordo de los navíos de guerra*. Madrid: Imprenta de P. Marín, 1772

³⁴⁷ *Ordenanza de S.M. para el mejor método de conservar los pertrechos de los vageles de la Real Armada, y mando militar de los Arsenales de Marina*. Madrid: Imprenta P. Marín, 1772

Mediante esta, los constructores pasaron a ostentar el título más prestigioso de ingenieros, tal como había sucedido recientemente en Francia, con un pie similar al de los oficiales del cuerpo general y añadiendo a sus atribuciones la gestión de puertos, navíos, altos hornos, montes y la generalidad de la infraestructura de la Armada. Con la Ordenanza también apareció la figura del inspector general de pertrechos, siendo Castejón el primero y contando con un subinspector en cada Departamento.³⁴⁸

La ordenanza también tiene peso en la gestión de una Armada que se encuentra probablemente en su década dorada en cuanto a tamaño y número de efectivos, tras un periodo de paz que lo ha posibilitado, pero necesitada de mucho dinero, mucho personal y muy buena gestión. Ello tiene su reflejo en la extensión de la Matrícula de mar a América, objeto de esta tesis, mientras que, persiguiendo la gestión o tal vez atendiendo a balanzas de poder, se finiquita la disputa entre el cuerpo del Ministerio y el general en beneficio de este último. Esto queda plasmado en la Ordenanza de Arsenales de 1776,³⁴⁹ en la que los intendentes, y por ende sus subordinados, quedan relegados a una función secundaria dada la creación de una Junta en cada Departamento. Las Juntas estaban compuesta por seis oficiales del cuerpo general y el intendente, lo que limitaba su poder y responsabilidades frente a sus colegas. Las críticas desde el cuerpo del Ministerio no se hicieron esperar, argumentando que los militares eran precisamente eso y no administradores, pero no tuvieron demasiado éxito. Por último, también se reestructuraron bajo estas ordenanzas las tareas y deberes de los ingenieros.³⁵⁰ Se había continuado una vez más con la tradición de mirar al vecino transpirenaico e inspirarse en el camino que tomó en 1765, otorgándole al cuerpo militar más poder que al burocrático.

Durante este periodo, el Tratado de Aquisgrán de 1748 y el de Madrid de 1750 –que eliminó el asiento británico– permitieron desarrollar la política neutral de Fernando VI durante el primer periodo de su reinado. Sin embargo, dado que el de Aquisgrán mantuvo el *statu quo ante bellum* entre Francia y Gran Bretaña, no tardaría en estallar la guerra de los Siete Años (1756-1763), cuyo principal teatro de operaciones fue en Norteamérica. España mantuvo la neutralidad durante su primer lustro, pero la firma del Segundo Pacto

³⁴⁸ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.* p. 20

³⁴⁹ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus reales arsenales de Marina*. Madrid: Imprenta de P. Marín, 1776

³⁵⁰ GÓMEZ JUÁREZ DE LA TORRE, FERNANDO y SÁNCHEZ BAENA, JUAN. Entre la paz y la guerra: del presupuesto general de caudales a las partidas de gasto en el Departamento Naval de Cartagena, 1778-1780. *Veguetá: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*. 2016, 16 (8), pp. 169-193. pp. 173-174

de Familia en 1761 conllevó su entrada en el conflicto del lado francés, como la historiografía ha venido diciendo, tarde y mal.³⁵¹ La precaria situación de la alianza no tardó en demostrarse, pues los británicos atacaron el Río de la Plata y capturaron las principales plazas españolas en América y el Pacífico: La Habana y Manila. Aunque fueron recuperadas en el Tratado de París de 1763, previa cesión a Jorge III de la Florida –lo que remarca la importancia de las plazas perdidas–,³⁵² su toma provocó que Madrid comenzase a tomar conciencia de lo vital que era asegurar no ya los puertos sino las aguas del Caribe.

Por ello, y aunque Francia cedió la soberanía de la Luisiana a España a modo de indemnización, ambas coronas iniciaron un periodo de rearme y prolongada paz tensa con Gran Bretaña, que actuó en consecuencia; escalando cada vez más las proporciones de las tres armadas. La práctica desaparición de Francia de América y de la India descalabró el equilibrio europeo, por lo que el revanchismo del frente borbónico estaba servido, si bien para ello lo primero es reorganizar la defensa en América, creando el Virreinato del Río de la Plata y la intendencia en Cuba.³⁵³ A nivel práctico, esta última decisión equiparó a la isla con los Departamentos peninsulares, pues ya contaba con un arsenal, era sede de una escuadra y funcionaba como principal plaza naval americana.

Estas son las circunstancias en las que se decide expandir la Matrícula de mar a América en 1776, en el marco de la americanización de la Armada,³⁵⁴ tras esta escalada y apenas un año desde que las Trece Colonias se declararan en rebeldía contra Gran Bretaña; previéndose la internacionalización del conflicto en las costas del Caribe y el Atlántico Norte.³⁵⁵ La decisión de inmiscuirse en el conflicto británico no estaba tomada aún, pues las posiciones variaban desde la decidida intervención en favor de los sublevados defendida por el secretario de Indias Gálvez o el Conde de Aranda y las dudas sobre la misma mientras se otorgaba apoyo indirecto que ya se les venía otorgando –tanto con

³⁵¹ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Entre el mar y la muerte... p. 512

³⁵² GOLD, ROBERT L. Politics and Property during the Transfer of Florida from Spanish to English Rule, 1763-1764. *The Florida Historical Quarterly*, 1963, 42 (1), pp. 16-34. p. 16

³⁵³ TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. La Independencia de los EE.UU en el marco de la «Guerra Colonial» del s. XVIII (1739-1783). *Tiempos Modernos* [en línea]. 2001, 5 (5), pp. 1-32 [Accedido: 2021-08-16]. Disponible en: <http://tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/16/30> p. 19

³⁵⁴ SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ y CHAÍN NAVARRO, CELIA. La presencia de hispanoamericanos en la Academia de Guardiamarinas de Cartagena (1777-1800). En: SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ, PROVENCIO GARRIGÓS, LUCÍA. (coords.) *El mediterráneo y América. Actas del XI Congreso de la Asociación Española de Americanistas*. Murcia: Editora Regional de Murcia, 2004, pp. 433-448. pp. 433-434

³⁵⁵ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte... p. 512

armas como con apertura de puertos— de la mano del secretario de Estado, Floridablanca.³⁵⁶ La extensión de la Matrícula a América, como política pasiva en previsión de ambos escenarios, sería una de las últimas decisiones que tomaría Arriaga en la Secretaría de Marina —con el beneplácito y más que probable aliento de Gálvez—, pues menos de un mes después fallecía dejando a cargo de la Secretaría de Marina al también experimentado marino Pedro González de Castejón. La de Indias quedaría en manos de Gálvez, quien llevaba años preparando la reforma del sistema colonial.³⁵⁷

El establecimiento de la Matrícula de mar en América se demostraría fundamental cuando, tras la firma del Tratado de Aranjuez con Francia en 1779, ambas coronas entran en guerra contra Gran Bretaña. La Habana, que había funcionado como base del apoyo prestado a los rebeldes de las Trece Colonias, pasó a convertirse en el centro de operaciones de las campañas a Florida y Belice;³⁵⁸ como la liderada por el sobrino del secretario de Indias, Bernardo de Gálvez, en Pensacola en 1781.³⁵⁹

Los éxitos cosechados en la mar, como la recuperación de Mallorca en 1782, serían rubricados por el Tratado de París de 1783, en el que se confirmaba la soberanía sobre esta, Florida, la Costa de los Mosquitos y Campeche. Entre las causas del triunfo de la participación española en la independencia de los Estados Unidos de América está, sin duda, la supremacía naval en el Caribe ejercida desde La Habana; que permitió la proyección logística y expedicionaria. La expulsión de los británicos de áreas ambicionadas por el Imperio español, sin embargo, no fue completa —como no fue hegemónico el dominio del mar—, como evidencian la continuidad del exclave británico de Gibraltar y los derechos madereros en Yucatán concedidos a los isleños en la Convención de Londres de 1786.

³⁵⁶ GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F. JAVIER. Rusia en la gestión diplomática de Floridablanca. En: *Actas de la XI reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Volumen I, El Estado absoluto y la monarquía*. Granada: Universidad de Granada, 2012, pp. 1030-1042. p. 1030

³⁵⁷ QUINTERO SARAVIA, GONZALO M. *Bernardo de Gálvez y América a finales del siglo XVIII*. Tesis doctoral dirigida Sylvia L. Hilton. Madrid, 2015. Universidad Complutense de Madrid. p. 108

³⁵⁸ BUSHNELL, DAVID. Las independencias comparadas: las Américas del Norte y del Sur. *Historia Crítica* [en línea], 2010, 41, pp. 20-37 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <http://ref.scielo.org/gf5jb7> p. 29

³⁵⁹ GARRIGUES LÓPEZ-CHICHERI, EDUARDO. El reconocimiento de Bernardo de Gálvez y la imagen de España en los EEUU. *TSN. Transatlantic Studies Network: Revista de Estudios Internacionales* [en línea], 2016, 1 (2), pp. 7-10 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6064134> pp. 9-10

6.1.4.5. El canto de cisne de la Armada dieciochesca, Carlos IV (1788-1808), la guerra de Independencia y la estocada fernandina

La efectividad de la Armada durante estos años pronto emprendería su declive, coincidente con la continuidad de la carrera armamentística librada en la mar, de proporciones exponenciales en los años finiseculares. También coincidiría con la gestión de Antonio Valdés al frente de la Secretarías de Marina e Indias desde 1783 a 1795 y la llegada de Carlos IV al trono en 1788. Desde los postulados de esta tesis este es un periodo de difícil análisis, pues coinciden las loas historiográficas a la labor del secretario³⁶⁰ con el momento de mayor esplendor cuantitativo de la institución: ampliación de arsenales, construcción de navíos de manera incansable, incremento de la formación y del número de oficiales, organización de importantes y variadas expediciones científicas, reinstauración de la Escuadra de Galeras³⁶¹... Grandes fueron los proyectos de la Armada de Valdés, como lo fueron los números de desertores.³⁶²

Podría señalarse que se atendió con énfasis a todos los asuntos de la Marina con excepción del social, en clara decadencia durante esta etapa por falta de fondos, quizá destinados a otras cuestiones. No puede obviarse tampoco que la Armada sufrió el esfuerzo bélico de la contienda antedicha, a la que siguió un periodo de relativa calma en el que se descuidaron algunos de sus aspectos y que finalizó con la llama prendida en tanto en la política internacional como en los conflictos sociales por la Revolución Francesa.

En el caso de la Corona española, el hecho fue especialmente grave, pues no sólo agitó el avispero social, sino que el tradicional aliado pasó a convertirse en enemigo en la guerra del Rosellón de 1793. En la contienda se evidenció que el enfoque que había primado las fuerzas navales sobre las terrestres desde la llegada de Patiño –y que conllevó la alianza con Francia y la enemistad con Gran Bretaña– había evitado males mayores. La derrota sentenciada por el Tratado de Basilea de 1795 demostraba el inmenso potencial militar francés en tierra, auspiciado por su superioridad demográfica y ayudado de los conflictos

³⁶⁰ BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA. La Real Armada en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes. En: MUSEO NAVAL Y MUSEO ARQUEOLÓGICO NACIONAL, EDS. *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado* [en línea]. Madrid: Acción Cultural Española, 2014 [Accedido: 2021-08-20], pp. 91-127. Disponible en: <https://www.culturaydeporte.gob.es/fragatamercedes/dam/jcr:e4a1bbf4-59c2-40bc-8570-ee4332a0e372/real-armada.pdf> pp. 102 y ss.

³⁶¹ FONDEVILA SILVA, PEDRO. Las galeras de España del siglo XVIII. *Revista General de Marina*, 2004, 247, pp. 223-237. p. 10

³⁶² HOCES-GARCÍA, ALBERTO. “Insubordinados y repugnantes...”

sociales y políticos del norte de la Península Ibérica; pero también tuvo consecuencias en el ámbito naval americano. Se reconoció a la República Francesa en buenos términos, reorientando la política exterior al tradicional eje franco-español y se concedió su soberanía sobre La Española.³⁶³

El reinado de Carlos IV puede considerarse así como el canto de cisne de la época dorada de la Armada, cebándose las dificultades que atravesó el país especialmente con dicha institución; tal como se confirmaría con el posterior advenimiento de Fernando VII. Numéricamente estamos ante el apogeo de la Marina, *con 79 navíos, 54 fragatas y 156 menores en su lista*.³⁶⁴ Sin embargo, los hechos demuestran que era esta una Armada desmesuradamente grande y no operativa, falta de tripulantes, que obligaba a la gran mayoría de embarcaciones y oficiales a permanecer en puerto y no poder demostrar sus cualidades.

Como periodo convulso, existe una gran proliferación de disposiciones oficiales – contrastable en el caso de la Matrícula– debido a la constante necesidad de cambio y adaptación a los sucesivos acontecimientos. Entre ellas se encuentran la Ordenanza de Montes de 1788,³⁶⁵ y las Ordenanzas generales de 1793, redactadas principalmente por Mazarredo.³⁶⁶ Reduciendo aún más la figura del intendente, componen unas ordenanzas muy completas, puesto que están bien planificadas y recogen las experiencias previas; aunque su aplicación fuera complicada por el caótico contexto internacional y político.³⁶⁷ En 1797 se redacta una ordenanza sobre aspectos económicos,³⁶⁸ y ya en el XIX, una

³⁶³ GUTIÉRREZ ESCUDERO, ANTONIO. Asentamientos urbanos, poblaciones y villas en La Española, 1664-1778. *Temas Americanistas* [en línea], 1994, 11, pp. 22-24. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/36044101.pdf> p. 24

Este hecho, sin embargo, no conllevó la reaparición del poder naval francés en la región, pues la isla se hallaba en su proceso revolucionario desde 1791, que España había intentado aprovechar en su conflicto con Francia, por lo que fue España la que gestionó el territorio hasta que el gobernador vitalicio Toussaint-Louverture tomó posesión de toda la isla en 1801 en nombre de la República Francesa. Los conflictos que el liberalismo había irradiado se harían patentes en Haití tras la reinstauración de la esclavitud en Francia y el consiguiente definitivo alzamiento de los haitianos hasta lograr su independencia en 1804.

³⁶⁴ BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA. *La Real Armada...* p. 102

³⁶⁵ *Ordenanza que S.M. manda observar para la cría, conservación, plantíos y cortas de los montes, con especialidad los que están inmediatos a la Mar, y ríos navegables. Método y reglas que en esta materia deben seguir los intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena*. Cartagena: Imprenta de P. Ximénez, 1788

³⁶⁶ *Ordenanzas generales de la Armada Nval. Parte primera, sobre la Gobernación militar y marinera de la Armada en General, y uso de sus fuerzas en la mar*. Madrid: Imprenta Viuda de J. Ibarra, 1793

³⁶⁷ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.* p. 22

³⁶⁸ *Ordenanza de SM para el gobierno económico de la Real Hacienda de Marina*. Madrid: Imprenta Real, 1799

nueva instrucción económica para los arsenales.³⁶⁹ También se ordena sobre el servicio a bordo de las embarcaciones³⁷⁰ y se realizan otras importantes *Ordenanzas de Matrícula* en 1802³⁷¹ y de Montes en 1803³⁷². La abrumadora legislación hizo necesaria la impresión de órdenes aclaratorias sobre ella, siendo ejemplo de este caos la suspensión de la Ordenanza de Montes en 1805 por necesidad de un nuevo estudio topográfico, por lo que se mantuvo en uso la de 1748.

Los cambios también son apreciables en los puestos de responsabilidad, con la salvedad de la estabilidad de Godoy desde 1792, pues la Secretaría de Marina vivirá una inestabilidad que no había sufrido con anterioridad. Pedro de Varela es colocado al timón entre 1795 y 1796, año en el que la Francia revolucionaria se convierte en aliada de España y estalla la enésima guerra contra Gran Bretaña; con duras consecuencias para la Corona española. Le sucede en el cargo Benito Sánchez Varela de Ulloa, quien no llegó al año al mando, pero es mencionado aquí como ejemplo de la crisis en que navegaba la Armada. También porque, gracias a palabras de Valdés sobre su mediato sucesor, evidencia el sobregasto al que estuvo sometida la institución durante el mandato del propio Valdés:

El origen de la decadencia de la Armada, que estuvo tan aumentada y brillante como es notorio, hasta el año de 1795, tuvo principio en el equivocado concepto que se tenía formado el ministro que entró a gobernarla en fin del propio año, porque ignorando su gobierno interior y lo que se necesita para sostener en buen pie una Marina militar y preocupado en las voces generales, sin tratar de discernir la verdad, solo le llevo la idea de que era muy costoso y trató de ahorrar a costa de destruirla, como sucedió, pues descuidando los acopios de pertrechos y las carenas y construcción de buques, para no gastar, consiguió aminorar considerablemente el número de bajeles y dejar los que quedaban faltos de lo necesario para su armamento, sin lograr con esto el objeto de economía que se

³⁶⁹ *Real Instrucción para el gobierno de los arsenales y de los gastos de Marina en sus Departamentos*. Madrid: Imprenta Real, 1803

³⁷⁰ *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M.* Madrid, Imprenta Real, 1802

³⁷¹ *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de mar*. Madrid: Imprenta Real, 1802

³⁷² *Real ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la jurisdicción de Marina* [en línea]. Madrid: Imprenta Real, 1803 [Accedido: 2021-08-20]. Disponible en: <http://hdl.handle.net/2027/ucm.5305964716>

*propuso, pues en el año 1796 y siguientes, ha gastado más la Marina que en el ya citado de 1795 y los anteriores, como es fácil acreditarlo.*³⁷³

Independientemente de la calidad de la gestión de Sánchez Varela de Ulloa, que emprendiese la reestructuración a la baja en pleno conflicto con Gran Bretaña es grandemente notorio de que esta no era útil *tan aumentada y brillante*.³⁷⁴ Sin embargo, parece que no atendió a su principal problema, pues *no puso remedio activo al exterminio de la marinería vida y sangre del cuerpo de la Armada*; en palabras de Vargas y Ponce.³⁷⁵

A Sánchez le sucedió Juan de Lángara, secretario de Marina hasta 1799, fecha en la Godoy decidió unir la Secretaría de Marina a la de Guerra hasta 1802 contribuyendo a su caos organizativo, porque sus asuntos económicos quedaron bajo poder de la de Hacienda.³⁷⁶ Así, las cuestiones militares dependían de una Secretaría mientras que las económicas lo hacían de otra –incluyendo los sueldos–, en medio de una intensa labor legislativa y con el país en permanente conflicto y crisis social.

La realidad naval, mientras, demostraba que el castillo de naves se desmoronaba a pasos agigantados, pues los británicos se enseñoreaban por las costas peninsulares y americanas sin que la Armada pudiera dar rienda a suelta a sus probadas capacidades. Especialmente duro fue 1797, en el que las escuadras de Jorge III bloquearon Vigo, atacaron Cádiz, Santa Cruz de Tenerife y Puerto Rico y tomaron Trinidad. El año, granado de combates entre embarcaciones sueltas, es más conocido por la Batalla del cabo de San Vicente en la que combatieron más de 40 navíos de las escuadras española y británica. La victoria de esta última supondría el fin de la capacidad de proyección de la española, que desde entonces y hasta la estocada final que supuso Trafalgar en 1805 sobrevivió como pudo a la hegemonía naval de Albión.³⁷⁷

³⁷³ Reflexiones sobre el estado actual de la Marina, el origen y progresos de su decadencia y modo de remediarla, teniendo presente las consideraciones que indica la carta confidencial del Sr. Mariano Luis de Urquijo, referente á orden de S. M., en virtud de la cual se ha extendido este papel. A través de: BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA. *La Real Armada...* p. 108

³⁷⁴ Íd.

³⁷⁵ VARGAS PONCE, J. *Elogio histórico de d. Antonio de Escaño*, Madrid: Editorial Naval-Ministerio de Marina, 1962. A través de: BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA. *La Real Armada...* p. 108

³⁷⁶ *Real Orden disponiendo que la jurisdicción militar de Marina en las provincias resida en los oficiales del cuerpo general de la Armada, con total independencia de la administración de caudales, que deberán correr en adelante por las tesorerías del Ejército*. Aranjuez: 10 de abril de 1800

³⁷⁷ ULLOA, ANTONIO DE. *La campaña de las Terceras* [en línea]. Editado por Pablo Emilio Pérez-Mallaína. Sevilla: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Sevilla, 1995 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en:

La Paz de Amiens firmada en 1802 no fue definitiva, pues Gran Bretaña atacó en 1804, sin declaración de guerra previa, a una escuadra española venida de América con esencialísimos fondos cerca del cabo de Santa María. El combate, celeberrimo en la actualidad pues en él fue hundida la fragata Mercedes,³⁷⁸ no fue el único que los británicos forzaron hasta que la guerra estalló oficialmente ese año. La Secretaría de Marina, mientras, no había estado mano sobre mano, pues en su búsqueda de soluciones para el problema de la marinería se habían publicado, como se ha referido anteriormente, unas nuevas Ordenanzas en 1802,³⁷⁹ y se habían pagado los atrasos que aún se debían de 1799 y 1800.³⁸⁰

Al romperse de nuevo las hostilidades era secretario Domingo Pérez de Grandallana, sucedido por Francisco Gil de Lemos en 1805 hasta 1807, fecha en la que se reinstauró el Almirantazgo en busca de soluciones tras el colapso de Trafalgar. Sobre esta institución, diría Godoy que no fue idea suya en tanto que Almirante, sino del ministro de Hacienda en pos de poder hacer la *guerra defensiva* a Gran Bretaña en América y fomentar la navegación y el comercio. Así, no ostentaba el Príncipe de la Paz el gobierno absoluto de la Armada, sino que ejercía en consejo, *sola cosa que fue innovada a imitación del de Inglaterra*, junto con

*[...]los tenientes generales de la real armada don Ignacio María de Álava, don Antonio Escaño y don José Salcedo; don Luis María de Salazar, intendente general; el jefe de escuadra don José de Espinosa Tello, secretario; el capitán de navío don Martín Fernández Navarrete, contador; y don Manuel Sixto de Espinosa, tesorero del almirantazgo.*³⁸¹

La defensa de los mares de América, sin embargo, hacía tiempo que era tarea casi imposible, demostrado por las acciones británicas en el Río de la Plata y las tomas

https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=yyH7bterdxsC&oi=fnd&pg=PA9&dq=La+campaña+de+la+s+t+erceras+mallaina&ots=a9j33T_fDJ&sig=-ZtsaU6Bj1kXuWsFOViCk4Z3QIc pp. 33-34

³⁷⁸ RUIZ MANTECA, RAFAEL. La protección jurídica del patrimonio cultural subacuático frente al expolio. *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada* [en línea], 2016, 25, pp. 49-73. Disponible en: http://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/cholr2015§ion=24 pp. 70-71

³⁷⁹ *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de mar*. Madrid: Imprenta Real, 1802

³⁸⁰ GODOY, MANUEL DE. *Memorias* [en línea]. Alicante: Universidad de Alicante, 2008 [Accedido: 2021-08-19]. Disponible en: <https://books.google.es/books/about/Memorias.html?id=Uj9MTRo7z7wC> pp. 423-424, 911

³⁸¹ *Ibid.* p. 1157

momentáneas de Montevideo y Buenos Aires;³⁸² así como la disminución drástica de presupuestos y personal.³⁸³ En el juego entre potencias al que España estaba sometida desde el inicio del ciclo revolucionario, la situación cambió de manera concluyente en 1808 con el inicio de la guerra de Independencia y la cesión definitiva de los mares a la nueva aliada, Gran Bretaña. Rescatando de nuevo las palabras del propio Godoy:

*de nuestra Marina, lo que no se llevaron [los británicos], se pudrió en los arsenales; nuestra gente de mar y nuestras valerosas brigadas de Marina, rico tesoro de poder y de gloria bien formado y bien probado en los años anteriores, fueron distraídas y alistadas para servir y perecer en los ejércitos de tierra (así lo aconsejaron los Ingleses); nuestras fuerzas navales existieron por memoria, y mientras [...] al otro lado del Atlántico [...] sublevaban las Américas.*³⁸⁴

Se prendió así la chispa de los procesos independentistas con la aparición de las Juntas y su distinta legitimidad en función del contexto, que en todo caso la Nación primero y la Corona después no pudieron contestar de manera naval por la fáctica desaparición de la Armada;³⁸⁵ si bien esta siguió funcionando en algunos ámbitos.³⁸⁶ Dicha pérdida quedaría confirmada con la vuelta de El Deseado, que se encargó de poner los clavos sobre el ataúd. Fue restablecido el Almirantazgo en 1815, suprimido de nuevo en 1818 por el escándalo de los barcos rusos,³⁸⁷ reinstaurado bajo influjo liberal en 1821 y vuelto a eliminar en pos de una Junta Superior de Gobierno de la Armada en 1824. El ministro de Marina Salazar ayudaría a Fernando VII a palear en el entierro, pues durante su mandato se suprimieron parte de las provincias marítimas, las comisiones relacionadas con la infraestructura, los

³⁸² CUADRA CENTENO, PABLO ANDRÉS y MAZZONI, MARÍA LAURA. La invasión inglesa y la participación popular en la Reconquista y Defensa de Buenos Aires 1806-1807. *Anuario del Instituto de Historia Argentina* [en línea]. 2011, 11, pp. 43-71 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <https://search.proquest.com/docview/1944206505?pqorigsite=gscholar> pp. 48-49

³⁸³ SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ y BOUZÓN CALVO, LAURA. La Academia de Guardiamarinas de Cartagena en el contexto de la invasión napoleónica y la pérdida de los territorios americanos (1808-1824). En: MARÍA ENCARNA NICOLÁS MARÍN Y CARMEN GONZÁLEZ MARTÍNEZ, EDS. *Ayeres en discusión: El Estado y sus instituciones y Cultura política*. Murcia: Universidad de Murcia, 2008, pp. 21-43. pp. 21-22

³⁸⁴ GODOY, MANUEL DE. *Op. Cit.* pp. 423-424

³⁸⁵ RESTREPO MEJÍA, ISABELA. La soberanía del «pueblo» durante la época de la Independencia, 1810-1815. *Historia Crítica* [en línea], 2005, 24, pp. 101-123 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <http://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.7440/histcrit29.2005.05> p. 102

³⁸⁶ SÁNCHEZ BAENA, J.J. Aspirantes a oficiales...pp. 329-362; SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ y BOUZÓN CALVO, LAURA. *Op. Cit.* p. 24

³⁸⁷ La compra de unas embarcaciones de guerra a la Marina Rusa cuyo trámite fue un auténtico fraude. A su llegada y examen, se demostró que estaban completamente podridas e inútiles; por lo que todo había quedado en un lucrativo negocio corrupto con comisiones a particulares de por medio. Un recuerdo de este hecho se conserva en la actualidad en el Arsenal de Cartagena en forma de dos cañones originarios de dichos bajeles.

grados de teniente y alférez de fragata, el cuerpo de Ingenieros, las brigadas de artillería y los batallones de Infantería de Marina. Finalizó el proceso con la reducción a apostaderos de El Ferrol y Cartagena en 1825, conservando solo el Departamento de Cádiz e iniciando la Armada una de sus más duras singladuras en el segundo cuarto del siglo XIX.

6.1.4.6. El personal

Teniendo en cuenta que el objeto principal de esta tesis versa alrededor de las implicaciones, condicionantes y casuísticas sociales de la Armada española en tanto sus tripulaciones, así como las de la británica; se hace ineludible profundizar aún más en el personal que compuso la institución española.

Comenzando por el escalafón más alto, y pese a que contó con pocas personas, la función de la Secretaría de Marina en la organización y mando de la Armada es sin duda indispensable; por lo que sus integrantes merecen atención. Este órgano se creó como administrador central de todo lo referido a la Armada, siendo el predecesor del posterior Ministerio; con un grupo de 6 a 8 oficiales al mando, un archivero, porteros y escribanos. En función del momento, la Secretaría estuvo compuesta por alrededor de 20 personas directamente dependientes de ella, pero junto a ella fueron surgiendo otros organismos para garantizar el buen funcionamiento de la Armada, como la Dirección general, la Comandancia de Ingenieros o el inspector general.

Al frente de la Secretaría se encontraba el secretario, a la sazón el mando principal de la Armada por debajo del rey e influencia máxima en sus asuntos. No es de extrañar que, en función del secretario, los distintos puestos de la Secretaría los encarnasen administrativos o marinos, en un proceso en el que se puede observar la deriva de poder desde los primeros a los segundos ya aludida. No en vano, ocupar un puesto en la Secretaría era una buena vía para conseguir ascensos. Como último apunte reseñable sobre la Secretaría, Merino Navarro aporta el de su agilidad burocrática al afirmar que los asuntos tardaban unos diez días en realizar el camino desde un Departamento hasta Madrid y volver; a excepción lógicamente de los americanos, cuyas fechas oscilaban entre los cinco y los siete meses.³⁸⁸

³⁸⁸ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.*. p. 45-46

A un nivel más práctico, el núcleo de la Armada quedaba compuesto desde 1717 por el cuerpo general, oficiales de Marina con la responsabilidad militar; y el cuerpo del Ministerio: contadores e intendentes empleados en las oficinas, la gestión de personal y la administración que anteriormente habían servido como veedores, tenedores y contadores de la Armada.³⁸⁹ A estos dos cuerpos se les sumaría el cuerpo de Cirujanos de la Armada en 1728³⁹⁰ y el cuerpo de Ingenieros en 1772 en detrimento del ministerial, como ya se ha mencionado. Además de estos tres cuerpos principales, la Armada contaba en su haber con cuerpos Fijos: brigadas de artillería e infantería de Marina, pilotos, contra maestres, cirujanos, capellanes y otros puestos de considerable especialización; amén de la marinería y maestranza que componía su fuerza de trabajo efectiva.

La creación del cuerpo general se realizó con el objeto de profesionalizar la Armada, que progresivamente se iría dotando del personal saliente de las compañías de guardiamarinas. Así, los jóvenes oficiales, nobles de condición, recibían formación en la Escuela de Cádiz desde 1717, además de en Ferrol y Cartagena en el último cuarto de siglo, desde que fueran creadas allí escuelas en 1776. Hasta que estos oficiales profesionales comenzasen a copar los cargos, la primera oficialidad borbónica fue heredada de los contingentes anteriores.

La idea de crear una escuela de oficiales, como casi todas las disposiciones en relación con la Armada llegadas de la mano de Felipe V, tiene aires europeos. Luis XIV había fundado en Francia una escuela de navegación en 1669, se había hecho lo propio en Dinamarca en 1663 y tanto en Inglaterra como en Holanda se venía realizando el trabajo de educar a los futuros oficiales en las tareas de navegación desde hacía tiempo; si bien en estas Marinas era tradición embarcarles desde niños y educarles *in situ*.³⁹¹ Así, tras salir de la escuela, los nuevos oficiales adquirirían el grado de Alférez de fragata, pudiendo después ascender sucesivamente: Alférez de navío, teniente de fragata, teniente de navío, capitán de fragata, capitán de navío, Brigadier, Jefe de Escuadra, teniente general, capitán general y Almirante general de la Armada³⁹².

³⁸⁹ Ibid. p. 42

³⁹⁰ ASTRAIN GALLART, MIKEL. *Op. Cit.* p. 514

³⁹¹ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.* p. 34

³⁹² ALÍA PLANA, J.M. *La enseñanza de la náutica en la Armada española (1717-1820)*. Dirigida por Paloma Pernal Alarcón. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2001. p. 94

Tema aludido previamente, los poderes dentro de la Marina estuvieron disputados entre este cuerpo y el del Ministerio, aunque progresivamente serían los marinos los que tendrían que ocuparse absolutamente de todo. Si bien adquirieron poder de decisión sobre la mayoría los asuntos, esto les obligaría a tener que entender de multitud de campos muy diversos entre sí, desde navegación a economía pasando por política; tarea ardua para cualquier persona. Así, hasta 1776 los comandantes de Departamento –un teniente general de la Armada o el capitán general en el caso de Cádiz– habían tenido atribuciones únicamente en conceptos militares: buques, expediciones, mando sobre el cuerpo general y las tripulaciones. Desde este momento, los marinos pasaron a navegar más con plumas en un mar de papel que con sus propios navíos, mientras que los oficiales del Ministerio veían absorbidas sus funciones y la Armada perdía efectividad.

El cuerpo del Ministerio, por su parte, se había creado junto con la Comisión de Ordenación y la Contaduría de Marina, establecida en Cádiz. Estaba compuesto por nueve empleos, a saber: intendente, comisario ordenador, comisario de guerra, comisario de provincia, oficial primero, oficial segundo, contador de navío, contador de fragata y oficial supernumerario. Los ascensos, en teoría, se realizaban bajo principal criterio de la experiencia, pudiendo comenzar en el escalafón inferior y llegar hasta el superior.

Bajo responsabilidad de los intendentes se situaron las funciones económicas, es decir, la redacción del presupuesto y disposiciones para alterarlo, los informes de expedientes de gastos y la contabilidad de los arsenales, buques y demás dependencias de Marina. A nivel administrativo, el intendente poseía una Secretaría propia compuesta por cinco personas, además de otros 22 puestos ajenos a ella, pero subordinados a él.

De esta forma, hasta las ordenanzas de 1772 y 1776 –momento que coincide con la expansión de la Matrícula de mar al continente americano–, el comandante del Departamento mandaba sobre las armas mientras que el intendente lo hacía sobre todo lo demás: economía, política, Gobernación y jurisdicción.³⁹³ Bajo este, jefe del Ministerio en el Departamento, se encontraban los comisarios ordenadores, sucedidos jerárquicamente por los comisarios de guerra y estos por los de provincia. En el nivel inmediatamente inferior quedaban los contadores principales y tesoreros, que mandaban sobre los oficiales primeros, segundos y supernumerarios de contaduría, sobre los oficiales de los arsenales, los guardalmacenes, los contadores de navío y los maestros de

³⁹³ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.*. p. 26

jarca. Por su parte, el capitán de maestranza y sus subordinados gobernaban la instalación militar, mientras que, en zonas de especial interés, como de cáñamos, maderas o carbón, había comisionados.³⁹⁴

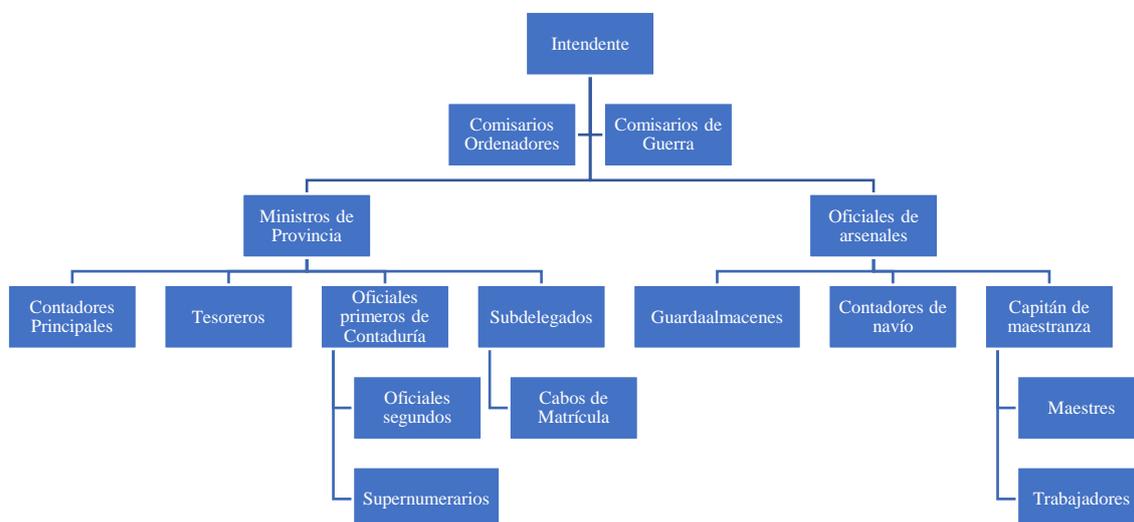


Figura 8. Organigrama del cuerpo del Ministerio en cada Departamento³⁹⁵

La rivalidad de los integrantes de este cuerpo con el general era fruto, entre otras cuestiones, de que los oficiales del cuerpo general podían emplearse en tareas administrativas —ejerciendo como comisarios, por ejemplo—, pero ello no era recíproco en tanto en cuanto los del cuerpo del Ministerio no podían servir en puestos destinados al cuerpo general. No sorprende que, al ser esta ordenación de inspiración europea, conflictos similares sucedieran en otras Marinas. En Francia se siguió un proceso parecido al español, con un paulatino aumento del poder del cuerpo general ejemplificado por su Ordenanza de Marina de 1765,³⁹⁶ pero que, dada su posición mayoritariamente monárquica al estallar la revolución en 1789, hizo que finalmente los oficiales administrativos se impusieran. La otra gran potencia naval dieciochesca, Gran Bretaña, parece que pudo solucionar estos problemas gracias a un Almirantazgo que supo dividir de manera coherente las funciones.

En España, los momentos de gran cuota de poder los vivió bajo la influencia de Patiño, Campillo, Ensenada y Arriaga. Como ya se ha mencionado, uno de sus grandes triunfos

³⁹⁴ Ibid. p. 26

³⁹⁵ Elaboración propia a partir de *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*. Madrid: Imprenta de J. Zúñiga, 1748

³⁹⁶ *Ordonnance du Roi concernant la Marine, du 25 mars 1765*. París: Imprinta Royale, 1765

en esta disputa interna fue el de evitar que el tercer tomo de las Ordenanzas Generales de 1748 viera la luz, pues este debía tratar los asuntos económicos. Al no publicarse, siguieron estando regidos por las anteriores ordenanzas, las de 1717 y 1735, ambas publicadas por Patiño y que otorgaban la dirección administrativa y gubernamental de los arsenales a los intendentes³⁹⁷. De esta forma, bajo el mando del intendente se encontraban tanto el capitán de maestranza, responsable de pertrechos, marinería y maestranza del Arsenal; como un ministro de Real Hacienda encargado de vigilar el ir y venir –más el primero que el segundo– de los caudales de su Majestad. Asumía así las funciones políticas: la policía de la Armada, los asuntos monetarios y el mantenimiento y fomento de gente de mar, fábricas, cultivos y embarcaciones.

Como se ha mencionado, las ordenanzas de 1772 y 1776 cambiaron el panorama interno en la Armada. En 1772 se creó la figura del ingeniero, separándola del ámbito de actuación del intendente, mientras que en 1776 Castejón logró sacar adelante la eliminación del capitán de maestranza y la absorción de buena parte de las atribuciones del intendente por parte del Subinspector de Pertrechos y la Junta de Departamento.³⁹⁸ La reducción de poderes al intendente conllevó también la supresión del capitán de maestranza, cuyas atribuciones quedaron repartidas entre el subinspector de pertrechos, el comandante del arsenal y los ingenieros; quedando el poder interior del intendente reducido al nombramiento de rondines, la gestión de Matrícula y ciertas oficinas supeditadas al mando militar, puesto que ya no era necesario siquiera informarles de las botaduras.³⁹⁹ Por su parte, los ingenieros quedarían a cargo de la construcción naval, las carenas, la obra civil, los montes y las fábricas.⁴⁰⁰ La Junta de Departamento, nueva máxima autoridad, estaba compuesta por el capitán general, uno o dos de los oficiales presentes con mayor graduación, el ingeniero director, el subinspector general, el comandante del arsenal y, finalmente, el intendente.⁴⁰¹

³⁹⁷ ALÍA PLANA, J.M. *Op. Cit.* p. 43

³⁹⁸ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.* p. 20

³⁹⁹ *Ibid.* p. 26

⁴⁰⁰ RUIZ GARCÍA, VICENTE. *La Provincia Marítima de Segura (1733-1836) Poder Naval, Explotación Forestal y Resistencia Popular en la España del Antiguo Régimen*. Dirigida por Celia Chaín-Navarro y Juan José Sánchez-Baena. Universidad de Murcia, 2018. p. 181

⁴⁰¹ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.* p. 27

Ya en 1793, estos quedan reducidos prácticamente a la formalidad de recibir y transmitir noticias, puesto que la ordenanza elaborada por Mazarredo así lo disponía.⁴⁰² Finalmente, en 1798 se estableció que el cuerpo del Ministerio pasase a la vía reservada de Hacienda, pero dependiendo de Marina en la parte militar y facultativa. Merino Navarro explica así el caos que tan compleja disposición causó:

*La correspondiente Ordenanza apareció a principios de 1799 y entró en vigor en agosto. [...]El desconcierto que produjo su aplicación condujo al desorden y dejó huellas fácilmente rastreables en los archivos. Se dio marcha atrás en 1802 restableciendo el sistema de 1776, pero en el trasvase se perdieron los juzgados de Marina, que antes dependían de la Intendencia y después del cuerpo general.*⁴⁰³

Consecuentemente, este cuerpo desapareció de facto hasta 1830, momento en el que se volvió a legislar en su favor.

Por otro lado, cabe mencionar brevemente a los capellanes de la Armada, encargados de velar por su fe y no demasiado conocidos,⁴⁰⁴ y al personal que formaba parte de la Escuadra de Galeras de España; incluyendo su gente de cabo y, por supuesto, los forzados y esclavos. La importancia de estos ha quedado de relevancia en la historiografía británica, aunque no tanto en la hispana, lo que establece un interesante paralelismo con el estudio de los matriculados; con quienes compartían situación de trabajos forzados a bordo.⁴⁰⁵

Junto a ellos, una parte imprescindible de la estructura de la Armada la componía la maestranza, es decir, las personas empleadas en la construcción y mantenimiento de navíos e infraestructura de los arsenales. Era esta uno de los pilares humanos

⁴⁰² *Ordenanzas generales de la armada naval: Parte primera. Sobre la gobernacion militar y marinera de la armada en General, y uso de sus fuerzas en la mar ...* [en línea]. Madrid: Imprenta de la viuda de Don Joachin Ibarra, 1793 [Accedido: 2018-04-30]. Disponible en: http://trobes.uv.es/record=b1694655~S9*spi Trat. 5º, Tit. VII. Arts. 5, 53 y 155; Trat. 6º, Tit. I. Art. 29; Trat. 6º, Tit. II. Arts. 36, 37, 68, 106; Trat. 6º, Tit. III. Arts. 14, 159.

⁴⁰³ ALÍA PLANA, J.M. *Op. Cit.* p. 45

⁴⁰⁴ IRIGOYEN LÓPEZ, ANTONIO y SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ. Análisis de las relaciones de méritos de los capellanes de la Armada para la petición de prebendas americanas en la primera mitad del siglo XVIII. *Naveg@mérica*. 2015, 14, pp. 1-28. pp. 2-3

⁴⁰⁵ SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ, FONDEVILA-SILVA, PEDRO y CHAÍN-NAVARRO, CELIA. *Op. Cit.* pp. 581-582

fundamentales en la Armada junto con la marinería, con quien compartía ciertas características jurídicas que más adelante pueden comprobarse en este trabajo.

Hasta comienzos del siglo XVIII, la Armada se había nutrido de buques principalmente mediante compra, aunque también se construían algunos en el norte de la Península y el litoral Mediterráneo, amén de ciertos astilleros que irán ganando importancia como Guarnizo, La Habana y Cádiz; seguidos de La Graña, El Puntal y Guazacoalcos.⁴⁰⁶ La instauración de los tres Departamentos, con sus correspondientes arsenales, hizo necesario que cada uno de ellos buscara ansiosamente en los pueblos y ciudades costeras de su demarcación carpinteros de ribera, canteros, calafates y otros profesionales para cumplir con los cometidos del astillero. No consiguiendo llenarse los cupos, hubo de ampliarse el radio de búsqueda.

A Cádiz llegaron carpinteros procedentes de Génova, de toda la costa andaluza y del Levante. Cartagena se nutrió principalmente de catalanes y mallorquines, sin renunciar a recibir italianos. Ferrol, por su parte, intentó reclamar sólo a población gallega, pero hubo de ampliar sus miras para extenderse por todo su litoral, consiguiendo emplear en torno al medio millar de personas en la maestranza de manera continua en la primera mitad del siglo XVIII; en su mayoría dedicados a las fortificaciones e infraestructura del arsenal.

El cierre de Guarnizo y el transvase de su producción a Ferrol constituye un buen marco en el que entender las necesidades de personal, pues durante la segunda mitad de la centuria se recurre con frecuencia a vagos, presos, gitanos –en el punto de mira de Ensenada desde la Gran Redada de 1749–, desterrados y esclavos; amén de llamadas a los canteros de Santander y cualquier carpintero de Vizcaya, aunque no fuera de ribera.⁴⁰⁷ Tan heterogénea y de lejana procedencia mezcla de gentes compartiría otra afición con nuestros queridos matriculados: la desertión. No es de extrañar, teniendo en cuenta las durísimas condiciones de vida de los arsenales, los constantes impagos y la necesidad de alimentar familias en ocasiones a cientos de kilómetros de distancia.

Añadamos a este caldo de desórdenes la llegada de regimientos de infantería para ayudar en las tareas de los arsenales, posteriormente sustituidos por milicias y peones dada su conflictividad, y entenderemos que a mediados del XVIII comiencen a verse en España

⁴⁰⁶ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.* p. 18

⁴⁰⁷ ALÍA PLANA, J.M. *Op. Cit.* p. 73

chispazos de lo que posteriormente se conocerá como movimiento obrero.⁴⁰⁸ Ejemplo de ello es el motín acaecido en Ferrol el 12 de septiembre de 1754, en el que gran parte de la maestranza dejó el trabajo exigiendo un pago que se retrasaba cada vez más. Las consecuencias de este paro fueron, además de la consecución del pago, la condena a 35 de ellos a cadena en el Arsenal, el despido de uno de cada cuatro trabajadores y la precipitación de la caída de Ensenada –en el marco de la antedicha intriga– como secretario en pos de Arriaga. Además, la marcha de una parte importante del personal consiguió aliviar las tensiones al coste de reducir la actividad constructiva. Pese a ser el caso más llamativo, no fue el único que reflejó las pésimas condiciones en que vivía la maestranza, pues distintos conflictos se sucedieron en 1765, 1782, 1795, 1797 y 1808.⁴⁰⁹

Como último apunte sobre la maestranza, destacaremos la complejidad profesional a la que llegó a finales del siglo XVIII, puesto que a los carpinteros, calafates y albañiles que la componían a comienzos de la centuria se fueron añadiendo herreros, fundidores, hiladores, toneleros, cerrajeros, y otras profesiones asociadas a la construcción y mantenimiento de bombas de vapor, instrumentos náuticos y demás instalaciones fruto de la impresionante tecnificación y especialización alcanzada en los arsenales de Marina.⁴¹⁰ Una de las peores consecuencias a nivel económico y tecnológico de la guerra de Independencia y el posterior reinado de Fernando VII fue la desaparición de todo el desarrollo y doctrina alcanzado en estas plazas, desgraciadamente poco explorada por la historiografía.

⁴⁰⁸ No sorprende que sea en los arsenales militares donde primero se observe el malestar de ciertos trabajadores. Considerando que eran verdaderos emporios tecnológicos y de concentración de masas de trabajadores, se puede afirmar que son las primeras experiencias de lo que acabaría por formarse con la industrialización.

⁴⁰⁹ GARCÍA DOMINGO, ENRIC. *Op. Cit.* pp. 2

⁴¹⁰ LÓPEZ MIGUEL, OLGA. *Op. Cit.* pp. 94 y 121

6.1.5. La Armada en América

Tratado ya el devenir de la Marina de guerra en el periodo en que se enmarca esta tesis, se considera dedicar un subepígrafe a los hechos en que estuvo envuelta en las aguas americanas, en tanto que, lógicamente, condicionaron el desarrollo de la Matrícula de mar y sus implicaciones sociales.

6.1.5.1. La guerra de la Cuádruple Alianza en Norteamérica (1718-1720)

La guerra que estalló tras el intento del nuevo rey Borbón de recuperar las posesiones en Italia perdidas en el Tratado de Utrecht también alcanzó América. La reconstruida Armada lo era sólo en aguas europeas, razón por la cual se tuvo que aprestar una flota para la ocasión en La Habana. Frente a ella, las naves francesas que hasta hacía una década se habían encargado de las comunicaciones atlánticas pretendían hacer valer su presencia para afianzar y expandir las posesiones de Luis XV en la costa norte del Caribe. Los británicos, ocupados en los conflictos con las poblaciones autóctonas, no hicieron gala de su potencial bélico en la zona.⁴¹¹

Ante la falta de una escuadra permanente, se comenzaron los preparativos para la ocasión en La Habana, con el objetivo de tomar Charleston. Sin embargo, la mejor preparación francesa se hizo patente cuando una flota partida de Nueva Orleans tomó Pensacola evidenciando no sólo este hecho sino el problema de las comunicaciones españolas; pues el comandante de la plaza no estaba al tanto de la declaración de guerra. El puerto quedaría en manos de Felipe V tras el tratado de la Haya, no sin antes haber cambiado de manos otro par de veces.⁴¹²

Hacia el final de la contienda, La Habana fue también sede de otra flota que tenía por objeto apoyar la expedición liderada por el marqués de Aguayo en Texas, que, sin embargo, no encontró oposición por llegar las noticias de la paz.⁴¹³ El resto de movimientos, dadas las mínimas extensiones demográficas de las colonias y misiones, no necesitaron de apoyo naval; por lo que la participación de la uniformada Armada en su

⁴¹¹ BLACK, JEREMY. *Op. Cit.* p. 125

⁴¹² GRIFFEN, WILLIAM B. Spanish Pensacola, 1700-1763. *The Florida Historical Quarterly* [en línea]. 1959, 37, pp. 242-262 [Accedido: 2021-09-12]. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/30166288> pp. 243, 254-255,

⁴¹³ BUCKLEY, ELEANOR CLAIRE. The Aguayo Expedition into Texas and Louisiana, 1719-1722, *The Quarterly of the Texas State Historical Association* [en línea], 1919, XV, pp. 1-65 [Accedido: 2021-09-12]. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/30243078> pp. 22-23

primer contexto de guerra americano en tanto que única Marina de guerra puede considerarse como menor.

La situación en el Caribe, empero, distaría de ser pacífica durante las décadas de 1720 y 1730, puesto que los intereses cada vez mayores de Francia, Gran Bretaña y Países Bajos en las costas españolas de la región fueron perceptibles como conflicto no declarado en forma de presión corsaria.⁴¹⁴ Tal como se ha referido, la Corona española respondió reforzando a su vez la participación de embarcaciones privadas a su servicio, así como con el mantenimiento de ciertas flotillas en los puertos principales. A pesar de ello, el reforzamiento de las defensas costeras fue la principal política llevada a cabo, tanto por la permanencia de la mentalidad geopolítica europea en Madrid, como por intereses en las propias plazas americanas.⁴¹⁵ Sería la tensión causada por estos asuntos la que acabaría llevando a la guerra del Asiento en 1739.

6.1.5.2. La guerra del Asiento (1739-1748)

Durante el conflicto se dieron relevantes operaciones en Menorca o Gibraltar, pero estas se centraron, sin duda, en las aguas americanas. Por un lado, hubo acciones en Portobelo, La Guaira, Florida, Yucatán, Santiago de Cuba y Cartagena de Indias.⁴¹⁶ Por otro, Anson llegó al Pacífico alterando la relativa tranquilidad de sus puertos. La presencia de naves británicas en ambos océanos responde al plan original ideado por Londres, que preveía la captura de Portobelo y Cartagena para hacerse con el paso de uno a otro e impedir así el español; al tiempo que pretendía controlar Cuba para asegurar el Caribe. Una gran escuadra al mando de Vernon haría esto último desde Jamaica mientras que otra bajo órdenes de Anson, con naves más ligeras, bordearía el continente por el Sur para terminar el movimiento de pinza.⁴¹⁷

Jorge II no buscaba únicamente confrontar el poder español en América, sino que acometía un gran golpe que permitiese a Gran Bretaña hacerse con la posición dominante.

⁴¹⁴ CABEZOS ALMENAR, FRANCISCO. *Op. Cit.* p. 13

⁴¹⁵ MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. Elogio de la gloria efímera. Las ciudades del Istmo en el Caribe. En: FERNANDO QUILES Y JUAN MARCHENA FERNÁNDEZ, EDS. *Viaje al corazón del mundo Las ciudades coloniales del Istmo de Panamá* [en línea]. Sevilla: E.R.A. Arte, Creación y Patrimonio Iberoamericanos en Redes; Universidad Pablo de Olavide, 2021 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/9838> p. 220; FERNÁNDEZ, JUAN MARCHENA. Capital, créditos e intereses comerciales... pp. 11-13

⁴¹⁶ TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. *Op. Cit.* pp. 5-6

⁴¹⁷ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. De zona olvidada a plataforma de expansión. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742). *Anuario de Estudios Americanos*, 2018, 75 (1), pp. 185-210. pp. 203-204

Prueba de ello, amén del pretencioso plan, es que la escuadra de Vernon había dejado las costas inglesas rumbo al Caribe meses antes de la declaración de guerra. Los preparativos españoles tampoco se hicieron esperar, puesto que hicieron lo propio para anticiparse a Anson en el Pacífico.⁴¹⁸ Este hecho revela que los servicios de información de Felipe V eran efectivos, pero también algo ya expuesto al contextualizar la armada dieciochesca: que su presencia en América era deficitaria y dependía en gran manera de los envíos desde Europa. Ello se haría patente en que la guerra se desarrolló de forma eminentemente ofensiva por parte británica y defensiva por parte española, dado que los primeros ejercían el dominio positivo de las aguas.

En 1739 llegaron los primeros ataques, destruyendo las defensas de Portobelo y La Guaira y sitiando La Habana durante dos meses.⁴¹⁹ Siguió el año en el que la política naval alcanzó un nivel de americanización inexistente hasta entonces, pues partieron escuadras de ambas coronas, estando la española formada por 14 navíos enviados desde el Ferrol a La Habana; Cartagena resistió dos ataques de la escuadra de Vernon; y se pactó con Francia para confrontar conjuntamente a los británicos en el Caribe.⁴²⁰ La combinación de fuerzas tuvo el efecto deseado pues retuvo a Vernon en Jamaica, pero tras la salida de las naves francesas camino de Europa en 1741, después de haber sufrido una epidemia devastadora ancladas en Saint Domingue, que las dejó sin tripulación suficiente;⁴²¹ este atacó por tercera vez Cartagena. La batalla que ha permeado ampliamente en la cultura popular hasta nuestros días se saldó con la defensa efectiva de la plaza al mando de Blas de Lezo, al coste del hundimiento de la flota y de dejar el Caribe en manos británicas; tal como sucedería en 1762, cuando Juan del Prado copiase la táctica con ocasión del ataque a La Habana.⁴²² Vernon intentó tras su derrota tomar Cuba nuevamente de manera fallida,

⁴¹⁸ CASTILLERO CALVO, ALFREDO. Invasión de Vernon a Panamá y otras guerras coloniales en el Istmo. *Tareas*, 2017, 156, pp. 27-50. p. 44

⁴¹⁹ LÓPEZ HERNÁNDEZ, IGNACIO J. La fortificación de campaña en Cuba durante la guerra del Asiento: la definición de un modelo defensivo en el Caribe hispano. *Revista de Indias*, 2021, 81 (282), pp. 345-374 p. 360

⁴²⁰ LORÉN GARAY, GONZALO. El sitio de Cartagena de Indias (1741). *Revista de Historia Naval* [en línea], 2013, 120 (XXXI), pp. 87-98 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/rhn/2013/2013120.pdf> p. 92

⁴²¹ GILBERT, NICOLAS PIERRE. *Histoire médicale de l'armée française à Saint-Domingue, en l'an dix* [en línea]. Paris: Chez Gabon et Comp., 1803 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=bP01AQAAAJ> p. 97

⁴²² KUETHE, ALLAN J. La política naval de la Monarquía Española a fines del Antiguo Régimen En: MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO. *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol. I. Una Armada en tiempos de Ilustración política, ciencia, ingeniería y hacienda*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015. pp. 17-86 p. 33

demostrando que, pese a que se movía a sus anchas, las defensas costeras de las plazas de la Corona española aseguraban al menos su soberanía.⁴²³

El fracaso de Vernon llegó a oídos de Anson tras cruzar el cabo de Hornos, quien, temiendo ser rechazado en Panamá, decidió dedicarse a hostigar las posesiones y comercio español en la zona, aprovechándose de que la escuadra española enviada para combatirle, al mando de Pizarro, había sufrido terribles pérdidas en el intento de navegar el Mar de Hoces. Quedaba en dichas aguas únicamente la débil Escuadra del Mar del Sur –sobre la que se vuelve más adelante– junto a la fragata *Esperanza*, que había doblado el cabo. Anson se dirigió Acapulco a la espera del galeón de Manila sembrando con ello el pánico en toda la costa pacífica por la notoria indefensión marítima, si bien su llegada paralizó la salida del bajel en prevención, con lo que marchó hacia Filipinas para atacarlo en el otro extremo de la ruta.⁴²⁴

La firma, ya en 1743, del segundo Pacto de Familia entre Felipe V y Luis XV contribuyó a igualar la contienda en aguas caribeñas tras el fin de la tregua entre el segundo y Jorge II al año siguiente, produciéndose, como cada vez sería más común, una escalada bélica.⁴²⁵ La contrapartida británica era cada vez mayor, lo que acabó sometiendo a una presión desproporcionada a las poblaciones de las colonias de las Indias Occidentales debido a la incesante búsqueda de tripulantes. Las revueltas que se sucedieron en las colonias británicas, conocidas como motines de Knowles, son tratadas de manera más extensa en la comparativa analítica; pero la composición de las tripulaciones merece brevemente nuestra atención, pues la del *Centurion* de Anson, cuando capturó el galeón Nuestra Señora de Covadonga en Filipinas en 1743 era:

⁴²³ PADRÓN REYES, LILYAM. Conflicto y guerra en el Caribe. Papel desempeñado por las milicias de indios frente al intento de invasión británica a Santiago de Cuba (1739-1748). *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea], 2020, 24, pp. 1-20 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://revistas.um.es/navegamerica/article/view/418651> p. 10

⁴²⁴ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 31

⁴²⁵ BAHAR, MATTHEW R. People of the Dawn, People of the Door: Indian Pirates and the Violent Theft of an Atlantic World. *The Journal of American History* [en línea], 2014, 101 (2), pp. 401-426 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/pdf/44287701.pdf> p. 422; GATHMANN, CHRISTINA y HILLMANN, HENNING. *Commerce and Crime: States, Property Rights, and the War on Trade, 1700-1815 Christina* [en línea]. Cambridge: Economic Sociology Seminar, MIT Harvard, 2014. [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: https://stuff.mit.edu/afs/athena.mit.edu/course/other/econsocseminar/OldFiles/www/privateers_MIT20062.pdf p. 36

[...] de sólo 227 hombres, de los cuales, unos 50 eran negros americanos e indios y unos 30 sólo muchachos. En total eran menos de la mitad de la dotación normal del buque.⁴²⁶

Lo cual revela no únicamente la mermada situación de la escuadra británica en el Pacífico, lógica dada la ausencia de bases y conocimientos náuticos de la zona que la llevó a grandes padecimientos, sino que una cuarta parte de sus integrantes habían sido reclutados durante las andanzas en las costas pacíficas españolas y que, además, estos no eran el ideal de marinero metropolitano; sino *negros americanos e indios*. Lejos de ser algo puntual y único del bando británico, aproximadamente un 10 % de los 644 tripulantes del Covadonga tendría este mismo origen; pues

[...]Anson tomó 55, tripulantes principalmente indios y negros esclavos, a los que les dio libertad y los enroló bajo la bandera inglesa.⁴²⁷

522 personas habían sobrevivido al combate sin heridas de gravedad a bordo del galeón, de los cuales Anson enroló a los 55 que más posibilidades de fidelidad semblaban a priori: aquellos a los que el comodoro identificó como embarcados a la fuerza y sometidos.

Tras el episodio, el Pacífico volvió a ser digno de su nombre en lo que al conflicto se refiere: la vuelta Anson a Gran Bretaña a través del Índico y la presencia de la *Esperanza* hasta 1745 fueron suficientes para evitar los combates. No sucedió lo mismo en el Caribe, donde en 1742 se produjeron un combate menor entre fragatas en las cercanías de Cuba y algunos choques en Georgia y Florida, saldados de manera positiva para España gracias a la proyección otorgada por las embarcaciones menores mantenidas desde La Habana.⁴²⁸ Tras la firma del Segundo Pacto de Familia la situación permaneció similar, con ocasionales encuentros entre embarcaciones de guerra como los de Bahamas en 1744 o Cuba en 1746, porque la guerra se libraba principalmente contra el comercio rival y valiéndose del corso.⁴²⁹

Ya en 1748, apenas unos días antes de la firma del Tratado de Aquisgrán que puso fin al conflicto, tuvo lugar la última gran batalla entre las escuadras británica y española en La

⁴²⁶ SAPUNAR PERIC, PEDRO. Lord Anson en el Pacífico. Captura de otra Covadonga. *Revista de Marina*. 1994, 2, pp. 149-160. p. 157

⁴²⁷ Ibid. p. 159

⁴²⁸ SERRANO ÁLVAREZ, JOSÉ MANUEL. El poder y la gloria: élites y asientos militares en el astillero de la Habana durante el siglo XVIII. *Studia Historica, Historia Moderna*, 2013, 35, pp. 99-125. pp. 111-112

⁴²⁹ PEÑA, BEATRIZ CAROLINA. Hilario Antonio Rodríguez: un spanish negro de La Habana en la Nueva York colonial (1746-c. 1757). *Fronteras de la Historia*, 2020, 25 (1), pp. 46-74. p. 55

Habana, tras haber desistido los primeros de realizar un desembarco en Santiago. Aunque la británica se hubiera impuesto sobre la española sin conseguir tomar la plaza, la batalla no alteró el desarrollo de la contienda como tampoco lo harían las cláusulas del Tratado cuya noticia llegaría poco después. El mantenimiento, en términos generales, del *statu quo ante bellum*⁴³⁰ no fue óbice para que la Monarquía española potenciara aún más su Armada en el tenso periodo que se sucedió. Apenas tres años después se potencia definitivamente la Matrícula de mar en España con objeto de atender las necesidades de personal de una Marina de guerra cada vez mayor.

6.1.5.3. Noticias secretas de América (1747)

De manera prácticamente contemporánea al conflicto al que se acaba de hacer referencia, de 1735 a 1745, los marinos Jorge Juan y Antonio de Ulloa realizaron una expedición a América del Sur con objeto de documentar el estado de las colonias y mejorar la forma de gobernarlas. El texto que resultó de dicha expedición, escrito en 1747 y publicado por primera vez en Londres en 1826 como *Noticias Secretas de América*,⁴³¹ es una fuente de especial relevancia para multitud de asuntos; de los que en este apartado se referencian aquellos relacionados con la Armada. Su segunda parte trata especialmente este asunto, pero ambas son de interés en tanto que los asuntos sociales que se tratan en la primera están más directamente relacionados con esta tesis. Gracias a las minuciosas notas de los marinos, pues, tenemos conocimiento de las costas por las que Anson paseó su poderosa artillería.

A su llegada, la Armada del Mar del Sur se había mantenido como antiguamente, es decir, separada del resto de la Armada. Ello es una de las razones que permitía afirmar unas páginas atrás que la Real Cédula de 1714 no unificó completamente la Marina de guerra de Felipe V. Los tenientes son explícitos al respecto e indican que esto no se produjo en el Pacífico como consecuencia de:

*no haber llegado a aquellos reynos el nuevo reglamento en que se ha puesto la de España, y de no haber pasado a aquellos mares algun xefe o comandante general que la reformase, y la reduxese a uniformidad con la de España.*⁴³²

⁴³⁰ LORÉN GARAY, GONZALO. *Op. Cit.* p. 92

⁴³¹ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 11

⁴³² *Ibid.* p. 93

La prácticamente completa aceptación por parte de la historiografía hispanohablante de que la uniformidad decretada en 1714 fue de aplicación fáctica en toda la Marina cuando una fuente tan conocida como la aquí citada explicita que no fue así no hace sino evidenciar el eurocentrismo de la mayoría de los trabajos a ella dedicados hasta la actualidad. Es patente que la gran mayoría de las embarcaciones y personal de la institución navegaban cerca de la metrópoli y, por ello, es lógico que así sea. No es óbice empero para que en estas líneas se recalque la excepción vivida en la Mar del Sur, que parece sufrió de falta de atención no únicamente por parte de la actual academia sino también de sus contemporáneos.

Por seguir funcionando de manera independiente contaba con tres navíos de los cuales únicamente dos estaban armados y prestos para la navegación bajo mando de un comandante, un almirante y unos pocos oficiales.⁴³³ Al mando de la escuadrilla estaba el comandante de la Mar del Sur, cuya graduación no estaba definida y su puesto llevaba vacante mucho tiempo a la llegada de Juan y Ulloa, por lo que un capitán de navío lo ejercía.⁴³⁴ El segundo al mando era el almirante, así llamado aunque en realidad era otro capitán de navío; estando al mando ambos, respectivamente, de las dos embarcaciones prestas.⁴³⁵ Además de los dos capitanes de navío, había presentes en El Callao cuatro o cinco tenientes de navío y otros tantos alféreces, siendo suficientes porque en caso de necesidad nombraba el virrey a los que hicieren falta para cada campaña.⁴³⁶ Siendo generalmente los mandos españoles, el resto de los oficiales presentaba unos orígenes de lo más diverso que resumen bien el carácter autónomo y distinto de los barcos del rey en el Pacífico:

*Los oficiales de mar son de diversas castas, como la marinería, y así no es extraño ver a bordo de un mismo navío un sargento marino criollo, un contramaestre Indio, un guardián mestizo, un carpintero mulato, o un calafatero negro. Los cirujanos, sangradores o barberos son casi todos en Lima mulatos oscuros, y de ellos se suple la armada real y navíos mercantes.*⁴³⁷

⁴³³ Ibid. p. 93

⁴³⁴ Ibid. pp. 93-94

⁴³⁵ Ibid. p. 94

⁴³⁶ Ibid. p. 95

⁴³⁷ Ibid. p. 101

Parece que la variopinta oficialidad, sin embargo, no estaba demasiado bien pagada; siendo ello causa de no poder mantener una escuadra formal puesto que, además, la marinería parece si lo estaba y ello obligaba a tripulaciones pequeñas.⁴³⁸ A fin de compensar a los oficiales, les era permitido a contra maestres, sargentos y capitanes el montar una pulpería en la que vendían género los primeros días de navegación.⁴³⁹ Dicha forma de corrupción consentida a bordo fue objeto de intento de reforma sin mucho éxito por el par de visitantes,⁴⁴⁰ si bien no era la única dado que los capitanes tenían fuero para elegir a sus tripulaciones y, mediante este, tenían costumbre de vender las plazas a bordo.⁴⁴¹ Fuero, por otro lado, alabado por ambos tenientes, que veían en esta práctica una forma de que el capitán conociera las capacidades de su tripulación y la confianza que podía tener en ella; tal como hacían los ingleses.⁴⁴²

El resto del componente social de la Armada del Mar del Sur lo componía su peculiar marinería –que es tratada en el análisis de esta tesis–, puesto que fueron Juan y Ulloa los que trataron de establecer una Infantería de Marina a imagen de la que ya funcionaba en Europa y el Caribe a partir del regimiento embarcado que servía ocasionalmente.⁴⁴³ De todo el personal parece que se derivaban problemas de funcionamiento de la escuadra por su falta de costumbre al servicio militar, asemejando incluso sus naves a las mercantes; situación que seguía presente en 1745.⁴⁴⁴

El puerto principal del Virreinato era El Callao, que contaba con un arsenal con prácticamente todos los puestos de sus equivalentes en España a excepción del intendente, cuyas funciones las ejercía el veedor-general.⁴⁴⁵ Eso sí, con corrupción generalizada tanto a los puestos de responsabilidad de este como al resto de ministros de Marina,⁴⁴⁶ y navíos que no seguían para nada las proporciones de Gaztañeta, mas en su lugar unas poco regulares.⁴⁴⁷ Junto a él, se construían o carenaban embarcaciones en Perico –con problemas por falta de maestranza–, Paita, Atacames, Chincha, Chiloé y Guayaquil; amén

⁴³⁸ Ibid. p. 102

⁴³⁹ Ibid. p. 104

⁴⁴⁰ Ibid. p. 106

⁴⁴¹ Ibid. p. 107

⁴⁴² Ibid. p. 96

⁴⁴³ Ibid. p. 98

⁴⁴⁴ Ibid. p. 96

⁴⁴⁵ Ibid. pp. 71 y 77

⁴⁴⁶ Ibid. p. 72

⁴⁴⁷ Ibid. p. 64

de otros puertos menores.⁴⁴⁸ Surtían de personal a El Callao las poblaciones marítimas cercanas, Chiloé y, especialmente, Guayaquil, cuya maestranza –mayoritariamente negra– era la más numerosa del Pacífico;⁴⁴⁹ si bien Realejo, en Nueva España, también era propicio para la construcción gracias a sus trabajadores.⁴⁵⁰ Además de los antedichos, se menciona en las *Noticias* que todos los puertos del Perú tienen marinería, sobresaliendo Colán y Chiloé y, tras ellos, Valparaíso, Callao, Concepción, Guayaquil y Panamá; lo que permite indicar estas poblaciones como las más relevantes con tráfico comercial o pesquero.⁴⁵¹

6.1.5.4. La guerra de los Siete Años (1762-1763)

La aludida firma del Tratado de Aquisgrán mantuvo la paz entre Gran Bretaña y Francia únicamente ocho años, estallando la guerra de los Siete Años en 1756.⁴⁵² Sin entrar en los detalles del conflicto entre ambas es necesario destacar que, de manera semejante a lo sucedido en la guerra del Asiento entre España y Gran Bretaña, gran parte del conflicto se desarrolló en y por las colonias americanas.

Así, antes de la entrada de la Corona española, la británica tuvo tiempo de atacar San Cristóbal, Guadalupe, Martinica, Santa Lucía y Dominica, expulsando a los franceses en la Campaña de las Islas Azucareras entre 1759 y 1762.⁴⁵³ En Norteamérica el conflicto se desarrolló principalmente en tierra, pero los esfuerzos de la Royal Navy por evitar que su contrapartida francesa cruzara el Atlántico, así como el suministro a sus colonias,⁴⁵⁴ y acciones como la ayuda en el levantamiento del asedio a Quebec fueron sin duda muy relevantes en su devenir.⁴⁵⁵

La participación española en ella sería tardía, causada entre otros motivos por el recelo a una abrumadora victoria británica que otorgase a los isleños un poder desmedido en la mar, pero también por motivaciones comerciales y pesqueras como los derechos en las

⁴⁴⁸ Ibid. pp. 11, 22, 49, 65 y 68

⁴⁴⁹ Ibid. pp. 26, 27, 30, 49 y 65

⁴⁵⁰ Ibid. p. 67

⁴⁵¹ Ibid. pp. 101 y 113

⁴⁵² BAUDOT MONROY, MARÍA. «Navíos, navíos, navíos»... p. 90

⁴⁵³ LUENGO, PEDRO y LÓPEZ HERNÁNDEZ, IGNACIO JOSÉ. Fortificaciones francesas en el Caribe frente a los ataques de la guerra de los Siete Años. *Aldaba*, 2019, 43, pp. 273-289. pp. 274, 283-287

⁴⁵⁴ ANDERSON, FRED. *Crucible of War: The Seven Years' War and the Fate of Empire in British North America 1754-1766* [en línea]. New York: Vintage Books, 2000 [Accedido: 2021-08-29]. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=FFO2clqJCqMC&oi=fnd&pg=PR17&dq> pp. 169, 173, 208, 212, 215, 237, 257, 381, 412 y 454

⁴⁵⁵ PARKMAN, FRANCIS. *Montcalm and Wolfe: The French and Indian War*. Charleston: BiblioLife, 2009. p. 380

costas de Terranova. Recientemente se han enfatizado las razones económicas y geopolíticas por encima del resentimiento tradicionalmente aludido: sería la mencionada actitud supremacista británica en la mar y el miedo a que Francia fuese completamente expulsada de América lo que impulsaría la entrada en guerra a pesar de las presiones civiles en contra.⁴⁵⁶ Sea como fuere, la firma del Tercer Pacto de Familia en 1761 comprometía a la Corona española a ayudar a una Francia casi derrotada en pos de igualar la contienda y buscar un tratado menos lesivo para sus intereses –además de al intercambio de Menorca por Dominica, San Vicente, Santa Lucía y Tobago.⁴⁵⁷

En 1760 se había acometido el refuerzo defensivo de La Habana desde España, ordenando ampliar sus fortificaciones y enviando tres navíos de refuerzo para los ya presentes en la plaza, contabilizándose un total de 12 en 1761, junto a siete fragatas y otros buques menores.⁴⁵⁸ Tras la firma del pacto, las fuerzas estaban, además, prevenidas de la tensa situación, mandadas en defensa de las colonias francesas y, posteriormente, avisadas de la partida de una escuadra británica en dirección al Caribe. A su llegada en junio de 1762, los 22 navíos y 10 fragatas sajones se encontraron las fortificaciones aún en proceso de ampliación y nueve navíos de la Armada en disposición, pues varios habían sido enviados a otros cometidos.⁴⁵⁹ Tras tres meses de combates, La Habana fue tomada y, junto a ella, ocho de los navíos incorporados a la Royal Navy; suponiendo un golpe maestro en el panorama geopolítico americano, que quedaba en manos de Gran Bretaña. Redondeó la situación en su favor la toma de Manila en octubre.⁴⁶⁰

La pérdida de la principal plaza americana, así como de la asiática, encendió las alarmas en la corte, que tomó conciencia de que la política de defensa americana que había seguido hasta el momento no era válida. Fruto de ello serían las innumerables reformas de los años siguientes, entre las que se enmarca la Matrícula de mar.

⁴⁵⁶ CALLEJA LEAL, GUILLERMO. Actitud de España ante la revolución de las colonias de la América del Norte, antes de declarar la guerra a Gran Bretaña (1776-1779). *Revista de Historia Militar*. 2016, Ext.1, pp. 41-96. pp. 44-45

⁴⁵⁷ KUETHE, ALLAN J. *Op. Cit.* p. 32

⁴⁵⁸ DE ALDAMA, DIONISIO. *Historia general de España: desde los tiempos primitivos hasta fines del año 1860* [en línea]. Madrid: Imprenta de Moliner y compañía, 1864 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=ZiDAAAACAAJ> p. 5

⁴⁵⁹ CRUZ, PEDRO y LUENGO, PEDRO. El Caribe durante la guerra de los Siete Años. El espionaje británico sobre las fortificaciones españolas y francesas. *Colonial Latin American Review*, 2019, 28 (4), pp. 556-576. pp. 305 y 412

⁴⁶⁰ BAUDOT MONROY, MARÍA. «Navíos, navíos, navíos»... p. 120

Ambas fueron recuperadas mediante el Tratado de París de 1763 al gran coste de ceder a Gran Bretaña La Florida, permitir el establecimiento de sus colonos en Honduras, renunciar a los derechos pesqueros sobre Terranova y la devolución de Sacramento a Portugal.⁴⁶¹ El acuerdo también incluyó la renuncia francesa a Canadá, India, Senegal y Menorca en favor de Gran Bretaña. Como compensación a España por tamañas pérdidas, renunció a la Luisiana en favor de esta. Así, Francia quedaba definitivamente expulsada de América como potencia, mientras que España quedaba privada de la llave entre el Caribe y el Atlántico Norte. No es de extrañar que la Florida fuera objetivo pues en posteriores conflictos.

6.1.5.5. La Independencia de las Trece Colonias (1779-1783)

El Tratado de París de 1763, condicionado por los *annus mirabilis* británicos de 1759 y 1762, provocó un fuerte revanchismo en las cortes española y francesa en los años que le siguieron.⁴⁶² Así, previamente al levantamiento de las Trece Colonias en pos de su independencia, la Armada fue empleada en el teatro americano en el marco de la Guerra Hispano-Lusa de 1776-1777. Eso sí, el grueso de las naves que participaron en Sacramento había sido enviado desde España en 1774, combatiendo contra las portuguesas en Río Grande efectivamente en febrero de 1776 y siendo derrotadas en marzo.⁴⁶³ Algo más al sur, las históricas disensiones respecto a la colonia de Sacramento entre Portugal y España llegarían a su fin tras el envío de una flota compuesta por seis navíos, siete fragatas y otros buques menores, coincidiendo con la creación a la sazón del Virreinato del Río de la Plata en agosto de 1776, que permitió la conquista definitiva de la plaza en 1777.⁴⁶⁴

La soberanía española sobre la Colonia de Sacramento quedaría confirmada con el Tratado de San Ildefonso ese mismo año, cediendo a Portugal Río Grande, pero recibiendo también de esta Fernando Poo y Annobón en Guinea.⁴⁶⁵ Además, la falta de

⁴⁶¹ AGUIRRE, ANDRÉS. Conflictos interétnicos en frontera Sur Hispano-Portuguesa. El caso de Río Grande de San Pedro durante la ocupación española de 1763-1777. *TEFROS* [en línea]. 2014, 12 (1), 6-25 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <http://www2.hum.unrc.edu.ar/ojs/index.php/tefros/article/view/273> p. 10

⁴⁶² MCLYNN, FRANK. *1759: The Year Britain Became Master of the World*. London: Pimlico, 2005. pp. 236-237

⁴⁶³ TAU GOLIN, LUIZ CARLOS. Cartografía e combate naval na reconquista do Río Grande: 19 de Fevereiro de 1776. En: *V Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. 2013, pp. 1-15. pp. 9-10

⁴⁶⁴ HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, MANUEL. La pugna hispano-lusa por el control de los mares: de la expedición de Cevallos a la frustrada colonización de Fernando Poo (1776-1783). *Librosdelacorte.es*, 2019, 19, pp. 232-246. p. 236

⁴⁶⁵ *Ibid.* p. 237

apoyo británico a los lusos, ocupados como estaban con las Trece Colonias, conllevó la neutralidad portuguesa en dicho conflicto; lo que sin duda liberó las decisiones de la Corona española sobre la actuación en América cuando se inmiscuyó.⁴⁶⁶

Como se mencionó previamente, la decisión de participar en favor de los colonos americanos no se tomó a la ligera, pues fue fruto de intensos debates en la corte; resolviéndose en 1779, un año después de que Francia hiciese lo mismo.⁴⁶⁷ Hasta entonces presentó una postura neutral siempre apoyando en lo posible a los rebeldes, desde el envío de provisiones –como puede observarse en Ilustración 3. El Conde de Aranda detalla la ayuda enviada a los rebeldes entre Francia y España –, al refugio en los puertos.⁴⁶⁸

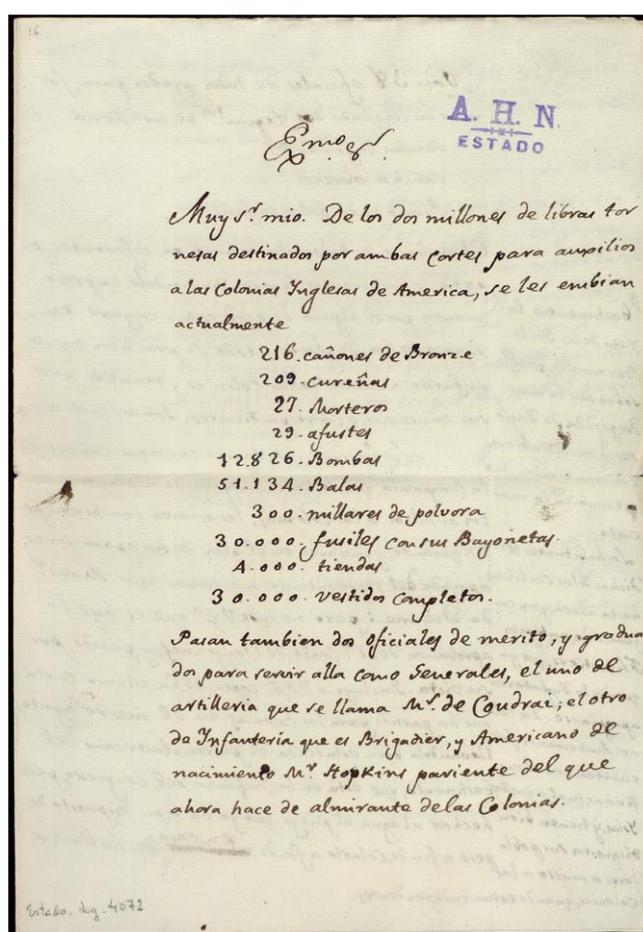


Ilustración 3. El Conde de Aranda detalla la ayuda enviada a los rebeldes entre Francia y España⁴⁶⁹

⁴⁶⁶ RIVERA GARCÍA, ANTONIO. *Floridablanca y los cambios en la política exterior: la lucha por el equilibrio y la centralidad de ultramar*. *Res Publica* [en línea], 2009, 22 (22), pp. 111-126 [Accedido: 2021-08-29]. Disponible en: <https://revistas.um.es/respublica/article/view/135801> p. 116

⁴⁶⁷ *Ibid.* p. 117

⁴⁶⁸ CALLEJA LEAL, GUILLERMO. *Op. Cit.* pp. 52-54

⁴⁶⁹ AHN, ESTADO, 4072, exp. 8, a través de CALLEJA LEAL, GUILLERMO. *Op. Cit.* p. 51

Una vez declarada la guerra y asegurada la navegación por el Mississippi tras la Batalla del Lago Pontchartrain,⁴⁷⁰ —en la que fue capturado el Galveztown, anteriormente HMS West Florida— Bernardo de Gálvez, como gobernador de Nueva Orleans, tomó las riendas de la ofensiva con los principales objetivos de Mobile y Pensacola como llaves para asegurar la Florida Occidental,⁴⁷¹ limitar así el acceso británico al Caribe y acceder a la Florida Oriental.⁴⁷²

Paralelamente, para reforzar la posición naval, desde España se envía en abril de 1780 una escuadra de seis navíos y dos fragatas, como escolta de tropas, al mando de Solano.⁴⁷³ Tras una treta para evitar a la británica —lo que le valió otro elocuente título otorgado por Carlos III: Vizconde del Feliz Ardid—, consigue unirse a la francesa en junio superando así al enemigo en potencia, lo que hace que la primera adopte una actitud defensiva y que se complete el reparto de tropas y artillería a Puerto Rico, Cartagena, Guatemala, Méjico y La Habana; donde fondeó en agosto.⁴⁷⁴

Bernardo de Gálvez, así, partió de Nueva Orleans al mando de una flotilla con una fragata y otras embarcaciones menores en dirección a Mobile en enero de 1780, arribando en febrero entre grandes problemas meteorológicos y con los bajíos.⁴⁷⁵ La llegada de otras embarcaciones de apoyo desde La Habana permitió la toma de la plaza en marzo, no sin grandes dificultades.⁴⁷⁶ Por su parte, su padre Matías, gobernador de Guatemala, lograba expulsar a los colonos británicos de Honduras, también con el apoyo de la Armada.⁴⁷⁷

La campaña proseguiría en octubre con objeto de tomar Pensacola, siendo de nuevo accidentada por la llegada de un huracán. Así, partió una segunda expedición desde La Habana en febrero de 1781 con transportes de tropas defendidos por un navío, tres fragatas y otros buques menores. La participación de la Armada sería fundamental, asegurando el sitio de la plaza y la logística de las tropas, así como enviando refuerzos al

⁴⁷⁰ HUGUET SANTOS, MONTSERRAT. *Breve historia de la guerra de la Independencia de los EE. UU.* Madrid: Ediciones Nowtilus, 2017. p. 177

⁴⁷¹ GARCÍA LOZADA, ANTONIO. A las dos orillas de los mares de Colón: Presencia de Bernardo de Gálvez. *TSN. Transatlantic Studies Network: Revista de Estudios Internacionales*. 2016, 1 (2), pp. 11-16. p. 14

⁴⁷² GUIMERÁ RAVINA, A. Un liderazgo compartido: la conquista de Panzacola, 1781. *Revista de Historia Militar*, 2016, Ext.1, pp. 141-166. p. 148

⁴⁷³ *Ibid.* pp. 150-151

⁴⁷⁴ FERNÁNDEZ-SHAW, CARLOS MANUEL. Participación de la Armada española en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos. *Revista de Historia Naval*, 1985, 10, pp. 75-80. p. 78

⁴⁷⁵ QUINTERO SARAIVA, GONZALO M. *Op. Cit.* pp. 403-407

⁴⁷⁶ *Ibid.* pp. 413-417

⁴⁷⁷ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. *Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte...* p. 513

mando de Solano desde La Habana en abril; entre los que se encontraban 15 navíos que decantaron la balanza.⁴⁷⁸ La plaza capituló en mayo, asegurando las fronteras oeste y sudeste de los sublevados de manera definitiva.⁴⁷⁹



Ilustración 4. Vista de Panzacola y su Baía: Tomada por los Españoles año de 1781 ⁴⁸⁰

Uno de los elementos que pudiera explicar los éxitos españoles y los fracasos británicos en esta contienda desde el punto de vista naval –*id est*, prescindiendo del tremendamente desfavorable contexto geopolítico para los segundos– es el de las tripulaciones. Mientras que en todos los demás la Armada tiene serios problemas para tripular sus naves en América, la Matrícula acababa de ser implantada y parece proveía eficientemente en este, tal como se examina en el análisis. Por su parte, Gran Bretaña encaraba la oposición de los marineros coloniales a enfrentarse a sus compatriotas, lo que afectó negativamente a la demografía de la Navy. A ello hay que sumar que tradicionalmente eran los buques de la segunda los habituados a bloquear en puerto a los de la primera, contribuyendo así a

⁴⁷⁸ GUIMERÁ RAVINA, AGUSTÍN. Un liderazgo compartido... p. 159

⁴⁷⁹ FERNÁNDEZ-SHAW, CARLOS MANUEL. Participación de la Armada... p. 80

⁴⁸⁰ Biblioteca Digital Hispánica, bdh0000020264. [Accedido: 2019-06-21] Disponible en: <http://bdh.bne.es/bnsearch/detalle/bdh0000020264>

un mejor adiestramiento de las tripulaciones angloparlantes en detrimento de sus enemigos; estando en esta contienda las tornas invertidas.⁴⁸¹

En definitiva, la Armada pudo disponer de naves de manera más eficiente que su rival en el teatro caribeño, asegurando así el flanco sur de los rebeldes norteamericanos, negando el ataque británico a Nicaragua y expulsándoles de Campeche y Honduras; al tiempo que Jamaica quedaba como su única posesión de importancia... y en peligro.⁴⁸²

6.1.5.6. Guerras anglo-españolas de 1796-1802 y 1804-1809

El impacto de la independencia de las Trece Colonias se dejó sentir notoriamente a nivel político, tanto de manera inmediata en la Revolución Francesa, como mediata en el resto de independencias americanas. La primera alteraría sobremanera la política europea, haciendo saltar todos los resortes políticos, sociales, económicos y militares; pero ambas tendrían también consecuencias geopolíticas en el ámbito naval americano. Así, Gran Bretaña quedaría desplazada temporalmente hacia sus colonias del norte, convirtiéndose Halifax en la principal plaza de su flota y permitiendo unos años de paz tensionada entre ambas potencias. En efecto, el conflicto norteamericano había supuesto un duro revés, pero la superioridad naval ejercida desde las islas mediante la Royal Navy y su gran flota mercante quedaría patente en la costa occidental del continente en el denominado Incidente de Nootka.

Aún sin conflicto declarado, las armadas española, francesa y británica continuaron creciendo en número y tamaño de embarcaciones, dejando exhaustas a sus poblaciones marineras. En este contexto, el estallido de la Revolución deja a España sola ante la pretensión británica de establecimiento en las costas del Noroeste americano, sobre el cual la base de San Blas difícilmente podía proyectarse. Tras el apresamiento de varias embarcaciones británicas, el asunto escaló hasta el punto de plantearse el conflicto militar, cediendo España ante dicha amenaza el libre acceso y a la zona y las posesiones al norte del paralelo 42°. No únicamente la Armada en el Pacífico tendría problemas para enfrentar a los más numerosos mercantes armados y embarcaciones ligeras británicas, sino que en Europa la situación era complicada por el proceso revolucionario y no se veía con buenos

⁴⁸¹ RODRÍGUEZ GARAT, JUAN. Alfil contra caballo. En defensa de Luis de Córdova. *Revista de Historia Naval*, 2021, 151, pp. 9-48. pp. 23-24

⁴⁸² *Ibid.* p. 30

ojos abrir otro conflicto contra Gran Bretaña.⁴⁸³ Además, la presencia rusa en Alaska ya era conocida por las autoridades del Virreinato de Nueva España, aunque no de forma precisa. En tales circunstancias, pareció lógico el ceder a británicos y estadounidenses el establecimiento al norte del Virreinato, pues además de evitar el conflicto se confiaba en que ello supondría también un freno a la expansión rusa.

El escenario americano cambiaría tras la derrota española en la guerra contra la República Francesa (1793-1795) y la alianza firmada en el Tratado de San Ildefonso de 1796, que buscaba confrontar la hegemonía atlántica británica.⁴⁸⁴ Sus efectos no se hicieron esperar, enviando España una flota desde Cádiz para auxiliar a la francesa en dirección a Terranova.⁴⁸⁵ La respuesta británica fue inmediata en Europa, donde ese mismo año hubo encuentros en Cartagena, Génova y cabo de Gata; llegando el conflicto al Caribe en 1797 de la mano la escuadra enviada para conquistar Trinidad y Puerto Rico.⁴⁸⁶

La Real Armada no estaba en condiciones de enfrentarse a la Royal Navy en igualdad de condiciones ni en Europa ni, por supuesto, en América; dados los problemas logísticos y demográficos que sufría. La derrota sufrida por la escuadra española en febrero de ese año en el cabo de San Vicente no fue definitiva, pero obligó a actuar de manera defensiva tanto en Cádiz, como en Puerto Rico y Tenerife. La salvaguardia de las dos últimas se daría desde la costa, mientras que la sede departamental –en cuyo ataque, desde el bloqueo, influiría el contemporáneo motín que acaecía en Spithead– vería implementar innovaciones tecnológicas llevadas por la necesidad: bombardas con morteros británicas y el uso de lanchas cañoneras en la defensa. El uso de estas últimas se iría popularizando por su gran efectividad negando aguas portuarias a los enemigos.⁴⁸⁷

Con la escuadra bloqueada en Cádiz tras su derrota, y el comercio constantemente atacado, las comunicaciones y defensa de las colonias se antojaban hartamente complicadas;

⁴⁸³ ZAPATA HUAMÁN, SERGIO ANÍBAL. Rivalidad geopolítica entre las potencias marítimas de España y Gran Bretaña en la costa noroeste del Pacífico en el siglo XVIII. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 2019, 16 (1), pp. 19-35. pp. 27, 31-32

⁴⁸⁴ GODOY, MANUEL DE. *Op. Cit.* p. 410

⁴⁸⁵ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, MARCELINO. El navío Atlante y su curiosa historia. *Revista General de Marina*, 2008, 255, pp. 403-414. p. 409

⁴⁸⁶ SPILLEMAEKER, FRÉDÉRIC. Guerres révolutionnaires, conspirations et naissance de l'Indépendantisme sud-américain. Menaces sur la souveraineté hispanique en Nouvelle-Grenade, au Venezuela et dans l'île de Trinidad (1791-1806). *Annales historiques de la Révolution française*, 2019, 395 (1), pp. 119-141. p. 126

⁴⁸⁷ GUIMERÁ RAVINA, A. Naval Leadership and the 'Art of War': John Jervis and José de Mazarredo Compared (1797–9). En: *Naval Leadership in the Atlantic World*. London: University of Westminster Press, 2017, pp. 117-130. pp. 122-123

como confirma la suerte de Trinidad, que cayó en manos británicas.⁴⁸⁸ A pesar de ello, las comunicaciones entre las distintas plazas caribeñas continuaron en forma de efectivos convoyes que, si bien enlentecían y encarecían, demostraban que la Armada aún podía garantizar la seguridad de estas aguas frente al corso y los ataques de fragatas y escuadrillas; quedando como protagonistas de los combates antillanos las embarcaciones menores. Una pequeña escuadra, incluso, logró burlar el bloque británico en 1798, llegar a La Guaria, Cartagena, Veracruz y La Habana y arribar de vuelta a Santoña con vitales caudales; año en que Menorca volvía a ser capturada por Gran Bretaña.⁴⁸⁹

La feliz navegación de la escuadra del navío *Asia* en 1799 entre Veracruz, la Habana, Florida, Puerto Rico y Santo Domingo, repartiendo el vital situado y capturando por el camino una fragata y un bergantín; o la presa de otras dos goletas en los alrededores de La Habana ilustra bien la situación de guerra en el teatro americano, en el que Gran Bretaña se movía casi libremente, pero la Armada aún podía desarrollar algunas de sus funciones.

En 1801 una escuadra consiguió llegar a Santo Domingo para, junto con una francesa, recuperar Santo Domingo de manos de los antiguos esclavos que la habían tomado. Las victorias militares logradas en la isla con inestimable apoyo naval no suponen el sofoque de la revolución que pretendía, contradictoriamente en base a sus liberales postulados y mediante brutalidad inmensa, el Consulado francés.⁴⁹⁰ Ese mismo año, en el Mar del Plata, tienen lugar varios encuentros con embarcaciones menores portuguesas e inglesas saldados con victorias españolas. La firma de la Paz de Amiens un año después certificaría la superioridad naval británica en todos los mares, al tiempo que la cesión definitiva de Trinidad. Ejercerían los isleños dicha superioridad por encima de los términos pactados, atacando a diversas embarcaciones españolas en el Caribe e incluso a la flota que transportaba los caudales a Europa, de cuyos protagonistas la más tristemente conocida

⁴⁸⁸ Ibid. p. 121

⁴⁸⁹ MIR, GREGORI. Una conseqüència de la tercera dominació anglesa de Menorca (1798-1802): els menorquins sota sospita - Dialnet. *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana: revista d'estudis històrics* [en línea]. 2000, 56, pp. 489-494 [Accedido: 2021-09-09]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2702966> p. 489

⁴⁹⁰ GAINOT, BERNARD. « Sur fond de cruelle inhumanité » ; les politiques du massacre dans la Révolution de Haïti. *Cahiers de l'Institut d'histoire de la Révolution française* [en línea], 2011, 3, pp. 1-14 [Accedido: 2021-09-11]. Disponible en: <http://journals.openedition.org/lrf/239> p. 2

es la *Mercedes*.⁴⁹¹ Sería la gota que colmó el vaso, declarándose la guerra de nuevo tras ello.⁴⁹²

La cultura popular y la historiografía tradicional han querido ver en el posterior combate de Trafalgar en 1805 el final de la Armada española, cuando lo cierto es que, como se ha visto, los problemas venían de atrás. Independientemente de lo sucedido en las costas europeas, aunque afectadas de nuevo por la dificultad de recibir embarcaciones de ellas, las americanas también fueron escenario de nuevos choques en La Habana –rodeada siempre por corsarios o fragatas de la Navy, conscientes de su relevancia– y en Martinica, donde se realizó de manera efectiva el desembarco de tropas francesas.⁴⁹³ Buen ejemplo del estado de la Armada en América es la toma por parte de los británicos de Buenos Aires en 1806, indefensa, aunque sería recuperada apenas un mes después.⁴⁹⁴

El cambio de alianza tras el estallido de la guerra de Independencia resultaría en la confirmación enésima y definitiva de Gran Bretaña como garante de los mares, pues a las malas condiciones económicas de una nación luchando en su propia metrópolis habría que sumar el interés de los primeros en impedir resurgimiento alguno de la Armada. Ya sería la Royal Navy la encargada de luchar contra Napoleón en la mar. Sin entrar detalles, recogidos de manera extensa en el monográfico que la *Revista General de Marina* le dedicó allá por 2009, la Armada quedó en situación tremendamente precaria ante los procesos revolucionarios que arreciaban en América.⁴⁹⁵

⁴⁹¹ SÁNCHEZ MOO, WILBERTH GABRIEL. La defensa de Yucatán contra ataques piratas durante la Intendencia de Benito Pérez Valdelomar (1800-1811). *Temas Antropológicos. Revista Científica de Investigaciones Regionales* [en línea], 2018, pp. 119-132 [Accedido: 2021-09-11]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=455859449005> p. 123

⁴⁹² MAZZEO DE VIVÓ, CRISTINA ANA. El circuito comercial en el Pacífico Sur durante la guerra entre España e Inglaterra visto a través de una triada de comerciantes conectados, 1796-1816. *América Latina en la Historia Económica* [en línea], 2021, 28 (1), pp. 1-27 [Accedido: 2021-09-11]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7790290&info=resumen&idioma=ENG> p. 5

⁴⁹³ KISSOUN, BRUNO. L'expédition française de reconquête de Marie-Galante en 1808-Érudit. En: *Les occupations anglaises de la Guadeloupe : Colloque du 8 et 9 décembre 2016* [en línea]. Basse-Terre: Guadeloupe: Archives départementales, 2018 [Accedido: 2021-09-11], pp. 65-104. Disponible en: <https://www.erudit.org/fr/livres/hors-collection/les-occupations-anglaises-guadeloupe-978-2-900339-41-1/004488co/> p. 79

⁴⁹⁴ DIB, MATÍAS. El virrey Sobre Monte ante el dominio británico de Buenos Aires y la apropiación del tesoro real. *Revista Temas de historia argentina y americana* [en línea], 2018, 1 (26), pp. 27-48 [Accedido: 2021-09-09]. Disponible en: <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/6680> pp. 29-30 y 48

⁴⁹⁵ ARMADA ESPAÑOLA. Monográfico sobre la Armada y la emancipación de Hispanoamérica. *Revista General de Marina*, 2009, 257

6.1.6. El contexto sociopolítico del Atlántico británico

6.1.6.1. Gran Bretaña y sus marineros, una difícil relación

El estudio de la Matrícula de mar a nivel metodológico presenta un gran escollo y una gran ventaja si se compara con su contrapartida británica. Por un lado, la inexistencia de una historiografía profunda al respecto del caso español conlleva que los trabajos a realizar en primer lugar sean de índole básica: cómo se estableció, por qué, a quiénes afectó, etc. Ello condiciona los tiempos y la profundidad de los estudios. En cambio, para el caso británico y tal como reproduce Land en su reseña del libro “The Myth of the Press Gang” de Ross Dancy, la existencia de historiografía desde el siglo XIX condiciona los estudios actuales con la visión político-social del momento; pues muchos autores han reproducido argumentarios de aquella época.⁴⁹⁶ Así, en mayor o menor medida, la visión decimonónica ha permanecido en la historiografía británica, americana y canadiense sobre el *impressment*, según Dancy. Ello puede causar deficiencias metodológicas o, bien al contrario, puede ocurrir que empleando el método científico se confirme la visión tradicional sobre el asunto, como parece asumido en la historiografía angloparlante.

Así, se ha mencionado cómo la Corona española tuvo que enfrentarse a una disyuntiva geopolítica al principio del siglo XVIII: si dirigir sus esfuerzos al Ejército en previsión de un conflicto con Francia o si hacerlo hacia la Armada, en previsión de chocar con Gran Bretaña. Se optó por el segundo, ciertamente, si bien no fue una decisión absoluta y se siguieron dedicando más recursos a las fuerzas terrestres que a las navales.⁴⁹⁷

Su némesis, en cambio, apostó decididamente por las fuerzas navales no sólo en virtud de su insularidad, sino porque desde el periodo de la República Inglesa se asoció la idea de ejércitos grandes en tiempos de paz con la tiranía; mientras que la Armada servía únicamente para asegurar la defensa ante una invasión. Por consiguiente, la Royal Navy sería la pieza central del Estado en Gran Bretaña, en tanto su proyección y expresión de autoridad tanto geopolítica como económica, por la protección de su comercio; para lo cual fue intensamente financiada. No en vano, se trató de la mayor institución industrial del siglo XVIII.⁴⁹⁸

⁴⁹⁶ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2...

⁴⁹⁷ CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. La Marina y el equilibrio... p. 472

⁴⁹⁸ BRUNSMAN, DENVER. Men of war... pp. 19-20

A ello ayudó sin duda el gran aumento demográfico experimentado en las islas a partir de 1750, que conllevó un incremento en la mano de obra disponible y en los precios de las materias y, por ello, el crecimiento de los beneficios del comercio y de los puertos a ambos lados del Atlántico británico.⁴⁹⁹ Las estimaciones de la gente de mar en este espacio van desde los 50.000 individuos de habla inglesa en la primera mitad del XVIII y 75.000 en la segunda hasta el rango entre 100.000 y 150.000 a finales del XVIII, comúnmente aceptado por la historiografía.⁵⁰⁰ Se habla de estimaciones porque la población británica no fue censada hasta 1801, mientras que los marineros y embarcaciones fueron objeto estadístico en 1786, precisamente por el intento de implantación del *Register general of Shipping*, un sistema de cariz similar a la Matrícula.⁵⁰¹ De los 15 millones de británicos e irlandeses censados en 1801, más de 110.000 eran marineros:⁵⁰²

Lugar	1792	1800
Inglaterra y Gales	87.569	ca. 90.000
Escocia	13.491	13.883
Irlanda	6.730	5.057
Islas del Canal	513	781
Indias Occidentales y Canadá	8.389	12.047
Total	116.692	ca. 120.000

Tabla 2. Marineros registrados en 1792 y 1800.⁵⁰³

Las necesidades de la Royal Navy, empero, tampoco se quedaban cortas. Según Hutchinson, necesitaba de aproximadamente 50.000 tripulantes en 1756, que crecieron exponencialmente hasta los 92.000 en 1780 y los 129.000 en 1802.⁵⁰⁴ Es decir, del mismo modo que la Armada, tenía serios problemas para completar sus tripulaciones, si bien su número de embarcaciones era considerablemente superior. Afirma Ross Dancy que la sociedad del momento creía que el número de marineros británicos era ilimitado, mientras que Land aporta multitud de ejemplos que explican cómo el imaginario contemporáneo sentía más bien lo contrario, una enorme carencia.⁵⁰⁵

⁴⁹⁹ Vickers, Daniel y Walsh, Vincent, J. C. *Op. Cit.* p. 69

⁵⁰⁰ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 68

⁵⁰¹ Lloyd, Christopher. *Op. Cit.* p. 113

⁵⁰² *Ibid.* pp. 115, 285

⁵⁰³ *Íd.*

⁵⁰⁴ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 13

⁵⁰⁵ LAND, ISAAC. *New Scholarship on the Press Gang - Part 2...* pp. 2-3

Sea como fuere, lo que sí que era reconocido de manera contemporánea es el hecho de que los marineros formaban una sociedad en sí misma, dentro de la británica pero también de la americana e incluso vinculada a la de África; tal como demostraba, entre otras, el uso de un lenguaje compartido, *con un estilo peculiares y exclusivos de ellos*, como reconocía un escritor contemporáneo.⁵⁰⁶ Se trataba este de una combinación del inglés náutico, el “saber” del Mediterráneo, el habla hermética y esotérica de los bajos fondos y las construcciones gramaticales de África Occidental; es decir, un inglés pidgin que funcionaba como lengua profesional y vehicular y que era hablado a mediados del XVIII en lugares tan diversos como Filadelfia, Nueva York, Halifax, Kingston, Bridgetown, Calabar y, por supuesto, Londres.⁵⁰⁷

Esta sociedad marítima era el resultado de los cambios sociales acaecidos en el Atlántico británico desde el siglo XVI, que vio como las personas que vivían de él aumentaban progresivamente hasta el siglo XVIII con su propio imaginario colectivo, en lo que Linebaugh y Rediker han denominado hidrarquía, o sociedad proyectada por la marinería.⁵⁰⁸ De manera paralela, la situación político-social de los marineros de mercantes de alta mar se había visto gradualmente deteriorada desde la Edad Media desde un modelo en el que la mayoría eran copropietarios de parte de la carga y tenían cierto poder de decisión en las navegaciones hasta un estatus de simples asalariados sujetos a los deseos del capitán o armador; en ocasiones pudiendo, como mucho, ser consultados.⁵⁰⁹

La manifestación más evidente de estos cambios sociales y políticos fue la de la piratería de principios del siglo XVIII, imagen de una sociedad organizada e independiente de los dictados de las autoridades mercantiles e imperiales; que vieron como quienes realizaban esta actividad pasaron de ser altos funcionarios estatales a finales del XVI a grandes comerciantes durante el XVII y más pequeños a finales de este siglo, para finalmente alcanzar al sencillo hombre de mar. La respuesta dada desde esta época fue una brutal campaña de violencia por parte del expansivo Estado, que pasó de patrocinar la piratería a castigarla con la muerte y controlar progresivamente a la marinería mediante métodos coercitivos, como la extensión del *impressment*. Consiguieron así tripular la Navy,

⁵⁰⁶ La frase estaba escrita en la *Critical Review* de 1757 y es recogida por LINEBAUGH, PETER y REDIKER, MARCUS. *Op. Cit.* pp. 157-159

⁵⁰⁷ *Íd.*

⁵⁰⁸ *Ibid.* p. 182

⁵⁰⁹ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* pp. 75-76

herramienta fundamental para expandir el poder del Estado y acabar con las peligrosas iniciativas políticas surgidas entre el XVII y el XVIII, como la Disciplina Jamaicana o Ley de los Corsarios. Dentro de esta tradición legal al margen de las autoridades se establecieron conceptos propios de la justicia y algo que se podría denominar “hostilidad de clase” hacia capitanes, propietarios de barcos y empresarios aristócratas, al mismo tiempo que controles democráticos a autoridades y disposiciones especiales para los perjudicados; inspirados también por la tradición Antigua y Medieval de raíces comunales, según la cual los marineros dividían dinero y propiedades en participaciones, establecían consultas colectivas y democráticas o elegían cónsules que dirimían diferencias entre el capitán y la tripulación.⁵¹⁰

Por otro lado, del mismo modo que la sociedad marinera de habla hispana era diferente a ambos lados del Atlántico, a pesar de compartir espacio y cultura en la mar, lo era la angloparlante. En Gran Bretaña en 1750 aproximadamente la mitad de la gente de mar trabajaba por un salario, fruto de un capitalismo en temprana e internacional expansión, aunque aún se seguía simultaneando con alguna labor en tierra. En las colonias británicas, en cambio, la profesión no estaba tan establecida y la gran mayoría de la población era agricultora –debido, también, al barato acceso a la tierra hasta mitad de siglo–, por lo que únicamente una quinta parte de los marineros *yankees*⁵¹¹ trabajaba por paga todavía en 1775 y su vida laboral embarcada oscilaba entre 6,6 y 7,5 años,⁵¹² pasando el resto en trabajos en tierra.⁵¹³

El cambio hacia la marinería como profesión de vida, que ya se había producido en Gran Bretaña desde la centuria anterior, comenzaba en América de la mano del florecimiento del comercio costero local, como evidencia la bonanza de Massachussets por este motivo.⁵¹⁴ Relevante para el reclutamiento es que en las embarcaciones de este comercio solían coincidir familiares,⁵¹⁵ de manera análoga a como sucedía en la Península Ibérica,⁵¹⁶ creando lazos más fuertes entre ellos y especializando la profesión en

⁵¹⁰ LINEBAUGH, PETER y REDIKER, MARCUS. *Op. Cit.* p. 185

⁵¹¹ Así eran llamados los colonos americanos de Norteamérica. SÁNCHEZ ROMERO, FRANCISCO. La formación de palabras compuestas a partir del nombre propio neerlandés Jan. *Alfinge: Revista de filología* [en línea]. 2011, 23, pp. 217-234 [Accedido: 2021-09-16]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3832886> p. 229

⁵¹² REDIKER, MARCUS. *Op. Cit.* pp. 295-296

⁵¹³ VICKERS, DANIEL y WALSH, VINCENT, J. C. *Op. Cit.* p. 249

⁵¹⁴ *Ibid.* p. 61-72

⁵¹⁵ *Ibid.* p. 77

⁵¹⁶ GARCÍA DOMINGO, ENRIC. *Op. Cit.* p. 225

determinadas familias. Este punto es notable en tanto a la habilidad de las tripulaciones reclutadas para los navíos de guerra, pues contrariamente a lo generalmente pensado la marinería más ducha no era la embarcada en grandes mercantes transoceánicos, sino la que era capaz de navegar grandes distancias en barcos de tonelaje pequeño. La perversión de esta imagen de la marinería hacia la de altura es un error entendible desde el punto de vista historiográfico, pues la mayoría de la gente de mar había navegado siempre en viajes cortos, cercanos, en aguas que conocían; en fin, en viajes que no dejaron registro escrito ni epopeya en la cultura popular.⁵¹⁷ Así, el aumento de las distancias del comercio trajo consigo mayores arcos y tripulaciones algo más extensas, pues hacían falta más brazos pero no necesariamente más hábiles: las tareas eran progresivamente menos especializadas –diferencia que es necesario notar se hace enmarcada en la considerablemente técnica profesión de marinero– y alejadas de la violencia por el descenso de la piratería, lo que a su vez rebajó la ratio marinero/tonelada.⁵¹⁸

El proceso es paralelo en todas las Marinas de guerra de la época: cabían más terrestres en un navío que en una fragata, que necesitaba y formaba tripulaciones más expertas. Al mismo tiempo, el exponencial crecimiento de los primeros durante la centuria trae consigo la inexorable necesidad de tripulaciones verdaderamente imposibles de completar con marinos: de los 500 que necesitaba un navío a finales del siglo XVII se llega casi al millar a finales del XVIII.⁵¹⁹ Y la presencia de terrestres tendría consecuencias considerables durante las guerras revolucionarias. Pero antes es necesario detenerse en las causas de esta presencia.

Recoge Niklas Frykman que en la década de 1790 el mayor número de reclutas provenían del campo, por varios motivos. El primero de ellos fue el aumento demográfico experimentado durante la segunda mitad del siglo XVIII, generalizado en toda Europa. Mientras que en España tuvo como consecuencia una mayor emigración a las colonias, en las islas británicas este proceso se vio acrecentado por el cercamiento de los campos y la comercialización de los productos agrícolas de manera intensiva, que monetizó las relaciones sociales en el ámbito rural y produjo una enorme masa de población sin acceso a los medios y redes de supervivencia que habían disfrutado sus progenitores.⁵²⁰ Las

⁵¹⁷ VICKERS, DANIEL y WALSH, VINCENT, J. C. *Op. Cit.* p. 62

⁵¹⁸ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 74

⁵¹⁹ *Íd.*

⁵²⁰ *Ibid.* p. 75

consecuencias de ello han sido ampliamente tratadas por la historiografía que analiza el surgimiento del movimiento obrero, pero la hispanoparlante ha olvidado que una gran cantidad de estos proletarios, además de a las fábricas, se dirigió al mar. De manera comparativa con las costas españolas, este proceso se aprecia singularmente en Cataluña, donde el proceso de capitalización de la tierra y las industrias terrestre y marítima sucede de manera paralela al incremento de la conflictividad social; afectando de manera significativa a la Armada.⁵²¹ Sin embargo, la mayor extensión de las ideas liberales y el capitalismo en Europa, apreciable especialmente en Gran Bretaña e Irlanda, pero también en la presencia de bohemios en las naves holandesas, y en las costas francesas,⁵²² haría que esta proletarización de la gente de mar fuera significativamente mayor que en España, lo que sin duda estaría relacionado con la debilidad de la flota mercante y de guerra de esta última durante el siglo XIX.

En este sentido, se ha mencionado la importancia de las naves mercantes británicas se dejó notar sobremanera durante el Dieciocho, lo que no sorprende atendiendo al espectacular desarrollo de su flota, que creció desde las 260.000 toneladas en 1702 hasta las 2.780.000 en 1800.⁵²³ Es decir, un incremento del 1.069 %, o lo que es lo mismo, diez veces su tamaño en apenas un siglo. Es aún más sorprendente si tenemos en cuenta que este crecimiento fue más acentuado en el último cuarto de siglo, desde las 695.000 toneladas de 1776, por lo que en apenas 25 años el tonelaje se cuatriplicó... en años plagados de conflictos militares para Gran Bretaña. El aumento de la mano de obra disponible fue con toda probabilidad uno de los factores que contribuyó a ello.

Pero, además de esta gran masa de trabajadores, llamémosles “de cualificación básica”, existía otro importante sector de gente de mar: el relacionado con la navegación de bajura. En este, las relaciones sociales eran de fuerte corte consuetudinario, marcadas por las jerarquías patriarcales, locales y familiares. En fin, más próximo al ya aludido contexto costero americano. Así, si cabe, la alienación sufrida por los integrantes de este sector al ser forzosamente incorporados a la Navy era mayor aún que la de los “proletarios del mar”, debido a los mayores lazos de arraigo que les eran arrebatados.⁵²⁴ Es más, desde el siglo XVII la media laboral anual de un marinero era de unos 9 meses y medio, intentando

⁵²¹ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. “Insubordinados y repugnantes... p. 22

⁵²² FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 75

⁵²³ CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. *La Marina y el equilibrio...* p. 450

⁵²⁴ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 76

la Navy restringir los 2 meses y medio restantes para maximizar el empleo de marineros. Pero para el sector empleado en bajura lo normal era medio año de trabajo en mar y medio en tierra, por lo que el *impressment* rompía el ciclo “natural” de labor.⁵²⁵ No es de extrañar, pues, que la resistencia al *impressment* fuera mayor en estas comunidades.

Independientemente de su origen, esta amalgama de personas coincidía a bordo de los buques de guerra de la Royal Navy una vez eran reclutados. Y es necesario tener en cuenta que, a finales del siglo XVIII, estas embarcaciones eran uno de los pocos sitios en los que varios centenares de personas trabajaban juntas –junto a otro sector naval, el de los arsenales, y las primeras fábricas–, tras haber sido individualizadas de sus orígenes y posteriormente introducidas en un nuevo colectivo. Es decir, alienadas en una sociedad en miniatura, sin espacio personal ni lazos comunes originarios, dentro de una jerarquía inmensamente marcada, con ciclos de trabajo de 12 o, en ocasiones, 24 horas y constante vigilancia.⁵²⁶ No es de extrañar que, de manera pacífica o no, existiera resistencia al reclutamiento, agudizando una tradición que encontraría sus orígenes en la revolucionaria década de 1640; momento en el que ya se publicaron textos en contra del *impressment*.⁵²⁷

6.1.6.2. La gente de mar ante la libertad

Por otro lado, dejar a la ideología fuera del análisis del reclutamiento forzoso británico supondría infantilizar los comportamientos sociales, incluso si se hace en pos del cientifismo “racionalizador” de la toma de decisiones que supone la maximización del beneficio individual. Más aún en un contexto histórico de clara efervescencia política como lo fue la segunda mitad del siglo XVIII y los primeros años del XIX.⁵²⁸ La historiografía ya se encargó en el pasado de hacerlo con el ludismo, por lo que parece justicia historiográfica no volver a repetir los errores del pasado con la lucha sostenida por la gente de mar en contra del reclutamiento. Además, ambos procesos tienen bastantes lazos: lucha por conservar el común en contra de la industrialización individualizante, protesta por escrito y violenta y, la mayor parte de las veces, anónima.

Asimismo, es relevante traer a colación cierto concepto de las ciencias políticas a este estudio, concretamente el hecho de que los cambios sociales son operados generalmente por minorías políticamente activas mientras que la mayoría de la población, por lo

⁵²⁵ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* pp. 24-25

⁵²⁶ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 77

⁵²⁷ LINEBAUGH, PETER y REDIKER, MARCUS. *Op. Cit.* p. 184

⁵²⁸ LAND, ISAAC. *New Scholarship on the Press Gang - Part 2...* p. 9

general, es políticamente no activa.⁵²⁹ De ello se deduce la especial relevancia de atender a las voces que se levantaron en contra del *impressment*, más allá de las mayorías desertoras –que encontramos de manera similar en el lado español–, pues no es común contar en otros contextos con el aparato escrito que nos ofrece la historiografía angloparlante al respecto.⁵³⁰

Esta ha destacado la existencia de una visión contemporánea paternalista sobre los marineros que no debe sorprender en la centuria del despotismo ilustrado. Es, quizá, el único punto en el que las fuentes permiten trazar una comparativa clara con España, pues se localizan textos de la época que ahondan en ello sin embarazo.⁵³¹ De este modo, en la Gran Bretaña dieciochesca marcada por ideas liberales, numerosas élites compartían la visión de Locke al respecto del trabajo, “una obligación aprendida a través de recompensas y castigos que un niño recibe de las manos de las autoridad”, o de la Teoría Asociacionista surgida en la década de 1740; que situó al trabajo y a la autoconsciencia al mismo nivel.⁵³² De ello se derivan dos visiones reformistas al respecto de la disciplina que afectaba a la marinería: la rutinización del cuerpo y la apelación a su conciencia.⁵³³ La última, concretamente, puede apreciarse también en España de la mano del catedrático del Real Colegio de Medicina de Cádiz, el doctor Pedro María González, que opinaba en 1805 que la Matrícula de mar era más efectiva que el apresamiento –en clara comparación con el caso británico, adelantándose de este modo en más de 200 años al autor de estas líneas– pues los reclutados eran hombres de familia, ergo buenos cristianos y poseedores de una conciencia que los hacía útiles al servicio.⁵³⁴ Huelga incidir en el marcado paternalismo de sus líneas, apreciable también en otro debate más conocido por su relevancia histórica, el del esclavismo, pues los términos empleados eran los mismos: los pobres infelices no hubieran sabido que hacer con su libertad si les fuera concedida.⁵³⁵

⁵²⁹ BUTERA, FABRIZIO, FALOMIR-PICHASTOR, JUAN MANUEL, MUGNY, GABRIEL y QUIAMZADE, ALAIN. Minority Influence. En: STEPHEN G. HARKINS, KIPLING D. WILLIAMS y JERRY M. BURGER, (eds). *The Oxford Handbook of Social Influence* [en línea]. New York: Oxford University Press, 2017 [Accedido: 2021-09-16], pp. 317-337. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=AvUtDwAAQBAJ> pp. 317 y ss.

⁵³⁰ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 10

⁵³¹ GONZÁLEZ, PEDRO MARÍA. *Op. Cit.* p. 67

⁵³² LEVINE, NORMAN. *Marx's Resurrection of Aristotle*. Cham: Palgrave Macmillan, 2021. p. 163; TIERNEY-HYNES, REBECCA. Locke: Metaphorical Romances. En: TIERNEY-HYNES, REBECCA. *Novel Minds Philosophers and Romance Readers, 1680-1740*. Cham: Palgrave Macmillan, 2012. pp. 32-57 p. 113

⁵³³ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. XX

⁵³⁴ GONZÁLEZ, PEDRO MARÍA. *Op. Cit.* p. XV

⁵³⁵ LAND, ISAAC. Customs of the sea... p. 174

Pero la cuestión de la libertad planteaba una contradicción importante, pues era la que mantenía unido el Atlántico británico frente a la “opresión” de otras monarquías no parlamentarias. No es de extrañar que tanto la Magna Carta como otros documentos constitucionales fueran invocados en intento de protección frente al *impressment*. No es de extrañar, tampoco, que este atrajera la atención de Voltaire, Hume, Franklin o Rom Paine. La contradicción entre lo que suponía Gran Bretaña a nivel político y filosófico se plasmó de manera evidente en la Declaración de Independencia de los Estados Unidos, en la que, de manera elocuente, se plasma el mal que supone conscribir a un hombre para que luche contra su propio país.⁵³⁶

Antes de este punto, sin embargo, ya existió conciencia de este problema entre las élites, que progresivamente se fueron orientando hacia posiciones que defendían el mantenimiento del orden naval por legitimación moral en lugar de con castigo y autoridad.⁵³⁷ Se atribuye un panfleto de 1758 en contra del *impressment* al vicealmirante Knowles, en la misma línea hablaron Temple Luttrell en el Parlamento en los 1770 y Mary Wollstonecraft posteriormente, así como se levantaron críticas al mismo y a los azotes desde la bancada whig en 1816.⁵³⁸

Sin embargo, la oleada revolucionaria trastocaría y aceleraría dicha orientación, pues el temor a la extensión de la revolución entre la clase popular británica conllevó la publicación de propaganda, decretos y el establecimiento de instituciones destinadas a garantizar “la seguridad del Estado”, en tanto que legitimación moral de la defensa de sus intereses.⁵³⁹ Ello afectó también a los intentos reformistas dentro de la Royal Navy, tendentes a suavizar los castigos sufridos a bordo por Jack Tar⁵⁴⁰ en la teoría, si bien la realidad fue mucho más cruda.⁵⁴¹

La evolución filosófico-política de Gran Bretaña, sus colonias y la Royal Navy se demuestra así imprescindible en el estudio y constante durante el siglo XVIII,⁵⁴² si bien

⁵³⁶ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1 of 2. *Port Towns & Urban Cultures* [en línea]. 2015 [Accedido: 2019-06-12]. Disponible en: <http://porttowns.port.ac.uk/press-gang-1/> pp. 6-7

⁵³⁷ HUBLEY, M. *Op. Cit.* pp. XX-XXI

⁵³⁸ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 3

⁵³⁹ LAW, RANDALL D. Adam Zamoyski. Phantom Terror: Political Paranoia and the Creation of the Modern State, 1789–1848. New York: Basic Books, 2015. pp. 592. *Austrian History Yearbook*, 2018, 49, pp. 294-295. p. 294

⁵⁴⁰ Sobrenombre colectivo dado en la época a la marinería mercante y de la Royal Navy. LAND, ISAAC. *Customs of the sea...* p. 174

⁵⁴¹ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. XIX

⁵⁴² HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. XXI

no se expresa de manera política evidente hasta el XIX, de la mano de la implantación efectiva del Estado –en el ámbito anglosajón sería más apropiado hablar de “Gobierno” en tanto que “Government” es el término empleado en la ciencia política para referirse al Estado en Gran Bretaña, con marcadas diferencias al concepto continental europeo– en progresiva sustitución de la Corona. De nuevo, expresión clara y conocida es el patrimonio individual de la libertad, o lo que es lo mismo, el fin de la esclavitud, decretado en 1833.⁵⁴³ Anteriormente se habían patrimonializado los conocimientos y habilidades de los marineros en tanto que recursos que defender desde la propiedad conceptualmente liberal en el término “hand”, siendo el mejor ejemplo de ello la voz “All hands on deck!”.⁵⁴⁴ La relación entre ambos conceptos y su evolución no es fruto de la voluntad de este autor, pues en mayo de 1779 ya se constata un movimiento político abolicionista que incluye entre sus reivindicaciones el fin del *impressment*.⁵⁴⁵

Pero, valga la reiteración, estos movimientos verían cortadas sus alas a raíz de la Revolución de 1789, pues incluso en la liberal Gran Bretaña se vio con peligro la agitación popular y se procedió a su represión. Los efectos directos que atañen a nuestra temática son fácilmente observables en el espectacular aumento de las deserciones y de la insubordinación de la década de 1790.⁵⁴⁶ Ínfula revolucionaria mediante, se darían también en las costas de la Corona española, por supuesto.⁵⁴⁷ Y no es que las autoridades navegaran desorientadas en su reacción, pues existieron lazos de solidaridad entre la Revolución Francesa y sus congéneres al otro lado del Canal de la Mancha, como la London Corresponding Society.⁵⁴⁸ Rediker y Frykman hablan, incluso, de un “proletariado atlántico radicalizado” el último decenio del siglo XVIII.⁵⁴⁹ En este punto, los disturbios acaecidos contra el *impressment* tanto en Gran Bretaña como en las más

⁵⁴³ PARLAMENTO DE GRAN BRETAÑA. *Slavery Abolition Act: order in council relative to the abolition of slavery in the colonies (Jamaica)*, marzo de 1834. [en línea] [Accedido: 2021-09-23]. Disponible en: <https://digitalcollections.nypl.org/items/1f81f180-b3fa-0133-ee1b-00505686d14e> El acta original fue aceptada en agosto de 1833, teniendo efecto al año siguiente y conllevando la publicación de otra serie de actas para las colonias, como la aquí citada.

⁵⁴⁴ Literalmente “¡Todas las manos a cubierta!”, la expresión significa la llamada de todos los tripulantes a sus puestos, metonimizándolos a través de sus manos, su propiedad. REDIKER, MARCUS. *Op. Cit.* pp. 288-289

⁵⁴⁵ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 14

⁵⁴⁶ ALPAUGH, MICAH. *Adam Zamoyski, Phantom Terror: Political Paranoia and the Creation of the Modern State, 1789–1848*, Basic Books: New York, 2015. *European History Quarterly*, 2016, 46 (1), pp. 201-202. p. 201

⁵⁴⁷ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. “Insubordinados y repugnantes...” p. 22

⁵⁴⁸ Prohibida por su potencial revolucionario, junto con otras sociedades, en 1799. PARLAMENTO DE GRAN BRETAÑA. *An Act for the more effectual Suppression...*

⁵⁴⁹ PFAFF, STEVEN; HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. *Op. Cit.* p. 249

interesantes para nuestro estudio colonias americanas, y que veremos posteriormente de manera detallada, han de ser entendidos como una respuesta no únicamente de supervivencia, sino políticamente motivada.⁵⁵⁰

De esta forma, es necesario reseñar que, aunque la Matrícula de mar trató de adaptarse a la casuística de cada costa americana, el *impressment* no respetó los mismos parámetros. Así, más que de una ley que previniese su implantación, el amparo en el que se basó fue su teórica legitimidad, por lo que los oficiales de la Navy encargados del reclutamiento fueron frecuentemente concebidos como agentes ajenos a la legalidad o costumbre de la zona. Por ello, en áreas donde la institución había funcionado desde antiguo, esa legalidad era asumida por la población –si bien no con agrado–, pero llegados a las colonias del Caribe y Norteamérica la situación fue bien distinta, pues incluso las autoridades locales pelearon y renegociaron su funcionamiento desde el punto de vista legal.⁵⁵¹ Algo que, de nuevo, nos transporta al caso español por el paralelismo que supuso a ambos imperios el tratar de emplear instituciones metropolitanas al otro lado del Atlántico.

Junto a la pelea legal y a, por supuesto, los disturbios, la forma más evidente de lucha contra el reclutamiento forzoso fue la desertión. Dejando al margen de momento el último cuarto de siglo por la vinculación de las desertiones de los marineros coloniales con la lucha de las Trece Colonias, es necesario tener en cuenta que las desertiones de marineros americanos no se dieron del mismo modo que las de sus homólogos británicos; entre otros motivos por la composición social a la que se ha hecho referencia en las líneas previas. Así, los lazos de unión entre los tripulantes han demostrado ser claves en casos de conflicto como motines o desertiones, pues no sólo la lucha política o personal estaba en juego, sino que cuestiones como el honor eran realmente tenidas en cuenta. Según esta idea, la mayoría de los marineros americanos debían ser hipotéticamente más complicados de reclutar pues sus lazos sociales eran más fuertes al navegar en embarcaciones más pequeñas, frecuentemente con familiares o vecinos.⁵⁵² Por el contrario, si servían a bordo del mismo bajel una vez reclutados, sus tasas de desertión debían ser menores por motivos de honor y de no perjudicar a su propia gente.⁵⁵³ A pesar de la cuestión monetaria, claro, pues si bien los sueldos en mercantes y en la Navy eran

⁵⁵⁰ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 10

⁵⁵¹ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1... p. 2

⁵⁵² LAND, ISAAC. The Many-Tongued Hydra... p. 413

⁵⁵³ PFAFF, STEVEN; HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. *Op. Cit.* pp. 249-250

similares en tiempo de paz, con frecuencia los primeros doblaban a los segundos en guerra,⁵⁵⁴ amén de ser más regulares; problemática que se probó internacional, pues afectaba por igual a la marinería española que a la británica.⁵⁵⁵

Por consiguiente, la cuestión de la legitimidad del reclutamiento forzoso de la Royal Navy en América no es baladí, pues a pesar de emplearse durante el siglo XVIII, no es hasta la publicación de los “Articles of War” y las “Regulations and Instructions” en 1806 que se instituye de manera legal.⁵⁵⁶ Entonces, ¿cómo había hecho la Corona británica para reclutar con anterioridad? La respuesta a esta pregunta se desarrolla posteriormente, en el punto del análisis Comparativa analítica: reclutamiento y tripulaciones de la Royal Navy en América.

⁵⁵⁴ BRUNSMAN, DENVER. Men of war... p. 26

⁵⁵⁵ PFAFF, STEVEN; HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. *Op. Cit.* p. 251

⁵⁵⁶ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. XXI

6.2. Los antecedentes de la Matrícula de mar americana

A pesar de que se puede fijar la fecha del establecimiento efectivo de la Matrícula de mar en la España peninsular en 1751, es necesario atender al largo recorrido que precede a su implantación. El primer antecedente puede ser trazado hasta un listado de marinería llevado a cabo por la Chancillería de Valladolid en 1583 que produjo resentimientos en Vizcaya.⁵⁵⁷ Posteriormente, en octubre de 1605, se realizó el primer intento legal de registrar de manera legal a la marinería de Guipúzcoa.⁵⁵⁸ La provincia contaba entonces con una de las mayores concentraciones de marineros experimentados en la navegación oceánica⁵⁵⁹, a los que pretendió registrar para contar con ellos para el servicio en las embarcaciones de guerra de la monarquía. Entre otras contraprestaciones por su registro y sus servicios, se ofrecía la exención de alojamiento de tropas del ejército en sus viviendas, pese a lo cual el intento fue un fracaso por la oposición local de la marinería y las autoridades locales, como queda patente en la respuesta de la Diputación de Guipúzcoa.⁵⁶⁰ Entre otros motivos, se perseguía que sólo los matriculados pudieran pescar, lo que rompía con la tradición y provocó rechazo popular porque afectaría a la economía.⁵⁶¹ Ante la continuada presión por parte de la Corona, los argumentos de los guipuzcoanos cambian y aducen a que se quedarían sin población, pues muchos marineros ya estaban sirviendo en el Atlántico, la Escuadra de Guipúzcoa y en las 40 embarcaciones reales ancladas en Pasajes.⁵⁶² Tras otro decreto en 1607 en la misma línea, el 17 de diciembre de ese año se cedía finalmente ante las reticencias locales y se derogaba la orden de 1605.⁵⁶³

Posteriormente, el 31 de octubre de 1625 y de la mano del Conde-Duque de Olivares, valido del rey Felipe IV, extendió el registro en dos conceptos: la obligatoriedad y el ámbito territorial; ya que se aplicó en todos sus reinos. En el marco de una serie de políticas centralizadoras, que antecederían en más de un siglo a las implantadas por los Borbones en el siglo XVIII, se crearon una serie de garantías que premiasen a los marineros matriculados, en aras de conseguir mejores tripulantes para las flotas de la

⁵⁵⁷ RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...* p. 181

⁵⁵⁸ AMN, Colección Vargas Ponce, t. I. ff. 119-127

⁵⁵⁹ DUO, GONZALO. Cuatro aspectos de la enseñanza de náutica en el País Vasco (s. XVI-XIX). *Vasconia*, 1998, 27, pp. 87-99. p. 91

⁵⁶⁰ AMN, Colección Vargas Ponce, t. I. ff. 137,138

⁵⁶¹ RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...*p. 173

⁵⁶² *Ibid.* p. 174

⁵⁶³ AMN, Colección Vargas Ponce, t. I. f. 148

monarquía: además de la exención de alojamiento a tropas y otras cargas municipales, se les eximía de la prisión por deudas, se garantizaba un sueldo, se otorgaba el derecho a llevar armas y se garantizaba que los voluntarios no servirían a bordo más de los que lo hacían de manera no voluntaria.⁵⁶⁴ El sistema fue creado en la Junta de Armadas e incluía la identificación del oficio y el tiempo que llevaran en él de todos los marineros, que debían inscribirse en la matrícula general, y la reserva de una matrícula particular para los voluntarios.⁵⁶⁵ Entre las clases de gente de mar se distinguió a pilotos, mandadores de navíos, grumetes, arráeces, marineros ordinarios y pescadores; así como calafates, toneleros y carpinteros entre las profesiones relacionadas con el mar presentes en tierra. Pese a que se incluyó en ellos a personas exentas en la Matrícula del XVIII, como jubilados y muchachos, pues se pretendía conocer a toda la población marítima, con ello se sentaron las bases del sistema de clases; si bien también estas se acabarían modificando en la centuria siguiente. Se anticipó también, como se ha mencionado, la apertura del sistema a aquellos voluntarios, tuvieran o no profesión marítima, que quisieran inscribirse; tal como se recoge más de cien años después.⁵⁶⁶ La diferencia principal con el intento de 1605 estribó en que, con esta Matrícula, la gente de mar estaba únicamente obligada informar, no quedando restringida su movilidad a la obtención de permiso.⁵⁶⁷

Quizá como rémora de la Matrícula de 1606, se permitió también la inscripción voluntaria de personas que no trabajaran en el mar, comprometiéndose a hacerlo si quedaban inscritas puesto que quedaban obligadas a servir en caso de necesidad para una campaña, tal como se seguía recogiendo en la Matrícula de 1751⁵⁶⁸.

La regulación conllevaba la creación en cada puerto principal de compañías de 100 marineros con un mínimo de 2 años de experiencia y un sueldo de 6 reales de vellón mensuales, incluyendo jubilación en los mismos términos tras 20 años de servicio, como contraprestación por estar sujetos para ser reclutados. También, tras la jubilación se mantenían el resto de los privilegios del servicio: de la porta de armas, libertad en el vestido y exención de cárcel y embargos por deudas. Se declararon asimismo los oficios marítimos como honrados, abriendo así su práctica a la sociedad de una manera más clara.

⁵⁶⁴ AMN, Colección Vargas Ponce, t.XXII. ff. 34-37, 48-51

⁵⁶⁵ RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...* p. 175

⁵⁶⁶ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículo XXXII.

⁵⁶⁷ RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...* pp. 175-176

⁵⁶⁸ ANC, 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículo XXXII.

Se fomentó, por último, el trabajo marítimo mediante la exención de quintas para el ejército y de alojamientos, así como preferencia para embarcar en la Carrera de Indias.

Un aspecto realmente novedoso de esta Matrícula, a caballo de lo que serían la cuadrilla de reserva de la del XVIII y los “ticket man” del *impressment* británico –véase 6.4.1 El reclutamiento para la Royal Navy– era la formación de compañías de marineros en los principales puertos, con al menos dos años de experiencia y unos cien miembros siempre dispuestos para ser reclutados; si bien sólo 20 de ellos servirían anualmente, lo que *de facto* suponía un reclutamiento por quintos y el establecimiento de una libertad vigilada de la marinería.⁵⁶⁹ Bajo el mando de un capitán de mar y un auxiliar provistos por el Consejo de Guerra, tendrían derecho a mantener los privilegios de que gozaran en activo una vez se jubilaran, a saber: sueldo de seis reales de vellón al mes, exención de cárcel y embargos por deudas, licencia de porte de armas y libertad en el vestido.⁵⁷⁰

Las respuestas dadas por autoridades de las Cuatro Villas⁵⁷¹, Sanlúcar⁵⁷², Deva⁵⁷³ y Guipúzcoa⁵⁷⁴, junto a la inexistencia de noticias de la Corona de Aragón o Portugal –de esta sólo se conoce el aporte de tripulaciones para el Brasil en 1625–⁵⁷⁵, lleva a concluir que fue una Matrícula exclusivamente castellana; pero la falta de continuidad en la documentación hace suponer que su aplicación tampoco fue efectiva en este reino. En este sentido versa la información que remitía Martín de Aróstegui, superintendente encargado del Registro General, quien comunicaba que la marinería se estaba yendo a servir a naves francesas y holandesas.⁵⁷⁶

Lo cierto es que el tema permanece prácticamente inexplorado por la historiografía, por lo que los resultados de un análisis intensivo podrían hacer cambiar esta valoración⁵⁷⁷. El decreto no se derogó, aunque dejara de aplicarse, continuándose el reclutamiento mediante voluntarios, cuotas en las provincias costeras y levas circunstanciales que

⁵⁶⁹ VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. *La Matrícula de Mar...* p. 54

⁵⁷⁰ Íd.

⁵⁷¹ AMN, Colección Vargas Ponce, t.XXII. ff. 46,47

⁵⁷² AMN, Colección Vargas Ponce, t.XXII. f. 54

⁵⁷³ AMN, Colección Vargas Ponce, t.I. f. 241

⁵⁷⁴ AMN, Colección Vargas Ponce, t.XXII. ff. 55,56

⁵⁷⁵ VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. *La Matrícula de Mar...* p. 59

⁵⁷⁶ RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...* p. 176

⁵⁷⁷ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. *La Matrícula de mar en el Departamento marítimo de Cartagena...* p. 547

arrojarían unas tripulaciones dominadas por los marineros vascos e italianos de Génova, Nápoles, Malta o Ragusa.⁵⁷⁸

Con anterioridad al examen de los sistemas de registro implantados en España ya en el siglo XVIII, le dedicaremos un breve espacio a los europeos en aras de contextualizarlos, partiendo de que los territorios portugueses también habrían de haber sido objeto de implantación de los registros de la Matrícula de Olivares de 1625; si bien en Portugal no se establecería un sistema de Matrícula hasta 1802, y una reglamentación precisa de este, hasta 1830.

Mucho antes, en 1668, se proyectó el *systeme des classes* en Francia, con similar contenido al español de 1625 pero con aplicación considerablemente más efectiva que, sin duda, lo convirtió en el ejemplo en el que se basó el gabinete de Felipe V para proyectar la Matrícula de mar al calor de todas sus reformas administrativas. Así, Richelieu había entendido en su momento –a finales de la década de 1620– que el fortalecimiento y las aspiraciones marítimas de Francia pasaban por la construcción de un gran número de navíos y el reclutamiento del personal con que tripularlos. Para ello, se dispusieron registros de la marinería del país, pero se dejaron de realizar dada su poca efectividad. Lo mismo sucedería en 1641 y 1647, por lo que se recurriría finalmente a *levas* para conseguir marinería suficiente. En 1662 se ordenó que cada parroquia litoral enviase un cupo de hombres a la Marina, mientras que en 1665 se intentó establecer un alistamiento en las costas atlánticas de Francia que fracasó; manteniendo durante todo el periodo las *levas* forzosas.⁵⁷⁹

La experiencia llevó a Colbert a definir de manera precisa el *systeme des classes* en 1668, con posteriores adendas en 1669, 1681 y 1689. De igual forma que las matrículas del XVII en España, pretendía registrar a toda la gente de mar para poder enrolarla cuando fuera necesaria; para lo cual se creó una franja costera de 16 kilómetros de anchura y se dividió en seis departamentos y 80 distritos. Al frente de cada uno de ellos se situaba un comisario de Marina encargado de enviar una lista con carácter anual en la que se contenían todos los hombres prestos para el servicio.⁵⁸⁰ En cada distrito se crearon *arrondissements* con un *chef des classes* al mando y tareas similares al comisario, pero a

⁵⁷⁸ RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...* pp. 173, 176-177

⁵⁷⁹ LE GOFF, T. J. A. *Problèmes de Recrutement de La Marine Française Pendant La Guerre de Sept Ans. Revue Historique*, 283 (2), 1990, pp. 205-233

⁵⁸⁰ VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. *La Matrícula de Mar...* p. 85

nivel local, para cuyo desempeño contaba con la ayuda de marineros exentos del servicio por este trabajo, denominados *entretenus*. Figuras similares, si bien no idénticas, al ministro, subdelegado y cabos de Matrícula en la institución borbónica objeto de esta tesis; como se verá posteriormente.

El sistema, símbolo de su eficacia, no conocería cambios de relevancia en su aplicación territorial hasta finales de la década de 1740, tras la guerra de Sucesión Austríaca. Es en estas fechas en las que se incorpora a la inscripción a los barqueros del sudoeste francés y a los del Tarn, extendiéndose en 1756 a 37 parroquias más, dada la delicada situación en la guerra de los Siete Años.⁵⁸¹

Así, quienes se alistaran no podían navegar, embarcarse en navíos en distinto distrito al suyo ni cambiar de domicilio sin permiso para ello, siendo estas restricciones mayores para la marinería llamada al servicio, que no podía embarcarse en mercantes para realizar largas travesías. A cambio de lo que suponía una desocupación obligada para muchos, se disponía de medio sueldo de la plaza que habrían de ocupar si eran requeridos para ello. Además de este sueldo, Colbert dispuso otros derechos para compensar los agravios que suponía estar registrado como marinero: exclusividad en la práctica de actividades pesqueras y marítimas, libertad de alojamientos y otras exenciones militares, descarga de los impuestos municipales y suspensión de procesos judiciales mientras se encontrasen en campaña. El salario, por su parte, adoleció de la misma problemática que en España: lo dispuesto se alejaba mucho de lo aplicado. Además del sempiterno retraso en la entrega, tanto los sueldos mensuales como las pensiones fueron directamente obviados en multitud de ocasiones; lo que, sumado a las restricciones y la obligatoriedad de Matrícula para la gente de mar, generó una fuerte contestación social a lo largo del siglo XVIII. Todo ello generaba una enorme dependencia –compartida con su semejante español– de la gente de mar, cuyo reclutamiento afectaba a la economía, especialmente en tiempos de guerra, y resultaría en un desigual éxito del régimen a lo largo de las dos centurias examinadas.⁵⁸²

En 1654, más de una década antes de la implantación del *systeme des classes* en Francia, se habían establecido en Suecia cupos de marineros por distritos, que dada su impopularidad fueron sustituidos por reclutamiento voluntario a finales del XVII. A pesar

⁵⁸¹ LE GOFF, T. J. A. *Problèmes de Recrutement...* pp. 230-231

⁵⁸² BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 20

de que la Armada sueca poseía un censo de la gente de mar, los salarios ofrecidos no parecieron ser tentativos para esta, puesto que en épocas de guerra se hacían necesarias extensivas búsquedas de marineros capaces población a población. En su lugar, la mayoría del voluntariado compartía con el español su poca destreza marinera.⁵⁸³

De la misma forma que en su vecino báltico, en Dinamarca se puso en marcha la inscripción marítima a mediados del siglo XVII a cambio de un salario. Los inscritos venían a sumarse a un cuerpo de tripulación permanente que poseía la Marina desde 1615, proveniente de un distrito específico de Copenhague. La lejanía geográfica de los marineros alistados hizo que el sistema no fuese demasiado eficaz, puesto que gran parte de estos eran noruegos; a quienes se obligó a servir en la Armada a partir de 1674 a razón de uno de cada cinco. Independientemente de los problemas de Copenhague para reclutar en los lejanos fiordos noruegos, alejados de su jurisdicción, sería el menor potencial demográfico de Dinamarca frente a poderosos vecinos como Inglaterra, Suecia o Rusia lo que provocaría la definitiva poca efectividad de sus navíos en los conflictos en que tuvieron que servir.⁵⁸⁴

Rusia destacaría en este sentido, ya que cuando Pedro I decidió poner en marcha una ingente Armada su país contaba con poca tradición marinera en la que ampararse. Tanto es así, que los reclutamientos forzosos no se dieron únicamente en las regiones costeras, como era usual, sino que se enroló a población del interior. Ello hizo necesario un gran esfuerzo económico en instruir a las tripulaciones, así como a completarlas con extranjeros más diestros en el arte de marear; por lo que también se recurrió a pobladores del Báltico y el Mediterráneo, especialmente griegos.⁵⁸⁵ De todas formas, aunque paradigmático por sus grandes levas, el caso ruso no fue algo común en los reclutamientos europeos de la época, ya que Pedro I destinó a su Marina un porcentaje de los ingresos del Estado muy superior al de sus colegas.

Por su parte, el modelo inglés pasó por varios métodos distintos hasta que se estableció el *impressment*, que combinaba las levas puntuales y extensivas con el enrole voluntario,

⁵⁸³ VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. *La Matrícula de Mar...* p. 54

⁵⁸⁴ CHRISTENSEN, ASGER NØRLUND. Professional Seamen: A Strategic Resource during the Scanian War, 1675–1679. *International Journal of Maritime History*, 2015, 27 (2), pp. 192-207. pp. 202-203

⁵⁸⁵ VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. *La Matrícula de Mar...* p. 48

por lo que era un sistema completamente diferente del español y del francés.⁵⁸⁶ En cualquier caso, se profundiza sobre él en el apartado de la comparativa analítica.

Finalmente, el sistema empleado en Holanda puede considerarse un híbrido entre los de inscripción y las levas forzosas. Se nutría de marinería extranjera contratada principalmente en el Báltico y los países nórdicos, junto con un creciente número de tripulantes del sudeste asiático, pero también en el Imperio e Inglaterra. La proporción de extranjeros sobre el total alcanzaba hasta el 70 % y arrojaba hechos tan paradójicos que incluso durante las guerras contra Inglaterra había reclutadores holandeses en Londres mandando marineros a Ámsterdam a través de Hamburgo.⁵⁸⁷ En caso de que el conflicto militar escalase y lo requiriese, se aplicaba un embargo forzoso de los buques mercantes desde primavera hasta final del verano para que los marineros tuviesen que nutrir las embarcaciones de guerra por necesidad económica. Sin embargo, si el marinero podía afrontar económicamente dicho embargo, volvía a poder faenar con libertad tras el fin del estío. Además, a las importantísimas flotas mercantes, así como a las balleneras, se les imponía la cesión de un quinto de los hombres o su equivalente en recursos monetarios. Un sistema que basó su éxito en la bonanza y abundancia de su flota mercante, en definitiva. Se complementaba con la labor de los *zielverkopers*, “vendedores de almas”, que alojaban y alimentaban a mendigos a cambio de la exigencia de embarcar posterior para saldar su deuda. Los “vendedores” se embolsaban de esta forma el sueldo que les correspondería a los tripulantes que habían mantenido previamente, en una suerte de especulación con la vida que bien merecía el apelativo recibido.⁵⁸⁸

El caso holandés es llamativo porque las proporciones de su flota eran claramente superiores a sus capacidades demográficas, pero ilustra bien la incesante búsqueda de manos formadas en el arte de marear que persiguieron todas las potencias europeas desde el siglo XVII y que alcanzó su cénit en las postrimerías del XVIII. Europa en conjunto contaba con entre 300.000 y 400.000 personas dedicadas al mar en este momento, y ya solo la Royal Navy británica demandaba 130.000 de ellas.⁵⁸⁹ Así, dada la imposibilidad demográfica de mantener grandes flotas en periodo de paz, el triunfo naval debía lograrse mediante una mejor capacidad de reclutamiento que el rival. Para ello se emplearon los

⁵⁸⁶ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 69

⁵⁸⁷ *Ibid.* p. 72

⁵⁸⁸ *Ibid.* p. 70

⁵⁸⁹ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 13

tipos de sistemas descritos previamente, que podrían resumirse en inscripción, *impressment* –requisición–, y enganche. España, como se ha visto previamente para el siglo XVII, optaría nuevamente por el primero de ellos para el XVIII; tal como hicieron Dinamarca-Noruega y Francia.⁵⁹⁰

⁵⁹⁰ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 69

6.2.1. La experiencia metropolitana: la Matrícula de mar en España en el siglo XVIII

En este contexto internacional, el sistema español permanecería sin desarrollo por parte de las autoridades hasta el advenimiento borbónico, pese al grave conflicto –y por ello la necesidad de marineros– que supuso la guerra de Sucesión. Tras el advenimiento de Felipe V al trono español, el planteamiento centralizador observado en las reformas de la Administración, el Ejército la Armada, casaba definitivamente con el sistema de obligaciones y privilegios que había pretendido instaurar Olivares en una Marina mucho más disgregada en cuanto a funcionamiento y marco ordenador.

El primer paso para asegurar un control central de los diversos cuerpos que componían las flotas de guerra se dio con la creación en 1717 de la Intendencia general de Marina, institución que había de gestionar todos los recursos navales: materiales y humanos. Bajo responsabilidad de esta institución estaba la de levantar un alistamiento de la gente de mar, ordenado ese mismo año para Vizcaya y Guipúzcoa, lo que constituye la disposición inaugural de Felipe V al respecto. La insistencia de la Monarquía en las provincias vascas, aún con el cambio dinástico, estaba muy probablemente condicionada por la continuación de leyes y costumbres de Castilla, que tenía en esta cornisa su principal caladero de marineros; obviando aún –aunque por poco tiempo– el Levante asociado a la tradición de la Corona de Aragón. En cualquier caso, en dicho real decreto se remarcaba la importancia que esto tenía para garantizar el comercio con América y la seguridad en el Mediterráneo, claves ambas para recuperar la posición internacional que España había perdido en la reciente guerra de Sucesión. Parece ser que este tímido intento de 1717 de establecer que la marinería había de matricularse para poder servir en los mercantes no funcionó de manera correcta, probablemente debido a la falta de infraestructura para su aplicación; aunque es menester contemplar la posibilidad de que la falta de estudios de la temática haga asumir este postulado.⁵⁹¹

El elemento clave que haría que la Matrícula de mar funcionase con regularidad en los territorios peninsulares de la Corona sería la instauración del sistema de Departamentos en 1726. Además de otras cuestiones de índole logística establecidas al calor del intento de recuperación de los territorios italianos, quedaban establecidas tres demarcaciones en

⁵⁹¹ RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...* p. 178

las que los comisarios de Marina habían de levantar los registros de gente de mar y maestranza, de tal forma que estos fueran similares en todas las costas. Se realizó también un nuevo esfuerzo de Matrícula en términos similares a los de 1625, con 2 listados distintos en función de la voluntariedad y privilegios para los voluntarios, a partir del cual comienzan a aparecer listados incompletos e irregulares. En Cataluña se registrarían 897 voluntarios y 3059 forzados y en Guipúzcoa se realizaría en 1728 un listado desde las leyes provinciales; perdiéndose rápidamente el trazo de los inscritos.⁵⁹²

En estas décadas se establece la práctica y las delimitaciones sobre las que el sistema habrá de funcionar posteriormente, pero la Armada se sigue valiendo principalmente de levas. Entre marzo y septiembre de 1733 se intentó reclutar 400 marineros de Guipúzcoa y 300 de Vizcaya para tripular 6 naves de la Escuadra de Galicia. En mayo, se enviaron las listas desde la primera, pero sólo con 175 hombres y la mayoría de ellos inhábiles, dado que los hábiles se encontraban o en la caza de ballenas o en la Compañía de Caracas. Desde Vizcaya se comunicó simplemente que todos los presentes eran inhábiles porque la navegación había decaído. Las necesidades impuestas por la Marina hacen que se intenten nuevos registros en 1734, en los que aún se sigue encontrando una abundancia de marinería italiana, maltesa o irlandesa reveladora en cuanto a las capacidades de reclutamiento en la Península Ibérica.⁵⁹³

En 1737 se revoluciona la Armada sobre la base del establecimiento del Almirantazgo, heredado tanto de la tradición castellana como de la catalana e influido por el inglés, cuya principal función es la de la creación y administración de los registros. Este, sobre la base de los Departamentos y los registros, lideraría la promulgación en ese mismo año a lo largo de distintas órdenes, de las competencias de los oficiales del cuerpo del Ministerio y los privilegios y garantías que habían de gozar los matriculados, fecha y hecho especialmente relevantes porque suponen el pistoletazo de salida efectivo del sistema; que progresivamente irá implantándose hasta que en 1751 sea plenamente funcional.⁵⁹⁴

Así, los matriculados, por primera vez delimitados de manera clara entre los 14 y los 60 años o 30 de servicio, no podían ser reclutados para servir en el ejército de tierra, recibirían adelantos si eran enviados a campaña o fueran heridos, estaban exentos de

⁵⁹² Ibid. pp. 178-179

⁵⁹³ Ibid. pp. 180-182

⁵⁹⁴ MERINO NAVARRO, JOSÉ P. *Op. Cit.*. p. 86

contribuir a las arcas municipales y de alojar tropas y lo más importante, gozaban del fuero de Marina; por lo que quedaban bajo la jurisdicción de esta.⁵⁹⁵ Como privilegio se publicó también la exclusividad de ejercer oficios marítimos a los matriculados, lo que supuso, allí donde el Estado pudo acometer su cumplimiento, la obligatoriedad de matriculación para las poblaciones que los practicaban.⁵⁹⁶ Finalizaba este de este modo también la distinción entre voluntarios y forzados, desvirtuando el espíritu original de la Matrícula.⁵⁹⁷ Finalmente, el antedicho establecimiento de las obligaciones para con la Matrícula de los oficiales del Ministerio terminó de asentar legalmente la Matrícula de mar.

Al tiempo de estas medidas, se previno la más que probable corrupción decretando la suspensión para los ministros que otorgasen los beneficios del fuero de Marina a personas que no estuvieran relacionadas con esta por no ser marineras o no reunir las condiciones necesarias. Además de los cuestionables hábitos de la época, que se trataban de atajar antes incluso de que nacieran, esta medida indica hasta qué punto se era consciente desde la propia Armada de los beneficios que otorgaba el fuero; constituyéndolo así como la clave sobre la que atraer a la gente de mar al registro. Esta argumentación, como la esencia de la Matrícula de 1737, se repetiría en la Ordenanza de 1751.⁵⁹⁸

Prueba de la funcionalidad del sistema es el registro llevado a cabo desde ese año de 1737 hasta 1739, que compuso el primer gran censo que tiene a su disposición la Corona y arrojó un resultado de 38.500 personas identificadas como gente de mar. Justo a su finalización estalló el conflicto con Inglaterra con la consiguiente práctica de una leva general y otros abusos que conllevarían múltiples desertiones y oposición a la Matrícula hasta el siguiente impulso.⁵⁹⁹

Este se daría en la fecha clave de 1751, cuando bajo influjo del Marqués de la Ensenada se publican las ordenanzas de Matrícula de mar de aplicación en la Península Ibérica y las Islas Baleares, y que constituyen la precisa regulación del sistema sin cambios de importancia hasta 1802. Se trata de la publicación particular del articulado referente a las

⁵⁹⁵ AHN, Estado, leg. 5002. Real cédula de 18 de octubre de 1737

⁵⁹⁶ ANC, 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículo XLIII

⁵⁹⁷ GARCÍA DOMINGO, ENRIC. *Op. Cit.* p. 222

⁵⁹⁸ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículo XLIII

⁵⁹⁹ RAHN PHILLIPS, CARLA. 'The life blood of the navy' ... pp. 183 y 433

competencias de los ministros sobre la Matrícula de mar de las *Ordenanzas Generales de la Armada* de 1748.⁶⁰⁰ Desde este momento, la Matrícula de mar es una institución más del Estado y de la Armada con plenas facultades y afectación al territorio, si bien el cambiante contexto de la segunda mitad del Dieciocho afectará a su funcionamiento de manera clara.

Así, la *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada* de 1751 establecía cuatro listados de personas en cada localidad, tanto si eran nacidos en ella como forasteros⁶⁰¹: gente de mar, maestranza, jubilados y muchachos.⁶⁰² El de la gente de mar incluía en el asiento de cada persona la clase a la que pertenecía, a fin de reclutar de manera más efectiva, a saber: paje, grumete, marinero o artillero.⁶⁰³ De nuevo el de la gente de mar, junto al de la maestranza –es decir, los listados de las personas susceptibles de ser obligadas a servir–, estaban subdivididos en cuatro cuadrillas que se equilibraban numéricamente cada año,⁶⁰⁴ con el objeto de que una de ellas sirviera en la campaña de los barcos de guerra.⁶⁰⁵ Se elegía esta mediante sorteo, quedando una segunda reservada cuyos integrantes sólo podían emplearse en la localidad, puesto que la falta de matriculados de la cuadrilla electa para la campaña derivaba en el reclutamiento de reservados; mientras que los matriculados de la tercera habían de notificar sus movimientos a los oficiales pertinentes con tal de estar localizados en todo momento. La cuarta quedaría exenta.⁶⁰⁶ De este modo, la población marítima serviría a bordo, estadísticamente, una de cada cuatro campañas; asegurando así tripulaciones eficientes al tiempo que no se sobreexplotaba al litoral.⁶⁰⁷ Teóricamente.

Al margen de los cuatro listados en uso en cada localidad, se estableció la creación de un quinto, separado de estos, en el que incluir a los forasteros nacionales hasta que quedaran afincados definitivamente o se comprobase el lugar de su Matrícula.⁶⁰⁸

⁶⁰⁰ *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*. Madrid: Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748.

⁶⁰¹ ANC, 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículos XXXIII y XXXIV

⁶⁰² Ibid. Artículo XVII.

⁶⁰³ Ibid. Artículo XXXIII

⁶⁰⁴ Ibid. Artículo LVI

⁶⁰⁵ Ibid. Artículo LV

⁶⁰⁶ Ibid. Artículo LV.

⁶⁰⁷ Ibid. Artículo LV

⁶⁰⁸ Ibid. Artículo XXXIV

El levantamiento de listados incluía en cada asiento individual la descripción física, edad, estado civil y capacidades del matriculado, siendo anotadas en función de si era marinero, grumete, artillero o paje. Realizar una búsqueda y control de la población tan pormenorizado necesitaba una organización del trabajo muy cuidada que se apoyó en la distribución geográfica creada en 1726, los Departamentos. El intendente, a la cabeza del Departamento, era el responsable último de esta tarea en su demarcación. En su ayuda contaba con un ministro para cada provincia y estos, a su vez, con subdelegados en cada localidad.⁶⁰⁹

Las provincias sólo podían ser modificadas por orden de la Secretaría, pero se dejaba más flexibilidad con las subdelegaciones. Estas podían ser modificadas a voluntad del intendente de cada Departamento, y al frente de cada una de ellas se ubicaba un subdelegado encargado, en este caso, de revisar individualmente a la gente de la localidad en la que estuviera radicado y las anejas.⁶¹⁰ Si bien el oficio de subdelegado era algo más inestable y menos formal que el de ministro de provincia, como individuos de la Armada obtenían sus privilegios, principalmente el fuero de Marina; y sus restricciones, como la inhabilitación para asociarse en gremios.⁶¹¹ Limitación esta última a través de la cual – junto con otras casuísticas– asoma una de las consecuencias del sistema que se comenta y analiza a lo largo de esta tesis: la individualización de las estructuras colectivas y del común socioeconómico del mar.

Con base en los cuatro listados establecidos, se impusieron unos requisitos para la inclusión en la Matrícula algo más estrictos que los implementados en 1737, que habían fijado unos límites de edad entre 14 y 60 años o 18 campañas servidas. De esta forma, se establecía además que habían de mantener cierta robustez y figura; aunque algún defecto en la misma tampoco eximía de la Matrícula dado que se podía ser útil en según qué tareas. En el mismo artículo se expresa que han de admitirse todos los que voluntariamente se presentaren a este fin,⁶¹² aunque como se ha mencionado y se verá posteriormente, el carácter de la matrícula era obligatorio para la gente de mar; tal como lo establece el artículo siguiente.⁶¹³

⁶⁰⁹ Ibid. Armada. Artículos XIII-XV, XIX y XX

⁶¹⁰ Ibid. Artículos XIII-XV y XIX y XX.

⁶¹¹ Ibid. Artículos XVI-XVIII.

⁶¹² Ibid. Artículo XXIX

⁶¹³ Ibid. Artículo XXX

En cuanto a los menores de 14 años con 9 cumplidos, se permitió su asiento en una lista de muchachos donde tenían cabida desde los nueve años, con el objeto de formarse en la navegación y así fomentar el gremio de mareantes.⁶¹⁴ De esta forma se les permitía el ejercicio aún sin contar con los beneficios del fuero ni de la Matrícula.⁶¹⁵ Los mayores de 60, por su parte, eran incluidos en la lista de inhábiles junto con los que hubieren servido 30 años seguidos o sufrido accidentes que les impidiesen el desempeño de sus tareas en arsenales o embarcaciones. La motivación de su anotado en esta en lugar de simplemente ser eliminados del sistema venía dada porque así conservaban sus beneficios e incluso el sueldo, en caso de que hubieran realizado acción reseñable durante el servicio; haciendo ligeramente más atractiva la Matrícula.⁶¹⁶

En lo tocante a la maestranza, también incluida en la Matrícula, es menester mencionar que no se recogieron datos relevantes sobre ella en la Matrícula de 1625 y no sería hasta 1726 que se dictase otra orden para su alistamiento.⁶¹⁷ Ya en 1737, se distingue legalmente a los carpinteros de ribera y calafates del resto de la maestranza para limitar el acceso fraudulento que se estaba produciendo a la Matrícula para gozar del fuero. A partir de este hecho, los profesionales de ambos oficios podían matricularse sin limitaciones, mientras que aserradores, faroleros, herreros, armeros, torneros, fabricantes de jarcia y lona, carpinteros de lo blanco o escultores, entre otros, sólo podían hacerlo según las necesidades y mientras estas duraran. En cualquier caso, el Estado se arrogó también la presidencia de los gremios de profesiones marítimas, entrando con claridad en las vidas de la gente de mar y en tejidos asociativos que hasta entonces le estaban vedados.⁶¹⁸

La ordenanza de 1751 recogió esta diferenciación de las profesiones marítimas, si bien desde este año carpinteros de ribera y calafates estaban obligados a concurrir a la Matrícula, en lista separada de la marinería.⁶¹⁹ De la misma forma se hacía necesaria la

⁶¹⁴ Ibid. Artículo XXVII.

⁶¹⁵ Ibid. Artículo XXVII

⁶¹⁶ Ibid. Armada. Artículo XLII

⁶¹⁷ VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. *La Matrícula de Mar...* p. 265

⁶¹⁸ ALEGRET, JUAN L. Space, Resources and Historicity The Social Dimension of Fisheries in the Northwestern Mediterranean. En: *European Social Science Fisheries Network Fourth ESSFiN Workshop, SOUTHERN WATERS Hermoupolis, Syros, Greece 14 -16 May 1998* [en línea]. 1998, 33 [Accedido: 2020-02-24]. Disponible en: <http://biblioteca.udg.es/gespm> pp. 12-13

⁶¹⁹ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículos XXXVIII y XL

verificación de su profesión,⁶²⁰ así como se disponía una lista separada de aprendices en similares términos que los muchachos de la marinería.⁶²¹ Del resto de profesiones antedichas, sólo se requería la matriculación de los que sirviesen a bordo; quedando el resto matriculados únicamente durante los trabajos en los arsenales.⁶²²

Con objeto de que esta y las demás cuestiones al respecto de los matriculados se cumpliesen, en la Ordenanza de 1751 se establecieron distintos tipos de revistas de inspección. Los ministros debían de hacer revistas anuales acompañados de, al menos, un oficial del cuerpo de Marina con el objeto de que la información sobre la marinería llegase con prontitud también al comandante del departamento. Tras comprobar la tarea de los subdelegados, habían de escribir en cada pueblo un resumen de la gente efectiva, ausente y desertora.⁶²³ Respecto de esta última, se le urgía a hacer meticulosa investigación acercándose hasta su casa e inquiriendo a familiares con tal de conocer su paradero y pasar noticia a la Contaduría del Departamento y ministros de otras provincias.⁶²⁴ De esta forma, al finalizar la revista se realizaría un estado lo más completo posible de la gente en servicio, los inhábiles, los ausentes, los desertores y demás posibles estados con el fin de pasarla posteriormente a las notas de la Contaduría principal del Departamento.⁶²⁵ Por su parte, los subdelegados tenían que realizar estas revistas cada dos meses, sin anotar más que la gente en su correspondiente listado.⁶²⁶

Estas revistas, además, debían realizarse con frecuencia bimensual por parte de los subdelegados. El testimonio de tan actualizado registro se conservaba en unos listados guardados en las contadurías, que debían ser iguales tanto en cada una de las subdelegaciones como en las capitales de provincia; en la que los ministros los completaban con anotaciones una vez terminadas con objeto de ayudar en su interpretación tanto al intendente como a su sucesor en el cargo.⁶²⁷ La milimétrica organización llegaba al hecho de que el asiento de cada matriculado estaba contenido en un folio particular en el que se anotaban todos y cada uno de sus destinos y el servicio

⁶²⁰ Ibid. Artículo XXXIX

⁶²¹ Ibid. Artículo XL

⁶²² Ibid. Artículo XLI

⁶²³ Ibid. Artículos XLVII y XLIX.

⁶²⁴ Ibid. Artículo XVIII

⁶²⁵ Ibid. Artículos L y LI

⁶²⁶ Ibid. Artículo LII

⁶²⁷ Ibid. Artículo XXI

que había prestado en ellos, así como entradas y salidas al hospital, dirección a donde había de mandarse la pensión, etc.⁶²⁸

Por último, se disponía que cada dos años partiese un comisario ordenador o de guerra de la capital del Departamento con objeto de visitar extraordinariamente las provincias y de anotar la gente matriculada. En estas revistas se debían actualizar las listas, proponerse sueldos para los inválidos que lo mereciesen, reconocer puertos, montes y fábricas y producción de las provincias; así como recoger quejas y examinar la tarea y conducta de ministros y subdelegados e informar de todo ello al intendente.⁶²⁹ Estas inspecciones no se realizaron cada dos años, como se estipulaba, sino que hasta la revista de Muñoz de Guzmán ejecutada en 1785 sólo se habían mandado tres en cada departamento.⁶³⁰ Si la ordenanza se hubiese cumplido, se habrían realizado 16.

Las ordenanzas se reajustaron menormente en 1773,⁶³¹ tras lo cual tuvo lugar la revista de Muñoz de Guzmán, con origen en los cambios provocados en la Armada por la participación en la guerra de Independencia de las Trece Colonias; debido a que el enfrentamiento con Gran Bretaña provocó un grave desgaste humano. Se ordenó con objeto de conocer muertes, desertiones, invalideces y ascensos; a fin de conocer el estado de la Matrícula tras el conflicto. El encargo al recién nombrado inspector general de matrículas estaba adscrito a los tres departamentos peninsulares, para lo cual contó con ayuda de hasta ocho personas y se suspendió la autoridad de ministros y subdelegados durante este periodo extraordinario, supeditados al plenipotenciario Guzmán.⁶³²

Además de la actualización de listados, fue elaborada una normativa para subsanar los vicios del sistema: el *Reglamento y orden para el gobierno de las matrículas* de 1786. En él se reformó la manera de gobernar a la gente de mar y las competencias del personal de la Matrícula, otorgándole un peso decisivo al Cuerpo General en detrimento del del Ministerio, a lo largo de 57 artículos.⁶³³ En este sentido, es destacable la condición de Muñoz de Guzmán como oficial de este cuerpo, síntoma, como se ha venido mencionando, del progresivo balance de poder dentro de la Armada. Los cambios conllevaron mayor presencia de estos oficiales en la propia administración y de sus

⁶²⁸ Ibid. Artículos XXVII y XVIII

⁶²⁹ Ibid. Artículo CXCVIII

⁶³⁰ VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. *La Matrícula de Mar...* p. 282

⁶³¹ RAHN PHILLIPS, CARLA. 'The life blood of the navy' ... p. 436

⁶³² VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. *La Matrícula de Mar...* pp. 292-295

⁶³³ Ibid. 297

indicaciones en las *Ordenanzas generales de la Armada Naval* de 1793, aún con el poco recorrido de estas.⁶³⁴

Estas reincidieron en varios aspectos previos de la Matrícula, si bien de manera no muy extensa, como la insistencia en prevenir que no matriculados ejercieran en la mar o en tareas portuarias.⁶³⁵

Cabe destacar que durante los últimos años del siglo XVIII se sucedieron dos revistas extraordinarias más con el objeto de reducir las altas tasas de deserción, puesto que ambas se realizaron en periodos bélicos. La primera, de 1795 a 1796, acabó en los meses previos al fin de la guerra de la Convención –señalado por la Paz de Basilea–; mientras que la segunda sucedió durante el complejo contexto social y político de 1799. La situación de la década condicionó sobremanera cualquier esfuerzo reformador, siendo el más claro ejemplo de ello las complicaciones de aplicación de las ordenanzas de 1793.

Mayor importancia tendrían las ordenanzas de 1802, sustituta legal de las de 1751, que habían sido derogadas en 1800 y tras el maremágnum que supuso el traslado del cuerpo del Ministerio a Hacienda. Dado que fueron efectivamente empleadas más tarde a lo largo del siglo XIX –el caos que vivió la Armada desde el cambio de siglo hasta bien entrada la centuria no permitió otra cosa– y de manera irregular en América, dedicaremos estas líneas únicamente a aquellos aspectos que las modificaron sustancialmente.

La *Ordenanza para el régimen y gobierno militar de las matrículas de Mar* de 1802 es la publicación de lo ordenado en el real decreto de 25 de abril de 1800, disponiendo que estas pasaran de manera definitiva a ser regentadas únicamente por el cuerpo general.⁶³⁶ Bajo la autoridad del nuevamente creado comandante principal en lugar del intendente,⁶³⁷ se traslada toda la jerarquía de su gobierno a dicho cuerpo en términos similares a su funcionamiento previo;⁶³⁸ especificando que el ámbito de aplicación es el mismo que el vigente.⁶³⁹ Como novedad, se permite a los menores de 18 años ejercer sin matrícula en el mar de su localidad sin disfrutar del fuero, lo que a todas luces parece una medida encaminada a fomentar la incorporación a las profesiones marítimas; al tiempo que se

⁶³⁴ *Ordenanzas generales de la armada naval*. Madrid: Imprenta de la viuda de Don Joachin Ibarra, 1793

⁶³⁵ MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Op. Cit.* p. 375

⁶³⁶ Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar. Madrid: Imprenta Real, 1802. Tit. I, Art. 1

⁶³⁷ *Ibid.* Tit. I, Arts. 1-3

⁶³⁸ *Ibid.* Tit. I, Arts. 3-42

⁶³⁹ *Ibid.* Tit. II, Art. 1

adelanta la jubilación a los 45.⁶⁴⁰ También se introduce en las ordenanzas la obligatoriedad de portar la cédula de matriculado anteriormente decretada al margen de ellas⁶⁴¹ y la obligatoriedad de formar gremio de mareantes donde no existiere, con órdenes respecto a sus estatutos y presidencia de forma que queden controlados por la Armada.⁶⁴² Este punto confirma que la inclusión de los gremios en la Matrícula de mar se había demostrado una forma efectiva de controlar a la gente de mar al mismo tiempo que se les otorgaba una porción –o sensación– de autogobierno, por lo que se pretende expandir habida cuenta de las dificultades para controlar a los matriculados de manera individual.

Amén de estos y otros cambios menores, la principal novedad introducida radica en el Título III: *De los Tercios Navales, su formación y gobierno particular*.⁶⁴³ Lo más relevante de este es que toda la gente de mar queda automáticamente inscrita en un cuerpo militar, los Tercios navales,⁶⁴⁴ subdividida en los trozos de cada localidad de entre 20 y 39 hombres.⁶⁴⁵ Se equipara así a toda la población costera con un regimiento de milicias en cada departamento, batallón en cada provincia, y compañía en cada localidad.⁶⁴⁶ Supone, de facto, la militarización de todo el litoral español.

La gestión de los tercios de matriculados no varía en demasía al anterior modelo, más allá del establecimiento de prohombres por encima de los cabos, cuando un trozo sea superior a los 240 hombres,⁶⁴⁷ y de la complicación de la forma de servir en campaña; ya que pasa a depender de los batallones, pero continúa afectando en una de cada cuatro campañas a cada matriculado.⁶⁴⁸ Es decir, cada cuatro años,⁶⁴⁹ a pesar de que se institucionaliza la leva para completar la porción de grumetes de los navíos si no ha sido suficiente con matriculados y voluntarios.⁶⁵⁰

Esta matrícula sigue reconociendo la excepcionalidad de Vizcaya, Guipúzcoa y Castrourdiales, que se gobiernan por sus propias reglas, pero deben responder a los

⁶⁴⁰ Ibid. Tit. II, Arts. 2-3

⁶⁴¹ Ibid. Tit. II, Art.10

⁶⁴² Ibid. Tit. II, Arts.11-15

⁶⁴³ Ibid. Tit. III, Art.1

⁶⁴⁴ Ibid. Tit. III, Art.1

⁶⁴⁵ Ibid. Tit. III, Art.3

⁶⁴⁶ Ibid. Tit. III, Art.4

⁶⁴⁷ Ibid. Tit. III, Art.24

⁶⁴⁸ Ibid. Tit. IV, Arts.3 y 8

⁶⁴⁹ Ibid. Tit. IV, Art. 42

⁶⁵⁰ Ibid. Tit. IV, Art. 47

llamamientos.⁶⁵¹ De manera proporcionada a los marineros existentes en los gremios y a propuesta local, eso sí.⁶⁵² Además, dado que la excepcionalidad afectaba únicamente a la zona, los marineros vascos que fueran a América debían haber cumplido al menos una campaña.⁶⁵³ De esta forma se evitaba la posible fuga demográfica a través de este resquicio –perseguida directamente también⁶⁵⁴– e, indirectamente, se fomentaba una mayor experiencia de la marinería vasca presente en América.

Pero este no es el único punto que toca el continente objeto de esta tesis, pues punto clave para esta es el artículo 28 del título VI: “Todo lo contenido en esta ordenanza se practicará del mismo modo en mis dominios de Indias en quanto no fuere incompatible con sus leyes particulares, y demás circunstancias locales, y mientras no mandase yo disponer reglamentos u ordenanzas para cada parage, con atención a estas diferencias”.⁶⁵⁵

Este artículo, si bien es una de las pocas referencias al continente, supone la confirmación de la permanencia del sistema en él; así como de la existencia de normativas particulares según en qué regiones, a las cuales no afecta. Es por ello por lo que se atiende a ellas en su capítulo correspondiente en mayor medida que a esta nueva ordenación.

⁶⁵¹ Ibid. Tit. XI, Arts. 1 y 23

⁶⁵² Ibid. Tit. XI, Art. 7

⁶⁵³ Ibid. Tit. XI, Art. 20

⁶⁵⁴ Ibid. Tit. XIV, Art. 15

⁶⁵⁵ Ibid. Tit. VI, Art. 28

6.2.2. Reclutamiento y gente de mar en América antes de las órdenes de implantación de Matrícula de mar de 1776

La historiografía que ha trabajado las tripulaciones de la Armada, tanto en lengua hispana como inglesa, ha trabajado en mayor o menor medida la aplicación de la Matrícula de mar en la Península Ibérica –aunque siguen siendo necesarios trabajos que aborden sus dimensiones navales y sociales–; pero ha descuidado casi completamente la dimensión global de la Corona. Así, en este apartado se incide en este segundo punto, huérfano hasta el momento de análisis en profundidad.

Es cierto, sin embargo, que las autoridades presentes en la Península Ibérica del siglo XVIII tardaron también en apercebirse de la posibilidad de reclutar marinería de manera sistemática en América para los navíos que surcaban aquellas aguas o que eran construidos en el principal arsenal de la Corona, el de La Habana. Empero, tanto en esta ciudad como en Cartagena de Indias y en San Blas trataron las autoridades locales de establecer la Matrícula de mar antes de que la Corona decidiera extenderla a América el 23 de agosto de 1776.⁶⁵⁶ Pero ¿cómo se tripulaba previamente?

No hay una respuesta sencilla, puesto que la historiografía al respecto es prácticamente inexistente. Si se parte de la asunción de que los métodos empleados a ambas orillas del Atlántico no eran muy diferentes, a excepción de la Carrera de Indias, desde el siglo XVII se venía confiando en el alistamiento voluntario, ciertas cuotas en las costas y levas; si bien esta práctica no era especialmente popular.⁶⁵⁷ Bien es cierto que la necesidad de tripulaciones en América durante el siglo XVII y los primeros años del XVIII no era mayúscula porque la región aún no era teatro primario de las hostilidades entre potencias, lo que explica que no existiese un método particular para proveerse de gente de mar al tiempo que la carencia historiográfica. Así, hasta bien entrado el siglo XVIII, la práctica común era la de reclutar para cada campaña, llegando a pagar hasta seis meses por adelantado para incentivar la participación, ya que se consideraba que el uso de levas tenía demasiadas implicaciones tanto económicas como sociales.⁶⁵⁸ Cuando fuera

⁶⁵⁶ AGS, 1. Fondos de Instituciones del Antiguo Régimen, Secretaría del Despacho de Marina, 295, 2, 3. f. 1

⁶⁵⁷ MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Op. Cit.* pp. 371-372 y RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...* p. 173 y RAHN PHILLIPS, CARLA. 'The life blood of the navy'... p. 423

⁶⁵⁸ RAHN PHILLIPS, CARLA. 'The life blood of the navy'... p. 423

necesario, además, siempre se podría recurrir a la población americana de manera puntual, aunque de forma no exenta de problemas:

*Lo cierto es que, si a la Corona se le dificultó el reclutamiento de personal en la Península, el problema debió ser mayor en las costas novohispanas, principalmente por la escasa preparación y experiencia marítima de su población. No obstante, como las expediciones no dejaron de realizarse durante el periodo colonial, es de suponerse que el reclutamiento de hombres de mar se realizara continuamente y que el personal conseguido fuese variado, es decir, que se contrató a todo aquel que de alguna manera sirviera para los oficios del mar, sin importar su raza o su preparación.*⁶⁵⁹

Esto sería posible hasta que el América y el Atlántico aumentaran su importancia, lo que bien puede ilustrar el crecimiento de la flota mercante española en dichas aguas. Si en la década de 1710 esta era de aproximadamente 7.800 toneladas, a finales de la de 1770, sería ya de 42.000; para la que Carla Rahn Philips calcula serían necesarios algo más de 30.000 marineros.⁶⁶⁰ Desde el punto de vista militar, había dos decenas de naves armadas durante la guerra de Sucesión en dichas aguas que Gerónimo de Ustáriz proponía aumentar en 1717 con base en una importante flota comercial y pesquera.⁶⁶¹ La conciencia de Ustáriz respecto a la necesaria proporción entre flota armada y civil sería compartida por alguno de sus coetáneos, pero la secular creciente amenaza inglesa acabaría por deformar dicha relación de manera insostenible.

Así, antes de que dichas necesidades decretaran la necesaria expansión de la matrícula a América, las noticias que tenemos sobre la marinería en ella son pocas, más allá de puntuales reformas de escuadras, como la Armada de Barlovento que afectaba a la gente de mar en 1745;⁶⁶² o reclutamientos para escuadras como la de Gutierre de Evia en 1753.⁶⁶³ Este último nos acerca al procedimiento habitual, según el cual los oficiales de la Armada solicitaban permiso a las autoridades locales para realizar levadas en caso de necesitar tripulantes para sus escuadras. Por su parte, las autoridades peninsulares no eran

⁶⁵⁹ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 31

⁶⁶⁰ RAHN PHILLIPS, CARLA 'The life blood of the navy'... p. 422

⁶⁶¹ RAHN PHILLIPS, CARLA. *Naval Recruitment and Basque Resistance...* p. 177

⁶⁶² ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Reales Cédulas Originales y Duplicados (100) / Reales Cédulas Originales, Volumen 65, Expediente 96

⁶⁶³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Reales Cédulas Originales y Duplicados (100) / Reales Cédulas Originales, Volumen 73, Expediente 110

ajenas al problema defensivo que suponía la extensión de las costas americanas, pero parecían contentarse con este procedimiento pues el enfoque defensivo se hacía desde principalmente desde tierra. Así, Aranda le escribía a Wall en 1761, en referencia a la obra *A voyage round the World*⁶⁶⁴:

*V. E. habrá leído, como yo, el viaje de Lord Anson, en que descubre nuestro débil de la América, sobre todo el de la meridional, el descuido en que teníamos los puertos útiles desde el Río de la Plata hasta el cabo de Hornos, y continuando el mar del Sur asta la California, hasta tenerlos deshabitados, y una isla como la de Juan Fernández, dominante toda la costa del Perú y Chile, fértil y templada, en igual abandono. ¿Qué hemos remediado de todo lo que nuestros enemigos por bondad de Dios y mala política suya nos han manifestado con evidencia y a costa bien grande nuestra? (...) Lo que conviene (pues en Europa no necesita el rey de fuerzas terrestres) es que envíe muchas al otro mundo, que rueguen por él con rosarios de plomo. Muchos de semejantes intercesores yo aseguro que harán milagros y resistirán al ingreso de la herética gravedad: y puestos en Santo Domingo y en Santiago encubados, con tan altos nombres, harían temblar la primogenitura de Veraguas y estarían a mano para muchas cosas.*⁶⁶⁵

Tras la lectura de esta carta parece que la historiografía no puede arrogarse las complicaciones de analizar reclutamiento y de la marinería en América como propias, pues incluso de manera contemporánea la información llegaba de manera muy parcial... o a través del enemigo. Dichas carencias previas fueron motivo de la expedición que se envió a América del Sur en la década de 1740 liderada por los marinos Jorge Juan y Antonio de Ulloa, de la que resultó el célebre *Noticias Secretas de América* que constituye una fuente fundamental y de valor único para acercarse a su gente de mar.⁶⁶⁶

Tan distinta era la realidad americana que se encontraron de la teoría mandada desde España que, en el momento de su redacción, la Armada del Mar de Sur se había mantenido como antiguamente, es decir, separada del resto de la Armada. Y lo era por una razón bien sencilla, o al menos esa fue la que les dieron:

⁶⁶⁴ ANSON, GEORGE. *A voyage round the World, in the years MDCCXL, I, II, III and IV. Compiled From his Papers and Materials, by Richard Walter, chaplain of his Majesty's ship the Centurion, in that expedition.* Londres: 1748

⁶⁶⁵ AGS, Estado, libro 154. A través de TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. Anson, Wall... p. 5

⁶⁶⁶ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.*

*[La de] no haber llegado a aquellos reynos el nuevo reglamento en que se ha puesto la de España, y de no haber pasado a aquellos mares algun xefe o comandante general que la reformase, y la reduxese a uniformidad con la de España.*⁶⁶⁷

Constituía así una excepcionalidad –no la única– a la pretendida unidad naval de la Corona por seguir funcionando como Armada del Mar del Sur, compuesta únicamente por 3 navíos, solamente armados 2, y un corto número de oficiales y marinería.⁶⁶⁸ La situación era tan poco regular que los navíos no seguían proporciones adecuadas y, cuando faltaba oficialidad, el virrey la nombraba únicamente para la campaña que fuere necesaria, sin que ello supusiera que tuvieran conocimientos necesarios.⁶⁶⁹ Empero, los marinos alcanzaron a identificar una práctica que vieron acertadísima: que eran los propios capitanes los encargados de localizar y seleccionar a la tripulación de sus bajeles, con aceptación del virrey.⁶⁷⁰ Este modo de proceder similar al británico concedía que los capitanes conocieran en todo momento las capacidades de los buques, pero solo era posible en esta región por el corto número de naves armadas en comparación a la marinería disponible; abundante si se tiene en cuenta que toda era voluntaria –ya que recibían sus jornales religiosamente y hasta seis meses de adelanto por embarcarse⁶⁷¹– y de una calidad aceptable para el combate.⁶⁷²

No en vano, se menciona que todos los puertos del Virreinato del Perú tienen marinería, aunque algunos sobresalen más que otros: Colan y Chiloé y, tras ellos, Valparaíso y Callao. La variedad de castas que con ella componían las tripulaciones era, para el paradigma asumido, increíble:

*[...]así no es extraño ver a bordo de un mismo navío un sargento marino criollo, un contramaestre Indio, un guardián mestizo, un carpintero mulato, o un calafatero negro. Los cirujanos, sangradores o barberos son casi todos en Lima mulatos oscuros, y de ellos se suple la Armada Real y navíos mercantes.*⁶⁷³

⁶⁶⁷ Ibid. p. 93

⁶⁶⁸ Íd.

⁶⁶⁹ Ibid. pp. 64, 95-96

⁶⁷⁰ Ibid. p. 96

⁶⁷¹ Ibid. p. 102

⁶⁷² Ibid. pp. 96-100

⁶⁷³ Ibid. p. 101

Por lo que quisieron ya entonces proponer el establecimiento de una matrícula, adelantándose incluso a la implantación exitosa de este sistema en Europa:

*La marinería abunda mucho en toda aquella costa, porque así los Indios vecinos de los puertos principales que hemos referido antes como los que habitan en los pequeños puertos y lugares de ella, se emplean todos en el ejercicio de la mar, y si se hiciera matrícula y numeración de ellos sería muy quantiosa, y si al presente no parece muy considerable, es porque están repartidos y [...] porque quando concluyen su viage, o acaban de hacer la pesca se aplican a la labranza de los campos al ejercicio de arrieros y a otras ocupaciones.*⁶⁷⁴

No parece que su propuesta —que también extendieron a la maestranza⁶⁷⁵— tuviera consecuencias prácticas, pero es hartamente relevadora en varios aspectos. En primer lugar, los dos oficiales de Marina creen posible que el Virreinato lleve a cabo la tarea de identificar y mantener registrada a la población de las localidades de la larguísima costa, asumiendo que, o bien la administración estaba o podía estar presente con facilidad en toda ella, o bien que el gasto estaba más que justificado. En segundo lugar, se advierte su perspectiva de la Monarquía como un ente que necesita ser pensado de manera global, no únicamente como una proyección política, económica y militar desde la metrópolis a las colonias. En este caso, el Pacífico había de servir para protegerse a sí mismo y servir de plataforma naval a los intereses del rey. Por último, entre otros aspectos, debía tenerse en cuenta que esta proyección debía hacerse con base en las capacidades demográficas. No obstante parezca algo obvio en la actualidad, dicha doctrina aún estaba lejos de ser asumida.

Eso sí, aunque la base demográfica era importante, no lo era tanto como para que sus sueldos fueran tan cuantiosos como para que se redujeran los de la oficialía, por lo que propusieron recortarlos a la mitad. En realidad, la diferencia entre ambos estratos era de varias decenas de veces, pero gracias a ello se demuestra que el progreso que los ilustrados navegantes pretendían lo era siempre desde su rígida perspectiva de clase; pues dicho reajuste supondría que las mujeres de los marineros hubieran de trabajar para mantenerse y reducir asimismo las pagas a bordo de los mercantes.⁶⁷⁶ En cualquier caso,

⁶⁷⁴ Íd. p. 101

⁶⁷⁵ Ibid. p. 126

⁶⁷⁶ Ibid. pp. 102-103

no tenemos noticias de que la reducción de sueldos se aplicase, bien al contrario la información posterior parece indicar que la marinería gozó de unas condiciones superiores en el Pacífico con respecto a sus colegas del Caribe; así como tampoco de la repercusión de su propuesta de Matrícula de mar. Empero, esta no fue la única propuesta desde América antes de las órdenes que mandaron extenderla a todo su territorio en 1776, bien al contrario, hubo varias iniciativas previas.

6.2.3. Las Matrículas de mar parciales

6.2.3.1. La Habana

La primera solicitud para implantar una Matrícula de mar local acaeció en La Habana el 12 de julio de 1733, seguida de otra el 21 de abril de 1738, apenas después de la publicación del corpus legal básico de la Matrícula de mar en la Península. Ambas se enfrentaron a problemas de competencias entre jurisdicciones, puesto que la Gobernación no quiso ceder sus derechos en el ramo de la pesca, tal como queda patente tras la propuesta de Andrés Ximénez Carrega, ministro de la escuadra de La Habana, en tanto que comisario ordenador.⁶⁷⁷ Lamentablemente, no se ha podido trazar la continuidad de dichas propuestas, que parece murieron por las reticencias de los gobernadores, si bien la estratégica ventaja lograda en Cartagena en 1741 probablemente coadyuvará en falta de interés en detraer competencias de estos para otorgárselas a la Marina.⁶⁷⁸

A pesar de que dicha falta de referencias posteriores en la documentación sugiere que no tuvieron éxito, no sorprende observar que los siguientes usos de la Matrícula partieron también de las propias autoridades americanas. La Habana fue de nuevo protagonista – no en vano, el principal nodo de poder de la Monarquía en América–, pues el ministro al mando de su astillero y comisario ordenador Lorenzo Montalvo intentó servirse de la Matrícula de mar para identificar y emplear a los carpinteros de ribera y calafates de la isla en 1747; dispersos tanto por ella como en embarcaciones corsarias y de la Compañía de Caracas.⁶⁷⁹ La necesidad de manos hábiles para la construcción de los navíos de 80 cañones que se habían encargado hizo que se levantara un listado de carpinteros mediante el cual se descubrió la gran movilidad de estos trabajadores. Esto era un problema, claro, por lo que para asegurar su localización y control, Montalvo pretendió establecer una Matrícula de maestranza, tal como solicitó el 28 de junio al Marqués de la Ensenada.⁶⁸⁰

La iniciativa fue recibida con agrado por el Marqués de la Ensenada, quien, mediante real orden el 15 de octubre de 1746,⁶⁸¹ encargó a Montalvo y al gobernador Francisco Cagigal la ejecución de una Matrícula de Maestranza “a imitación de la de Gente de Mar en los Reinos de España”⁶⁸² en La Habana y el resto de puertos de la isla y la concesión a los

⁶⁷⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4. ff. 13-14

⁶⁷⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 158

⁶⁷⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 1, 1. ff. 5-15

⁶⁸⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 1,1

⁶⁸¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4, ff. 7-18

⁶⁸² AGS, Secretaría de Marina, 295, 1, 1. f. 17

matriculados del fuero otorgado por la Real Cédula del 18 de octubre de 1737; para lo cual se adjuntó un reglamento completo.⁶⁸³

Obedeciendo lo mandado desde la Corte, el ministro Montalvo se puso de acuerdo con el gobernador Cagigal para redactar un bando una vez resueltas las dudas que presentó el segundo sobre la diferenciación jurídica de los matriculados.⁶⁸⁴ Hecho esto, se publicó el bando de reducción a Matrícula en La Habana el 18 de agosto de 1746, que, entre otros conceptos, cedía la jurisdicción sobre la pesca, los matriculados y la corta de maderas a Marina.⁶⁸⁵

Las desavenencias entre el comisario y el Gobernador habían sido aparentemente resueltas a la llegada de la comunicación del secretario del Almirantazgo,⁶⁸⁶ pero Cagigal, temeroso de perder atribuciones jurídicas sobre los matriculados y sus familiares aprovechó el real decreto del 3 de noviembre de 1748, que dejó desierto el Almirantazgo por la partida del Infante a Italia junto con el secretario Ensenada, para aducir falta de cabeza jurídica en la Marina. Le preocupaba el descontrol que se podría generar sobre dicho *gremio numeroso de gentes*,⁶⁸⁷ por lo que quería que el arsenal y los dependientes de él continuasen bajo su jurisdicción y bajo el fuero militar.⁶⁸⁸ Reclamando esto, en realidad no únicamente pretendía mantener las atribuciones portuarias que dependían directa e indirectamente del arsenal, sino que lo hacía también con las militares. De continuar sin matrícula, la Armada tendría que seguir solicitando permiso a la Gobernación y atenerse a sus procedimientos, con lo que esto conllevaba en un puerto tan relevante a nivel geopolítico como el de La Habana. Temía, además, quedarse sin milicianos, y fuera de la capital mencionaba que era imposible aplicar el sistema en lugares distantes *faltos de política [y] dispuestos a alborotos*.⁶⁸⁹ Se ha considerado citar esta frase literalmente por lo elocuente que resulta en una de las principales premisas de esta tesis: que la Matrícula de mar constituyó una forma efectiva de expansión del Estado sobre las poblaciones marítimas. En este caso, Cagigal expresa de forma locuaz las limitaciones de su gobierno dentro de la isla y la resistencia de los territorios sobre los

⁶⁸³ Ibid. ff. 13-36

⁶⁸⁴ Ibid. ff. 59-71

⁶⁸⁵ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 3. ff. 2-6

⁶⁸⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 1, 1. f. 59

⁶⁸⁷ Ibid. f. 76

⁶⁸⁸ Ibid. f. 77

⁶⁸⁹ Ibid. ff. 80-81

que este no era tan efectivo como la Corona desearía; resumida en el clásico despectivo *alborotos*.

Por ello, solicitó a España confirmación de la implantación de la Matrícula sin el fuero de Marina, excluyendo a las milicias y con el ministro de Marina únicamente al mando económico del arsenal o con el gobernador al frente del sistema en la isla. La probable intención de trabar su desarrollo y que esta no se llegase a formalizar tuvo éxito gracias a su celo en ello.⁶⁹⁰ El real decreto de 3 de noviembre de 1748 dejaba desierto el Almirantazgo por la partida del Infante Almirante a Italia –junto a Ensenada– y Cagigal aprovechó el vacío de poder para considerar que los matriculados ya no quedaban bajo fuero de Marina, poniendo fin al efímero intento.⁶⁹¹

Empero, la compañía de mar que se había formado, en la que se alistaba toda la gente de mar, permanecería al menos hasta el siguiente intento de reformar el ramo en 1756.⁶⁹² Cagigal mantendría durante este tiempo una férrea política de no permitir a los comandantes de Marina la publicación de bandos ni el ejercicio de su jurisdicción, no considerando las ordenanzas de Marina por encima de ninguna otra.⁶⁹³ En este contexto, el capitán del puerto de La Habana, Lorenzo de Villafranca, solicitó al gobernador y al ministro de Marina información sobre las reglas y costumbres de la compañía, la gente de que se componía, método de alistarla y privilegios que tenía. El ministro confirmó la autoridad del capitán sobre ella al tiempo que le ordenó que realizara un nuevo listado con asientos individuales, que obligase a la gente de mar de la ciudad y cercanías a alistarse y que buscara a los desertores; debiendo informar puntualmente.⁶⁹⁴ Las pretensiones del ministro probablemente no pasaran de este estado, habida cuenta de la hostilidad del gobernador con respecto a la pérdida y cambio de jurisdicciones que afectarían a su administración; pero demuestran que su voluntad de trabajar con un sistema similar a la Matrícula de mar permanecía nueve años después. Independientemente de su éxito, la gente de mar y la administración de Marina en La Habana ya habrían estado en contacto con listados, obligaciones y fueros similares a los ordenados implantar 20 años después; por lo que es posible que algunos de los implicados tuvieran experiencia en ellos.

⁶⁹⁰ Ibid. ff. 73-85

⁶⁹¹ Ibid. ff. 76

⁶⁹² AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 3, f. 20

⁶⁹³ Ibid. f. 15

⁶⁹⁴ Ibid. ff. 21-22, 25 y 27

La pérdida de la plaza en 1762 a manos de los ingleses tendría consecuencias globales, pero descendiendo al nivel regional sería también causa sustancial de la real orden de 1776. A la reforzada necesidad de defender las plazas costeras desde el mar percibida desde Madrid se unió la cesión de la Florida a Gran Bretaña para recuperarla. Desde el punto de vista naval, su posesión facilitaba harto la navegación hacia el Golfo de México, tarea antes dificultada por la cercanía de los puertos españoles de La Florida y La Habana; en palabras del ministro de Estado Wall:

*Es sin duda que la mayor ventaja que pueden sacar los ingleses de La Florida es la proporción que las da para navegar con facilidad el golfo mexicano: [...] su poder marítimo se les abría y se les facilitaba [...]. Las desgracias de la guerra nos han traído estos sacrificios y solo hay el consuelo que, de las mismas desgracias, se podrán sacar reflexiones y providencias para que sean menores los sacrificios.*⁶⁹⁵

Esta última frase es especialmente relevante en cuanto a que verbaliza la toma de conciencia de una renovación en las estructuras navales para poder mantener el Imperio.

6.2.3.2. San Blas

Pese a que el Caribe y La Habana revestían mayor importancia naval, antes de la expansión de la Matrícula de mar a esta área de manera definitiva, se instauró *de iure* en el Pacífico, concretamente en el Departamento de San Blas. Este había sido fundado en 1768 a instancias de José de Gálvez como visitador con objeto de asegurar el Pacífico Norte, amenazado de manera desconocida por la presencia rusa en Alaska, tal como recoge Pinzón;⁶⁹⁶ pero también por los intereses británicos que años antes se habían “paseado” por las costas pacíficas del Imperio y que tenían intereses comerciales en el Noroeste.⁶⁹⁷ Y, que tal como se acaba de relatar, habían sido capaces de tomar los dos grandes nodos oceánicos de la Corona al margen de Cádiz: La Habana y Manila. Existía en la región un puerto que podría hacer las funciones de base naval y asegurar el tráfico entre esta última y Nueva España, Matanchén, pero Gálvez lo consideraba demasiado

⁶⁹⁵ AGS, Estado, 6093. Wall a Tanucci, 28 de diciembre de 1762. A través de: TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. *El Ministerio Wall. La “España discreta” del “ministro olvidado”*. Sevilla: Fundación de Municipios Pablo de Olavide. Madrid: Marcial Pons, 2012. pp. 139-140

⁶⁹⁶ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 41

⁶⁹⁷ TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. Anson, Wall... pp. 4-7 . HERREROS CEPEDA, ALICIA. *Breve introducción a la presencia española en el Noroeste de América* [en línea]. Madrid: Vicerrectorado de Extensión Universitaria y de Centros Adscritos, Universidad rey Juan Carlos, 2011 [Accedido: 2018-06-20]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850267> pp. 14-18

expuesto.⁶⁹⁸ Aprovechando su existencia se decidió la creación de uno nuevo en un estero, dando lugar a San Blas, que llevó aparejada la instauración de su departamento, tal como se le indicaba al comandante en enero de ese mismo año.⁶⁹⁹

Su establecimiento muestra lo relevante que consideraba Gálvez la política naval, hasta el punto de que la mera sospecha de la expansión rusa supuso la creación de un cuarto departamento a nivel legal –pues La Habana ya funcionaba como tal, sin serlo de manera jurídica, como se verá posteriormente⁷⁰⁰. En efecto, pese a el establecimiento de toda la estructura legal de un departamento, con comandante de Marina supeditado al virrey y un comisario para cuestiones administrativas y de Matrícula,⁷⁰¹ es dudoso que las autoridades pudieran creer necesaria tamaña estructura para la reducida población marítima y tráfico de aquellas costas.⁷⁰² Empero, bien pudieron tomar la decisión tanto por asegurar la extensión por las Californias como para que a Londres y San Petersburgo llegaran las nuevas de que los españoles tenían un cuarto departamento en la costa pacífica de Norteamérica, con toda su infraestructura, personal y naves; frente a las cuales, sin colonias ni bases cercanas, no podían hacer frente.

Cuestiones de geopolítica al margen, en un principio se pretendió dotar con tripulaciones peninsulares, pero los costos de los traslados, la dificultad de acostumbrarse al nuevo clima y la nueva vida de los trasladados y las deserciones aconsejaron u obligaron a que se contase con población local.⁷⁰³ Y las autoridades entendieron que la forma más sencilla de intentar solventar los problemas de los trasladados y contar con los locales para la navegación era mediante la inscripción marítima, tal como se le hizo llegar a la cabeza del departamento el 11 de enero de 1768: *Instrucciones que ha de observar el comandante para el establecimiento de Matrícula de mar en San Blas*.⁷⁰⁴

⁶⁹⁸ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 41

⁶⁹⁹ Archivo general de la Nación (México) (en adelante ME.AGN), Correspondencia de virreyes, v. 62, f. 118, San Blas, 11 enero 1768. Referenciado a través de PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 64

⁷⁰⁰ FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, MANUELA. *Op. Cit.* pp. 107-108

⁷⁰¹ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* pp. 46-47

⁷⁰² *Ibid.* p. 77

⁷⁰³ *Íd.*

⁷⁰⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 62, f. 118

Desde 1769 y durante un tiempo, se propuso reiteradamente entrenar a los nuevos pobladores de San Blas en la marinería, entendemos que mediante su registro en el sistema, dado que muchos de los colonos eran ajenos a la profesión.⁷⁰⁵ Sin embargo, con la extensión de la Matrícula de mar a Nueva España en 1776 se mencionará un nuevo establecimiento de esta en San Blas, por lo que, o bien no se consideró funcional la instaurada en 1768 o fue, como el departamento algo más jurídico que factual.

6.2.3.3. Cartagena de Indias

Junto a La Habana y San Blas, aún habría una tercera plaza a la que la Matrícula de mar llegaría antes de 1776: Cartagena. No es casualidad que estos tres puertos fueran los primeros, pues La Habana era el punto de defensa y nodo de conexión entre el Caribe y Europa; Cartagena, entre el Caribe y el Pacífico; y San Blas habría de serlo entre América y Asia. Así, en fecha tan temprana como 1748 hubo un primer intento de matrícula de maestranza, aunque parece que sin mucho éxito.⁷⁰⁶

Habría que esperar a la escalada bélica de la guerra de los Siete Años, con el consiguiente protagonismo americano, para que se intentara por segunda vez. En aras de proteger los intereses de la Corona y pese a la política neutralista que se había mantenido hasta entonces, se enviaron desde la Península Ibérica a Indias y se aprestaron las allí presentes.⁷⁰⁷ Para ello, escribía el gobernador de la plaza Diego Tabares en 1757, los comandantes anterior y presente de la escuadra de guardacostas le habían pedido hombres con los que tripular los jabeques Volante y Galgo.⁷⁰⁸ Se proponía recurrir parcialmente a la matrícula por dos motivos fundamentales: los costes de la marinería de pie fijo y las dificultades para completar esta, que hacía necesario llevar forzosamente a los canoeros. Los algo más de 70 de pie fijo, la tripulación permanente de los jabeques, no era suficiente por las muertes y las deserciones y además no había necesidad de emplearlos más que la mitad del año; con lo que al mismo tiempo se podrían ahorrar 1500 pesos matriculando y pagando al contingente como grumetes y dejándoles sin ración cuando estuvieran en tierra.⁷⁰⁹ Por todo ello, se solicitaba a Madrid el poder formar en Cartagena y alrededores, los partidos de la provincia, las costas del mar y los ríos Magdalena y Sinú

⁷⁰⁵ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 89

⁷⁰⁶ SUÁREZ SÁNCHEZ, FERNANDO *Op. Cit.* p. 328

⁷⁰⁷ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 174

⁷⁰⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 1, 2. ff. 10-11

⁷⁰⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 1, 2. ff. 13-14

*padrón de los hombres marineros que existen aquí y sus alrededores, como también en los partidos de esta provincia, sobre las costas de mar y los ríos de la Magdalena y del Sinaí, en que tengo noticias hay crecido número de ellos empleados en las labranzas y tráfico de canoas.*⁷¹⁰

El padrón debía hacerse al modo de Europa, pero no podría ser considerado equivalente a la Matrícula de mar publicada recientemente en España, en 1751, pues se evitaba otorgar el fuero de Marina, que *fuera muy perjudicable*; al tiempo que se variaban los términos del servicio a 4 meses embarcados y 2 años exentos.⁷¹¹ El sistema quedaría a cargo de la Gobernación, no de Marina, y serían los justicias y el alférez de la Compañía de Milicias del Mar los encargados del listado y el reclutamiento.⁷¹²

Ya en 1758 y al otro lado del Atlántico, Luis de Córdoba, buen conocedor del caso pues había estado a cargo de la Marina en tanto que comandante de la escuadra de guardacostas de la plaza, informaba positivamente de todo ello a requerimiento del intendente de Cádiz.⁷¹³ Este, sin embargo, no compartía su espíritu. Consideraba que la población en Tierra Firme era poca y dispersa, poco el comercio y principalmente de canoeros entre Puerto Velo, Chagre y cercanías de Cartagena, por lo que habría poca gente de mar. Sospechaba por ello, en contradicción con Luis de Córdoba, que o bien el gobernador no tenía conocimiento de los pueblos o bien algún oficial poseía intereses ocultos en la Matrícula, para lo que se valía de lo expresado por el propio gobernador. En su propuesta había indicado que para tripular había tenido que sacar de sus canoas de forma violenta a los pocos hombres que pudo conseguir, no útiles en mar abierto, con lo que el intendente consideraba que el listado ahuyentaría a la poca marinería en lugar de fomentarla.⁷¹⁴ La discusión nos permite esbozar la sociedad litoral cartagenera de mediados de siglo, en la que el tráfico entre los distintos puntos de la laguna y el interior del continente era fluido a través de los ríos, lo que dibuja una sociedad articulada en torno al agua; si bien no versada en la navegación de altura al ser sus embarcaciones de menor tamaño y cometido.

Esta sociedad canoera, a juicio del intendente Gerabut, no solo no se beneficiaría del sistema planteado, sino que este sería contraproducente pues la pensión que establecía

⁷¹⁰ Íd.

⁷¹¹ Ibid. ff. 15-16

⁷¹² Ibid. ff. 17-21

⁷¹³ Ibid. ff. 1, 27-30

⁷¹⁴ Ibid. ff. 4-8

para los jubilados antes no existía y no compensaría lo ahorrado; amén de que las obligaciones impuestas desalentarían a la gente de mar, que en España se había fomentado gracias a las *franquicias, fuero y gracias y exepmciones* contempladas en la Ordenanza.⁷¹⁵ No está muy claro si Gerabut pretendía que si se realizaba un listado se hiciera en los términos de la Matrícula de mar, si celaba por los intereses de la Marina en competencia con la asunción que pretendía el gobernador o si, simplemente, consideraba que sería desacertado –en contraposición a dos autoridades concededoras de la realidad local– ; pero, en cualquier caso, recomendó a la Secretaría de Marina que se rechazara, tal como esta hizo en mayo de 1758.⁷¹⁶

La falta de documentación relativa a dicho listado infiere que la orden se acató y no se implantó un sistema de inscripción marítima en Cartagena hasta casi dos décadas después. El 12 de agosto de 1774, el virrey Manuel Guirior –marino– mandó redactar un reglamento inspirado en los artículos del Título sexto, Tratado cuarto de las Ordenanzas generales de la Armada de 1748, es decir, las Ordenanzas de Matrícula publicadas en 1751, que remitió a la Península Ibérica para que el secretario de Marina, Julián de Arriaga, ordenase su implantación desde esta institución en aquellas costas; cuestión que no sucedió.⁷¹⁷

Suárez Sánchez recoge que sin perjuicio de esta respuesta, el reglamento se publicó y que la Matrícula solicitada por Cartagena en 1774 convertiría así al mencionado Tratado de las Ordenanzas en “la fuente principal de la existencia de esta institución en América”, por el hecho de ser anterior a la real orden de 1776.⁷¹⁸ Independientemente de su aplicación efectiva en Nueva Granada y de que la institución había singlado también por La Habana y San Blas, es necesario remarcar que ninguna de estas matrículas geográficamente parciales serían la fuente principal de la institución en Indias sino antecedentes a la misma, que tomaría como inspiración práctica las Ordenanzas de Matrícula del 1 de enero de 1751 y fuente legal las Reales Órdenes de 23 y 28 de agosto de 1776; como lo confirmarían en 1777 las palabras del comandante de la Escuadra de

⁷¹⁵ Ibid. ff. 8-9

⁷¹⁶ Ibid. ff. 1, 4-9

⁷¹⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 1. También se recoge dicho intento en MARTÍNEZ SHAW, CARLOS y ALONSO MOLA, MARINA. *Op. Cit.* p. 274

⁷¹⁸ SUÁREZ SÁNCHEZ, FERNANDO. *Op. Cit.* p. 334

Cartagena de Indias, Fernando de Lortía, en referencia al bando publicado en dicha ciudad:

*[...]me hice cargo de la Ordenanza de Matrícula expedida en 1º de Enero de 1751, y arreglándome a lo literal de sus artículos [...] procedí [...] a poner en planta el propio establecimiento.*⁷¹⁹

Lortía no trabajó desde cero ni *plantó* la Matrícula de mar, puesto que en Cartagena existía efectivamente una Matrícula desde el 12 de agosto de 1774, que se *puso en planta* acorde a las Ordenanzas. En dicha fecha se había publicado por iniciativa del virrey el *Reglamento de la gente de mar de Cartagena y costas de su provincia, que hará observar su gobernador y comandante general*⁷²⁰ que el gobernador acató a la espera de confirmación en Europa, por lo que fue aplicado de manera interina.⁷²¹ Este punto lo confirma el dictamen emitido en España, que no lo consideró conveniente puesto que causó disputas entre el gobernador y el comandante de los guardacostas y que no era conforme a las Ordenanzas de la Armada y de Matrícula; que disponían que la Matrícula debía quedar bajo jurisdicción del segundo y del ramo de Hacienda.⁷²² Aun denegado, y breve, pues consta sólo de 28 artículos, merece la pena su análisis en tanto estuvo en funcionamiento, influyó en el reglamento posterior y es una fuente magnífica para conocer las visiones del virrey y la Armada y la realidad marítima cartagenera.⁷²³

El primer artículo del reglamento es claro ejemplo de ello, pues pese a que conseguir tripulaciones es el objetivo último de la disposición, se especifica en el encabezamiento que el medio es el fomento de la marinería y su artículo 6 menciona explícitamente que este es el objetivo del reglamento.⁷²⁴ El virrey parecía firmemente convencido de que las bondades del sistema implantado en España excedían el simple reclutamiento para facilitar la vida de la gente de mar hasta el punto de que esta aumentara, y lo hacía poniéndolo en manos de su colega marino; pues el capitán del puerto quedaba a cargo en Cartagena y alrededores; lugar donde se aplicaba y que tenía que tener balizado.⁷²⁵ Eso

⁷¹⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 7. f. 7

⁷²⁰ El reglamento ha podido ser recuperado en dos archivos distintos: CO.AGN.CURAS-OBISPOS:SC.21,8,BIS,D.35 y AGS, Secretaría de Marina, 2953, 1. ff. 19 y ss.

⁷²¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1, f. 7

⁷²² Ibid. ff. 10-32

⁷²³ El reglamento ha podido ser recuperado en dos archivos distintos: CO.AGN.CURAS-OBISPOS:SC.21,8,BIS,D.35 y AGS, Secretaría de Marina, 2953, 1. ff. 19 y ss.

⁷²⁴ AGS, Secretaría de Marina, 2953, 1. ff. 19 y ss. Reglamento de la gente de mar de Cartagena y costas de su provincia, que hará observar su gobernador y comandante General, Arts. 1 y 6

⁷²⁵ Ibid. Arts. 3, 8 y 9

sí, lo hacía bajo mando superior del gobernador de la plaza, probablemente para evitar conflictos entre jurisdicciones, de igual modo que con los cuerpos de milicias.⁷²⁶ La delimitación entre estas se especifica en los artículos 25, 27 y 28, en los que se detalla que la gente de mar goza del fuero de Marina como en España, teniendo el gobernador jurisdicción civil y militar sobre los empleados en el comercio interior y es juez privativo de los matriculados y de las tripulaciones, así como de las posibles presas.⁷²⁷ El capitán del puerto está claramente subordinado a este, pero responde a las decisiones ejecutivas del comandante de Marina, a fin y al cabo, responsable en la ciudad de las órdenes emitidas por la Secretaría de Marina.⁷²⁸ Subordinados a ambos y para ayudarles en las tareas locales, finalmente, el capitán propondría nombramiento de cabos entre la gente de mar al gobernador; prescindiendo así de los ministros y subdelegados empleados en España.⁷²⁹ Es menester mencionar que entre esta gente de mar se incluyó en el reglamento a los carpinteros de ribera y calafates, con asiento que los identificara como tal, y a los milicianos marineros; mientras dejaba un pequeño resquicio para evitar problemas por la prohibición de los oficios marítimos a los matriculados al permitir la pesca sin registrarse desde tierra.⁷³⁰ No obstante, la pesca y la relación con las milicias serían uno de los principales puntos de encuentro posteriormente.

En lo tocante a las garantías que se otorgaban a cambio de alistarse, siempre que estuvieran identificados con su cédula, se les otorgaba el fuero de Marina, limitado en los delitos previos y en el fraude a las rentas reales, moneda falsa o portadores de armas cortas prohibidas.⁷³¹ Estaban exentos de levas y cargas municipales –garantía esta de grandes conflictos de aplicación–, podían jubilarse a los 60 años, 30 de servicio o lesiones durante el mismo, y recibirían pago puntualmente para adelantar a sus familias cuando participaren en campañas.⁷³² Los patronos estaban, además, exentos de campaña, todos los matriculados podían moverse libremente sin necesidad de pedir licencia más que para emigrar, y también gozaban de la posibilidad de ascender y del resto de los privilegios de sus colegas en España.⁷³³ La inclusión de este último artículo es elocuente en cuanto a las

⁷²⁶ Ibid. Art. 2

⁷²⁷ Ibid. Arts. 25, 27 y 28

⁷²⁸ Ibid. Art. 4

⁷²⁹ Ibid. Arts. 11 y 12

⁷³⁰ Ibid. Arts. 7, 10 y 19

⁷³¹ Ibid. Arts. 3, 12, 14, 20 y 21

⁷³² Ibid. Arts. 4, 5 y 13

⁷³³ Ibid. Arts. 7-9, 15, 23

pretensiones y capacidades del gobierno virreinal, pues deja la puerta abierta a la equiparación del sistema si fuera necesario al mismo tiempo que parece reconocer las limitaciones de aplicación del texto original de la ordenanza. Por último, como todos los nuevos llamamientos al servicio real, se previó un indulto para todos los desertores que se presentasen en los seis meses siguientes a su publicación.⁷³⁴

Por otro lado, las líneas dedicadas a las tareas, obligaciones y prohibiciones describen el propio funcionamiento del sistema desde los deberes de sus integrantes. Así, a la mencionada responsabilidad del capitán del puerto sobre la gente de mar, es decir, conocer su número, calidad y aptitud; habían de sumarse el cuidado del puerto y los muelles, la represión de los desórdenes en estos y celar por el control de las pulperías.⁷³⁵ Estos artículos, que poco tienen que ver con la Matrícula española, permiten extrapolar cuestiones muy interesantes sobre la sociedad marítima cartagenera de 1774.

En primer lugar, se dice que *el muelle en que tumban las embarcaciones no sea machacado por pesos extraordinarios*,⁷³⁶ lo que muy probablemente indica que la infraestructura del puerto era anticuada y no suficiente para el creciente tonelaje de las embarcaciones mercantes. En segundo, con respecto a la policía se explicita que suceden *en los muelles de los puertos de mar graves desórdenes de la marinería del país y de la de embarcaciones de comercio y guerra*,⁷³⁷ lo que por un lado diferencia dos tipos de marineros y, por otro, habla de disturbios. El contraste de marinerías sugiere que la local no participaba en demasía como tripulación de embarcaciones mercantes o militares –de ahí la necesidad de implantar la Matrícula–, sin embargo, el hecho de que se mencionen los *graves desórdenes* en los que ambas participan sugiere que estos se daban o habían dado con frecuencia e indistinción del origen. El artículo identifica así a los muelles como una heterotopía en la que se produce un importante intercambio entre sociedades locales y extranjeras que, independientemente de sus distintos modos de vida y gracias al constante movimiento y permuta que permiten las fronteras –en este caso constituida por el mar y los muelles–, son capaces de encontrar intereses comunes lo suficientemente poderosos como para realizar actos de protesta activa en contra de las autoridades. Este pequeño esbozo de la globalización de los conflictos de la gente de mar es atendido en

⁷³⁴ Ibid. Art. 1

⁷³⁵ Ibid. Arts. 5, 21-23

⁷³⁶ Ibid. Art. 21

⁷³⁷ Ibid. Art. 22

mayor profundidad en el apartado 6.4.2. *La respuesta social*, en el que su análisis es más pertinente en relación con hechos similares. Lo mismo sucede con el control de las pulperías, pues supone el reconocimiento de que la autoridad no es efectiva en contra del menudeo en Cartagena; es decir, aún no ha logrado imponerse sobre sectores de la sociedad en una de sus más afianzadas plazas en América.

En este sentido, el artículo 17 podría denominarse posibilista, puesto que facilita la obtención de licencias a las embarcaciones menores de la provincia, de las haciendas y de los pescadores a fin de que sigan faenando sin problemas.⁷³⁸ Que tuvieran facilidad para obtenerlas implicaría cierto nivel de fraude, al parecer asumible en pos de que el sistema funcionara y permeara entre la sociedad. En la misma línea facilitadora actúa el 28, si bien en este caso se trata de un guiño del virrey al poder del gobernador, pues que mantiene a la piraguas armadas, su comandante y tripulaciones como un asunto privativo de la Gobernación en lugar de que, como sería lógico, dependieran de la Armada.⁷³⁹ Junto con facilitar las relaciones entre administraciones manteniendo las prerrogativas militares del gobernador, que las piraguas siguieran bajo su poder indicaba que el virrey no quería arriesgarse a problemas con *el resguardo de la costa y comunicación libre a Cartagena*, pues el cometido de estas era contener a los *indios del dominio, que en diversas ocasiones han interceptado la provisión de víveres, aprisionado canoas y matando a las presas*.⁷⁴⁰

Finalmente, el reglamento establece los procedimientos para realizar una revista anual, para reclutar y sobre naufragios.⁷⁴¹ Del segundo se diferencian los tiempos de guerra, en el que el gobernador puede emplear a cuanta gente de mar y caños como considere, tal como hace en tierra y en contra de uno de los pilares básicos de la matrícula metropolitana; de los armamentos de balandras corsarias, piraguas, canoas y demás bajeles de guerra, en los que se cuida que el enganche sea equitativo.⁷⁴²

Acerca de los naufragios, se recuerda que el capitán del puerto es responsable del mismo y del socorro a las naves que varen o se incendien, recogiendo que en caso de que los pescadores saquen cosas de fondo cuyo dueño se identifique y demuestre su posesión, estos pueden reclamar un tercio del valor de lo rescatado. En caso de no conocerse

⁷³⁸ Ibid. Art. 17

⁷³⁹ Ibid. Art. 28

⁷⁴⁰ Íd.

⁷⁴¹ Ibid. Arts. 9,15, 18-20 y 24.

⁷⁴² Ibid. Arts. 9 y 18

propietario, se publica el hallazgo a fin de que se reclame y, si no esto no sucede, los pescadores pueden reclamar la posesión completa.⁷⁴³ Si bien la temática de los naufragios no es objeto de esta tesis, a pesar de lo interesante que resultaría profundizar en ella, de este conjunto de artículos se puede esbozar que la práctica de la pesca submarina o el marisqueo eran algo común, pues merece que se refleje la posibilidad de hallazgos en un artículo; además de dejar por escrito algo que muy probablemente ya funcionase como derecho consuetudinario.

Conocemos que el reglamento aquí analizado entró en funcionamiento, a pesar de las reticencias peninsulares, porque en marzo de 1776 el comandante general de Marina de la Habana reconocía explícitamente el éxito de la Matrícula de mar de Cartagena al ser preguntado por la marinería existente en Cuba, al tiempo que solicitaba poder implantarla también en dicho territorio al modo en que se hacía en España.⁷⁴⁴ Fue esta petición que el comandante envió a la Península, así como la referencia al éxito en Cartagena, lo que espoleó a las autoridades a decidir la extensión de la Matrícula de mar a toda América cinco meses después;⁷⁴⁵ al tiempo que confirmaban la de Cuba.⁷⁴⁶

⁷⁴³ Ibid. Arts. 19-20 y 24

⁷⁴⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4 y AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17. ff. 11-14

⁷⁴⁵ Así parece indicarlo una anotación marginal a la carta del comandante de Marina de La Habana, Juan Bautista Bonet; que también hace referencia a la necesidad de enviar tripulaciones (desde España) para tripular los barcos construidos en la isla, así como para reemplazar ciertas tripulaciones. AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17. f. 14

⁷⁴⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17. ff. 15-22

6.3. La Matrícula de mar en América

El recorrido legal de la Matrícula de mar en América se inicia de manera coordinada tras la solicitud del comandante de Marina de La Habana, tal como se acaba de exponer en el capítulo previo, que espolea en el secretario de Marina Castejón la posibilidad de implantarla en todas las Indias. Mientras que en agosto de 1776 se tomó esa decisión, apenas un año antes, en enero de 1775, la Secretaría de Marina había negado la certificación al reglamento impulsado por el virrey de Santa Fe.⁷⁴⁷ ¿Qué había cambiado en Madrid en tan poco tiempo para pasar de la negativa a una matrícula parcial a la orden de implantarla en todo el territorio?

Influyó el aumento de la tensión con Inglaterra y la cercanía del conflicto militar percibida en el gabinete de gobierno. Pero el cambio fundamental lo produce la institución del Gobierno en sí, ya que el 30 de enero de 1776 la Secretaría de Marina e Indias que hasta entonces había presidido Arriaga se desgaja en las de Marina, por un lado, e Indias, por otro; presididas por el Marqués Pedro González de Castejón y José de Gálvez, respectivamente. La división, a priori, algo contraproducente para que se decidiese tamaña innovación, pues bajo la misma administración hubiera sido más sencillo, sería el hecho diferencial con los intentos previos. El estudio de la Historia, al contrario que otras disciplinas científicas como las ciencias exactas, contempla procesos o hechos ilógicos derivados de la aleatoriedad y subjetividad de las acciones humanas, lo que complica el trabajo y hace necesario contemplar alternativas a las explicaciones más sencillas. En este caso, la mentalidad más proclive a la innovación de Castejón, pese a no tener en su poder ya la jurisdicción de Indias, fue la que conllevó el cambio de paradigma.

Es muy posible que en la decisión influyesen otros motivos, además de la insistencia desde La Habana, como la carencia de manos en el frente marítimo que parece corroborar el hecho de que en 1775 se decretara la libertad de pesca.⁷⁴⁸ No se trata de una reforma menor, dado que atacaba a la línea de flotación de la misma Matrícula de mar metropolitana, por lo que ha de ser tomada en cuenta como una medida bastante drástica, tal como demuestra que en 1781 fuera derogada.⁷⁴⁹ Esta necesidad, compartida en Cuba,

⁷⁴⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 1

⁷⁴⁸ VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL. Los privilegios de la Matrícula de mar y su cuestionamiento práctico: la dureza del Real Servicio en la Armada del siglo XVIII. *Obradoiro de historia moderna* [en línea]. 1997, 6(6), pp. 107-130 [Accedido: 2017-07-15]. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=174539> p. 110

⁷⁴⁹ Íd.

donde la Armada necesitaba *para navíos de su Esquadra tanto número de Marineros como cada uno de los tres Departamentos*,⁷⁵⁰ coincidió con la nueva visión de la Secretaría de Indias, en palabras de Gálvez: *Son los naturales los que deben defender América*.⁷⁵¹ De este modo, parece que ambos coincidieron en la necesidad expuesta por el comandante de Marina de La Habana, aunque no la leyeron al unísono.

Un detalle temporal de días como este puede parecer nimio en un trabajo que abarca varias décadas, pero el orden de los factores, retomando el símil con las ciencias exactas, en este caso sí que afectó al producto. Y lo hizo porque las decisiones de Castejón afectaban a la jurisdicción de Marina y las de Gálvez a la de Indias, y aunque compartieran la idea de implantar la Matrícula de mar en América al modo que en España, la orden no fue conjunta.

La secuencia de los hechos se inicia el 3 de marzo de 1776, en el que movido por las constantes quejas de falta de marinería, Castejón decide preguntar a La Habana sobre el número de gente de mar presente en aquel puerto, el de Cuba, Trinidad y demás de la isla.⁷⁵² Respondió el comandante de Marina apenas tres meses después, el 30 de mayo, que se había llevado a cabo el recuento y que convendría el establecimiento de Matrícula en la isla, incluyendo a milicianos y pardos, para poder realizar esta tarea con continuidad y precisión, dada la constante necesidad de gente de mar, y evitar el contrabando.⁷⁵³ Relataba Juan Bautista Bonet, pues este era el comandante en tal fecha, que no había antecedentes en la isla, como dejaba probado la real orden del 19 de octubre de 1746 –en resolución del segundo intento–⁷⁵⁴, pero que se había verificado su implantación y beneficios recientemente en Cartagena de Indias:

*Créame VE que havia algunos dias que me hallaba con el mismo pensamiento, a vista de que en Cartagena de Indias se havia establecido la Matrícula, y del considerable número de individuos de aquella clase que trafican en esta isla.*⁷⁵⁵

⁷⁵⁰ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. f. 26

⁷⁵¹ MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. El Ejército y la Marina de la Monarquía española en el proceso de las independencias latinoamericanas. En: BONILLA, HERACLIO (ed.) *La Cuestión Colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia-Clacso, 2012, pp. 247-311. p. 22

⁷⁵² AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 159-160

⁷⁵³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, f. 12-13

⁷⁵⁴ Ibid. f. 13

⁷⁵⁵ Ibid. f. 14

Considera que es la mejor solución al problema de las tripulaciones, pero no peca de inocente y anticipa a Madrid los problemas que pondrán los gobernadores, pues propone extenderla a Cuba y aún a América, con las licencias de las embarcaciones. Esta jugosa fuente de dinero ya le había planteado problemas a nivel personal y fue una de las principales causantes de las representaciones emitidas por el intendente de Marina en 1733 y en 1738 que acabaron en saco roto.⁷⁵⁶ Aun con ello, la idea convenció al Secretario de Marina, que propuso la formación de la Matrícula de mar en Cuba e informar a su homólogo de Indias para que emitiera las órdenes propias y coadyuvase en un asunto de la mayor importancia

*por los problemas que se experimentan para dotar de marinería a los buques que allí se fabrican [...], y lo que es más, para reemplazo de las tripulaciones en una guerra, que nunca se ha hecho.*⁷⁵⁷

Por un lado, se demuestra que la cuestión del enfrentamiento con Inglaterra y la necesidad de tripulaciones que generaría estaban presentes en la mentes de ambas orillas atlánticas. Por otro lado, la opinión de Bonet sobre la matrícula cartagenera confirma que esta última estaba en funcionamiento pese a la no confirmación del reglamento, que en Madrid se sabía y que no se incidió en dicho freno. Y lo más importante, convenció a Castejón, quien ordenó el 28 de agosto de 1776 que se formase Matrícula de mar en la isla de Cuba con arreglo a la de España; comisionando para ello al comandante e intendente de La Habana. Se comunicaba lo propio al gobernador por medio de la Secretaría de Indias para que no pusiere reparo y lo ayudase en la tarea.⁷⁵⁸ Consta en otro documento explícitamente, además de lo implícito de esto último, que Gálvez estaba enterado de todo.⁷⁵⁹

Ahora bien, la real orden emitida por la Secretaría de Indias está fechada el 23 de agosto de 1778,⁷⁶⁰ cinco días antes que la formulada por Marina –el viernes de la semana anterior, para ser precisos–, algo ciertamente extraño. Descartadas las erratas en ambas órdenes, puesto que las distintas recepciones en América y las copias conservadas las confirman, ¿qué sucedió para que no solo no se emitieran conjuntamente, sino que Indias

⁷⁵⁶ Ibid. ff. 13-14

⁷⁵⁷ Ibid. f. 14

⁷⁵⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 159-160

⁷⁵⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, f. 7

⁷⁶⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 3, f. 1

se adelantase a Marina a pesar de que era desde esta Secretaría la que se proponía la Matrícula?

Para complicar aún más el entuerto, se conserva una nota en la que consta que Gálvez da la orden de reducir a matrícula formal a todos los marineros de Indias... el 30 de agosto de 1776. Expresa además todas y cada una de las personas a las que iba dirigida y que debían formarla, encabezada por el gobernador de La Habana, al que *se le dice auxilie la Orden que da al mismo tiempo las lea; a los demás no se les expresa nada de esto.*⁷⁶¹

La documentación consultada no suele conservar borradores ni anotaciones como esta, mucho menos con un contenido tan relevante, por lo que su preservación en el expediente es probablemente un bendito azar del destino. O de alguien interesado en que se conservase como prueba. En cualquier caso, este pliego de papel ajado, inferior en tamaño a una octavilla, ofrece tres motivos para dudar de la autenticidad de la fecha de 23 de agosto en la orden de Indias. O lo que es lo mismo: que se envió a América con una fecha una semana anterior a la real.

El primer motivo –ahora sí– es de carácter lógico. Castejón informó a Gálvez de su decisión de expandir la matrícula al mismo tiempo que escribía a La Habana, con lo que este muy probablemente no habría tenido tiempo de ordenar lo propio el mismo día. El documento confirma que Gálvez dio la orden el 30 de agosto y la real orden se emite oficialmente justo una semana antes, el 23, quizá para asegurarse de que lo hacía antes que la de Marina. El segundo motivo es la prisa que transmite la orden dirigida al gobernador de La Habana, *al mismo tiempo que la lea*, en urgencia, quizá, de que actuase antes que el comandante de Marina; quien recibiría sus órdenes con la llegada del mismo correo. El tercero es el secretismo implícito en la misma frase: *a los demás [virreyes, gobernadores, etc.] no se les expresa nada de esto*, quizá para que evitasen conocer que sus respectivos colegas de la Armada pudieran reclamar la jurisdicción de la nueva institución.

Pero ¿por qué tiene una fecha tanta importancia? ¿Por qué pudo la Secretaría de Indias alterarla? El hecho de que se emitiera con anterioridad daría un argumento de peso a los dependientes de la jurisdicción de Indias sobre sus colegas de la Marina en caso de que

⁷⁶¹ Ibid. f. 3

estos presentasen quejas aduciendo que habían recibido la misma orden con anterioridad y que, por ello, eran los encargados de implantar la matrícula; tal como lo era el comandante de La Habana. Y este hecho no es baladí, puesto que la Matrícula de mar funcionó bajo dos administraciones distintas en América, la de Marina y la de Indias, según el territorio y la autoridad encargada de su formación, generando considerables problemas. Se trata de un hecho fundamental en la institución que conllevó problemas de base a las operaciones de la Armada y, por ende, a la capacidad de proyección de la Corona en América. Las fallas de la Matrícula de mar en América no son la clave del arco que sostenía la geopolítica de la Monarquía, pero sí una dovela fundamental que contribuyó a su desmoronamiento.

Consciente de que disputar la jurisdicción de Marina en Cuba, lugar desde el que había partido la comunicación directa con su secretario y donde la Armada tenía presencia fundamental en tanto que nodo principal con la metrópoli, sería complicado y probablemente infructuoso, Gálvez decidió respetar esta. El hecho de que los problemas de implantación surgieran en América y no partieran del gobierno sugiere que, o bien Gálvez y Castejón decidieron dar el paso juntos, o bien que Castejón reconoció su derrota, gracias al cambio de fecha que le impedía disputar la jurisdicción, y respetó las órdenes de Indias a sus ministros. Sea como fuere, Gálvez envió la orden a los que serían cabezas de la matrícula en sus respectivas demarcaciones, en el orden expresado en el documento: Gobernador de la Habana, virreyes de Nueva España, Santa Fe, y del Perú, presidentes de Chile y de Guatemala, gobernadores de Buenos Aires, Cartagena, Yucatán, Santo Domingo, Puerto Rico, Filipinas, Caracas, la Luisiana y gobernador comandante general de Sonora.⁷⁶²

La extensión, precisión y orden del listado sería interesante objeto de análisis en cuanto a la visión geopolítica de José de Gálvez. Por ejemplo, el hecho de que el gobernador de La Habana se encuentre por delante de los Virreinos podría indicar una preminencia de la isla en la administración militar americana. Sin embargo, desde el punto de vista únicamente del reclutamiento naval, llama la atención que la extensión que pretende el secretario del sistema es total; la lista presenta a todas las autoridades que podría incluir. En fin, la orden expedida por Indias fue a la letra:

⁷⁶² AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 3, f. 3

*Quiere el rey que V. haga publicar por bando la reducción a Matrícula formal de todos los Marineros que haya en esa Gobernación, concediendo a nombre de SM indultos general a todos los que sean desertores de la Marina, así de Navíos de Guerra como de Mercantes, con tal de que se presenten dentro de 6 meses a matricularse, y concediendo a todos los que lo executen el goce del fuero Militar ínterin se les emplea en la Marina, donde se les contará conforme a la Ordenanza de ella; y comisionará V. para formar dichas matrículas a los respectivos oficiales Reales donde no huviere Departamento ni ministro de Marina.*⁷⁶³

A pesar de lo extensivo de la orden a todas las tripulaciones, otra emitida el mismo día restringía su uso en los correos marítimos, prueba de su importancia en la misma función que la de la matrícula, asegurar las comunicaciones y la proyección de poder:

*Real Cedula de S. M. y Señores del Consejo, por la qual se declaran esentos del sortéo para el reemplazo del exercito todos los dependientes del correo maritimo, que sirvieren con titulo, ó nombramiento, ó con sueldo continuo, y los marineros, y demás individuos no matriculados, ni esentos por otro titulo que sirvieren sin él en dichos Correos Marítimos, con los demás que contiene.*⁷⁶⁴

Desde el punto de vista de la Armada, o de la Marina militar en sentido más amplio, incluyendo a otros buques reales, la expansión de la Matrícula de mar a América y la protección de los correos coincidían con la publicación de la Ordenanza de Arsenales de 1776; en la que siguiendo la línea de lo ocurrido en Francia,⁷⁶⁵ los oficiales de guerra imponían sus líneas progresivamente sobre los administradores del ministerio.⁷⁶⁶ Se consumaba así la militarización del espacio marítimo por partida doble.

Pero esta no se dio de manera uniforme ni funcional ni cronológicamente en todos los territorios previamente mencionados, por lo que atenderemos a las respuestas dadas por sus administradores en el orden en el que se fue formando. El primero de ellos, como no podía ser de otra forma, es La Habana.

⁷⁶³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 79

⁷⁶⁴ *Real Cedula por la qual se declaran esentos del sortéo para el reemplazo del Exercito todos los dependientes del Correo Maritimo.* Madrid: Imprenta de Pedro Marín, 1776

⁷⁶⁵ *Ordennance du Roi concernant la Marine, du 25 mars 1765.* París: Imprenta Royale, 1765.

⁷⁶⁶ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus reales arsenales de Marina.* Madrid: Imprenta de P. Marín, 1772.

Tanto Bonet, comandante de Marina de la plaza, como el Conde de Macuriges, su gobernador, recibieron la orden de formar Matrícula de mar en Cuba con arreglo al título tercero del tratado décimo de las Ordenanzas Generales de la Armada en cuanto permitieran las circunstancias de la isla para que el método fuera en lo posible igual que el de España,

*[...]y se evite además el desorden y detrimento que aquí se experimenta de la marinería que para solo vagar abandonado sus domicilios y familias se desertan, quedan en ella.*⁷⁶⁷

Ambos recibieron la orden por su Secretaría correspondiente, lo que indica la antedicha coordinación –fuera obligada o no–, y se les abrió la puerta a adaptar el método a las circunstancias particulares de la isla; lo que constituía una importante innovación con respecto a los departamentos europeos y la confirmación de la visión integradora de los nuevos secretarios. Asimismo, es notable que en la misma orden se mencionen las deserciones de marineros metropolitanos en Cuba, que esperan poder atajar con la matrícula. Por lo demás, se especifica la necesidad de dividir la isla en partidos y subdelegaciones, la publicación de un bando, la necesidad de una revista realizada por un oficial en la que se levante el listado de clases y el envío de información puntual por parte de los subdelegados. En la práctica, el 28 de agosto de 1776 se mandaba establecer en la isla toda la estructura administrativa de un Departamento de Marina.⁷⁶⁸

En diciembre de ese mismo año se dio cuenta de la formación de la matrícula y se aprobó en Madrid el 22 de febrero de 1777, mismo mes en el que comenzaban los problemas en la isla, pues se demandaba que la Secretaría de Gobierno de La Habana no cobrase a capitanes y patronos derechos ni impuestos a los inscritos, dado que la matrícula les granjeaba dicha excepción.⁷⁶⁹

En el virreinato de Nueva España las relaciones entre ambas administraciones eran considerablemente más fluidas, como lo prueba que fuera el comandante de la flota Antonio de Ulloa el que comunicara el 31 de diciembre de 1776 desde Veracruz de la solicitud del virrey en virtud de la orden recibida desde el Ministerio de Indias. En ella le pedía informe de método que se debía seguir para el levantamiento de matrícula formal

⁷⁶⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 16-17

⁷⁶⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 18-22

⁷⁶⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 160-161 y AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 1-3

en el virreinato, a lo cual respondió el comandante proponiendo seguir las de España.⁷⁷⁰ También en febrero de 1777, como en el caso cubano, se daba la aprobación al bando y Matrícula de mar de Nueva España, sugiriendo que se formase finalmente según la ordenanza de España adaptada a las leyes de Indias, a excepción de inclusión de Sonsonate y Realejo en el Departamento de Matrícula de San Blas: puesto que Guatemala debía formar matrícula separada.⁷⁷¹ Aceptaba el virrey en septiembre de 1777 la separación de dichas demarcaciones *pues no ha llegado el caso de que hayan ocurrido a matricularse*, al tiempo que pasaba la ordenanza a Veracruz y San Blas como cabeceras del sistema.⁷⁷²

También el último día de 1776 daba cuenta el ministro de Marina de Buenos Aires de haber recibido la orden del Secretario de Indias para establecer la Matrícula de mar en aquel *Río* y de haberlo realizado e informado al capitán general del recién formado virreinato Joseph de Vértiz.⁷⁷³ Este era el receptor de la orden dada por Gálvez, pero se especificaba que la comisión corría a cargo del ministro de los bajeles de la Real Armada en el Río de la Plata, Bernardo de Alcalá. Así, el ministro respondía al capitán general que había dado comienzo la matriculación de los marineros de las lanchas mercantes, corsarios y demás embarcaciones del estuario, solicitando al tiempo aprobación del resto de prevenciones y enviando copia de los procedimientos al secretario de Marina, Castejón.⁷⁷⁴ Obtuvo contestación en junio de 1777 para que la arreglase mediante la Ordenanza de España, tras lo cual se pierde temporalmente el rastro de la institución.⁷⁷⁵

Febrero de 1777 fue un mes con mucha actividad en la Secretaría de Marina, pues amén de lo relatado hasta el momento, la Junta de Departamento de Cádiz, a la sazón comité técnico intermediario entre la Armada americana y Madrid, remitía acuerdo sobre la propuesta del virrey de Santa Fe del reglamento de Matrícula que había formado en 1774. El expediente no tuvo resolución, pero ese mismo mes se comunicó al virrey, al comandante y al ministro de los bajeles de Cartagena que establecieran la matrícula en Tierra Firme, es decir, más allá de los confines de la ciudad, arreglada a la de España.⁷⁷⁶ A partir de aquí su aplicación se complica, por lo que se verá en su correspondiente

⁷⁷⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 160

⁷⁷¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6, f. 1

⁷⁷² AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6, ff. 6-7

⁷⁷³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 83

⁷⁷⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 91-93

⁷⁷⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 94, 162-163

⁷⁷⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 161-162

apartado, puesto que el comandante y el ministro remitieron sendas ordenanzas en octubre de 1777 hasta que se pusieron de acuerdo en una conjunta... que tendría que confrontar con otra enviada por el propio virrey. En este caso no sería a Cádiz, sino a Cartagena de Levante, donde se solicitaría informe; desde donde respondía el subinspector del arsenal –con experiencia en la ciudad caribeña, motivo por el cual se le pidió consejo– que la del virrey era aplicable. De nuevo, no se tomó resolución, pero el sistema siguió en funcionamiento como lo hacía desde 1774.⁷⁷⁷

Por último, en el ajetreado febrero del 77 también se comunicaron órdenes desde Marina al virrey del Perú, al comandante y al ministro de Lima para el establecimiento de la Matrícula, en concepto de haberse enviado previamente desde Indias. Se remitieron ejemplares de las ordenanzas a los dependientes de Marina en agosto de ese año, a lo cual no se tuvo respuesta, probablemente porque el virrey ya había enviado la ordenanza particular antes de que estas llegaran. Dicho envío sucedió en enero de 1778, cuando también confirmó Bernardo de Gálvez la publicación del bando en la Luisiana,⁷⁷⁸ pero hay que tener en cuenta que las comunicaciones con el virreinato del Pacífico eran considerablemente más lentas que con sus homólogos caribeños, y la ordenanza fue aprobada.⁷⁷⁹ En mayo de ese año se confirmó su implantación en varias localidades.⁷⁸⁰

Con ello, la matrícula quedaba establecida en los principales territorios americanos, algo que la historiografía había esbozado parcialmente de manera previa. Hasta el momento, se habían reconocido los siguientes lugares como aquellos en los que fue efectiva: La Habana, Santiago de Cuba, Trinidad, Lima, Arica, Cartagena de Indias, Veracruz y Campeche. Con sus subdivisiones, son recogidas en la siguiente tabla:

⁷⁷⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 162

⁷⁷⁸ AGI, Santo Domingo, 2547

⁷⁷⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 161

⁷⁸⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 7, f. 5

Provincias	Jurisdicciones
La Habana	Guanabacoa y Matanzas
Santiago de Cuba	Holguín, Bayamo, Baracoa y Mallarí
Trinidad	Sancti-Spiritus, Remedios y Puerto Príncipe
Lima	El Callao, Bellavista, Chorrillos y Magdalena
Arica	Iquique e Ylo
Cartagena de Indias	Lorica, Barranquilla, Mahates
Veracruz	Tabasco, Tuxpan y Tampico
Campeche	Guadalupe, San Francisco, San Román y Santa Ana

Tabla 3. Provincias y jurisdicciones según la historiografía existente⁷⁸¹

Si bien todas las localizaciones de la tabla parece que fueron objeto de Matrícula, no se trata de las únicas en las que se aplicó este sistema, ya que en la propia real orden de 1776 se mencionan los “dominios de Yndias” y los destinatarios anteriormente mencionados de aquella, de los que no tienen representación en dicho estado de la cuestión los presidentes de Chile y Guatemala; los gobernadores de Buenos Aires, Santo Domingo, Puerto Rico, Filipinas, la Luisiana y el gobernador comandante general de Sonora.⁷⁸²

Así, en las siguientes tablas –dispuestas en el mismo orden de la primera respuesta– se recogen todos aquellos lugares en los que se establece la Matrícula con motivo de su formación y que han sido verificados mediante la consulta de fuentes primarias, así como la fecha de la primera en funcionamiento de la que se tiene constancia en cada uno de ellos:

⁷⁸¹ Suárez Sánchez (último trabajo publicado sobre la cuestión) cita las siguientes fuentes para la elaboración de la tabla: ME.AGN, MM, t. 33, doc. 5, f. 463v; AGS, SM 295 [sin referencia a legajo concreto]; O’DOHERTY, Á. La Matrícula de mar en el reinado de Carlos III. *Anuario de Estudios Americanos*. 1952, t. IX, pp. 347-370. p. 364; MORENO GULLÓN, AMPARO. *Op. Cit.* ; MARTÍNEZ SHAW, CARLOS y ALONSO MOLA, MARINA. *Op. Cit.* Aparecen referenciadas en SUÁREZ SÁNCHEZ, FERNANDO *Op. Cit.* p. 330

⁷⁸² AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 3. f. 3

Cabeza de Matrícula (Responsabilidades similares a la cabeza de Departamento en España)	dd-mm-aaa (Fecha de primera matrícula)
<u>Partido</u> (localidad con ministro o similar)	dd-mm-aaa
<i>Subdelegación</i> (o localidad sin ministro)	dd-mm-aaa

Tabla 4. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar. Leyenda de las siguientes tablas

Departamento de La Habana	14-11-1776
<u>La Habana</u>	14-11-1776
<i>La Habana</i>	14-11-1776
<i>Regla</i>	7-12-1776
<i>San Carlos de Matanzas</i>	7-12-1776
<i>Guanabacoa</i>	7-12-1776
<i>Santa Marta del Rosario</i>	7-12-1776
<i>San Miguel</i>	7-12-1776
<i>Gausabacoa</i>	7-12-1776
<u>Trinidad</u>	7-12-1776
<i>Trinidad</i>	7-12-1776
<i>Sancti Spíritus</i>	7-12-1776
<i>Puerto Príncipe</i>	18-04-1777
<i>Cayo</i>	18-04-1777
<i>San Juan de los Remedios</i>	7-12-1776
<i>Villaclara / Santa Clara</i>	7-12-1776
<u>Cuba (Santiago)</u>	18-04-1777
<i>Santiago</i>	18-04-1777
<i>Bayamo</i>	18-04-1777
<i>Baracoa</i>	18-04-1777
<i>Holguín</i>	18-04-1777
<i>Mayarí</i>	18-04-1777

Tabla 5. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en Cuba con fecha de primer establecimiento ⁷⁸³

⁷⁸³ AGI, Cuba, 1222; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, f. 113; AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. ff. 27-28

Virreinato de Nueva España	18-11-1776
<u>Veracruz</u>	18-11-1776
<i>Veracruz</i>	18-11-1776
<i>Campeche</i>	19-10-1778
<i>Laguna de Términos</i>	27-02-1777
<i>Panuco y Tampico</i>	27-02-1777
<i>Alvarado</i>	27-02-1777
<i>Tacotalpa</i>	27-02-1777
<i>Coatzaocalcos</i>	27-02-1777
<i>Tabasco</i>	27-02-1777
<i>Tamiahua</i>	1776
<u>Campeche / Yucatán</u>	18-11-1776
<i>Campeche / Yucatán</i>	19-10-1778
<i>Laguna de Términos</i>	19-10-1778
<i>Tabasco</i>	19-10-1778
<u>Departamento de San Blas</u>	27-02-1777
<i>Acapulco</i>	27-02-1777
<i>Sonsonate</i>	27-02-1777
<i>Realejo</i>	27-02-1777

Tabla 6. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España con fecha de primer establecimiento⁷⁸⁴

Virreinato del Río de la Plata	31-12-1776
<u>Montevideo</u>	31-12-1776
<u>Buenos Aires</u>	31-12-1776

Tabla 7. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en el Virreinato del Río de la Plata con fecha de primer establecimiento⁷⁸⁵

⁷⁸⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4; AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, f. 70; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6, f. 13; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 29, Expediente 1

⁷⁸⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 91-93

Virreinato de Nueva Granada	18-03-1777
<u>Cartagena</u>	18-03-1777
<i>Cartagena</i>	18-03-1777
<i>Tesca</i>	09-10-1777
<i>Manga</i>	09-10-1777
<i>Lorica/Río Sinu</i>	09-10-1777
<i>Baru</i>	09-10-1777
<i>Bocachica</i>	09-10-1777
<i>Pasacaballos</i>	09-10-1777
<i>Rocha</i>	09-10-1777
<i>Honda</i>	15-02-1778
<i>Portobelo</i>	05-05-1778
<i>Panamá</i>	05-05-1778
<i>San Bernardo</i>	12-06-1778
<i>Tolú</i>	09-10-1777
<i>Barranquilla</i>	09-10-1777
<i>Soledad</i>	12-06-1778
<i>Sabana Grande</i>	12-06-1778
<i>Mahates</i>	04-05-1778
<i>Flamencos</i>	12-06-1778
<i>Santa Marta</i>	31-10-1777
<i>Mompós</i>	26-11-1777

Tabla 8. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada con fecha de primer establecimiento ⁷⁸⁶

Gobernación de la Luisiana	28-01-1778
<u>Nueva Orleans</u>	28-01-1778

Tabla 9. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en la Gobernación de la Luisiana con fecha de primer establecimiento ⁷⁸⁷

⁷⁸⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 4, ff. 1-2; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 11, f. 4; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 12, ff. 1-2; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 16, f. 6; AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5, ff. 126-127; AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 8, ff. 1 y 5

⁷⁸⁷ AGI, Santo Domingo, 2547

Virreinato del Perú	05-05-1778
<u>Lima</u>	05-05-1778
<i>El Callao</i>	05-05-1778
<i>Bellavista</i>	05-05-1778
<i>Chorrillos</i>	05-05-1778
<i>Magdalena</i>	05-05-1778
<i>Guayaquil</i>	05-05-1778

*Tabla 10. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú con fecha de primer establecimiento*⁷⁸⁸

La segunda columna de las tablas contiene la fecha del primer documento en el que se identifica de manera firme la existencia de la Matrícula de mar en el territorio referido, sin perjuicio de que posteriores investigaciones puedan corroborarlas, adelantarlas o retrasarlas en el tiempo. Los cambios acaecidos en cada uno de territorios, así como la casuística concreta de su aplicación, se analizan en los siguientes apartados de manera separada; para atender mejor a las circunstancias locales. Por ello, no se tratan en este los problemas y cambios constantes que hubo en las delimitaciones y aplicación de la Matrícula de mar, pero de lo expuesto en las tablas pueden extraerse conclusiones ciertamente interesantes. O de lo no expuesto, dado que lo primero que llama la atención es que, por el momento, no se ha encontrado documentación referida a una implantación efectiva en varios de los lugares mencionados como destinatarios de la orden de 1776: Guatemala y Sonora –el caso de Chile es particular y se trata por separado más adelante. Caben dos interpretaciones a este hecho.

Por rigor metodológico, la primera interpretación es sencilla: que en el estudio llevado a cabo no se haya encontrado documento alguno no quiere decir que este no exista, sino que, simplemente, no ha sido localizado. Bien por su pérdida en estos dos siglos y medio, bien por lo deficitario de muchos de los archivos y las descripciones de sus documentos o bien por necesidad de una investigación aún más intensiva. Esta interpretación nos conduce a un resultado no concluyente: no es posible conocer si la Matrícula se aplicó en dichos territorios.

La segunda, siempre revisable por posterior historiografía, es que la Matrícula de mar no fue aplicada en estos territorios. Pese a que no es sencillo encontrar una revista de

⁷⁸⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 7, f. 5

matriculados o una confirmación de las autoridades de que en un territorio se ha implantado de manera cierta, para el resto de territorios han sido encontradas referencias de carácter indirecto: una comunicación que las menciona, un rol donde aparece un marinero matriculado en ellas, etc. De esta segunda interpretación se extrae que no todas las autoridades americanas respondieron al sistema de inscripción. La inexistencia de posteriores mandatos desde la Península Ibérica insistiendo en su implantación en estos territorios sugiere también que se abandonó el proyecto de una Matrícula de mar total para los territorios americanos en pos de una Matrícula funcional, aplicada en aquellos puertos que tenían población marítima y sobre los que se ejercía control suficiente.

Muy probablemente dicho cambio fue rápido, según llegaban o faltaban en llegar las noticias de la aplicación del sistema en Indias. Así, apenas unos meses después de emitir la orden, en abril de 1777, la Junta de Estado se preguntaba si la Marina tenía personal suficiente para, además de administrar los tres Departamentos de Europa, hacer lo propio con el de La Habana.⁷⁸⁹ Operarlo como tal suponía ministros y personal dependiente de ellos, alternados cada 4 años, además de comisarios ordenadores cada dos años. Es decir, una administración más cara. Implantar el sistema atendiendo a los modelos políticos de cada territorio americano, tal como se había previsto en 1776, suponía, en cambio, aceptar sus limitaciones. Por ello, es lógico no encontrar insistencia enconada desde España reiterando la implantación en los territorios que no aparecen en la tabla. Claro, que también es plausible que Gálvez plantease en la junta de secretarios que mandar empleados de Marina era mucho más caro que ampliar las competencia de los de Indias, que ya ejercían en el territorio.

El siguiente dato de interesante análisis, reflejado en la segunda columna de la tabla, es la fecha de la primera aplicación de la Matrícula. De nuevo, es necesario reseñar una cuestión metodológica: dicha fecha puede variar con posteriores trabajos, pues puede aflorar documentación que haga necesaria su revisión. Sin embargo, se considera que el corpus de documentación consultada y el método seguido, ambos indicados convenientemente al principio de este artículo, son suficientes para extraer conclusiones de los resultados obtenidos. Así, apenas unos meses después de la emisión de la orden desde España y todavía en 1776, ya hay varios territorios en los que la Matrícula está en funcionamiento: los principales puertos de Cuba, Veracruz, Campeche y San Blas. La

⁷⁸⁹ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. ff. 27-28

prontitud evidencia un control efectivo de estos territorios por parte del virrey de Nueva España y del gobernador y capitán general de Cuba, el interés de ambos en la implantación y la rapidez de las comunicaciones con Europa. La extensión del sistema al resto de costas de sus dominios no hace sino confirmarlo: para 1777 toda la costa cubana, de Campeche y varias poblaciones dependientes de Veracruz y San Blas estaban obligadas a concurrir a Matrícula.⁷⁹⁰

El mismo año se confirma su implantación en El Callao, Cartagena y Santa Marta; confirmando así los nodos principales de poder naval de la Corona en América en torno al Caribe y el Pacífico. En el primero, La Habana ejercía de capitalidad de este poder – centralizando la construcción de navíos, la organización de expediciones y las comunicaciones con Europa– apoyada en las costas campechanas, veracruzanas y cartageneras. En el Pacífico, en una escala cuantitativamente muy inferior, por la incapacidad de proyección de los enemigos de la Corona, el Callao quedaba como garante de las costas sudamericanas y San Blas como cabeza de las misiones californianas y protección del galeón de Manila.

El caso de Cartagena, sin embargo, merece análisis concreto, puesto que la Matrícula ya estaba en práctica antes de la orden de 1776, como se ha referido previamente. Así, la breve demora respecto a sus colegas caribeñas se debe principalmente a la adaptación legal a lo mandado desde España y a la extensión más allá de las cercanías de Cartagena. Por su parte, el año de retraso en el Virreinato del Perú es asumible dado lo lejano y amplio de los territorios, tal como se ha mencionado previamente. Analizada así la extensión de la Matrícula de mar a América y su primera implantación, es momento de estudiar cada uno de los territorios de manera pormenorizada.

⁷⁹⁰ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. ff. 27-28

6.3.1. Capitanía General de Cuba

Las primeras costas en ser analizadas en detalle son las cubanas, en tanto que desde La Habana partió la iniciativa que conllevó la matrícula americana y fue su primer punto confirmado. Además, fue donde la antedicha fricción entre Marina e Indias más rápidamente escaló con motivo de las atribuciones que la primera secretaría pretendidamente usurpaba a la segunda mediante el sistema, que funcionaba en la práctica como un departamento marítimo allí donde la matrícula dependía de Marina. Esta fue una de las más amargas quejas esgrimidas desde Indias:

¿Es acaso aquel de la Habana un formal Departamento creado por S.M. como los tres más que una Comandancia de Escuadra, y no general? ¿Qué número de provincias o partidos se le han destinado? Y si se quiere aumentar a los tres, ¿qué ventajas se han representado pueden resultar y por qué no se da conocimiento de ellas e intervención, como administrador del territorio, al ministro de Yndias, de quien depende aquella jurisdicción? [...] Es cierto que el de Marina obtuvo no solo el permiso para el establecimiento de la Matrícula sino también las órdenes de su auxilio, pero no para no contar antes con el Gobernador y capitán general.

791

La cuestión no había sido motivo de discusión previamente en el gabinete por estar ambas secretarías unidas, pero la separación, además de mostrar estas discrepancias, es elocuente respecto a la existencia factual del departamento marítimo de La Habana. Y esta no es baladí, puesto que supone que la matrícula contribuyó de manera firme al proceso de asunción política de las colonias, o de parte de ellas, como parte integral de la Corona. El departamento marítimo de La Habana llevaba al Caribe una división administrativa propia de las metrópolis europeas que, al menos desde la Secretaría de Marina, hacía considerar a esta isla en igualdad de condiciones administrativas que las costas metropolitanas:

No puedo afirmar que este puerto esté declarado por Departamento, cuando no consta en las Ordenanzas generales de Marina; pero sí que en él reside una escuadra, que hay un astillero o arsenal, donde tengo la misma autoridad y facultades que cualquiera de los intendentes en su Departamento; que se fabrica

⁷⁹¹ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. ff. 22-24

una Machina y muelle para arbolar y desarbolar, y carenar los bajeles, y unos almacenes para su armamento y desarmo; que se construyen navíos para la Real Armada, y que Su Majestad me mantiene en este puerto, como ministro Principal, encargado de más de veinte años a esta parte de todas las dependencias de Marina de él, lo que no obstante ser tan público y notorio podrá VE confirmar por el título de Comisario de Guerra de que está tomada razón en esa contaduría de Real Hacienda (...) Con que si no es Departamento, es lo mismo que si lo fuese, para la uniformidad y regularidad del servicio, facultad, representación y autoridades.⁷⁹²

Los hechos no quedarían en esta constatación del departamento de facto, sino que incluso se propuso *de iure*:

[...]y por consiguiente mui justo se estianda a los parages de Yndias a construir Departamento como se hizo en España, tomando primero noticia de lo que practicó el rey Luis 14 de Francia, y después la de aquellos Puertos.⁷⁹³

Esta progresiva implantación administrativa, cuyas implicaciones políticas exceden a esta tesis, provocó también conflictos entre las autoridades cubanas, tal como enumeraba el gobernador a finales de 1776 en su faceta de intendente en oposición a las figuras de comandante y ministro de Marina de Bonet.⁷⁹⁴ Las quejas se orientaron principalmente en pos de la recuperación de los impuestos de los que el fuero libraba a los inscritos, pero la jurisdicción separada también planteó ciertos problemas en ocasiones. En el agitado mes de febrero de 1777, Indias se preguntaba si Marina tenía fondos suficientes para además de administrar los tres departamentos de España, hacerlo con el de La Habana, habida cuenta de las ocho ciudades, seis villas y cuatros pueblos que lo formaban.⁷⁹⁵

La casuística de Cuba es, pues, ciertamente especial tras la instauración de la Matrícula de mar. Como se verá posteriormente, en el resto de territorios esta fue administrada desde la jurisdicción ordinaria o de Indias, o bien mediante acuerdos puntuales con Marina; suponiendo la isla el caso diametralmente opuesto. En la práctica, esta pasaba a estar regida por Marina, dueña y señora de su tráfico comercial y gran parte de su actividad

⁷⁹² AGS, Marina, 401, Montalvo a Cagigal, 11 de noviembre de 1750. A través de: SERRANO ÁLVAREZ, JOSÉ MANUEL. *Op. Cit.* p. 117

⁷⁹³ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. f. 20

⁷⁹⁴ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 2. f. 4

⁷⁹⁵ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. ff. 27-28

económica, así como de su fuerza laboral. No es de extrañar que los gobernadores hubieran puesto problemas al sistema durante toda la centuria, ni que José de Gálvez tratase de adelantarse en el resto de América. Pero, como se expuso previamente, la innovación surgió en Marina a propuesta de La Habana.

Revisando los hechos con mayor profundidad, encontramos que la Secretaría solicitó el 23 de marzo de 1776 un informe al comandante de Marina en La Habana, Juan Baptista Bonet, sobre el número de gente de mar presente en aquel puerto, el de Cuba, el de Trinidad y demás de la isla.⁷⁹⁶ Respondió el 30 de mayo que, sin incluir carpinteros, en La Habana había unos 500, una cuarta parte de los 6.000 habitantes de Trinidad, 250 en Cuba y otros tantos en el resto de puertos; además de un millar de marineros empleados en mercantes entre la capital y Matanzas. Exceptuando una pequeña porción, todos blancos libres.⁷⁹⁷ Manifestaba además que, si bien registrar a los pescadores de La Habana era sencillo, tener localizada a la gente de los mercantes y de puertos más lejanos era harto complicado, razón por la que convendría el establecer la Matrícula de mar tal como se estaba practicando en Cartagena; puesto que otorgaría muchas ventajas, especialmente si se incluía a milicianos y pardos.⁷⁹⁸ Eso sí, avisaba ya al ministro González de Castejón de los problemas que pondría el gobernador, como se había hecho en el pasado en 1733, 1738 y 1746, por la gran cantidad de recursos económicos que perderían si se aceptaba la propuesta.⁷⁹⁹ Aun así, los desvelos merecerían la pena pues se solucionarían los problemas de habilitación de los buques.⁸⁰⁰

Los argumentos de Bonet convencieron a Castejón, o confirmaron sus intenciones, puesto que el 28 de agosto de 1776 determinó que se formase Matrícula de mar en la isla con arreglo a la de España, comisionando para ello al comandante de La Habana.⁸⁰¹ Paralelamente se había informado al ministro de Indias, a fin de que este le comunicara al gobernador de la plaza que debía ayudar al comandante.⁸⁰² Con esta orden encontramos el conflicto de fechas de nuevo, puesto que la comunicación por Indias menciona se aceptarían modificaciones propuestas en el reglamento ordenado día 23; cinco fechas

⁷⁹⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 159-160

⁷⁹⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4, f. 9

⁷⁹⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4, f. 7

⁷⁹⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4, ff. 9-10, 14

⁸⁰⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4, f. 11

⁸⁰¹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, ff. 23-26

⁸⁰² AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 159-160

antes de que Marina comunicase la orden al comandante.⁸⁰³ La relación que se hacía de los hechos en 1797 confirma la confusión de Indias, pretendida o no, en tanto que asevera que el sistema se implantó en Cuba obedeciendo a la orden del 28.⁸⁰⁴

Así, se realizó la primera división en partidos y subdelegaciones de la isla, se publicó el bando ordenando la reducción formal a matrícula, se levantaron listados de la gente de mar y se mandó una revista para confirmar las plazas de esta. Es relevante que, en la dinámica de lucha por las competencias establecida en Madrid, fuera en La Habana el capitán general quien firmase el bando y nombrase al inspector de matrículas; bien con la confirmación del comandante de Marina de la isla que había sido nombrado originalmente para ello,⁸⁰⁵ pero favoreciendo en un primer momento la implantación mediante la colaboración.⁸⁰⁶ Ejemplo de ello es que el proceder constituido en 1776 se mantendría sin cambios de importancia hasta su militarización en 1802.

Tanto el capitán general como el comandante de Marina informaron de la exitosa formación y de la división de la isla en partidos y subdelegaciones en diciembre de 1776,⁸⁰⁷ aprobándose definitivamente en Madrid el 22 de febrero de 1777.⁸⁰⁸ Volvemos a tener noticias de las conversaciones en el gabinete entre Gálvez y Castejón, pues la aprobación por parte de ambos se refleja en sendas misivas al conde de Macuriges, gobernador de La Habana, y a Bonet, comandante de Marina de la misma, con el contenido de Castejón tachado y rectificado para adecuarse a lo escrito por Gálvez.⁸⁰⁹ De nuevo, Marina respondía con anterioridad pero se plegaba a los designios de Indias, aunque es imposible establecer si se hizo de manera incondicional o mediante negociaciones entre los ministros.

En el informe de implantación se daba cuenta del número de alistados en primera instancia,⁸¹⁰ 689 matriculados en La Habana, que aumentarían a 1252 en mayo del año siguiente, y 150 en Trinidad; aún sin noticias del resto de las costas.⁸¹¹ Se esperaba

⁸⁰³ AGI, Cuba, 1222, N.1256

⁸⁰⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, f. 24

⁸⁰⁵ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, f. 5

⁸⁰⁶ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, ff. 24-25

⁸⁰⁷ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, ff. 7-8

⁸⁰⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 160

⁸⁰⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 85, 97-98

⁸¹⁰ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, f. 25

⁸¹¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 8

incrementar estos números de manera sencilla en los meses sucesivos, pero los primeros problemas no tardaron en aparecer.

Meramente protocolario, pero de manera significativa, la publicación de los 23 artículos del bando –analizado en el siguiente punto– se hizo con tropa armada en la plaza, pero sin cajas ni pífanos como era costumbre, lo que indica cierta dejadez por parte de la Gobernación.⁸¹² Además, el ministerio de Marina no había enviado a esta última el título tercero de las ordenanzas generales de la Armada en el que se basaba el nuevo sistema, por lo que el gobernador tuvo sencilla excusa para no trasladar la necesidad de cumplimiento de las dádivas a sus subalternos. Así, al poco informaba el gobernador de Trinidad de que no había podido evitar que un patrón entrara y saliera del puerto sólo con la licencia del ministro de matrícula local y otro únicamente valiéndose de un ejemplar del bando, quejándose en realidad sin motivo pues la matrícula les eximía del pago de derechos; pero la falta de orden directa de cumplimiento por parte de su superior permitió este tipo de trabas.⁸¹³ Por otro lado, a la excepción de los correos se unía que los patrones de Rentas y de Maderas mantenían el fuero de Hacienda mientras permaneciesen en dicho destino,⁸¹⁴ adquiriendo el de Marina al dejarlo en tanto que matriculados.⁸¹⁵ Se añadía una tercera jurisdicción en discordia.

A la creciente cascada de pequeñas trabas se unían las reticencias de los matriculados con ser llevados en los barcos reales a España,⁸¹⁶ debiendo abandonar a sus familias por ello miedo al que contribuyeron las autoridades locales en defensa de sus alcabalas. Los cabos de matrícula aseguraban que con motivo de su establecimiento un considerable número de pescadores y marineros del comercio costero habían emigrado a las colonias de otras potencias, especialmente a las francesas, dado que en ellas no se les exigía licencia – matrícula– para faenar o porque a los marineros no les gustaba estar sujetos a la matrícula.⁸¹⁷ Otros, en cambio, optaron por entrar en las milicias. El total de los que tomaron estos caminos alternativos estaría en el entorno de los tres millares, que preferían

⁸¹² AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. f. 5

⁸¹³ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. f. 6; AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 2. f. 6

⁸¹⁴ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. f. 5

⁸¹⁵ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 2. f. 6

⁸¹⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 90-91

⁸¹⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, f. 123

el exilio o el mucho más lucrativo contrabando –el salario cuadruplicaba el de los barcos del rey– que el trabajo legal sujeto a servicio militar.⁸¹⁸

Este miedo a ser transportados al otro lado del Atlántico se refleja en la misma formación de la matrícula, a mediados de 1777. El inspector encargado de levantarla localidad a localidad, el teniente de navío Antonio Estrada,⁸¹⁹ ordenaba en Trinidad la publicación del bando de La Habana, la observación interina de los artículos 20 y 21 de la Ordenanza de Milicias del 30 de mayo de 1767 –que confería fuero a los inscritos– y que se publicase que los navíos de vuelta a España se tripularían únicamente con gente de la escuadra y europeos, usando excepcionalmente matriculados de la isla sólo cuando fuera estrictamente necesario.⁸²⁰ Además, este caso serían devueltos tan pronto como fuera posible.⁸²¹ Su inclusión entre los protocolos mencionados por el inspector habla por sí misma de la extendida desconfianza entre los matriculados.

En cualquier caso, tras la publicación del bando fueron nombrados en la capital un ministro para ella y su partido, que comprendía la costa hasta Matanzas, un oficial primero de Contaduría con 50 escudos de sueldo y dos subdelegados con 30 y 15 escudos, porque el segundo ya era ministro de cortas de Matanzas y no estaba el rey para andar derrochando escudos. En Trinidad se nombró a un contador de navío como ministro, con un sueldo de 45 escudos y dos subdelegados a sus órdenes: uno en San Juan de los Remedios, con 15 escudos de mensualidad por ser también ministro de cortas, y otro en Sancti-Spíritu, con 20 por ser vecino de la localidad.⁸²² Esta sería la primerísima extensión de la Matrícula de mar en Cuba, pues aún –principios de 1777– estaban debatiendo gobernador y comandante la distribución del resto de ministros y subdelegados.⁸²³ Buen ejemplo de ello es que se creara un modelo de nombramiento para los nuevos subdelegados con el lugar, nombre y sueldos en blanco para ser rellenados a conveniencia:

⁸¹⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 14, ff. 2-3

⁸¹⁹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, f. 8

⁸²⁰ Ibid. ff. 31-33

⁸²¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 89-90

⁸²² Ibid. f. 88

⁸²³ Ibid. f. 89

Por quanto, à conveniencia de la Real
 fecha en V. de España à veinte y ocho de
 agosto ultimo, dirigida á que en esta Villa
 de Cuba se regle la matrícula, y forme
 una Matricula, con arreglo á lo prevenido
 al tit. 3.º del Real de la ordenanza gene-
 ral de la Armada, para el fomento de
 un ramo de tanta importancia en la mili-
 tar, el servicio conforme de ella en las
 ocasiones que ocurran, y el del Comercio, á
 limitación y en quanto sea adaptable á
 la Matricula Establecida de Gente de mar
 en los Dominios de España, se hace preciso
 que en la Villa de y de
 más á que se extendiere su jurisdicción,
 haya un oficio que ejerza el empleo de cirujano
 de dicha Matricula, para que desde luego
 proceda á quanto le correspondiere, anexo
 y dependiente á este Oficio, con arreglo á
 lo prevenido, y en el interin se acuerda otra cosa,
 al mismo modo y formalidades prescrip-
 tas en los art. del referido tit. 3.º del Real de
 España y en d.

concurren todas las circunstancias nece-
 sarias para su desempeño, desde luego
 en virtud de las facultades que nos son
 conferidas por S. M. (que Dios que) de
 acuerdo de quien y nombramos al men-
 cionado D. por tal Mi-
 nistro Subdelegado en la Villa de
, y demás á que se
 extendiere su Jurisdicción, para que lo vea
 y ejerza con las mismas facultades que
 lo sirven los de los demás Departamen-
 tos de España, guardándosele todas las
 honras, gracias, exenciones y prerrogati-
 vas que á los de su clase tiene conce-
 didas el Rey, con el sueldo de
 acordado al mes. Todo en vir-
 tud de este Despacho, que se viene de título
 en forma, anotándose su contenido en
 la Comandancia Principal de Marina, y de
 más partes que correspondan. Dado en
 la Havana, firmados de orden de
 S. M., sellado con el de nuestras Armas
 y respondido por el Contador de Marina
 don Juan de la Comandancia General, á diez de ene-
 ro de mil setecientos setenta y siete
 años = Juan Bautista Bonet = El Com.
 de Marina = Lugar del sello del
 General = Lugar del sello del

Ilustración 5. Propuesta de modelo de nombramiento de subdelegado de matrícula. La Habana, 10 de enero de 1777
 824

Se confirmaba asimismo que los primeros ministros y subdelegados estaban enviando mensualmente al inspector los cambios introducidos y a la Contaduría General de Marina la listas de sus demarcaciones,⁸²⁵ al tiempo que la exención de los milicianos de esta primera matrícula para evitar problemas entre Marina y el gobernador,⁸²⁶ y el compromiso por parte de este de liberar a los milicianos que fueran hombres de mar para

⁸²⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, ff. 34-36
⁸²⁵ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7
⁸²⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 85-166

que pudieran matricularse.⁸²⁷ Quedaba así todo aprobado, incluyendo dos flecos que habían generado sendos expedientes. Por un lado, la resolución del problema que planteaban las contribuciones que los marineros pagaban previamente al hospital San Juan de Dios, de las que la ciudad no quería hacerse cargo por ser una institución eminentemente marinera y Marina no podía por falta de recursos, consistió en que la Hacienda real se haría cargo de ellas directamente en atención de sus siervos.⁸²⁸ Tamaña magnificencia es quizá más fácilmente entendible si se asume que la Hacienda real se estaba puntualmente sirviendo en Cuba de las posesiones jesuitas para afrontar ciertos gastos, tal como sucedía en otros parajes coloniales.⁸²⁹ Tanto más, cuando serviría para pagar a otra institución religiosa de vital contribución al buen estado de la Armada.

Por otro lado, el manido tema de las licencias, sin lugar a duda la atribución que más costó ceder a los funcionarios que la perdían, quedaba resuelta provisionalmente de forma que el gobernador seguía otorgándolas como hasta el momento, al paso de las embarcaciones por el Morro, pero de manera gratuita.⁸³⁰ Se atisba una solución de consenso en la que la ciudad sigue manteniendo la autoridad sobre qué o quién entraba y salía del puerto pero lo hacía de manera gratuita en atención a las garantías propuestas por la matrícula en el reglamento publicado mediante bando. Es momento, por tanto, de detenerse a analizar este y las subsiguientes instrucciones particulares que se dieron a los subdelegados de San Carlos de Matanzas y de Guanabacoa, Rosario, Regla, Guasabacoa y San Miguel.⁸³¹

⁸²⁷ Ibid. ff. 150

⁸²⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 94-95

⁸²⁹ CH.ANH, Capitanía General, 369, f. 109

⁸³⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, f. 96

⁸³¹ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 2. ff. 12-13 y AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 128-138, 140-145

6.3.1.1. Reglamento e instrucciones particulares de Matrícula de mar de Cuba de 1776

Tal como se menciona en el capítulo dedicado a la metodología seguida en esta tesis, el análisis de los distintos reglamentos ha sido normalizado atendiendo a una serie de categorías y subcategorías que permitieran ordenar los variopintos articulados. De esta forma, el reglamento contenido en el bando publicado en La Habana, así como las instrucciones particulares dirigidas a ciertas subdelegaciones, se estudian en función de la jurisdicción que aplican y el personal a quien se encargan, las garantías que ofrecen, las tareas que asignan, los procedimientos que se emplean, las penas que imponen y, por último, cómo se controla la información generada. Es menester mencionar, antes de proceder a dicho examen, que las instrucciones de las subdelegaciones contienen modificaciones específicas, pero que el reglamento se aplicó en toda la isla de Cuba.

a. Reglamento de Matrícula de mar de Cuba de 1776

El reglamento de Matrícula de mar de la isla de Cuba se publicó mediante bando en La Habana el 15 de noviembre de 1776, bajo autoridad de D. Juan Bautista Bonet, jefe de la escuadra de la Real Armada en la plaza e inspector de su arsenal, astillero y de la tropa presente en él.⁸³² Pese a su brevedad, únicamente 23 artículos, es conveniente analizarlo con la metodología propuesta, en tanto que componen el extracto de la ordenanza de Matrícula de mar que las autoridades cubanas consideraron necesario hacer público.

Jurisdicción y personal encargado

Así, el artículo 11 del bando atienden al personal implicado en la gestión del sistema, indicando que es necesario que los ministros o subdelegados otorgasen licencia para faenar en costas cercanas al lugar de residencia y pasaporte para viajar a otro lugar.⁸³³ Por supuesto, para mudarse a otra localidad, viajar a otro partido o en embarcaciones de corso o comercio, también era necesaria.⁸³⁴ Ambos artículos expresan meridianamente la voluntad de control sobre los individuos y, más específicamente, sobre su movilidad; verdadero terreno de batalla entre las instituciones ilustradas y la sociedad liberal que se adivinaba.

⁸³² AGS, Secretaría de Marina, 295 ,4, 5. ff. 116-117

⁸³³ Ibid. Art. 11

⁸³⁴ Ibid. Art. 15

Garantías

Por su parte, los artículos dedicados a las garantías que se concedían a los matriculados son considerablemente más, como corresponde a un bando cuyo principal cometido es fomentar la inscripción. Amén del indulto a desertores,⁸³⁵ la más importante de ellas, el fuero de Marina, quedaba concedido a los matriculados y sus familiares cercanos, si bien no podía ser aplicado a delitos cometidos antes de la primera matrícula ni a defraudadores de las Rentas Reales, portadores de armas cortas prohibidas ni fabricantes de moneda falsa.⁸³⁶ Del contenido de estos cuatro artículos pueden extraerse diversas cuestiones, como el temor de las autoridades de que la matrícula se convirtiese en refugio de delincuentes habida cuenta del fuero que garantizaba, sin duda heredado de problemas similares con el militar, ya en el Ejército, ya en las milicias. El hecho de expresar una fecha concreta, la de primera matrícula, es más un reflejo de la voluntad que de la realidad, puesto que si bien la Matrícula de mar es uno de tantos pasos hacia una sociedad estatalizada y gobernada por la prueba inmutable –*scripta manent*–, esta había de convivir con la promoción de los juicios orales para delitos menores; de difícil contraste cronológico. Es más, las propias variaciones regionales de la Matrícula de mar en América, como se verá posteriormente, confirman que las instituciones pretendían descargar responsabilidades y acelerar los procesos haciendo de los ministros y subdelegados jueces de primera instancia y animándolos a solucionar de manera oral cuanto pudieran.

La segunda cuestión nace prestando atención a los tres delitos para los que no hay fuero de Marina –ni militar– que valga, puesto que en la práctica establece una jurisdicción *cuasiuniversal* para ellos; adelantándose de nuevo al orden liberal que irá triunfando en el Diecinueve. Desde el punto de vista político, otrosí, son hartamente elocuentes, pues suponen los pilares sobre los que se está levantando el Estado contemporáneo. Que un individuo de cualquier condición jurídica hubiera de atenerse a la jurisdicción ordinaria si atentaba contra las propiedades del Rey, portaba armas o falsificaba moneda, establecía que la Corona, en su camino de transformación hacia el Estado, pretendía fundamentarse en su patrimonio –necesario para mantener una Administración propia–, ejercer el monopolio de la violencia y controlar la economía.

⁸³⁵ Ibid. Art. 1

⁸³⁶ Ibid. Arts. 12, 14, 20 y 21

Estos pilares y la uniformidad jurídica resultan obvios como esenciales en cualquier Estado en el siglo XXI, pero no dejan de ser el resultado de la evolución seguida desde estos años hasta bien entrado el siglo XX, propiciada por las sucesivas revoluciones liberales.

Retomando, en fin, las garantías otorgadas por el reglamento cubano, se contempla la jubilación del servicio manteniendo sus beneficios a los 60 años, 30 de servicio, o incapacidad sufrida en su ejercicio;⁸³⁷ así como el adelanto de sueldo en caso de recluta, que este llegaría puntualmente mientras estuviesen a bordo de los barcos del rey, donde se les trataría bien, y que, finalizado el periodo, serían conducidos de vuelta a sus casas.⁸³⁸ Además de reconocer implícitamente algunos de los problemas que se daban en España, la puntualización respecto a la vuelta a casa indica que Bonet prestó atención a los miedos que la gente de mar comenzaba a expresar.

Se quiso respetar también la estructura de propiedad existente, en aras de hacer lo propio con el tejido económico costero, garantizando a los patronos la exención de campaña y la posesión de embarcaciones libre de servicio si no se navegaba.⁸³⁹ En esta línea apunta también la concesión de libertad de movimiento para los matriculados, aunque haciendo justicia a la realidad en la práctica se restringía para imponerles una suerte de libertad vigilada.⁸⁴⁰

Punto conflictivo donde los hubiere, se *concedía* la posibilidad de pescar desde tierra, mediante vara, caña, esparaveles u otras artes, a la sociedad no matriculada; al tiempo que se patrocinaba la denuncia si los matriculados hallaren a alguien que no lo fuera ejerciendo desde la mar.⁸⁴¹ Huelga analizar este punto como garantía, pues realmente imponía la obligación de inscribirse a todo aquel que viviera del mar y convertía a los registrados en colaboradores vigilantes de su propia prisión. *Divide et impera*.

Igualmente difícil, aun en este caso garantía clara, se imponía la exención de levas y cargas municipales, en honesta búsqueda de beneficio para los matriculados y de promoción de la economía marítima a fin de que crecieran en número.⁸⁴² Junto a la

⁸³⁷ Ibid. Art. 4

⁸³⁸ Ibid. Arts. 4 y 5

⁸³⁹ Ibid. Arts. 7 y 8

⁸⁴⁰ Ibid. Art. 9

⁸⁴¹ Ibid. Art. 19

⁸⁴² Ibid. Art. 13

posibilidad de ascenso, se finalizaba con la inclusión del resto de privilegios de *los matriculados de los Departamentos de España*, pero sin mención explícita; en el doble ejercicio de implantar la ordenanza de manera lo más similar posible pero a golpe de necesariamente breve bando.⁸⁴³

Obligaciones

De forma más o menos explícita, el bando también imponía tareas u obligaciones a los integrantes del sistema, como la obligación de emitir licencias a los ministros,⁸⁴⁴ o la privación de oficio marítimo, incluyendo los de maestranza,⁸⁴⁵ a los no matriculados *no obstante cualesquiera privilegios, leyes, usos y costumbres anteriores*;⁸⁴⁶ siendo esta tajante y detallada para las tripulaciones de embarcaciones privadas: capitán, patrón, maestre, piloto, contra maestre, guardián, condestable, despensero, cocinero o cualquier otro de los artículos 2, 3 y 4 del título sexto del tratado cuarto de las Ordenanzas de la Armada habían de ser matriculados.⁸⁴⁷ Sumados a la *garantía* de la pesca desde tierra y la necesidad de licencia para el movimiento, se completa la asunción de las aguas cubanas como *maritorio* sobre el que la Corona extiende su soberanía.⁸⁴⁸

Procedimientos

A la par que la brevedad de las obligaciones, al menos mostradas como tales, en el bando no se mencionan los procedimientos del sistema puesto que su objetivo son los sujetos pasivos del sistema, los matriculados, y no sus actores. Ministros y subdelegados recibirían instrucciones particulares en las que sí se incluían.

Penas

Por el mismo motivo, la brevedad y la pretensión de fomento, el bando no se extiende en la enumeración de penas. Así, se menciona que aquel que se ausente de una campaña sin causa justificada habría de hacer tres seguidas, la primera con la mitad de sueldo, la segunda, con dos tercios y la última, completo.⁸⁴⁹ A los matriculados desertores se les impondría servicio en el arsenal y castigo no especificado, mientras que los prófugos no

⁸⁴³ Ibid. Arts. 22 y 23

⁸⁴⁴ Ibid. Art. 15

⁸⁴⁵ Ibid. Art. 18

⁸⁴⁶ Ibid. Art. 2

⁸⁴⁷ Ibid. Art. 10

⁸⁴⁸ Ibid. Arts. 9, 11, 15 y 19

⁸⁴⁹ Ibid. Art. 6

matriculados habrían de pagar con dos campañas; la primera de ellas a medio sueldo.⁸⁵⁰ Por último, se establecía una multa de 50 ducados al capitán, dueño, administrador o patrón de embarcación particular por cada no matriculado que lleve en su tripulación, de los cuales la mitad irían a parar al astillero y la otra mitad al denunciante, si lo hubiere.⁸⁵¹ Se aprecia reiteradamente el equilibrismo de Marina en pretender una aplicación efectiva sin afectar demasiado a la economía marítima y buscando la complicidad de la propia gente de mar.

Listados y control de la información

Nuevamente, no correspondía detallar en un bando dirigido a los matriculados cómo iba a ser gestionada la información, por lo que el único punto en el que se menciona esto es el que pudiera interesarles: la concesión de una cédula a cada matriculado.⁸⁵² De conservarse estos documentos serían de muy alto valor para la historiografía, pero su existencia ya es *per se* indicativa de la individualización y del garantismo que pretendió la Matrícula de mar; puesto que dicha cédula era de obligado porte y enseña a requerimiento de las autoridades para hacer valer las garantías del sistema.

b. Instrucciones particulares para los subdelegados, 1776

Pese a tratarse de dos instrucciones provisionales y de limitado alcance territorial y temporal, pues eran efectivas hasta la publicación de la ordenanza particular de la Matrícula de mar en Cuba, se trata de dos documentos tan relevantes o incluso más que el bando por su cambio de destinatario. A imagen de las Ordenanzas de Matrícula de 1751, que no son sino la publicación por separado de las instrucciones para los ministros de las Ordenanzas de la Armada de 1748, estas instrucciones se dirigen a dos de los sujetos activos del sistema, los subdelegados de San Carlos de Matanzas y de Guanabacoa, de forma que permite en este trabajo completar la imagen de lo establecido desde La Habana. Son documentos valiosísimos, asimismo, en tanto no se conservan –o no han salido a la luz– instrucciones particulares a subdelegados o ministros en ninguna otra zona de América más que en Cuba.

La *Instrucción provisional para el subdelegado de San Carlos de Matanzas* fue emitida por el comandante de Marina en La Habana, Juan Bautista Bonet, el 15 de noviembre de

⁸⁵⁰ Ibid. Art. 7

⁸⁵¹ Ibid. Art. 16

⁸⁵² Ibid. Art. 3

1776, lo que le confirma como cabeza efectiva de la Matrícula en detrimento del gobernador y ejemplifica la atención al detalle que se puso en ella; al menos en un inicio.⁸⁵³

Su alcance geográfico es increíblemente detallado y consiente un acercamiento real a la costa de Matanzas a finales de 1776, pues nombra cada una de las poblaciones, por pequeñas que fueran, y lugares comprendidos en la subdelegación. Al este: Santa Cruz, Chipiona, Rotilla, El Frayle y Arcos de Canasí. Al oeste: Camarioca, Punta de Hicacos, Cayo Blanco, Punta Siguagua, Cruz del Padre, Galindo, Bahía de Cádiz, los Falcones, Carafatas, Boca de los Alcatraces y Bajo de San Nicolás.⁸⁵⁴ El hecho de que algunas de las poblaciones estén tierra dentro, con su puerto separado de la población principal, amén de la inclusión de los ríos, ya indica que la matrícula se extendía hasta allá donde estuvieran las personas que vivían del agua, no únicamente a la costa. Además, lo detallado de la fuente la constituye casi en derrotero y herramienta para la microhistoria de una zona en la que se ha supuesto, por ejemplo, que el poblamiento de un lugar tan icónico en la actualidad como Varadero comenzó a finales del XIX con el establecimiento de adinerados vecinos de Cárdenas; mientras que sería ya lugar de gente de mar a finales del XVIII.

Por su parte, la Instrucción provisional para el subdelegado de la villa de Guanabacoa, Ciudad de Santa María del Rosario, Pueblos de Regla, Guasabacoa y San Miguel; además de mencionar todas estas poblaciones, extiende su jurisdicción a Tanuco, Cojímar, Bacuramao, Tarará, Bacumayagua, Guanabo y el Rincón.⁸⁵⁵ El motivo de no mencionar cabecera es porque esta es la propia capital, de forma que se observa en este listado su extensión hacia el este hasta su límite con la subdelegación de Matanzas en Santa Cruz.

Jurisdicción y personal encargado

Ambas instrucciones particulares son idénticas con la excepción de que las del subdelegado de Guanabacoa no contienen los artículos 8 a 17, por lo que a partir de este punto se tomarán como base referencial las de Matanzas para el estudio; aunque la

⁸⁵³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 128-138

⁸⁵⁴ Ibid. Art. 4

⁸⁵⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 140-145, Art. 4

numeración a partir del artículo 7 sea diferente.⁸⁵⁶ Sin embargo, dicha falta merece un breve análisis ya que también aporta información.

No es posible que unas fueran una ampliación de las otras puesto que ambas se escribieron en la misma fecha, así que ¿a qué se debe la diferencia? El contenido de los artículos faltantes es elocuente al respecto, pues son todos aquellos relacionados con la formación de tripulaciones de embarcaciones privadas. Así, su elusión en las poblaciones circundantes a La Habana significa que las competencias se mantuvieron directamente en el ministerio –compartidas con la Gobernación, como se trató previamente–, ya porque el tráfico se organizaba desde el puerto de la capital, ya porque lo importante de su número e impacto económico hacía deseable no delegar la cuestión.

Volviendo pues a las instrucciones de Matanzas, tratándose estas de las órdenes privadas al encargado de la Matrícula de mar en una subdelegación –dependiente directamente del ministerio de La Habana–, los puntos relacionados con la jurisdicción y las tareas del personal son en los que más se extienden; más aún en comparativa con el bando que también se acompañó para hacerse público.⁸⁵⁷ Los artículos relacionados con las tareas del subdelegado, pues, son la mayoría, motivo por el que se analizan en función de las garantías, obligaciones, penas o procedimientos que imponían. Por su parte, respecto a las limitaciones que se le establecían con otras jurisdicciones, se le ordenaba informar al teniente de gobernador para que este facilitase su trabajo, que ninguna justicia debía interferir con los individuos de Marina y que él era el juez de pleitos relacionados con fletamentos, cargadores, patronos y similares; exceptuando los comerciales.⁸⁵⁸ Se mantenían estos bajo jurisdicción del gobernador a pesar de suceder en la mar, en concesión probable a este para evitar disputas, si bien el subdelegado era juez de cualquier otro delito cometido en la mar, incluyendo el contrabando *bajo limitación del artículo 14 de esta instrucción*.⁸⁵⁹ De ser la indicación extensible a todas las costas cubanas, como es altamente probable, con la concesión de la jurisdicción sobre el comercio marítimo, pero no sobre el contrabando, se asentaba un meridiano origen de conflictos que, paradójicamente, podría ser aprovechado por los contrabandistas.

⁸⁵⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 140-145

⁸⁵⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 128-138, Art. 1

⁸⁵⁸ Ibid. Arts. 2, 3 y 14

⁸⁵⁹ Ibid. Art. 15

Como se comentaba previamente, se le insistía en que intentase arreglar las causas de manera verbal, de forma que no llegasen a juicio; en cuyo caso debía ejercer y dar cuenta a la Intendencia General de Marina para que resolviera de manera definitiva.⁸⁶⁰ Sin embargo, si el asunto era de carácter criminal habría de actuar con rapidez asegurando a los criminales y dando prioridad a la causa, informando nuevamente a la Intendencia.⁸⁶¹

Finalmente, en tanto que juez principal de los matriculados, y por extensión de sus familias, se le asignaban los testamentos y abintestatos de manera que la gran mayoría de los eventos que pudieran requerir la presencia de un juez en las costas quedaban a su cargo.⁸⁶²

Garantías

En lo tocante a las garantías que debía respetar, llama la atención la desconfianza de La Habana con respecto a sus subalternos, pues ya en el quinto artículo se le recuerda que no puede cobrar nada a los matriculados ni beneficiarse ni de los montes ni de otras cuestiones a su cargo; cuestión que se repite en cuanto a la gratuidad de las licencias de los matriculados.⁸⁶³ Prácticamente es una concesión a lo limitado del salario que se le iba a pagar. Al mismo tiempo que policía por ser garante de su obediencia, se convertía en defensor de la gente de mar en conflictos tanto con sus patrones, que debía juzgar a la entrada de cada embarcación;⁸⁶⁴ como con respecto a las justicias ordinarias en tanto juez privativo suyo.⁸⁶⁵

Se le urgía garantizar los derechos de los patrones y capitanes en el momento de formación de sus tripulaciones sin decidir quién formaba parte, sin exigirles nada y recordando la obediencia que les era debida a bordo y en puerto; eso sí, impidiendo que cualquier no matriculado embarcase.⁸⁶⁶ También a insistir públicamente en el artículo quinto del bando, haciendo entender a la población que en caso de ser reclutados navegarían en navíos en América, pues no serían empleados cuando regresaren las naves a España o se equiparen las construidas en La Habana. Únicamente serían empleados en ella cuando no hubiere otro arbitrio para completar las tripulaciones y, aún en ese caso,

⁸⁶⁰ Ibid. Art. 23

⁸⁶¹ Ibid. Art. 24

⁸⁶² Ibid. Art. 25

⁸⁶³ Ibid., Arts. 5 y 6

⁸⁶⁴ Ibid. Arts. 12 y 13

⁸⁶⁵ Ibid. Art. 3

⁸⁶⁶ Ibid. Arts. 8, 9, 12 y 15

se procuraría su regreso lo antes posible. La insistencia en este punto, uno de los pocos repetidos también en el bando, supone la confirmación a la sospecha expuesta de que llegaron a La Habana tanto los miedos de la gente de mar como los camelos de los administradores locales que temían perder ingresos con la matrícula.

Obligaciones

Aunque introducidas ya en virtud de la delimitación de jurisdicciones y garantías que se otorgaban a los matriculados, el reglamento es especialmente interesante en lo que respecta al trabajo que debía desarrollar el subdelegado pues prácticamente todos los artículos son indicaciones para ello.⁸⁶⁷ Así, tras comprobar las tripulaciones, el subdelegado debía entregar una lista a los patrones con la clase y matrícula de cada uno de los tripulantes,⁸⁶⁸ para controlar que se cumpliera su obligatoriedad en la navegación.⁸⁶⁹ Debía cumplir con las obligaciones jurídicas anteriormente relatadas,⁸⁷⁰ y responsabilizarse de los naufragios; tratados en procedimientos.⁸⁷¹

Asimismo, debía velar por el cumplimiento de la prohibición de la pesca a los no matriculados, previendo ya en La Habana excusas ante tal hecho; aunque también podría traslucirse cierto miedo a que se hiciera realidad:

Y porque el pretexto de la mayor abundancia de pescado para abasto del común no sirva de excusa a alguna tolerancia [...] se aplicarán los ministros a alentar a los matriculados a que mirando por su propio interés se esfuercen en pescar de suerte que no llegue a faltar la provisión necesaria para el regular consumo de los pueblos.⁸⁷²

Estas líneas, al margen de las quejas por la matrícula, expresan una fractura fundamental en la visión que la élite y las capas populares tenían con respecto a la propia sociedad. Presagiando los conflictos que se darían en los siglos XIX y XX, las autoridades ilustradas esgrimen la razón del interés individual como garante del bien de cada localidad, mostrando pues su lejanía con el pueblo o quizá su intención de trasladarle unos valores que no le eran propios. La diatriba entre los derechos del individuo y del común en su

⁸⁶⁷ Ibid. Arts. 1, 2, 5-28

⁸⁶⁸ Ibid. Art. 9

⁸⁶⁹ Ibid. Arts. 8, 9, 12 y 15

⁸⁷⁰ Ibid. Arts. 2, 3, 14, 15, 23-25

⁸⁷¹ Ibid. Arts. 16-20

⁸⁷² Ibid. Art. 21

sentido más básico, el de la economía colectiva, llevaba presente décadas en nuestra comparativa británica con los cerramientos de los campos de cultivo. En este párrafo se observa como llega a América de la mano de sus élites, quienes apuestan por el primero y esperan que la gente de mar se mantenga en sus costumbres sociales, pues incluso se menciona de manera explícita el *abasto del común*.⁸⁷³

Así, de cara a imponer este cambio fundamental y controlar quién podía y quién no faenar, así como garantizar el resto de prevenciones del bando, sus instrucciones y las ordenanzas, el subdelegado debía llevar una lista de matriculados de cada pueblo.⁸⁷⁴ Esta, consistente en un tomo para cada pueblo exactamente igual que otro presente en la Contaduría Principal donde se hallase el ministro de la provincia, debía contar con las altas y bajas y actualizarse a un tiempo con la provincial cuando el ministro lo previniere.⁸⁷⁵ Con tal objeto, el subdelegado debía pasar como mínimo cada dos meses una revista ordinaria en todo el distrito.⁸⁷⁶

Para tamaña empresa contarían con ayuda de cabos en cada pueblo, establecido su número en proporción con la gente matriculada, a quienes se les entregaría una relación de la gente y embarcaciones de su localidad para que la mantuvieran actualizada; habiendo de conocer su estado y vivienda, y vigilando el cumplimiento de las prohibiciones y del contrabando.⁸⁷⁷

Procedimientos

La Matrícula de mar, como se sostiene en esta tesis, no es únicamente un sistema de inscripción para los trabajadores marítimos, sino que supone que el Estado se extienda administrativamente sobre las aguas costeras. Así, además de las cuestiones expresadas, entre las instrucciones que recibió el subdelegado hay cuatro artículos dedicados a los procedimientos ante naufragios que extienden su jurisdicción bajo el agua.⁸⁷⁸

El primero de ellos comenzaba por lo básico, que el subdelegado debía conocer cuando sucedieran y custodiar tanto lo salvado como lo extraído del fondo del mar, arrestando a quienes robaran objetos de embarcaciones naufragadas.⁸⁷⁹ Nuevamente, la extensión del

⁸⁷³ Íd.

⁸⁷⁴ Ibid. Art. 26

⁸⁷⁵ Íd.

⁸⁷⁶ Ibid. Art. 27

⁸⁷⁷ Ibid. Art. 22

⁸⁷⁸ Ibid. Arts. 16-20

⁸⁷⁹ Ibid. Art. 16

Estado venía de la mano de la ampliación de los derechos individuales, en este caso de propiedad privada sobre el común, pues la costumbre era –y sigue siendo, en gran parte del globo– que lo que el mar daba pertenecía a quien lo encontrase; punto que también se arroga en otro artículo, incluyendo productos naturales sobre los cuales se pone un impuesto de un quinto.⁸⁸⁰

De estas líneas trasluce, por otro lado, que el buceo y la recuperación de objetos submarinos era algo frecuente, bien por el marisqueo, bien por lo habitual de buscar en los restos de barcos hundidos en busca de un golpe de fortuna. Cuestión que se reconoce en el artículo siguiente, al otorgarse a quien recupere mercancía de un naufragio con dueño reconocido un tercio de su valor; reconociendo su iniciativa.⁸⁸¹

En cualquier caso, el comandante de Marina, mediante estas instrucciones y el fondo jurídico que suponen las ordenanzas de matrícula, estaba dilatando la jurisdicción de su majestad no solo sobre las olas, sino también al fondo del mar. Sería interesante profundizar en este ámbito desde la Historia del Derecho, en tanto se suceden actualmente conflictos por la propiedad de embarcaciones, o sus mercancías, hundidas durante el periodo en que la Matrícula de mar estuvo vigente en América. Podría arrojar algo de luz a conflictos patrimoniales y mercantiles de dudosa superposición de órdenes como el caso de buques que no formaban parte de la Armada de un país, sino que eran comisionados, como el del Oriflama en Chile.⁸⁸²

Pero, retomando las instrucciones enviadas al subdelegado, se le conminaba, en caso de noticia de naufragio, a ir al sitio y coordinar el salvamiento de la gente empleando todos los medios posibles; independientemente de la jurisdicción a la que pertenecieran.⁸⁸³ Así, dirigiendo a toda la gente de mar que hubiere en el área y embargando cuantas embarcaciones y carros necesitare, su objetivo era salvaguardar las vidas, posteriormente la documentación y, si era posible, la carga; debiendo informar de ello posteriormente a la Secretaría de La Habana.⁸⁸⁴

⁸⁸⁰ Ibid. Art. 19

⁸⁸¹ Ibid. Art. 20

⁸⁸² RUIZ GARCÍA, VICENTE. *El Navío Oriflame y su Tiempo. Un patrimonio cultural de España en la costa de Chile*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2022

⁸⁸³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 128-138, Arts. 16 y 17

⁸⁸⁴ Íd.

Listados y control de la información

El último grupo de artículos de las instrucciones que cobran relevancia para esta tesis son los referidos a cómo había de trabajar el subdelegado para mantener en orden los listados. Así, además de la referida lista por embarcación que debía entregar al patrón, guardando copia, debía tener el tomo antes indicado por población, con copia idéntica en el ministerio; y una cuenta separada de todas las altas y bajas que sólo debía trasladar al tomo en el momento en el que el ministro lo confirmase.⁸⁸⁵ Es asumible que la cuenta separada se actualizaría con las noticias que le dieran los cabos de matrícula cuando, una vez cada dos meses, pasase por su localidad realizando la revista ordinaria.⁸⁸⁶ A excepción de San Carlos de Matanzas y las poblaciones más cercanas, donde muy probablemente llevara él mismo la cuenta detallada al ser su lugar de residencia.

⁸⁸⁵ Ibid. Arts. 10 y 26

⁸⁸⁶ Ibid. Art. 27

6.3.1.2. La evolución de la Matrícula de mar de Cuba

Estudiados los primeros pasos del sistema y sus disposiciones legales, es momento de esclarecer en qué partes de la isla fue de aplicación. La primera idea al respecto es la que trasluce de la orden enviada desde Madrid para la misma formación, en que se explicita que debe dividirse la isla en partidos y subdelegaciones y que estas quedan supeditadas a la Contaduría de Marina de La Habana.⁸⁸⁷ A finales de 1776 ya se había expresado la voluntad de que las tres capitales provinciales serían La Habana, Trinidad y Santiago; si bien la distancia de esta última hizo que sus delegaciones demoraran algo más en ser determinadas a propuesta del ministro. Así, en diciembre de 1776 la Matrícula de mar estaba efectivamente implantada en la provincia de La Habana, consistente en las subdelegaciones de La Habana, Regla, San Carlos de Matanzas, Guanabacoa, Santa Marta del Rosario, San Miguel y Guasabacoa; y en la provincia de Trinidad, con las subdelegaciones de Sancti Spíritus, San Juan de los Remedios y Villaclara.⁸⁸⁸

⁸⁸⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 15, 18-21

⁸⁸⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17. f. 113

Departamento de La Habana		
<u>La Habana</u>	14-11-1776	18-04-1777
<i>Regla</i>	7-12-1776	18-04-1777
<i>San Carlos de Matanzas</i>	7-12-1776	18-04-1777
<i>Guanabacoa</i>	7-12-1776	18-04-1777
<i>Santa Marta del Rosario</i>	7-12-1776	18-04-1777
<i>San Miguel</i>	7-12-1776	18-04-1777
<i>Guasabacoa</i>	7-12-1776	18-04-1777
<u>Trinidad</u>	7-12-1776	18-04-1777
<i>Sancti Spíritus</i>	7-12-1776	18-04-1777
<i>Puerto Príncipe</i>		18-04-1777
<i>Cayo</i>		18-04-1777
<i>San Juan de los Remedios</i>	7-12-1776	18-04-1777
<i>Villaclara / Santa Clara</i>	7-12-1776	18-04-1777
<u>Cuba (Santiago)</u>		18-04-1777
<i>Bayamo</i>		18-04-1777
<i>Baracoa</i>		18-04-1777
<i>Holguín</i>		18-04-1777
<i>Mayarí</i>		18-04-1777

Tabla 11. Primera extensión de la Matrícula de mar en el Departamento de La Habana con fechas de matrícula inicial confirmada por provincia y subdelegación.⁸⁸⁹

El proceso se completó durante los primeros meses de 1777, constando en abril ya de las tres provincias claramente delimitadas y subdivididas. La de La Habana no se modificó, mientras que a Trinidad se agregaron las subdelegaciones de Puerto Príncipe y Cayo; y la provincia de Cuba –Santiago de– comenzó a enviar listados de las suyas: Santiago, Bayamo, Baracoa, Holguín y Mayarí.⁸⁹⁰ Eso sí, el comandante de La Habana tuvo noticia de la orden de implantación de matrícula en Campeche, por lo que propuso que dependiera de la de Cuba en virtud de las nutridas relaciones marítimas entre la provincia y La Habana, de las que surgía un abundante grupo de marinería versada en la jarcia de cruz.⁸⁹¹ En su opinión, de esta forma se lograría armar rápidamente y rotar con más

⁸⁸⁹ AGI, Cuba, 1222, f. 7; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17. f. 113; AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. ff. 27-28

⁸⁹⁰ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 1. ff. 27-28

⁸⁹¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 5, f. 5

frecuencia a los marineros cubanos en embarcaciones reales, cuyo servicios eran demasiado frecuentes.⁸⁹² En su audaz intento anticipaba, quizá inocentemente, uno de los principales problemas a los que se enfrentaría en siguientes años.

La inclusión de Campeche en la matrícula cubana hubiera significado que esta funcionara al margen de la del Virreinato de Nueva España, introduciendo una suerte de división administrativa transcaribeña *ad hoc* que confirmaría los procesos marítimos como independientes de los terrestres y en la que trabajarían oficiales de Marina en lugar de los propuestos por Veracruz.⁸⁹³ Aunque no se confirmara legalmente y Campeche dependiera de Veracruz, la propuesta evidencia, por un lado, la reformista mentalidad colonial y la negativa o tardía respuesta metropolitana. Por otro lado, resalta el importante flujo comercial y demográfico del Canal de Yucatán, básico para entender los procesos históricos del Caribe español durante el XVIII y las primeras décadas del XIX, y que desde Cuba hacía percibir a Campeche como una provincia más cercana a la realidad de la isla que a la de la de México.

Por último, la propuesta ratifica que fue la secretaría de Indias la que se adelantó a la de Marina en el resto de costas americanas con probable desconocimiento de la segunda, en tanto se deduce que no informó de ello por el tono de duda en que se expresaba La Habana:

*Por Marina solo se han dado las órdenes para la Matrícula de la Isla de Cuba; y la de Campeche habrá sido por la Secretaría de Indias que las ha expedido circulares a todos los Puertos de América.*⁸⁹⁴

En fin, durante el proceso de implantación en la isla –aprobado según se ha mencionado⁸⁹⁵–, en los primeros meses de 1777, ya se detectaron problemas para su correcto funcionamiento. La Secretaría de La Habana seguía exigiendo impuestos y cobros a embarcaciones y matriculados, razón por la que se escribió a Indias solicitando su interrupción.⁸⁹⁶ Paralelamente, y dado que la exención de cargas creaba un importante déficit presupuestario, el intendente de Marina solicitaba poder gestionar el arancel impuesto a los procesos judiciales, al modo en que se había hecho en Cádiz en 1752; en

⁸⁹² Ibid. f. 6

⁸⁹³ Íd.

⁸⁹⁴ Ibid. ff. 6-7

⁸⁹⁵ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, f. 1

⁸⁹⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 160-161

el proceso de formación de la matrícula en España.⁸⁹⁷ La comparativa con Cádiz motivó que se solicitara un informe a la capital del Departamento de Mediodía ciertamente interesante por los paralelos que presenta entre esta y La Habana; así como sobre la casuística de la matrícula en ambas.⁸⁹⁸

Así, los primeros problemas que afloran, de competencias por la gestión de los recursos, también se dieron en Cádiz, dada las semejanzas entre ambos departamentos entre las que cabe exceptuar el tamaño.⁸⁹⁹ En la ciudad peninsular compartían espacio y disputaban competencias marítimas Indias, Marina y la Casa de Contratación; que tenían que vérselas en lo tocante a gente de mar con las instrucciones de Francisco de Varas de 1738 y 1740, las Reales Cédulas del Almirantazgo de 1737, y la Ordenanza de Matrícula de mar de 1751⁹⁰⁰ Los problemas fueron evidenciados en la revista de 1754, en la que se fueron dando instrucciones distintas a los ministros de San Lúcar, Ayamonte y el resto de provincias; lo que levantaba suspicacias nuevamente en 1777 con respecto a la instauración en América:

*Si en un solo Departamento y en cada provincia encontraba aquel ministro puntos substanciales que no comprendían las Ordenanzas, dignos de prevención y ya arregladas las matrículas después de 17 años de establecidas, qué no sucederá en primer principio en unos dominios como las Américas, especialmente en La Habana, que deben encontrarse las dos terceras partes de los matriculados de gente forajida.*⁹⁰¹

Amén de la nueva comparativa cobran importancia las instrucciones particulares analizadas previamente, en tanto atienden a diferencias, pero no son tan marcadas como las expresadas en Cádiz en 1754. Empero, las dificultades que se anticipaban en Cuba sucedieron, si bien no en el grado esperado en principio, como muestran los resultados de su primera matrícula:

⁸⁹⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, ff. 5-22

⁸⁹⁸ Ibid. f. 19

⁸⁹⁹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 14, f. 6

⁹⁰⁰ Ibid. f. 8

⁹⁰¹ Íd.

*Me he admirado del número de gente de mar que en 18 meses ha destinado VM al servicio sin perjuicio del comercio, tráfico y pesca, pues le aseguro que en Cádiz no pudiera verificarse de 40 años de estavlecida la Matrícula.*⁹⁰²

Comentario que se enmarca en la discusión sobre el método de reclutamiento a partir de las cuadrillas, del cual se menciona que en Cádiz nunca fue posible utilizar y que en su lugar siempre se procedió mediante levas.⁹⁰³ Así, en los primeros meses de Matrícula de mar en Cuba y a pesar de las discrepancias entre administraciones mencionadas, parece que el sistema funcionó incluso mejor que en la propia cabecera de la Armada.

En cualquier caso, dichas discrepancias quedaron sin resolución, como la mayoría de los expedientes relacionados, constituyéndose así en Madrid una política *laissez faire* en prácticamente todos los asuntos “menores” o de carácter local de las matrículas americanas; bien por no trasladar la competencia a escala ministerial, bien por incapacidad administrativa, bien como política activa. Esta última, que parece más probable por su consistencia y el deliberado ignore de ciertos expedientes y respuestas céleres a otros, obtuvo como respuesta una política de hechos consumados que haría al sistema depender sus administradores y las relaciones personales que guardaren entre ellos.

Buen ejemplo de ello es la primera revista de inspección de la matrícula cubana, realizada en 1779 a instancias del comandante general y el ministro de Marina, quienes muy probablemente aprovecharon la muerte del intendente de La Habana, el Conde de Macuriges, para ello.⁹⁰⁴ El momento elegido no podría haber sido mejor en cuanto a réditos previstos y peor en caso de querer reformarla, pues en mitad del proceso liderado por el teniente de navío Estrada estalló la guerra con Gran Bretaña.⁹⁰⁵ Ello impidió mejorar el sistema, pero se aprovechó para ir reclutando todo lo posible, dado que la mayor parte de matriculados se ausentaron con cualquier excusa: tener oficio en el pueblo, ser hijo de alcalde o regidor...⁹⁰⁶ Aun con ello, los resultados globales son ciertamente interesantes:

⁹⁰² Ibid. f. 9

⁹⁰³ Ibid. f. 8

⁹⁰⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, f. 27

⁹⁰⁵ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, f. 2

⁹⁰⁶ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, f. 9

Partido Lista\Localidad	Partido de La Habana			Partido de Cuba					Partido de Trinidad				Total
	Habana	Regla	Matanzas	Cuba	Bayamo	Baracoa	Holguín	Mallarí	Trinidad	Sancti Spiritus	Puerto Príncipe	Cayo	
Ministros	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	3
Subdelegados	1	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	9
Asesores	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	3
Escribanos	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	3
Alguaciles	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	6
Cabos de Matrícula	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Pilotos	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	4
Prácticos	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15
Maestros mayores	74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74
Carpinteros de ribera	557	6	39	3	4	1	2	0	30	3	4	27	676
Calafates	270	0	0	7	6	0	2	0	7	2	4	0	298
Armeros	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Herreros	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Toneleros	76	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	83
Artilleros de mar	302	0	8	3	2	6	1	0	14	2	2	0	340
Marineros	746	253	10	35	8	22	9	0	27	6	18	12	1146
Grumetes	79	0	20	155	111	67	51	3	229	33	117	76	941
Pajes	0	0	0	7	0	6	0	0	0	0	0	0	13
Total	2119	270	82	220	132	118	66	4	314	47	146	118	3636
Total del partido	2471			540					625				3636

Tabla 12. Gente matriculada por demarcación según la revista de Cuba de 1779 ⁹⁰⁷

⁹⁰⁷ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 14

En primer lugar, los números confirman que la ordenación teórica propuesta desde La Habana entre 1776 y 1777 continuaba en funcionamiento en 1779: hay tres ministros y nueve subdelegados para tres provincias y doce subdelegaciones; junto a los que trabajan tres escribanos y tres asesores en las capitales. En ellas, además, se sitúan un par de alguaciles, empleados probablemente en las levadas y el mantenimiento del orden y la vigilancia de los reclutados para campaña.

Llama la atención que solo haya cabos en las subdelegaciones de La Habana, cuando, por número de matriculados, podría haberlos al menos en Santiago y Trinidad. También que sólo haya prácticos en Baracoa y estos fueran hasta 15, muy probablemente un error de la documentación o de la clasificación de dicho personal.

Continuando con las listas, destaca la presencia de amplísimos números de maestranza en La Habana, donde se concentra el 86 % de ella, dato del que emanan conclusiones de carácter local y global y que certifica lo relevante de la matrícula de mar tanto para el análisis microhistórico como para el geopolítico. Respectivamente, se evidencia la importancia del arsenal en la vida económica y social de la ciudad al mismo tiempo que su posición fundamental como suministrador de grandes embarcaciones de guerra dentro de la Corona. En un segundo y distante lugar en números de maestranza quedaría Trinidad, que acogía una respetable cantidad probablemente por lo amplio de su flota, superando claramente a la población marítima de Santiago; en virtud de los números.

Este punto queda patente también en la cuantía de marinería y grumetes, en la que La Habana, por motivos obvios, destaca sobremanera y tras ella se sitúan Trinidad y Regla; relegando al puerto oriental a una discreta posición si se relaciona con su importancia política. Quizá convendría recordar la aludida fuga de marineros a colonias extranjeras con motivo de implantación de la Matrícula de mar en la isla, pues los santiagueros eran quienes más facilidad tenían para ello por su mayor cercanía tanto geográfica como, probablemente y derivada de esta, social y cultural. Amén, claro está, de que el sistema tardó más en establecerse en la provincia de Cuba, proporcionando así de un crecido tiempo de respuesta a su gente de mar en comparación con Trinidad y La Habana.

Por último, la disparidad de números en ciertas categorías como las de prácticos o pajes, únicamente presentes en un par de subdelegaciones, se debe seguramente a las diferentes metodologías de recogida de datos por parte de los subdelegados que proveían de

información a la revista; si bien cabría haber esperado una mayor normalización de los listados por parte del inspector.

Otrosí, este no se dedicó únicamente a recopilar datos locales para elaborar una imagen completa de la isla, sino que hizo honor a su función como comisario ordenador para reformar el sistema tanto en la provincia de Trinidad como en la de Cuba; otorgando a los respectivos ministros instrucciones de cariz similar a las particulares emitidas a los subdelegados analizadas con anterioridad.⁹⁰⁸ En Trinidad, el instructor le dejó al ministro Rafael Ximénez la orden de mantener las cuatro cuadrillas establecidas, contando cada una con un cabo en cumplimiento de las ordenanzas generales, pero sin necesidad de realizar el sorteo para decidir quién haría campaña, sino zanjándolo por orden cronológico de asiento hasta que todos hubieran cumplido; aplicándose lo mismo para la cuadrilla de reserva.⁹⁰⁹ Introduce el comisario la cuestionable decisión de establecer el tiempo de servicio en cuatro meses para los matriculados de la capital provincial y de seis meses para los del resto de subdelegaciones debido a los tiempos de traslado de estos hasta Trinidad que espera.⁹¹⁰ Es una medida controvertida dado que los tiempos no serían en ningún caso tan grandes –el propio revisor emitió las órdenes de Trinidad y Cuba con solo dos meses de diferencia, habiendo de trabajar y revisar cada uno de los partidos– y complica la tarea al ministro provincial y a los comandantes de las embarcaciones, si querían respetar la legalidad. Además, conllevaría un traslado de matrícula desde las otras subdelegaciones al puerto de Trinidad, buscando evitar dos innecesarios meses lejos de casa y sus quehaceres marítimos. Pero esto, quizá, es lo que pretendía, ya que su concentración facilitaría y mejoraría su control. En esta línea, le ordena al ministro que para asegurarse de que los integrantes de la cuadrilla de reserva estén disponibles para cuando sea necesario llamarles se valga de las licencias, es decir, que no las otorgue para restringir legalmente al partido sus movimientos.⁹¹¹

Afianza la hipótesis de la promoción del puerto principal de la provincia en detrimento del resto que la matrícula de Trinidad sería destinada a servir en los guardacostas mientras que la del resto de subdelegaciones de la provincia haría lo propio en la escuadra de La Habana.⁹¹² Cuatro meses de servicio, en barcos más pequeños y destinados

⁹⁰⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7

⁹⁰⁹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, ff. 3-4

⁹¹⁰ Íd.

⁹¹¹ Íd.

⁹¹² AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, ff. 4-5

principalmente a combatir el contrabando y asegurar sus propios hogares contra seis, en navíos de línea mandados, quizá, hasta Europa. La decisión para aquellos que no quisieran exponerse a la ilegalidad estaba clara y confirma bien una política de concentración en puertos con comunicación fluida y autoridades conocidas en La Habana en detrimento de los puertos menores de las subdelegaciones, bien medidas algo aleatorias y de complicado seguimiento.

Conocemos aproximadamente cuántos matriculados estaban sirviendo y cuántos ausentes legalmente en el momento de la revista gracias a que en las instrucciones se menciona que las clases se otorgaron en función de la que tenían en los guardacostas en ese momento, hallándose 69 marineros y artilleros en esta posición. A los que tenían licencia para no presentarse se les asignó provisionalmente la de grumete a la espera de que justificaren algo diferente, por lo que teniendo en cuenta los 379 de esta clase en la revista y que una porción de ellos tendría esta clase en los guardacostas, alrededor de un cuarto estaría realizando su campaña; en línea con las ordenanzas y el buen funcionamiento de la matrícula.⁹¹³ Exceptuando, eso sí, a los ausentes sin licencia, a los que se marca como desertores.⁹¹⁴

Por otro lado, el comisario Antonio de Estrada lanza un cable de dos siglos de longitud hacia el futuro a las hoy tristemente cuestionadas ciencias humanas y sociales en virtud de su metodología científica. Los estándares del mundo de 2022, que privilegian hasta el obscuro el análisis desde variables únicamente cuantitativas –favoreciendo así la *cientificidad* de las ciencias exactas en detrimento de las teóricas y las letras–, se habrían quedado con el dato previo de que casi nueve de cada diez trabajadores de la maestranza de Cuba residían en La Habana. En cambio, el paradigma cambia se introduce en este punto una variable cualitativa, la recomendación de Estrada del cuidado en la clase de matrícula de la maestranza, pues esta es *casi inexistente* debido a su inscripción como hombres de mar.⁹¹⁵ El contraste con los números de la revista indica que existiría una proporción mayor de maestranza respecto a gente de mar, pero también su preferencia de servir en los guardacostas en lugar de en el arsenal, ocultando una valiosa habilidad en el proceso; tal vez por la percepción de las pobres condiciones de vida en este, por el recelo a que habitar temporalmente en La Habana conllevarse un reclutamiento para la escuadra

⁹¹³ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, f. 5

⁹¹⁴ *Ibid.* f. 6

⁹¹⁵ *Íd.*

o, sencillamente, por mantener los lazos comunitarios sirviendo en el mismo destino que sus colegas marineros.

Las instrucciones al ministro de Trinidad finalizan con la indicación de alistar como pajes y aprendices de maestranza a los niños de 9 a 14 años, aumentar la vigilancia sobre la clase de los patrones para que no se utilice como subterfugio de la campaña e indicaciones sobre el necesario buen trato y formas con el teniente de gobernador de la plaza; con quien ha de resolver todo lo posible de palabra antes de comunicar problemas con La Habana de manera escrita.⁹¹⁶ Confirma también la directa relación de Trinidad con los guardacostas, pues se conmina al ministro a los mejores términos para con su comandante, además de recordarle que ha de tratar humanamente a los matriculados.⁹¹⁷ Recordatorio cuya mera presencia implica incumplimiento, al menos, en otros lares, y confirma el despotismo ilustrado a escala local: se restringe la libertad de movimientos y conmina a trabajos forzados temporales a la población marítima, pero siempre cuidando por su bienestar.

Los términos de las instrucciones del revisor Estrada a Miguel de Jáuregui, ministro de Santiago de Cuba, amén de su libertad para disponer las subdelegaciones,⁹¹⁸ son similares a los mandados al de Trinidad, lo que explica la sobreabundancia de grumetes con respecto a las otras clases de estas provincias en comparación con La Habana y restringe aquí el análisis a las diferencias. En primer lugar, no se establecen diferencias temporales de servicio, siendo la campaña de seis meses para todos los matriculados, evidenciando así su más que probable servicio en la escuadra y la preminencia de Trinidad como sostén de los guardacostas.⁹¹⁹ Confirma además el recelo de la maestranza trinitaria, pues establece la equiparación de clases para la santiaguera en caso de ser destinada a la escuadra, abriendo las puertas a su servicio a bordo.⁹²⁰ La relación, interesante en términos de consideración social, establece que serán considerados marineros los oficiales de maestranza, grumetes los mozos y pajes los aprendices. Eso sí, tanto de la marinería como de la maestranza debía destinarse a campaña antes a los solteros que a

⁹¹⁶ Ibid. ff. 6-8

⁹¹⁷ Ibid. f. 8

⁹¹⁸ Ibid. f. 10

⁹¹⁹ Ibid. f. 9

⁹²⁰ Ibid. f. 11

los casados por sus menores obligaciones; contradiciendo nuevamente las bases equiparativas del sistema de sorteo por la intención de asegurar la economía familiar.⁹²¹

Las instrucciones de Cuba se enviaron en marzo de 1779, apenas tres meses antes de la declaración de guerra a Gran Bretaña para intervenir en el conflicto de independencia de las Trece Colonias.⁹²² La primera revista había informado puntualmente sobre los números y cualidades de la Matrícula de mar de la isla y reformado su disposición geográfica, confirmando las provincias originales y modificando algunas de las subdelegaciones: desaparecieron del listado Guanabacoa, Santa Marta del Rosario, San Miguel, y Guasabacoa de la provincia de La Habana y San Juan de los Remedios y Villaclara de la de Trinidad.⁹²³ El sistema estaba listo para su primera prueba de fuego.

La guerra de Independencia de los Estados Unidos

La Habana fue uno de los sostenes fundamentales de la independencia de los Estados Unidos de América. Cuanto esta afirmación resulte políticamente llamativa en la actualidad, no deja de ser cierta desde el punto de vista naval en tanto que las operaciones que sostuvo España contra Gran Bretaña tras la declaración de guerra de junio de 1779 contaron con la sede departamental como punto principal y fueron esenciales para mantener el flujo de suministros a los rebeldes y negar la proyección británica sobre sus colonias.

Su relevancia, más allá de cuestiones geográficas o de logística –gracias al arsenal– no pertenecientes directamente al ámbito de esta tesis, se encontraba en su funcionamiento como centro reclutador y distribuidor de tripulaciones. Las grandes escuadras eran armadas en España y enviadas al Caribe, donde habían de ser mantenidas para operar desde las Antillas a Florida y hacer frente no sólo al enemigo británico, sino a otros causantes de bajas. Buen ejemplo de ello es la comandada por Gálvez, que desde La Habana tenía como objetivo Pensacola, pero acabó disgregada en Nueva Orleans, San Bernardo y Campeche como consecuencia de un huracán en octubre de 1780.⁹²⁴ La flota se reorganizó nuevamente en La Habana junto a embarcaciones francesas, a donde acudió a por pertrechos y a suplir las bajas que había sufrido.

⁹²¹ Ibid. ff. 11-12

⁹²² Ibid. f. 14

⁹²³ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 14

⁹²⁴ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte... p. 515

Sin embargo, las mayores causas de bajas en este momento no fueron ni los caprichos de Eolo ni los cañones de Albión, sino las enfermedades. A raíz de una consulta del subdelegado de matrícula en San Juan de Ulúa el mismo octubre de 1780, sabemos que la escuadra de José Solano, principal fuerza española en el teatro, sufrió pérdidas de más de 2.500 hombres a consecuencia de la fiebre amarilla.⁹²⁵ La expedición hubo de volver a La Habana, dejando enfermos por todas las Antillas españolas y francesas y reclamando urgentemente a Cuba, Veracruz y Campeche nuevos tripulantes.

La respuesta local que nos atañe fue enviar a 55 marineros negros que estaban presos por contrabando, en lo que es menester recalcar que la solicitud y respuesta se hizo de manera directa entre el comandante y el subdelegado, prescindiendo de autoridades virreinales y gubernamentales y asegurando una eficiencia mayor; al menos en términos cronológicos.⁹²⁶

En este caso, la enfermedad había hecho fracasar el intento de invasión hispano-francés de Jamaica, tras haber superado el bloqueo por Rodney, hecho que podría haber sido fundamental para el devenir del conflicto,⁹²⁷ pero que terminaría siendo una más de las crisis de mortalidades españolas sufridas durante el periodo analizado entre los años 1780-1782, 1786-1787 y 1804.⁹²⁸ Desde el punto de vista del reclutamiento marítimo, el incremento en la demanda demográfica provocó fuertes tensiones en el sistema de la Matrícula de mar, por lo que no es de extrañar que se produjeran movimientos políticos y comenzaran a estallar sus costuras.

En Cuba las tensiones son apreciables tanto con discusiones entre ministros provinciales⁹²⁹ como con reinterpretaciones de leyes municipales. Coincidiendo con la muerte de Macuriges, las nuevas autoridades de La Habana, desesperadas por encontrar marinería, trataron de incluir en la matrícula a las barcas particulares que realizaban pequeños trabajos de transporte en el puerto, que desde 1758 habían funcionado bajo concesión de la Gobernación a particulares.⁹³⁰ La concesión, por supuesto, no era gratis, por lo que la ciudad no cedió fácilmente esta exención del sistema.

⁹²⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 43

⁹²⁶ Íd.

⁹²⁷ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte... pp. 514-515

⁹²⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 177

⁹²⁹ AGI, Santo Domingo, 2548, 60

⁹³⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 6,1, ff. 10, 14-18, 19-32

Paralelamente, se reclutaba forzosamente a los considerados vagabundos⁹³¹ y se solicitaba a más de millar y medio de matriculados a Veracruz, extendiendo las tiranteces al continente por los problemas que suponía reclutar y trasladar tamaño contingente a la isla.⁹³² Una vez en ella, parte de los enviados se disgregaba rápidamente, por lo que se volvía a solicitar a Nueva España, principalmente a Campeche, que reenviaran marinería en un ciclo abusivo para con la matrícula yucateca. Abusivo, insuficiente e incluso con la propia capital, pues se suceden los informes de levas generales nocturnas en La Habana.⁹³³

La Matrícula de mar tras la victoria

La situación del sistema no mejoró mucho tras la paz, si bien es cierto que con el Tratado de Versalles de 1783 se cubrieron gran parte de los objetivos planteados al inicio del conflicto.⁹³⁴ Cabe recalcar nuevamente que esto fue posible gracias a la libertad operativa de que gozó la Armada en el Caribe y las dificultades que planteó a su homóloga británica, uno de cuyos pilares fundamentales, aunque maltratado sobremanera, fue el sistema de la Matrícula de mar de Cuba y sus estrechas relaciones con las matrículas mexicanas.

Así, la paz trajo importantes cambios, ya que durante la guerra se había consentido el movimiento forzado de tripulaciones para las vitales actividades de la escuadra de operaciones y tanto embarcaciones como dotaciones debían ser devueltos ahora a sus orígenes. El descalabro era tal que ni siquiera las propias fragatas reales que mantenían el flujo de comunicaciones, dinero, presidiarios y madera podían navegar.⁹³⁵ Y mientras estos tripulantes suponían un problema por su ausencia, los equipajes provenientes de las levas lo hacían por su presencia, pues la mayor parte de ellos eran *gente ociosa y vagabunda*.⁹³⁶

La guerra había provocado un tremendo impacto demográfico depresivo en la costa, incrementado por la matrícula, dado que a la gente que se lograba reclutar y fallecía sirviendo ha de añadirse la que huía del sistema hacia el interior, evitando tanto el enrole

⁹³¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 21, Expediente 9, ff. 32, 266-267

⁹³² ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 49, Expediente 137

⁹³³ AGMAB, 3069

⁹³⁴ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte... p. 516

⁹³⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 57, Expediente 30, ff. 74-75

⁹³⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Alcaldes Mayores (005), Volumen 8, ff. 270-270v

como las posibles invasiones. La paz, por su parte, provocó el efecto contrario. Como si de un tsunami se tratara, con epicentro en La Habana, la desaparición de la escuadra de operaciones genera la llegada de gentes a todo el contorno costero caribeño, amén de los que regresaran a España. Y aunque la oleada de gente de mar era ampliamente bienvenida –especialmente por sus familiares–, generó en el proceso un aluvión de procesos legales para reclamar tanto el traslado de vuelta a sus puertos como los sueldos que se les debían.

Se daban así las circunstancias perfectas para que la Matrícula de mar cubana decayera drásticamente. Por un lado, las autoridades estaban confiadas tras la victoria lograda, por lo que no prestaron suficiente tiempo a su necesaria reforma; si bien sí que se interesa. Por el otro, los marineros desconfiaban profundamente de una Armada que no sólo les había reclamado más campañas de las legalmente exigibles, sino que les había pagado tarde y mal. Si es que se les pagaba, pues los que tuvieron la desgracia de volver con los barcos de la escuadra a la Península Ibérica aún se vieron en el calvario de solicitar su regreso y sus sueldos a unas autoridades que ya tenían suficientes problemas con atender a sus marineros ferrolanos y gaditanos. Estas escurrieron el bulto hacia Madrid, quien a su vez lo rebotó a las autoridades de Marina de La Habana y Nueva España, ordenándoles que les pagara a su regreso.⁹³⁷

Permítasele al autor una breve transgresión de los términos colectivos en los que se considera a las personas en esta tesis en aras de garantizar un trabajo científico coherente para detenerse en un caso individual. No es trasgresión baladí, pues permite inferir las condiciones de sus colegas, además de humanizarlos, y constituye uno de los escasísimos casos en que son los propios estudiados los que se retratan así mismos. La inducción se realiza, en este caso, a través de la instancia redactada por uno de los marineros americanos varados en España debido a su necesidad.⁹³⁸

Joseph de Colmenares había nacido en Caracas, pero cuando se inició la guerra estaba matriculado como marinero en el Departamento de La Habana. Sirvió durante todo el conflicto, y tras él, en el San Juan Nepomuceno, por un periodo de cinco años en el que no recibió ni una sola paga. Fue uno de los tantos encargados de hacer regresar a esta ilustre nave –partícipe en prácticamente todos los grandes escenarios navales finiseculares: Pensacola, el Mediterráneo revolucionario, San Vicente y, de forma

⁹³⁷ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 12, ff. 1-4, 6

⁹³⁸ Ibid. ff. 8, 13-14

epopéyica, Trafalgar– desde el Caribe a Cádiz en 1784. Desembarcó, junto con sus compañeros americanos, y fueron trasladados a Ferrol a la espera de algún navío en el que poder ser reenviados de vuelta a su Caribe. Desde Ferrol se trasladó a La Coruña, sin duda a la espera de algún correo, desde donde escribió su instancia. En ella consta que tenía en regla todos los documentos, portaba su licencia de matriculado, su pasaporte y la certificación de sueldos que se le adeudaban, así como que ya había solicitado embarque hacia su patria con respuesta negativa; tras lo cual estaba *pereciendo de necesidad*.⁹³⁹

Su nombre y circunstancias no únicamente han llegado hasta nosotros, sino que también lo hicieron a los ojos del ministro Valdés, gracias a lo cual se espoleó la vuelta de estos marineros americanos y se conminó al ministro de Marina de La Habana y al virrey de Nueva España a pagarles.⁹⁴⁰

Algunos de estos marinos lograron regresar tras el calvario peninsular para encontrarse con que los encargados americanos volverían a lanzarse la pelota unos a otros. Así, la Audiencia de Nueva España reclamaba que fuera *aquel Departamento* de La Habana quien hiciera frente a las pagas de los naturales mexicanos matriculados en dicho puerto, dejándoles indefensos por enésima vez en su odisea.⁹⁴¹ Dadas las constes quejas por falta de sueldos, parece lógico pensar que Colmenares y sus colegas de matrícula no fueron un caso aislado.

Así, con más tiempo para gestionarla gracias a la paz y muchos sueldos que pagar, las autoridades buscaron recortar el sistema de matrícula que tanto les seguía llevando de cabeza. Lo primero que se hizo fue suprimir el ministerio de La Habana, para gestionarlo directamente, y uniformar –a la baja– los sueldos de todos los subdelegados a 25 pesos mensuales.⁹⁴² Tras la reforma de 1784, el Departamento de La Habana quedaría como se indica en la siguiente tabla, estando subrayadas las cabeceras provinciales:

⁹³⁹ Ibid. ff. 13-14

⁹⁴⁰ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, ff. 16-17

⁹⁴¹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 12, f. 9

⁹⁴² AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 169

Departamento de La Habana
<i>La Habana</i>
<i>San Carlos de Matanzas</i>
<i>Guanabacoa</i>
<u><i>Trinidad</i></u>
<i>Sancti Spíritus</i>
<i>Puerto Príncipe</i>
<i>San Juan de los Remedios</i>
<u><i>Cuba (Santiago)</i></u>
<i>Bayamo</i>
<i>Baracoa</i>
<i>Holguín</i>
<i>Mayarí</i>

Tabla 13. Extensión de la Matrícula de mar en el Departamento de La Habana tras la reforma de 1784 ⁹⁴³

A la supresión del ministro de La Habana se habrían sumado en la provincia, desde la implantación, la eliminación de las subdelegaciones de Regla, Santa María del Rosario, San Miguel y Guasabacoa. En Trinidad, por su parte, se retiraron las de Cayo y Santa Clara; mientras que las de Santiago permanecieron inalteradas. Al ahorro de costes y la experiencia de siete años se sumaría, en el proceso de reforma, la aludida concentración de marinería en las capitales; como se evidencia en Trinidad en 1785. ⁹⁴⁴

El siguiente paso fue solicitar información del estado en que se encontraban esta provincia y la de Santiago, ⁹⁴⁵ para proceder inmediatamente a cambiar a los ministros encargados de ellas. ⁹⁴⁶ Al de Trinidad, Domingo de Somodevilla, se procedió además a abrirle el protocolario juicio de fin de su mandato de forma bastante expeditiva, habida cuenta de que se había negado en reiteradas ocasiones a proporcionar información sobre sus matriculados. ⁹⁴⁷

Los vicios que este hecho demuestra, así como el desconocimiento en La Habana de la realidad en la provincia de Santiago –manifestado por su nula reforma y mayor autonomía de su ministro–, conllevaron la necesidad de realizar una revista de inspección completa. En ella se propuso, además, revisar el estado de todos los individuos despidiendo a los

⁹⁴³AGS, Secretaría de Marina, 9, 1, ff. 169-172

⁹⁴⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 13, ff. 12-129

⁹⁴⁵ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, f. 19

⁹⁴⁶ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, f. 28-29

⁹⁴⁷ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, ff. 15-17

que se habrían admitido indebidamente en los años previos independientemente de su salud y domicilio con objeto de ensanchar los números ofrecidos a la capital.⁹⁴⁸ El problema en este punto es el entendimiento de la Matrícula de mar que tenía el Marqués de los Camachos, venido de España, quien relataba que la de La Habana no se había establecido como la metropolitana en tanto que la amplia mayoría de los matriculados no tenían domicilio fijo en el puerto sino que *es gente levente, que hoy está aquí y mañana en otra parte*.⁹⁴⁹ Para él, la inscripción debía ser de aquellos avecindados y con residencia fija, a imagen de su Mediterráneo natal, por lo que al ordenar un recuento y encontrarse únicamente una decena de hombres supuso una mala praxis en lugar de una configuración demográfica y económica muy diferente. Sus palabras al respecto son elocuentes y nos permiten acercarnos a dicha realidad:

*La causa [de la carencia] es haber matriculado a todo el que huye de las milicias y el que se gana la vida en los mercantes mientras le acomoda estar ahí, pero no tiene establecimiento y se va dónde quiere sin pedir licencia cuando el rey los necesita. [...] Para que se puntualice el servicio del rey con la prontitud que corresponde, es necesario recurrir a la violencia y aprehender sin elección a los primeros que se encuentran, siendo constante que son pocos o ninguno de ellos los que voluntariamente quieren ir a servir a los navíos de guerra. [...] Aquí no puede haber sorteo ni cuadrilla de embargo aunque se formen porque la mayor parte son gente forastera, [...] por que a la verdad hay poca gente en La Habana que se dedique a la Carrera de Marina. [...] Los guadaños de la bahía en que se emplea porción de gente son propios de la ciudad, que todos los años se arriendan a pública subastación en una cantidad bastantemente considerable, ignorando la razón en que está autorizada esta facultad.*⁹⁵⁰

Punto por punto, en el orden expuesto por el marqués, Francisco de Borja, podría desmentirse la masiva huida de las milicias, pues siendo uno de los principales puntos de fricción entre jurisdicciones se había limitado en los comienzos. Con respecto a los mercantes, el propio Borja reconoce involuntariamente que la composición marinera de la ciudad es lo que no cuadra con su modelo de matrícula eminentemente pesquera, por lo que no es un problema del propio sistema. Eso sí, la inmediata fuga cometida en cuanto

⁹⁴⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 14, ff. 13-14

⁹⁴⁹ Ibid. f. 14

⁹⁵⁰ Ibid. ff. 14-17

hubiere sospechas de reclutamiento revela una eficiente respuesta social solo posible mediante redes solidarias ajenas a las instituciones de poder pero con acceso a sus circuitos de información.

Por otro lado, se constata que las falúas de la ciudad seguían funcionando mediante concesión anual por parte de la Gobernación, cuyo jugoso negocio había conseguido mantener al margen de la matrícula. Destaca Borja que sirviéndose de ellas se podría pagar a un eficiente cuerpo de cabos o emplear a una cuadrilla embargada para que siguiera teniendo ingresos y estuviera a mano, pero por el mismo motivo que sus antecesores no intervinieron este sistema: esto hubiera provocado fuertes competencias con otras jurisdicciones.

Entendía el marqués que el estado de la de La Habana era extensible a toda la isla y que, por ende, el problema era que las matrículas estaban manejadas por gente sin experiencia.⁹⁵¹ De ahí también la eliminación del ministro de La Habana y la sustitución de los de Trinidad y Santiago, amén de su intención de aplicar la ordenanza de matrícula de España.⁹⁵² Ante tamaño desconocimiento de la realidad local, *pues en lo interior de la isla no está como a V.M. le han informado*, sus colegas de Marina presentes en la isla con anterioridad le hicieron llegar la real orden que confirmaba la ordenanza particular de Cuba a fin de que no echara por tierra el trabajo de más de un lustro.⁹⁵³ Su sucesor Francisco Xavier de Morales, llegado en enero de 1785, zanjó el asunto disponiendo una revista general.⁹⁵⁴

Gracias a este interés en el funcionamiento de la matrícula cubana se dispuso también el envío de documentación de carácter local, como las revistas bimensuales que pasaban los ministros. Una de ellas fue enviada a España para su cotejo y se ha conservado, a pesar de que los documentos destinados a los archivos de las capitales eran simplificaciones de la información contenida en estas revistas locales. Así, aunque se estudia con mayor atención a los individuos en el capítulo destinado a ello, se reproduce a continuación de manera resumida como único vestigio informativo contemporáneo a la revista:

⁹⁵¹ Ibid. f. 18

⁹⁵² Ibid. f. 11

⁹⁵³ Ibid. ff. 1-12

⁹⁵⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, f. 11

Clase	En campaña	Presentes	Jubilados	Paradero desconocido	Desertores	Muertos	Hábiles	Inhábiles	Total
Cabos	0	2	1	6	0	0	2	7	9
Artilleros	2	2	0	4	0	0	4	4	8
Marineros	2	5	3	12	1	3	7	19	26
Grumetes	12	8	3	160	14	17	20	194	214
No consta	9	9	2	57	7	8	18	74	92
Total	25	26	9	239	22	28	51	298	349

Tabla 14. Gente de mar matriculada en Trinidad durante la revista del 15 de abril de 1785 (tabla simplificada)⁹⁵⁵



Figura 9. Evolución de matriculados por mes obtenida de la revista de Trinidad del 15 de abril de 1785, eje vertical en escala logarítmica en base 10⁹⁵⁶

Como puede apreciarse, el número total de individuos es superior al de 1779, puesto que, en dicha fecha, incluyendo a la maestranza, había inscritas 314 personas.⁹⁵⁷ Contando únicamente con la gente de mar, tal como se hizo en el estadillo de 1785, el aumento es de 79 matriculados, en línea probablemente con la política de concentración que se había seguido en la provincia y opuesto al decaimiento apreciado por los nuevos oficiales en La Habana... en principio. Lo refinado del documento permite establecer también una aproximación a la cantidad de marineros que no habrían justificado su clase en los seis años que pasó entre una y otra revista que, recordemos, habían sido incluidos provisionalmente en la clase de grumetes. En 1779 había 229 grumetes en Trinidad, mientras que en 1785 el número se reduce a 214, manteniéndose prácticamente idéntico el número de marineros y sumándose nueve decenas de matriculados en los cuales no consta la clase. Si se compara la proporción entre marineros y grumetes en campaña, presentes y jubilados, cuyas clases se dan por certificadas, se obtienen 2,3 grumetes por

⁹⁵⁵ AGMAB, 1946, Matriculas Indias, 13, ff. 12-129

⁹⁵⁶ AGMAB, 1946, Matriculas Indias, 13, ff. 12-129

⁹⁵⁷ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 14

marinero. Según esta aproximación, unos 130 matriculados lo habrían estado por seis años sin certificar su clase en ninguna revista, lo cual sugiere una más que posible connivencia con el ministerio; sugerencia amplificada por el altísimo número de ellos considerados inhábiles. Mención aparte merece la consideración “paradero desconocido”, puesto que en ella podrían incluirse tanto marineros de altura sin fecha clara de retorno, fallecidos en la reciente guerra o incluso desertores no confirmados, dado que esta consideración también está presente.

De esta forma, sí que se aprecian importantes trazos del descontrol sospechado en tanto los desertores suponen una cuadrilla similar en número a la presente y a la que realizaba el servicio, pero especialmente en el desconocimiento del paradero del 68 % de los trinitarios matriculados. Con la necesaria matización del importante número de gente de mar trabajando en embarcaciones mercantes que se mencionaba previamente y de la reciente guerra, cuyos efectos se dejarían notar en este número tanto en fallecimientos no confirmados como en desertores, pero también en gente no retornada –no olvidemos los problemas que tenía la propia administración en este punto–, es perfectamente asumible una oposición pasiva a la matrícula de mar de al menos una mitad de la población del puerto.

Si es posible o no realizar el proceso inductivo para toda la isla en este año es algo difícil de determinar en tanto no contamos con el refrendo cuantitativo, pero parece que las noticias de reclutamientos de junio de ese año confirman la tendencia en la provincia; pues de 100 hombres solicitados se consiguió reclutar únicamente a 26... 18 de los cuales llevados en la capital.⁹⁵⁸ Se confirma así también la concentración en Trinidad, pues Remedios y Sancti Spíritus no proporcionaron a nadie, pese a la insistencia del ministro, quien en ardor trabajador mencionaba haber aprendido personalmente, uno a uno, a los llevados de su jurisdicción.⁹⁵⁹ Las circunstancias y el abuso de la matrícula hacían concluir al ministro que *nunca podrá ponerse en el pie de la de España, pues es otro carácter el de estos naturales*.⁹⁶⁰

Su contraparte en Santiago consiguió pasar revista a 60 de los 100 solicitados, si bien 16 de los cuales eran jubilados o clasificados como inútiles; 3, cabos de Matrícula, 7 eran

⁹⁵⁸ Ibid. f. 19

⁹⁵⁹ Ibid. ff. 19-20

⁹⁶⁰ Ibid. f. 21

maestranza; otros tres, sangrador, armero y herrero y 5, tripulantes de la falúa del Gobierno de la ciudad. Únicamente 26 eran susceptibles de ser reclutados, puesto que los demás se internaron en los montes en cuanto notaron que los guardacostas eran habilitados para partir. Teniendo en cuenta que la mayor parte de los alistados en la provincia estaban en paradero desconocido, solicitaba el ministro que se actualizaran los libros de La Habana para adecuarlos a la realidad y que en el próximo armamento no se solicitaran 100 matriculados, sino una proporción ajustada a la realidad.⁹⁶¹

Si bien en esta provincia no se ofrecen datos concretos de las ausencias, el resto de los aportados confirman tanto las proporciones de Trinidad como los procedimientos de resistencia pasiva de la gente de mar. Por otro lado, la solicitud de adecuación de los requerimientos para campaña con respecto a la realidad parece bastante coherente, pero a la vista de los hechos comprobados tanto en el reciente conflicto como en la metrópoli,⁹⁶² la solución a las altas demandas era considerablemente más compleja y hubiera implicado un reajuste de la doctrina y los medios de la Armada.

La visión global del ministro principal Domingo de Hernani desde La Habana era que, dado que desde 1779 apenas había aumentado el número de individuos matriculados, no se podría contar nunca con dicha Matrícula, *pues la constitución de la isla, de su población y de sus moradores no prometen otra cosa que lo que ya se ha visto en los 9 años desde su establecimiento.*⁹⁶³ Cabe matizar que Hernani interesadamente omitía que durante cinco de esos años Cuba había sido el principal soporte de una guerra de proporciones metropolitanas desarrollada en las colonias, lo cual había afectado, y mucho, a su desarrollo. Cerraba su negativo informe deseando no tener que tratar más sobre la matrícula, confesión inequívoca de su opinión e intenciones al respecto.⁹⁶⁴

¿Qué necesidad tenía entonces de conocer su estado? Tras el conflicto se decidió que la marinería de Cuba no sería empleada para tripular los navíos llegados desde España, ya que estos contarían con sus tripulaciones completas, sino para mantener los de la escuadra ya presente.⁹⁶⁵ Parece que Hernani suponía más sencillo cubrir las faltas mediante levas, pese a las malas experiencias previas, a que los guardacostas del norte habían tenido

⁹⁶¹ Ibid. ff. 22-23

⁹⁶² HOCES-GARCÍA, ALBERTO. "Insubordinados y repugnantes... p. 22

⁹⁶³ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 14, f. 2

⁹⁶⁴ Ibid. ff. 3-4

⁹⁶⁵ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 13, ff. 3-4

problemas para tripular presas –hasta el punto de tener que enviarlas individualmente a la espera de la vuelta de los tripulantes y mandar la siguiente–, y a que los 20 barcos del tráfico de maderas con el continente también sufrían carestía humana.⁹⁶⁶

Quizá el problema fuera conceptual, en tanto que Hernani entendía las matrículas tal como se habían pretendido en España, como una forma de beneficiar tanto a la marinería como al Estado, al aumentar su número; lo cual chocaba con las, a su juicio, escasas poblaciones costeras de Cuba. Si bien su análisis era cierto en términos comparativos con la Península Ibérica, cuya proporción de población marítima era ampliamente superior, la Matrícula de mar de Cuba se había concebido más en términos de control que de promoción; para tener localizada y controlada a la gente de mar que ya existía. Dado que una mayoría de estos matriculados se dedicaban al comercio y no a la pesca, su movilidad era alta, motivo por el cual se había recurrido reiteradamente al uso de levas que Hernani quería institucionalizar:

*La Matrícula de este puerto, guardando proporción, es a la similitud del de Cádiz, consta por lista considerable número de individuos en clase gente de mar, pero avecindados pocos y estos son los que hacen sus campañas con puntualidad y son los que se ocupan en la pesca del puerto y tráfico de embarcaciones menores, pero los demás se desaparecen cuando presumen ser necesarios.*⁹⁶⁷

De su opinión se extrae nuevamente el concepto de la Matrícula de mar como un sistema que debía basarse en una población pesquera, la lejanía conceptual de los españoles peninsulares a la realidad cubana. Sin embargo, era quizá correcto en tanto lo que se había hecho era adaptar un método pensado para España, pero aplicado en una realidad distinta, tal como preveían las órdenes de agosto de 1776.

Lejos de zanjarse el tema de su utilidad, seguía bien patente en el año siguiente, en que a pregunta desde Madrid sobre el costo,⁹⁶⁸ se ponían sobre la mesa los 60.000 reales de plata anuales para pagar al personal de la matrícula, por lo que se llegó a proponer tanto la eliminación de los ministerios de Trinidad y Santiago, como que los ministros se debían mantener y centrarse en la conservación de los montes.⁹⁶⁹ Lo que entre líneas quería decir que no eran considerados útiles para sus tareas de identificación y reclutamiento de

⁹⁶⁶ Íd.

⁹⁶⁷ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 13, f. 7

⁹⁶⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 15, f. 1

⁹⁶⁹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, ff. 38-39

marineros, o que nuevamente el interés de la Marina versaba en la construcción de embarcaciones y no tanto en tripularlas; cayendo en el secular error que había devenido –y devendría– en la ineficiencia de estas.

Lo expuesto era opinión de peso, aunque no unánime entre la oficialía de La Habana. Así, en la junta en la que se debatieron estas cuestiones también se consideró que la matrícula cuidaba el fomento y aseguraba cierto desempeño, y que no se podía suprimir a su personal para pasar a depender de subdelegados voluntarios como había propuesto Hernani.⁹⁷⁰ El nuevo estado general que se ordenó para tener datos actualizados en el debate arrojó un total de 632 matriculados, 277 de los cuales en campaña, 30 más sirviendo en los guardacostas, 53 ausentes con licencia y 560 en la maestranza. Números ciertamente menores que los de la década de 1770, pero reales, puesto que se dejaba fuera a los 2.165 ausentes sin licencia y en paradero desconocido que, desde ese momento, debían ser eliminados de los listados; acometiendo una limpieza necesaria habida cuenta de los excesos de la guerra y las discusiones que seguían acarreado.⁹⁷¹

De esta forma, los puntos que componen el dictamen final de la junta de 1786, de los que no participó el ministro principal Hernani⁹⁷² aunque haría unos propios muy similares,⁹⁷³ son realmente esclarecedores sobre su estado, o sobre cómo este era percibido. Se había decidido en primer lugar que la Matrícula de mar era de especial importancia, ya que La Habana, además de puerto base de los buques de guerra, lo era también de escala obligada a los que llegaban de España hacia América, de nodo de las embarcaciones reales que suministraban madera y de las que comunicaban con Nueva Orleans; para todo lo cual eran necesarios hombres de mar y una matrícula que los obligase al servicio.⁹⁷⁴ La segunda conclusión a la que llegó la junta fue indisputablemente humilde y realista: que, aunque con problemas, la matrícula servía de algo ya que suministraba marinería y sin ella no había nada. Bajo esta premisa, se reconocía que el principal aliciente para el alistamiento eran los privilegios que otorgaba el sistema –admitiendo implícitamente que los salarios eran su principal complicación–, pero también se consideraban los problemas causados por las intromisiones de otras jurisdicciones.⁹⁷⁵

⁹⁷⁰ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 15, ff. 3-4, 22

⁹⁷¹ Ibid. f. 6

⁹⁷² Ibid. f. 14

⁹⁷³ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 11, ff. 6, 8-10

⁹⁷⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 15, ff. 9-10

⁹⁷⁵ Ibid. ff. 10-11

Con respecto al personal “fantasma” que recogían los listados, por primera vez se dejaba por escrito que quizá no se tratase de un problema de inscritos no marineros, mala gestión de los ministros o utilización indebida de las exenciones de la matrícula, sino que de los 3.700 existentes en 1779 se había pasado a 1.700 en 1786 probablemente por la *crecida escuadra de operaciones* de la pasada guerra.⁹⁷⁶ El enrole indiscriminado que ello había acarreado habría provocado un alto número de fallecidos y de desplazados, tanto por las propias acciones navales como para huir de ellas; confirmando varios de los puntos teorizados previamente: que el sistema había funcionado bien hasta que se abusó de él y que las críticas a los números que arrojaba por estar artificialmente incrementados eran interesadas.

Las circunstancias de paz conllevaron la privatización de los guardacostas del sur, dependientes de Marina hasta entonces y tripulados con personal de Trinidad y Santiago, lo que sumado a la oposición enconada a la matrícula por parte de algunos de sus mandos y al reducido número de matriculados de estas demarcaciones, la junta dictaminó un ahorro de costes radical. Se suprimieron ambos ministerios pasando a ser subdelegaciones, se redujo su personal y se eliminaron los salarios de todos, pasando a ser cubiertos únicamente los costos.⁹⁷⁷ Si el sistema no había quedado lo suficientemente descompuesto por la guerra, se confirmaban ahora los motivos que llevarían al indefectible desorden esgrimido previamente, de mantenerse estas decisiones en el tiempo.

Los efectos de estas decisiones se dejaron de notar de manera inmediata, pues desde este momento, El Ferrol tuvo que contribuir puntualmente enviando individuos para lograr tripular ciertos navíos en La Habana; cuestión hasta ese momento innecesaria.⁹⁷⁸ Huelga mencionar que Galicia también tenía hartos problemas para tripular, con lo que lo único que se consiguió fue trasladar un problema y crear otro de intendencia.⁹⁷⁹

En fin, los puntos esgrimidos por la junta se fueron implantando de manera paulatina, pues no sería hasta febrero de 1787 cuando se haría efectiva la remoción del ministro de Santiago,⁹⁸⁰ agregando su cargo al de La Habana en 1788, que habían mantenido oficiales

⁹⁷⁶ Ibid. f. 11

⁹⁷⁷ Ibid. ff. 12-13

⁹⁷⁸ AGMAB, 4048

⁹⁷⁹ VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL. Las tripulaciones de la Armada...

⁹⁸⁰ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7

del cuerpo general.⁹⁸¹ Esto es, antes de que se institucionalizara en 1801, una de las pistas de la oposición que había mostrado Hernani, pues al eliminar ministros del cuerpo del ministerio y que sus funciones las asumieran provisionalmente oficiales del cuerpo general, se estaba militarizando paulatinamente la Matrícula de mar. Se reconocía en este momento también que se habían eliminado las cuadrillas, facilitando que continuaran los abusos de campañas continuadas para los matriculados, *pese a lo cual* no había podido fomentarse el ramo por las frecuentes expediciones de tropas al continente, de embarcaciones de caudales y de entrada y salida de buques de guerra.⁹⁸² Efectivamente, la matrícula continuaba surtiendo de tripulantes a los buques idos a y venidos de España, pese a que se había dispuesto lo contrario;⁹⁸³ y la eliminación de las cuadrillas no había conseguido aumentar el número de matricularlos, sino más bien, como era lo esperado, reducirlo.

Las contradicciones sobre con quién se debían tripular los navíos de guerra eran esperables, pues si bien se había ordenado que fueran tripulados desde España, se había creado un vacío legal sobre cómo tripular los botados en La Habana con destino a Europa. Así, con motivo de la botadura de dos navíos y una fragata, se solicitó tripulación a España, lo cual fue negado con la orden expresa de que los construidos en dicho arsenal se poblasen con *marinería matriculada y libre de aquellas provincias*.⁹⁸⁴ La contrarréplica del comandante general de la isla, en connivencia con el ministro principal, insistía en lo indispensable de tripulantes españoles porque la

*[...]ninguna inclinación de estos naturales a la Matrícula ha hecho que el citado ministro [...] represente a V.E. en varias ocasiones la desconfianza de contar con la gente necesaria de ellas aún para sostener el tráfico de las Embarcaciones de la Madera.*⁹⁸⁵

En este fragmento es menester destacar la palabra *desconfianza*, pues es esta la que había llevado a, como se ha visto en las páginas previas, dismantelar la Matrícula de mar cubana de manera sistemática hasta el punto de que para mantener en *escasa regulación de fuerza* a los buques de la escuadra y dotar parcialmente a los que volvían a Europa necesitaban

⁹⁸¹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, f. 11

⁹⁸² Ibid. f. 12

⁹⁸³ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, f. 21

⁹⁸⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 16, f. 2

⁹⁸⁵ Ibid. ff. 5-6

[...]aprehender a muchos marineros quedados en esta America de las embarcaciones mercantes y otros individuos europeos sin las correspondientes licencias.⁹⁸⁶

Es decir, era la desconfianza de los mandos peninsulares hacia los americanos la causa de la situación de escasez de matriculados, gracias a las sucesivas reformas a mínimos del sistema llevadas a cabo, y no una consecuencia de la carestía.⁹⁸⁷ Parece evidente que estos preferían llevar indiscriminadamente a marinería europea y reclamar envíos desde Ferrol que utilizar la matrícula americana que apenas un año antes reconocían funcional, aunque escasa debido en parte a la oposición de la gente de mar a ella.⁹⁸⁸ A pesar de ello y de la depuración de matriculados no localizables, el número de matriculados en 1788 aún superaba el millar:

⁹⁸⁶ Ibid. ff. 5-6

⁹⁸⁷ Ibid. ff. 29, 32

⁹⁸⁸ Ibid. f. 7

Partido Lista\Localidad	Partido de La Habana			Partido de Cuba				Partido de Trinidad				Total
	Habana	Regla	Matanzas	Cuba	Bayamo	Baracoa	Holguín	Trinidad	Sancti Spíritus	Puerto Príncipe	Cayo	Total
Cabos	10	10	2	2	0	3	3	0	1	2	0	33
Pilotos	4	0	0	3	0	0	0	4	0	0	0	11
Prácticos	11	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	26
Dueños de embarcación	32	11	1	0	0	0	0	4	0	0	0	48
Gente de mar	375	168	17	73	53	33	37	109	13	53	35	966
Total	432	189	20	78	53	51	40	117	14	55	35	1084
Total del partido	641			222				221				1084

Tabla 15. Gente de mar matriculada en Cuba en 1788⁹⁸⁹

Aun siendo una tercera parte de los integrados en el sistema en 1779, puede observarse como hay gente útil en todas las subdelegaciones, contradiciendo los informes negativos al respecto y aclarando su nociva intención. Eso sí, la marinería es prácticamente la mitad tras una década y un conflicto de agotamiento, aumentando el número de cabos y su distribución más uniforme. Esto, sumado a la drástica reducción de números, podría ser un indicador de una mejor gestión de la matrícula cubana, pues los cabos eran el primer eslabón de su control.

⁹⁸⁹ Ibid. f. 31

El ciclo revolucionario

Por otro lado, con motivo de la llegada de un nuevo comandante general en 1789 se volvió a ordenar una revista de inspección en la que se confirma que las eliminaciones propuestas en 1784 no habían perdurado en el tiempo y que la Matrícula de mar de Cuba volvía a tener una extensión similar a la de 1783:

Departamento de La Habana	
1784	1790
<i>La Habana</i>	<u>La Habana</u>
<i>San Carlos de Matanzas</i>	<i>La Habana</i>
<i>Guanabacoa</i>	<i>Regla</i>
<i>Trinidad</i>	<i>San Carlos de Matanzas</i>
<i>Sancti Spíritus</i>	<u>Trinidad</u>
<i>Puerto Príncipe</i>	<i>Trinidad</i>
<i>San Juan de los Remedios</i>	<i>Sancti Spíritus</i>
<i>Cuba (Santiago)</i>	<i>Puerto Príncipe</i>
<i>Bayamo</i>	<i>Cayo</i>
<i>Baracoa</i>	<u>Cuba (Santiago)</u>
<i>Holguín</i>	<i>Santiago</i>
<i>Mayarí</i>	<i>Bayamo</i>
	<i>Baracoa</i>
	<i>Holguín</i>
	<u>Puerto Rico</u>

Tabla 16. Comparativa de la extensión de la Matrícula de mar en el Departamento de La Habana tras la reforma de 1784 y la eliminación de los ministros de Santiago y Trinidad con la de 1790⁹⁹⁰

Estas delimitaciones, a las que se había vuelto entre 1787 y 1788,⁹⁹¹ son las que mantendría el sistema durante prácticamente toda la década de 1790, con el único cambio de cabecera de Remedios a Villaclara en 1791,⁹⁹² y la presencia de subdelegados en Guasabacoa en 1795⁹⁹³ y en Batabanó a partir de 1798.⁹⁹⁴ Especial relevancia tiene la inclusión de la isla de Puerto Rico como subdelegación principal en 1787, estado en el

⁹⁹⁰ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, f. 29

⁹⁹¹ AGMAB, 1946, Matriculas Indias, 16, f. 31

⁹⁹² Ibid. f. 34

⁹⁹³ AGMAB, 1946, Matriculas Indias, 7, f. 31

⁹⁹⁴ AGMAB, 1946, Matriculas Indias, 6, ff. 18-19

que se mantendría hasta el establecimiento de un sistema semiautónomo en 1794, aun así dependiente de la de La Habana.⁹⁹⁵ Dadas las importantes implicaciones políticas y sociales de la Matrícula de mar, este hecho confirmaba a Puerto Rico como una dependencia más gestionada desde Cuba.

Sería este un periodo muy convulso en Europa y en la región, debido a las revoluciones y conflictos militares, pero también de cambios profundos en la isla. Desde la aprobación de la Real Cédula de 28 de febrero de 1789, que establecía *el comercio libre de negros a América para fomentar la agricultura y generar riquezas*,⁹⁹⁶ aumentaría exponencialmente la entrada de esclavos africanos destinados a los ingenios y, con ello, el aliento a la economía del interior en detrimento de la costera. Cabe suponer que las plantaciones, que habían supuesto una de las principales ocupaciones de los carpinteros de ribera en los años previos, incrementarían la demanda de estos y otros profesionales del mar, facilitando su “huida” hacia el interior de la isla.⁹⁹⁷

Sin embargo, al menos en un primer momento, los datos respecto a la gente de mar parecen contradecir dicha lógica. Así, según los datos de 1791, el número de matriculados aumentó respecto a 1788:

⁹⁹⁵ AGMAB, 32008. f. 16 y AGMAB, Expediciones, Caja 88, Documento 27

⁹⁹⁶ JODA ESTEVE, BEATRIZ. El comercio de esclavos a Cuba (1790-1840): una proporción femenina/The Slave Trade to Cuba (1790- 1840): The Female Quota/O comércio de escravos a Cuba (1790-1840): uma proporção feminina. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 2014, 41 (2), pp. 107-130. pp. 113-114

⁹⁹⁷ AGMAB, 1946, Matriculas Indias, 13, f. 8

Partido Lista\Localidad	Partido de La Habana			Partido de Cuba				Partido de Trinidad			Total	
	Habana	Regla	Matanzas	Cuba	Bayamo	Baracoa	Holguín	Trinidad	Sancti Spíritus	Puerto Príncipe	San Juan de los Remedios	Total
Cabos	9	7	3	3	0	3	3	6	1	3	0	38
Pilotos	4	0	0	5	0	0	0	4	0	0	0	13
Prácticos	5	0	0	3	0	21	0	1	0	1	0	31
Dueños de embarcación	36	10	0	0	0	0	0	5	0	0	1	52
Gente de mar	482	194	27	133	78	54	37	138	13	67	43	1266
Total	536	211	30	144	78	75	40	154	14	71	44	1397
Jubilados	53	0	0	0	0	7	0	0	0	1	0	61
Total del partido	777			337				283			1397	

Tabla 17. Gente matriculada por demarcación en Cuba en 1791⁹⁹⁸

⁹⁹⁸ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 16, f. 34

La tabla superior muestra como en tres años el personal de todas las clases aumentó y, si bien este acrecentamiento en cuanto a cabos, pilotos, prácticos y dueños de embarcación es ligero; no lo es tanto en la gente de mar. De 966 presentes en 1788,⁹⁹⁹ en el estado de 1791 pasaron a ser 1266: un incremento del 31 % en un corto periodo de tiempo marcado además por la efervescencia social a ambas orillas del Atlántico. La más sencilla explicación a este fenómeno, amén del crecimiento poblacional, es que, tras la depuración de listas acometida en la segunda mitad de la década de 1780 y el sobreuso de los matriculados durante la guerra, la población marítima volvía gradualmente a sus labores y a inscribirse en la matrícula tras un tiempo sin grandes armamentos que supusieran un peligro inmediato para sus vidas y el sustento de sus familias.

Por otro lado, las flotas que seguían partiendo en dirección a España contaban cada vez más con la presencia de matriculados campechanos, lo que distribuía la presión demográfica entre las costas de la isla y la península.¹⁰⁰⁰ No en vano, Domingo de Hernani, desde de La Habana, reconocía en Campeche el área de más importancia para el servicio de las embarcaciones reales y proponían su incorporación al sistema cubano en 1791:

*[...]porque siendo la que produce mayor número de gente de mar para servicio de esta esquadra, necesita de un juez privativo.*¹⁰⁰¹

Hernani proponía a Carlos Manuel Garibaldo para el puesto, seguramente por ser de su confianza, en un movimiento que además del control directo de los matriculados desde la isla, hubiera supuesto trasladar las competencias sobre la gente de mar en Campeche desde la Secretaría de Indias, a través del Virreinato, a la de Marina.¹⁰⁰² Obviando el punto de que si Campeche suministraba marinería recurrentemente fuera por una buena gestión por parte de los oficiales allí presentes, el interesado Garibaldo exponía posteriormente sus largos servicios en Nueva España, donde trató el restablecimiento del astillero de Coatzacoalcos en 1778, y en Cartagena, donde fue destinado en 1781 para ayudar a contener la –bien relacionada con la Armada¹⁰⁰³– Revuelta de los

⁹⁹⁹ Ibid. f. 31

¹⁰⁰⁰ AGMAB, 12162

¹⁰⁰¹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 16, f. 9

¹⁰⁰² Íd.

¹⁰⁰³ LEDDY PHELAN, JOHN. *El pueblo y el rey: la revolución comunera en Colombia, 1781*. Editorial Universidad del Rosario, 2012. p. 71

Comuneros.¹⁰⁰⁴ Conjuntamente con las razones de practicidad para la Marina, Garibaldo confesaba solicitar el destino de Campeche o Veracruz por motivos personales, *para acabar mis días con el alivio de poder alimentar mi crecida familia sin empeñarme más de lo que estoy.*¹⁰⁰⁵

Lo cierto es que su necesidad nos permite conocer que la pretensión de La Habana de asumir Campeche bajo su jurisdicción, ya propuesta en 1777 junto con la extensión de matrícula a Puerto Rico, seguía presente.¹⁰⁰⁶ La idea que transmite dicha reclamación es la de una administración orgánica y funcional, establecida según principios prácticos en lugar de la tradición; tal como estaba llevando a la práctica la Asamblea Nacional francesa con la creación de los departamentos.¹⁰⁰⁷ Comparte con el decreto de creación de los departamentos franceses, además, la concepción del agua como elemento de unión entre territorios; en el caso francés mediante ríos y en el cubano mediante el Caribe. Cómo la evolución tecnológica e ideológica del siglo XIX –ferrocarril, telégrafo, nacionalismo– contribuyó a concebir el líquido elemento como una barrera, hasta el punto de que en 2022 es el lugar común de nuestra sociedad, sería objeto de otra interesante tesis, pero ambos casos ilustran bien como la mentalidad de finales del XVIII era bien diferente. Completa dicha ilustración la propia vida de Garibaldo, pues parece más preciso establecer que, en lugar de desarrollar sus funciones en Nueva España, Santa Fe y Cuba, lo hizo en el *maritorio* del Caribe español.

La buena tónica observada en 1791 pronto devendría en espiral negativa. En marzo de 1793 un incendio dañó 200 casas en Trinidad y en octubre de ese mismo año un huracán terminaría con más de medio millar.¹⁰⁰⁸ Debido al carácter eminentemente marítimo de la ciudad, sería su ministro de matrícula, Tomás Pardo Osorio, quien solicitase ayuda a La Habana y coordinase la reconstrucción que daría la forma actual a esta villa Patrimonio de la Humanidad.¹⁰⁰⁹ A pesar de este muy positivo largo plazo, es de suponer que estos hechos dañaron enormemente la economía de la ciudad. Coincidieron, además, con el inicio de la guerra de la Convención, que si bien no tuvo un impacto directo sobre las

¹⁰⁰⁴ AGMAB, 1946, Matriculas Indias, 16, f. 11

¹⁰⁰⁵ *Íd.*

¹⁰⁰⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 5, ff. 5-6

¹⁰⁰⁷ Archives Parlementaires de la Révolution Française, 11, 1880. *Décret du 22 décembre 1789 concernant la constitution des assemblées représentatives et des assemblées administratives, en annexe de la séance du 15 janvier 1790.* pp. 191-195

¹⁰⁰⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 11, f. 15

¹⁰⁰⁹ *Ibid.* ff. 12-13, 21

colonias españolas en el Caribe –sí que afectó facilitando la escalada de la Revolución haitiana–, inicia un ciclo bélico del que la Monarquía no saldrá sino hasta bien entrado el siglo XIX.

Sucede que durante los primeros años de este conflictivo periodo las noticias de la matrícula cubana son menores, más espaciadas en el tiempo y, en muchas ocasiones, referidas a ella de manera indirecta. Es el caso de las diversas informaciones sobre el transporte de marinería a La Habana desde Veracruz¹⁰¹⁰ o desde Ferrol en varias fechas de 1794, necesarios por no haber suficiente reemplazo al tener sus campañas ya cumplidas casi todos los matriculados campechanos y cubanos a bordo y darse altos números de defunciones y desertión; llegando a quedarse navíos –incluso los que transportaban caudales a España– en puerto por falta de manos.¹⁰¹¹ Lejos de ser algo puntual, el flujo de dinero, pertrechos y gente de mar desde Veracruz a La Habana es continuo y está bien identificado en 1795 en febrero¹⁰¹², abril,¹⁰¹³ y junio,¹⁰¹⁴ incluyendo maestranza,¹⁰¹⁵ y en 1796 en mayo,¹⁰¹⁶ y junio.¹⁰¹⁷ Lo abundante de las noticias y su relación constante con el situado en este periodo establece una constante necesidad de marinería en La Habana atendida aprovechando la frecuencia de los barcos de caudales.

El inicio del fin: las guerras angloespañolas

Independientemente del estado de la matrícula cubana, dicha escasez era fruto del aumento de barcos de guerra en la región tras la llegada del marqués del Socorro al Caribe en 1795, a la cabeza del que podríamos denominar temporal Virreinato del Caribe, pues ostentaba mando

[...]con el carácter de virrey y capitán general de las Provincias de Guayana, Cumaná, Caracas y Maracaibo y de las Islas de Trinidad, Margarita y Puerto

¹⁰¹⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volúmenes 179 y 177, ff. 142-144v

¹⁰¹¹ AGMAB, 16076

¹⁰¹² AGMAB, Expediciones, Caja 18, Documento 029

¹⁰¹³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 180, ff. 184-185v

¹⁰¹⁴ Ibid. ff. 313-315

¹⁰¹⁵ AGMAB, 18019 y AGMAB, 18013

¹⁰¹⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 185, ff. 251 - 251v

¹⁰¹⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 183, ff. 231

*Rico y Santo Domingo y Cuba con las mismas facultades y autoridad que los demás virreyes de América.*¹⁰¹⁸

Tan grandes responsabilidades eran parejas al tamaño de la escuadra que encabezaba, lo que, como sucediera en la década de 1780, conllevaría el aludido aumento de la presión sobre la matrícula y las –exageradas– noticias de su gran decaimiento en años previos¹⁰¹⁹ y contemporáneas:

*[...]a la verdad, las matrículas de esta islas prestan muy poca utilidad, y solo concurre a campaña alguna gente de los de esta Capital y Regla, pues de la Provincia de Cuba [...] solo se han podido lograr vengan al servicio, estando en el todas las cuadrillas, nueve matrículas desde abril del año de 93 y 41 individuos vagos.*¹⁰²⁰

Dicha afirmación tendría probablemente más que ver con los problemas políticos entre diversas autoridades de Marina que con la realidad cuantitativa de los matriculados, pues superaban el millar en 1791 y alcanzarían los dos en 1798; siendo compleja, por tanto, una participación tan reducida en 1795.¹⁰²¹ Domingo de Pavía, autor de estas frases –y garante de que la historiografía volviera a tener abundante documentación sobre la matrícula–, venía experimentando dificultades con algunos de los ministros y subdelegados que quizá causaran esta baja afluencia;¹⁰²² ante lo cual optó por la misma solución que sus antecesores en el ministerio principal: sustituirlos.¹⁰²³ Y no era el único que tenía problemas con los oficiales de matrícula, pues los propios patrones de Trinidad presentaron un escrito en 1796, tras la defunción del asesor de la localidad, solicitando que se les indemnizara por el abuso de autoridad que este había ejercido y que no se nombrara a otro, que se valdrían con el ministro que ya se encontraba allí y, de paso, se ahorrarían pagarle el sueldo al nuevo.¹⁰²⁴ Las turbias relaciones entre oficiales y matriculados podrían arrojar algo de luz a las apreciaciones de carencia de personal desde La Habana que se intercalan con estados en los que se comprueba que esto no es cierto, ya que, simplemente, no tendrían de los datos o de la capacidad de ejercer su

¹⁰¹⁸ AGMAB, Expediciones, Caja 18, Documento 084, ff. 1-2

¹⁰¹⁹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, ff. 16-19, AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, f. 31

¹⁰²⁰ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7

¹⁰²¹ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 16, f. 34 y AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 6, ff. 18-19

¹⁰²² AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, f. 30

¹⁰²³ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, ff. 2-3

¹⁰²⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 11, ff. 23-27

jurisdicción; es decir, de reclutar. Por otro lado, el suceso de Trinidad revela que, al menos en este momento, los sueldos de los oficiales de matrícula eran pagados desde las contribuciones de los matriculados de su jurisdicción; motivo que explicaría tanto que se rechazaran los reclutamientos –y el sistema en general–, como las demandas de mejores destinos como la examinada de Pardo Osorio.¹⁰²⁵ Llama la atención, ciertamente, que el ministro de la localidad, el propio Pardo Osorio, no hubiera podido poner coto a los negocios de su asesor, teniendo en cuenta que los matriculados pretendían que fuera él quien asumiera también la plaza del fallecido.¹⁰²⁶

Para solucionar este y otros problemas, así como comprobar por enésima vez si el número de matriculados en los libros era el real, se había dispuesto una inspección de matrícula en la isla a cargo del capitán de navío Luis Toledo, quien posteriormente haría lo mismo en Campeche.¹⁰²⁷ Sin embargo, la propia revista sería objeto de disputa por la oposición del ministro principal Pavía en La Habana a que se realizara,¹⁰²⁸ negándose a acatarla porque él ya había propuesto a otro inspector.¹⁰²⁹ Se preguntaba irónicamente Pavía si se había derogado la real orden de 28 de agosto de 1776 que le confería sus facultades, tras lo cual se dejó sin efecto el nombramiento de Toledo como inspector, para evitar que el problema creciera.¹⁰³⁰ La disputa no era sino la enésima entre los oficiales del ministerio y los de guerra por el doble cariz de la matrícula en tanto necesitada de administración pero eminentemente militar; y vuelve a revelar que esta característica complicaba su funcionamiento en Cuba, pues obligaba a acuerdos entre el ministro principal y el comandante de La Habana.¹⁰³¹ A raíz de ella, este último escribió a Madrid por la vía reservada describiendo los hechos relativos a la fallida inspección, así como los cambios en el ministerio de Trinidad y las subdelegaciones de Holguín y Baracoa realizados sin su consentimiento; generando un expediente en el que se resume la historia de la Matrícula de mar en Cuba hasta ese momento.¹⁰³²

Al margen de la inmensa utilidad que estas disputas guardan para la historiografía, lo cierto es que esta también refleja los estertores de la lucha de la pluma contra la espada,

¹⁰²⁵ Ibid. f. 21

¹⁰²⁶ Ibid. ff. 27-33

¹⁰²⁷ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, ff. 32-34

¹⁰²⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 11, ff. 1-3

¹⁰²⁹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, ff. 3-4

¹⁰³⁰ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 11, ff. 4-5

¹⁰³¹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, f. 21

¹⁰³² AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, ff. 20-23 y AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 9, ff. 13-14, 16 y 22

pues lo que pretendía Pavía era tratar directamente con el comandante de la escuadra, Gabriel de Aristizábal, al margen de la comandancia general.¹⁰³³ Esta, por los problemas internos, suplicaba la realización de levas tanto en Cuba como en Nueva España, pues *para la marinería ya no me han quedado arbitrios, pues tengo agotados todos los recursos.*¹⁰³⁴ Pese a que las ordenanzas de matrícula defendían a los inscritos de la realización de levas, el comandante, Juan de Araoz, simplificaba que con una leva tan solo en Cuba podrían reclutarse todo el personal de la escuadra.¹⁰³⁵ Es decir, La Habana sabía que había marinería suficiente en la isla, pero o bien los problemas de la matrícula –internos, en el caso de las desavenencias; impuestos, en el caso de las guerras y situación socioeconómica– o los de la cadena de mando impedían un reclutamiento eficiente.

La realidad es que los matriculados en La Habana habían descendido en una cuarta parte, algo lógico teniendo en cuenta el contexto militar, pero los números, tal como confesaba Araoz, no eran tan pequeños como los que refería Pavía: la cantidad de marineros en La Habana permanece estable en 327 matriculados durante los informes mensuales de abril, mayo, junio y julio de 1796;¹⁰³⁶ mientras que en Regla son 176 en los mismos meses.¹⁰³⁷ Estos informes no únicamente confirman lo expuesto, sino el correcto intercambio entre las subdelegaciones y el ministerio principal, ya que se continuaba enviando mensualmente un informe resumido con el número de matriculados por cuadrilla; tal como se había establecido en 1776.¹⁰³⁸

En cualquier caso, la presión que ejercían las desmedidas necesidades de la Armada sobre la población y el sistema se dejaban notar nuevamente en forma de levas:

*[El ministro] cogió a desoras de la noche en los xiveros, esteros y buques distantes del pueblo algunas leguas varios de dichos desertores, que remitió al servicio, de los cuales se han desertado algunos y les tiraron un tiro con bala, que fue milagro no lo huviesen muerto; pero no por ello dejó de continuar esta persecución, atendida con la necesidad de gente que tenía la Armada.*¹⁰³⁹

¹⁰³³ AGMAB, 1946 Matrículas Indias, 8. f. 7

¹⁰³⁴ AGMAB, Expediciones, Caja 22, Documento 009, f. 6

¹⁰³⁵ Íd.

¹⁰³⁶ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, ff. 25, 24, 23 y 22, respectivamente.

¹⁰³⁷ Ibid. ff. 29, 28 y 27, respectivamente.

¹⁰³⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, ff. 128-138, Arts. 10 y 26

¹⁰³⁹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 11, f. 11

Como se aprecia, la oposición a estas era cada vez más activa y violenta, tal como se comprobará sucedía también en el Atlántico británico, fruto tanto del agotamiento de la sociedad marítima por los constantes conflictos militares que les convertían en sujetos forzados, como por la efervescencia política y violenta de la escena internacional. En este contexto, lo lógico es que, una vez más, los números de matriculados descendieran en la misma medida en que se vulneraban los derechos que la propia matrícula les garantizaba.

Conforme la guerra avanzó, la situación se agudizó, dejando a la escuadra de operaciones en América necesitada de la mitad de sus tripulaciones.¹⁰⁴⁰ Amargamente se quejaba Aristizábal, su comandante, de que los presentes no mejoraban mucho la situación, pues a la alta proporción de grumetes entre los matriculados reclutados se sumaba que todos lo eran mediante leva forzada y completados con presidiarios.¹⁰⁴¹ Así, en mayo de 1798 se asiste a un extraordinario momento de unanimidad por parte de toda la oficialía de La Habana y las provincias, auspiciada por los medios dictados desde Madrid, en el que hay acuerdo absoluto en realizar una nueva revista de inspección.¹⁰⁴²

La excepción duraría muy poco, ya que desde el principio surgieron desavenencias con respecto a la persona del inspector, lo que enfrentó nuevamente al ministro Pavía con el comandante Araoz.¹⁰⁴³ Se volvía a hacer patente el pesimismo del primero con respecto a la Matrícula de mar, mencionando que sus problemas eran de concepción y que el método seguido de manera cotidiana eran las levas al haberse agotado todos los ramos para tripular las escuadras, por lo que la revista no tenía sentido.¹⁰⁴⁴ Entre líneas se observa cómo las amplias necesidades de tripulaciones de las desproporcionadas escuadras habían recurrentemente socavado la Matrícula de mar, no respetando los turnos de descanso de campaña de los matriculados, enrolándolos de manera forzosa y viciando los procedimientos de los ministros; por lo que la creciente oposición e imposibilidad de tripular las naves era el resultado lógico.

La discutida revista no hizo sino confirmar punto por punto lo expuesto, pues su objetivo era reclutar *a toda la gente numerada y vaga*, consiguiendo de este modo 1332 hombres de un total de 4091 en junio de 1798;¹⁰⁴⁵ incluso matriculados, presos e incluso internos

¹⁰⁴⁰ AGMAB, Expediciones, Caja 23, Documento 018, f. 5

¹⁰⁴¹ Ibid. f. 9

¹⁰⁴² AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7, ff. 17-18

¹⁰⁴³ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 8, ff. 3-4

¹⁰⁴⁴ Ibid. ff. 1 y 5

¹⁰⁴⁵ Ibid. f. 2

en el hospital.¹⁰⁴⁶ El recurso a la leva total venía después de que los hombres enviados por los virreyes de Nueva España y Santa Fe y el gobernador de Campeche no fueran suficientes; lo que por otra parte confirma a La Habana como la capital administrativa caribeña.¹⁰⁴⁷

Así como la contraparte británica era bien consciente de que el esfuerzo de guerra solo podía mantenerse en el tiempo si no se afectaba en demasía a la economía, y ello pasaba por respetar, aunque fuera mínimamente, a las tripulaciones mercantes y pesqueras; la orden de reclutar *a toda la gente* obvia por completo este principio tan básico, quizá por la absoluta desesperación. Pavía llegaba a solicitar no únicamente esto, sino que los matriculados en servicio, *interin* la situación, no fueran siquiera restituidos a sus casas; quebrantando la que fuera tal vez la más mínima concesión de la Corona a sus súbditos a cambio de su trabajo y vida.¹⁰⁴⁸

Otro tema observable en la revista es la absoluta volubilidad de las cifras comparada con los estados referenciados. Puede entenderse en términos de contar en ellas a los vecinos ausentes por estar empleados en mercantes de altura o corsarios, si el ministro o inspector de turno quería demostrar crecimiento de sus matriculados, oposición al sistema o cualquier otro argumento; o si únicamente se trasladaba a La Habana la existencia de población permanente en la localidad, pesquera o empleada en el tráfico local. El hecho de que desde un principio no se dejara claro a quien incluir y cómo proceder llevó al constante vaivén de varios cientos o incluso miles que descolocaba constantemente a La Habana.¹⁰⁴⁹

Así, los 4091 matriculados detectados en la revista de inspección contrastaban amplísimamente con los 2091 resultantes en el estado elaborado en el mismo mes de junio de 1798:

¹⁰⁴⁶ AGMAB, Expediciones, Caja 26, Documento 102, ff. 3-6

¹⁰⁴⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 47, Expediente 5, ff. 210-251 y AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 6, ff. 14-17

¹⁰⁴⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 8, ff. 5-6

¹⁰⁴⁹ Ibid. ff. 2 y 8

Partido Lista\Localidad	Ministerio de La Habana			Ministerio de Cuba				Ministerio de Trinidad				Sub. Ind. Santo Príncipe	Total
	Habana	Regla	Matanzas	Santiago	Bayamo	Baracoa	Holguín	Trinidad	Sancti Spiritus	Santa Clara	San Juan de los Remedios	Santo Príncipe	Total
Pilotos	18			3				8					29
Prácticos	18	5				17					1		41
Id. supernumerarios						4							4
Id. aprendices						6							6
Patrones y dueños de embarcaciones	64	34	2										100
Cabos de matrícula matriculados presentes	18	4	3		1	2	3		1		6	1	39
Id. en servicio	452	112	5	25	43			8			2	35	682
Id. Inútiles y jubilados	27	7	2	10		7		21	1			4	79
Id. ausentes con licencia					32			14				8	54
Id. sin nota de destino	208	46	5	65	32		36					87	479
Id. pasados a otros domicilios		17			7							10	34
Id. despedidos del servicio	95	5				8						28	136
Calafates			12	10	3							2	27
Carpinteros				4	4			10		6	11		35
Id. en los cortes del rey		1	26										27
Armeros				1									1
Fonderos				1									1
Total	900	231	55	210	162	84	69	97	4	30	54	195	2091
Total del ministerio	1186			525				185				195	2091

Tabla 18. Gente matriculada por demarcación en Cuba en 1798 ¹⁰⁵⁰

¹⁰⁵⁰ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 6, ff. 18-19

También contrastaban, en casi la misma proporción de dos a uno, el número de reclutados durante dicha revista, 1331, con los matriculados en campaña indicados en el estado: 682. Además de la inclusión en la revista de los que podríamos denominar *matriculados fantasma*, aquellos no residentes más que por breves periodos, la explicación más sencilla parece ser la de que, habida cuenta del reclutamiento de presidiarios y de la realización de una leva general, los números de la gente obtenida por estos medios se habían sumado al total como si de matriculados se tratase. Lo que parece claro es que se aprecian varias contradicciones.

En primer lugar, las órdenes contemplaban reclutar a todos los matriculados de manera indefinida –pues se había ordenado no devolverlos siquiera a sus casas al final de la campaña–, pero este estado muestra que 1409, dos tercios de ellos, no estaban en campaña. Que no se enrolaba a jubilados e inválidos parece claro, pero tampoco a pilotos, prácticos, patrones, cabos, licenciados y diversas profesiones. Todas estas excepciones abrían ampliamente el abanico de opciones de fraude con tal de esquivar el penoso servicio, pero lo que realmente muestran es que la única zona en la que se obligó efectivamente a campaña fue en la provincia de La Habana; pues es la única en la que no hay matriculados presentes sino sirviendo. Cabe la duda en este punto si el breve retraso en las comunicaciones desde Trinidad, Santiago y Santo Príncipe provocó que la información del estado sea en ellas anterior a que la revista pasase realizando su particular pesca de arrastre.

Aun con ello, el estado y la revista revelan otra importante contradicción en la inteligencia de la que la Comandancia General y el Ministerio Principal disponían en La Habana. Amén de las amplias, expresas y recurrentes diferencias entre ellas, no se trataba de instancias separadas, pues se reunían frecuentemente en junta e intercambiaban –muy a pesar de sus integrantes– pareceres. Así, es plausible que cada una creyere lo que sus fuentes suministraban, pero partícipes del mismo sistema como eran y abiertas a la participación necesaria en sus decisiones de personal externo como los comandantes de las escuadras defensiva y de operaciones, llaman poderosamente la atención los enconamientos observados. En cualquier caso, sus proceder se revelaron de todo menos eficientes, ni para suministrar tripulaciones suficientes ni para fomentar el ramo de la marinería, cuanto menos se hacía más bien lo contrario. Cabe recalcar, quizá por enésima vez, que las obligaciones cuantitativas del esfuerzo naval superaban amplísimamente a las capacidades demográficas de las costas cubanas y campechanas.

Por último, pese a los constantes inconvenientes que contradirían lógicamente un aumento del número de matriculados, en apenas siete años estos se habían incrementado en 600; sin incluir a la abundantísima maestranza de La Habana.¹⁰⁵¹ Incluso el abuso y la oposición a la matrícula, el crecimiento demográfico se reveló como una fuerza de mayor consideración.

En el desarrollo de la serie histórica de revistas de la siguiente figura puede observarse este crecimiento, así como la absoluta primacía de La Habana en términos demográficos. Esta es tan abrumadora que ha obligado a que la escala del gráfico sea nuevamente logarítmica para que el resto de datos puedan apreciarse con facilidad. En términos generales, puede observarse cómo, tras la depuración de matriculados acometida durante la década de 1780 y que explica lo excepcional de la revista de 1779, la Matrícula de mar de Cuba mantiene una línea ascendente.

¹⁰⁵¹ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 6, f. 19

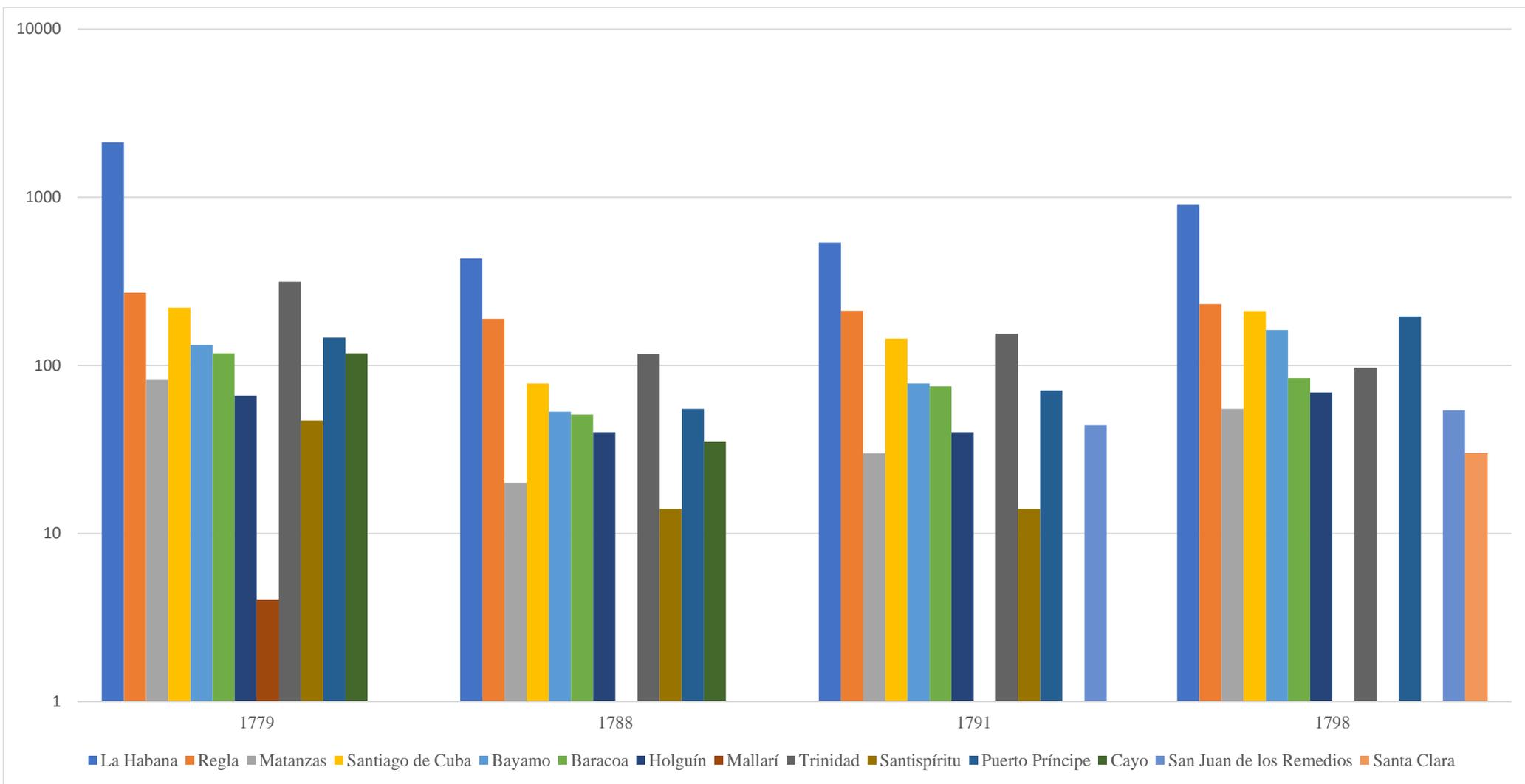


Figura 10. Evolución de matriculados en Cuba por localidad y año, eje vertical en escala logarítmica en base 10¹⁰⁵²

¹⁰⁵² La fuentes de la figura se corresponden a las indicadas en las tablas indicadas para cada uno de los años.

Por otro lado, además de los dispares números, la revista de 1798 trajo consigo una ligera reordenación territorial de la matrícula dependiente de La Habana:

Departamento de La Habana
<u>La Habana</u>
<i>La Habana</i>
<i>Regla</i>
<i>San Carlos de Matanzas</i>
<i>Batabanó</i>
<u>Trinidad</u>
<i>Trinidad</i>
<i>Sancti Spíritus</i>
<i>San Juan de los Remedios</i>
<i>Villaclara / Santa Clara</i>
<u>Cuba (Santiago)</u>
<i>Santiago</i>
<i>Bayamo</i>
<i>Baracoa</i>
<i>Holguín</i>
Puerto Príncipe (subdelegación independiente)
Puerto Rico
Santo Domingo

Tabla 19. Departamento de La Habana en 1798, sin incluir las 17 localidades dependientes de la subdelegación de Puerto Rico ¹⁰⁵³

A la provincia de la propia capital se agregó la subdelegación de Batabanó, mientras que en la de Trinidad, Cayo y Puerto Príncipe dejaron de pertenecer a dicho nivel administrativo. En su lugar se eligieron San Juan de los Remedios y Villaclara como nuevos lugares de residencia de dos subdelegados, sin dejar Puerto Príncipe de ser subdelegación, aun respondiendo directamente ante La Habana sin ser parte de la provincia. La explicación de este híbrido denominado en los estados como “subdelegación independiente” no se ofrece, pero pudiera ser por diferencias con el ministerio de Trinidad o, sencillamente, por facilidades logísticas dada la distancia con esta.

¹⁰⁵³ AGMAB, 1946, Matrículas Indias, 6, ff. 18-19; AGMAB, 32008; AGMAB, Expediciones, Caja 16, Documento 076

Por su parte, la isla de Puerto Rico continúa apareciendo como dependiente del sistema de La Habana, si bien el gobernador Ramón de Castro, subdelegado general de Marina y matrículas de la isla, ostentaba mando equivalente al de un ministro principal en la isla – y como provincia se menciona¹⁰⁵⁴– a raíz de las propuestas que realizó en 1796 para fomento del sistema.¹⁰⁵⁵ Las noticias respecto a Santo Domingo son algo más confusas, pero parece que una vez subsanada la falta de ejemplares de las ordenanzas, se implantó la Matrícula de mar dependiente de La Habana en 1793; es de suponer que en un régimen similar al de Puerto Rico.¹⁰⁵⁶

El plan propuesto por el gobernador Ramón de Castro fue aprobado el 31 de julio de 1798, pero la falta de comunicación entre ambas islas afectó a su desarrollo.¹⁰⁵⁷ Parece ser que desde ese momento, el gobernador y subdelegado se dedicó a fomentar el ramo de la marinería de manera independiente aunque dependiera del comandante general de La Habana, puesto que las réplicas y contrarréplicas se demoraron dos y cuatro años, respectivamente, debido a la guerra.¹⁰⁵⁸ Así, la Matrícula de mar de Puerto Rico aceptada en 1798 recibiría el impulso más importante en febrero de 1802, cuando se aprobaron los gastos que causaría; curiosamente antes de que llegara la paz que permitiría, a priori, su mejor desarrollo.¹⁰⁵⁹

No se ha podido recuperar información sobre matriculados en los dos últimos años de la guerra, probablemente porque debido a ella los flujos fueran más discontinuos, a excepción de varias noticias en las que se certifica la dependencia de La Habana de marinería proveniente de Veracruz y Campeche y la continuidad de estos envíos.¹⁰⁶⁰ Sin embargo, sí que existen datos sobre las importantes modificaciones que se realizaron en el sistema entre 1800 y 1802.

Desde las nuevas ordenanzas hasta la guerra de Independencia

Antecediendo a las ordenanzas de 1802, se comenzó a militarizar la gestión del sistema según el real decreto del 18 de abril de 1800 y la real orden del 25 de ese mes.¹⁰⁶¹ La

¹⁰⁵⁴ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 6, f. 23

¹⁰⁵⁵ AGMAB, 32008

¹⁰⁵⁶ AGMAB, Expediciones, Caja 16, Documento 076

¹⁰⁵⁷ AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 8, f. 1

¹⁰⁵⁸ Ibid. ff. 1-4

¹⁰⁵⁹ Íd.

¹⁰⁶⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 124 / Expediente 9, ff. 216-303; Ibid. Expediente 10, ff. 312-354

¹⁰⁶¹ AGMAB, Expediciones, Caja 28, Documento 030, ff. 2-3

militarización de la gestión se entiende en tanto que los oficiales del cuerpo general obtuvieron jurisdicción militar de Marina en las provincias, con independencia de la administración de los caudales, que se propuso pasaran a ser gestionados por Hacienda.¹⁰⁶² En la práctica, esto significaba que la batalla entre la pluma y la espada la había ganado la segunda, porque ministros y subdelegados quedaban despojados de sus funciones; aunque se les obligó a permanecer en sus destinos para realizar la transición.¹⁰⁶³ Esta se puso en marcha el 1 de agosto de 1801 en La Habana, fecha en la que también partieron los oficiales de guerra junto a sus asistentes hacia las poblaciones, portando ejemplares de la nueva instrucción, para sustituir definitivamente al cuerpo del Ministerio.¹⁰⁶⁴ Con la publicación el 10 de octubre de ese año de un nuevo indulto para desertores, como era costumbre cada vez que se implementaban nuevas ordenanzas para relanzar el sistema, se puede dar por concluida la transición; de tal forma que la nueva organización territorial quedaría como muestra la siguiente tabla:

¹⁰⁶² Íd.

¹⁰⁶³ Íd.

¹⁰⁶⁴ Ibid. ff. 3 y 5

Departamento de La Habana
<u>La Habana</u>
<i>La Habana</i>
<i>Regla</i>
<i>San Carlos de Matanzas</i>
<i>Guanabacoa</i>
<i>Batabanó</i>
<u>Trinidad</u>
<i>Trinidad</i>
<i>Cayo</i>
<i>San Juan de los Remedios</i>
<i>Villaclara / Santa Clara</i>
<u>Cuba (Santiago)</u>
<i>Santiago</i>
<i>Bayamo</i>
<i>Baracoa</i>
<i>Holguín</i>
<u>Puerto Príncipe</u>
<i>Puerto Príncipe</i>
<i>Nuevitas</i>
<i>Sancti Spíritus</i>
<i>Santo Domingo</i>
<i>Puerto Rico</i>

Tabla 20. Departamento de La Habana en 1801, sin incluir las 17 localidades dependientes de la subdelegación de Puerto Rico¹⁰⁶⁵

¹⁰⁶⁵ Ibid. ff. 12-14; AGMAB, Expediciones, Caja 28, Documento 030, Documento 050

La única diferencia con respecto a la distribución previa es el ascenso de categoría definitivo de Puerto Príncipe, ahora en igualdad de condiciones que La Habana, Trinidad y Santiago; si bien se hace complicado denominar a esta categoría ministerio por la falta de ministro y quizá sea más correcto denominarla sede provincial.

Serían estos años de cambios profundos en el sistema naval español, pues se decretó en 1802 que los Correos Marítimos se incorporaran a la Armada; lo cual sucedió en la Habana en julio de 1802.¹⁰⁶⁶ Es este un hecho fundamental en el devenir histórico de las relaciones entre la Península Ibérica y América, pues a partir de este momento las comunicaciones se complican aún más pese a que el cambio perseguía una mayor normalización de los buques de Estado. En La Habana en concreto, y por extensión en el Caribe, se suspendieron los correos que iban y venían a ella desde Veracruz, Puerto Rico, Cartagena, México, Campeche, Guatemala, Nueva Orleans y Florida. El circuito empleaba la capital cubana como nodo de conexión hacia Europa, lo que nuevamente da fe de la importancia de dicho puerto como plaza principal del gobierno de la Monarquía en América, así como de las complicaciones de gestión que sufrirían las aguas caribeñas con el cambio.¹⁰⁶⁷

Respecto a los matriculados, si bien no se ha podido consultar ningún estado de matrícula de este periodo, un estado de fuerza de la división de Gravina en La Habana identifica a 1668 presentes en febrero de 1802,¹⁰⁶⁸ mientras que ese mismo año se solicitaba maestranza al arsenal caribeño desde Cádiz.¹⁰⁶⁹ Las noticias de esta fase son contradictorias, pues apenas dos años más tarde se mandaba una urca con marinería desde España para poder tripular el navío San Leandro en La Habana *aunque sea a media tripulación* y que cruzase el Atlántico de nuevo hacia Cádiz.¹⁰⁷⁰ Quizá la crisis de mortalidad de este año tuviese algo que ver, aunque por la información posterior que se verá a continuación, parece que la Matrícula de mar de Cuba sufrió enormemente con la militarización de su gestión.¹⁰⁷¹

¹⁰⁶⁶ AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 073

¹⁰⁶⁷ AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 089, ff. 2-3, 5-7

¹⁰⁶⁸ AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 029, ff. 1-3

¹⁰⁶⁹ AGMAB, 31110

¹⁰⁷⁰ AGMAB, 36017

¹⁰⁷¹ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 177

Los problemas para encontrar tripulantes que antes afectaban mayoritariamente a los grandes navíos de línea continúan referenciándose en 1805,¹⁰⁷² con el agravamiento de extenderse a naves más pequeñas como fragatas –ni siquiera completadas con gente de leva–¹⁰⁷³, corbetas e incluso lanchas para la defensa del puerto.¹⁰⁷⁴ Ya en 1806 el sistema parecía descompuesto, pues sólo quedaban en funcionamiento las subdelegaciones de La Habana, Regla y Puerto Rico,¹⁰⁷⁵ si bien la primera funcionaba con la normalidad e inconvenientes de las tres décadas previas y seguía solicitando la potestad sobre las embarcaciones que la ciudad arrendaba en el puerto.¹⁰⁷⁶

Las últimas noticias de la Matrícula de mar cubana antes del colapso provocado por la invasión francesa en la Península Ibérica confirman la permanencia del comandante de matrícula en La Habana en 1808,¹⁰⁷⁷ y, probablemente demasiado tarde, la asunción de facto de la potestad sobre las matrículas de Campeche; pues los sueldos de sus empleados se pagaban desde la capital cubana ese mismo año.¹⁰⁷⁸ En el maremágnum de la guerra total en España, se ordenó en 1809 que se desarmaran todos los buques menores sobrantes y hasta nueve lanchas cañoneras con objeto de que quedasen únicamente los barcos necesarios para proteger el cabotaje y mandar a todos los oficiales y marinería posibles a la defensa de la metrópoli.¹⁰⁷⁹ Tal fue el expolio de marinería que la última noticia correspondiente al marco temporal de esta tesis es la manifestación desde el –rebajado de categoría– apostadero de La Habana en 1812 de la imposibilidad de dotar los buques, *con los graves perjuicios que de ello se sigue al servicio*.¹⁰⁸⁰ **Graves no únicamente en términos de la Armada sino que, como se ha podido apreciar en este capítulo, La Habana funcionaba como punto central del gobierno borbónico sobre las colonias americanas gracias a la proyección naval. Expoliada esta tras años de constante guerra y sin capacidad demográfica para reformarse, la independencia de las colonias comenzaba a ser un proceso irreversible.**

¹⁰⁷² AGMAB, Expediciones, Personal, 1682

¹⁰⁷³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Cajas 6000-6743, Caja 6356, Expediente 014

¹⁰⁷⁴ AGMAB, Expediciones, Caja 37, Documento 011

¹⁰⁷⁵ AGMAB, Expediciones, Caja 40, Documento 076

¹⁰⁷⁶ AGMAB, Expediciones, Personal, 1687

¹⁰⁷⁷ AGMAB, Expediciones, Hacienda, 1750

¹⁰⁷⁸ AGMAB, Expediciones, Campeche, 1169. Y AGMAB, Expediciones, Haberes, 1335

¹⁰⁷⁹ AGMAB, Expediciones, La Habana, 1389

¹⁰⁸⁰ AGMAB, Expediciones, Caja 71, Documento 049

6.3.2. Gobernación de Puerto Rico

En la orden de implantación de la Matrícula de mar enviada el 23 de agosto de 1776 por Gálvez a las distintas demarcaciones americanas se explicitó como destino también al gobernador de Puerto Rico.¹⁰⁸¹ En un primer momento esto no debió cumplirse, pues cuando en mayo de 1777 el comandante de Marina de La Habana trató de asumir la matrícula de Campeche pretendió también extender la autoridad de matrícula de Cuba sobre Puerto Rico.¹⁰⁸² El vacío documental desde entonces es verdaderamente elocuente, no existiendo más referencias a la matrícula de Puerto Rico ni en Indias, ni en Marina ni en Cuba; por lo que se supone su inexistencia durante los primeros años.

Sabemos, empero, que el gobernador de Puerto Rico ya constaba como gobernador de matrículas y montes gracias al real decreto de 8 de julio de 1789, por lo que posiblemente el sistema existiera de forma teórica o restringido a las embarcaciones de la Gobernación.¹⁰⁸³ Dos años después se inició la construcción de unos pontones en San Juan, para lo que se edificó un barracón en la Puntilla, dando inicio al astillero en esta zona; vinculado al establecimiento formal de la matrícula en la isla posteriormente.¹⁰⁸⁴ Ya en 1793 se resolvió que el mando de las matrículas volviera al comandante de Marina de la isla y que fuera este quien dirigiese su implantación por orden de 8 de enero del año siguiente emitida por el secretario de Marina Valdés.¹⁰⁸⁵ Así, la primera institución de matrícula de la que hay pruebas formales es la que dirigió el teniente de fragata Juan Hurtado como cabeza de la misma, supeditada a la de La Habana. Que este fuera la cabeza formal despertó cierta competencia en el gobernador, quien, tras el breve paso por la autoridad en 1795 del *virrey del Caribe*, el marqués del Socorro, actuaría como y reclamaría volver a tener jurisdicción sobre las matrículas.¹⁰⁸⁶

Así, con base en una real orden del 8 de enero de 1796, el gobernador de Puerto Rico Ramón de Castro, como subdelegado de Marina y matrículas de la isla, le propuso al capitán general de La Habana indultar a los desertores junto a un largo listado de mejoras para el fomento de la Matrícula de mar y la constitución de un arsenal a partir de lo

¹⁰⁸¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 3, f. 3

¹⁰⁸² AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 5, f. 6

¹⁰⁸³ AGMAB, Expediciones, Caja 88, Documento 27, f. 14

¹⁰⁸⁴ *Íd.*

¹⁰⁸⁵ *Ibid.* ff. 1 y 14

¹⁰⁸⁶ AGMAB, Expediciones, Caja 18, Documento 084, ff. 1-2

edificado en la Puntilla.¹⁰⁸⁷ En ellas es posible observar el genuino interés del gobernador en establecerla persiguiendo el progreso de la isla y sus habitantes –prevé emitir licencias gratuitas de construcción de embarcaciones para fomentar este ramo–, así como las carencias de personal que este recluta: oficiales navales y escribanos con los que gestionarla.¹⁰⁸⁸ El escrito es realmente esclarecedor en cuanto a las posibilidades y carencias marítimas de Puerto Rico, así como quizá a las aspiraciones de control sobre las mismas de su gobernador y su detallado plan para ello, que incluía una cuidada división de todas las localidades costeras. La isla estaba más orientada hacia la economía marítima que su entorno caribeño, si bien su gobernador pretendía hacer de ello su principal sostén; pero para ello necesitaba el apoyo de las autoridades y la oficialía de Marina de Cuba porque carecía del personal con conocimientos para llevarlo a cabo. Las impresiones personales del comandante general Araoz en La Habana, anotadas al margen de la propuesta, no eran tan optimistas, temeroso quizá de perder competencias o de tener que correr con los gastos del ambicioso plan.¹⁰⁸⁹ Sin embargo, tras negar las ambiciones de convertir la Puntilla en un arsenal, acabó cediendo al plan de matrícula del gobernador Ramón de Castro y autorizándolo el 31 de julio de 1798.¹⁰⁹⁰

¹⁰⁸⁷ AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 8

¹⁰⁸⁸ AGMAB, 32008

¹⁰⁸⁹ Íd.

¹⁰⁹⁰ AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 8

6.3.2.1. Bando de Matrícula de mar de Puerto Rico de 1796

El bando sancionado en 1798 había sido publicado el 2 de abril de 1796 en Puerto Rico junto con el indulto a desertores y apoyado en la real orden de 8 de enero de 1796 tras la ordenación hecha por un capitán de fragata comisionado desde La Habana.¹⁰⁹¹ El gobernador lo hizo apoyado en el real decreto de 1787 que le nombraba cabeza de la matrícula, ignorando la orden de 1793 que le sustraía dicha jurisdicción en pos de un oficial de Marina nombrado por La Habana, publicándolo de manera efectiva el bando pero sometiéndolo al mismo tiempo al arbitrio final de esta.¹⁰⁹² Así, el sistema se estableció primero en San Juan y sus cercanías, la *provincia principal*, para extenderse gradualmente por las de Aguadilla, Mayagüez y Ponce:

Gobernación de Puerto Rico	
<u>Provincia Principal (San Juan)</u>	
	<i>Humacao</i>
	<i>Fajardo</i>
	<i>Loíza</i>
	<i>Arecibo</i>
<u>Aguadilla</u>	
	<i>Aguadilla</i>
	<i>Funa</i>
	<i>Rincón</i>
	<i>Aguada</i>
<u>Mayagüez</u>	
	<i>Mayagüez</i>
	<i>Añasco</i>
	<i>Cabo Rojo</i>
	<i>Guayanilla y Yauco</i>
<u>Ponce</u>	
	<i>Ponce</i>
	<i>Tallaboa</i>
	<i>Coamo</i>
	<i>Guayama</i>

Tabla 21. Primera extensión de la Matrícula de mar efectiva en Puerto Rico el 2 de abril de 1796 ¹⁰⁹³

¹⁰⁹¹ AGMAB, 32008. Arts. 2-4

¹⁰⁹² AGMAB, 32008. Arts. 23, 25; AGMAB, Expediciones, Caja 88, Documento 27, ff. 1 y 14

¹⁰⁹³ AGMAB, 32008. Art. 25

La distribución territorial abarcaba toda la costa y la dividía de manera enteramente racional, acorde a la detallada propuesta de Castro, con tres provincias dependientes del ministerio principal y cuatro subdelegaciones en cada una de estas provincias.

Jurisdicción y personal encargado

Con la creación de la matrícula en la isla se estableció la jurisdicción de Marina en esta, adaptándola a la Ordenanza General de 1748, al tratado 10 del título tercero de la ordenanza de 1751, a la de 1793 y a la Instrucción Municipal de 24 de agosto de 1794.¹⁰⁹⁴

La mera inclusión de tan detallado trabajo legal en el bando es elocuente con respecto a la voluntad de que el sistema funcionara de manera precisa y sin posibles interrupciones por parte de otras jurisdicciones.

El personal de Marina mantuvo su tradicional división en los ramos político y militar, siendo este el encargado de los buques y del proyectado arsenal.¹⁰⁹⁵ El primero tendría poco recorrido por la cercanía de la militarización completa de la matrícula, pero en el bando se detalla el sueldo de 25 pesos de los ministros provinciales y la creación de distintas figuras para el control naval de la isla: un teniente de navío o de fragata al mando del arsenal, un contador que le apoyara, un segundo contraamaestre bajo su mando, un auditor con sueldo de 50 pesos, un escribano con 20 pesos mensuales y, finalmente, 16 subdelegados a razón de 15 pesos; pues se prescindía de él en la provincia principal.¹⁰⁹⁶

La Habana aceptaría las bases de esta propuesta, restringiendo el mando del arsenal únicamente al tiempo de guerra, sin contador ni contraamaestre que le apoyara y con ciertas reducciones de los sueldos previstos.¹⁰⁹⁷

Garantías

Si bien el bando detalla el sueldo del personal de matrícula, no sucede así con el de los matriculados, a los que únicamente les garantiza el indulto y licencias gratis para la construcción de embarcaciones.¹⁰⁹⁸ El objetivo era convertir la isla en foco de carpintería de ribera:

¹⁰⁹⁴ Ibid. Art. 6

¹⁰⁹⁵ Ibid. Art. 7

¹⁰⁹⁶ Ibid. Arts. 11-20

¹⁰⁹⁷ Íd.

¹⁰⁹⁸ Ibid. Arts. 4 y 23

por que el Estado encuentre aquí gente de mar cuando la necesite y por que la maestranza de calafates y carpinteros de ribera tenga el mismo considerable fomento [...] para haberse vasallos útiles al rey, a la Patria y a sí mismos.¹⁰⁹⁹

Esta era, claro, la propuesta de San Juan a La Habana, escrita en términos de política naval estatal para que fuera aceptada, pero por el tono de la propuesta y sus especificaciones, el gobernador estaba verdaderamente interesado en crear un circuito económico bajo su mando. Así, la promoción de la construcción naval supondría una mayor utilización de las maderas y el crecimiento de los bienes provenientes del mar.

Procedimientos

El bando no es especialmente detallado con respecto a los procedimientos que han de seguirse para el buen funcionamiento de la Matrícula de mar de Puerto Rico, ni especifica ningún tipo de control de información ni de imposición de penas. Así, detalla el arreglo de plazas y sueldos de la subdelegación principal y que se matriculen primero a los individuos de la falúa de Rentas; estableciendo también la división entre los mandos del ramo militar y político.¹¹⁰⁰ Al margen de ello, se especifican pormenorizadamente las necesidades del arsenal propuesto –cables, alabrotes, anclas, ancoltas, lonas, breas, alquitrán, cuadernales y betas– y que la isla necesita que se construyan balandras, goletas, lanchas, botes y piraguas para fomentar el comercio interior de la isla y, de paso, la matrícula.¹¹⁰¹ El origen de la importante necesidad que espoleó a Castro a implementar el bando y solicitar su sanción a La Habana parecen ser los conflictos militares que habían dejado a la isla sin algunos de los medios necesarios para su progreso económico, puesto que su principal sostén eran *los catalanes que en la paz la frecuentan*, los correos de La Habana y los situados; todos afectados por los bloqueos navales británicos.¹¹⁰² Las quejas por culpa de estos no venían únicamente del estamento político, pues eran compartidas por otros sectores de la sociedad que se amargaban de la falta de noticias de Europa e incluso de la imposibilidad de acceso a libros muebles o archivos.¹¹⁰³

¹⁰⁹⁹ Ibid. f. 16

¹¹⁰⁰ Ibid. Arts. 1, 4 y 8

¹¹⁰¹ Ibid. Arts. 9 y 22

¹¹⁰² Ibid. Art. 9

¹¹⁰³ AGI, Estado, 11B, 55

6.3.2.2. Evolución de la Matrícula de mar de Puerto Rico

Tal como se ha referido previamente, La Habana aceptó el bando de matrícula de Puerto Rico el 31 de julio de 1798 desligándolo de su propuesta de arsenal, que fue negada quizá por los costos que generaría, quizá por la competencia que, aunque pequeña, pudiera llegar a provocar al de la capital cubana.¹¹⁰⁴ Apenas dos semanas después de dicha aceptación se confirmó su implantación, realizada al modo de una revista.¹¹⁰⁵ Esto aceleró la vuelta oficial de las competencias sobre matrícula al gobernador en diciembre de 1799, ya que hasta entonces habían estado bajo el oficial de Marina Juan de Hurtado a pesar de que la propuesta de Castro se las había garantizado de facto, creando una duplicidad susceptible de echar por tierra los esfuerzos realizados y que aún pudo generar dilemas al nombrarse a otro oficial de Marina para la isla.¹¹⁰⁶

Ya en 1800, el gobernador volvió a escribir a La Habana, sucediéndose algunas órdenes ese mismo año con respecto a la prohibición de extranjeros en la matrícula puertorriqueña.¹¹⁰⁷ Es imposible, sin embargo, trazar la continuidad de estas o el estado de la matrícula en la isla, ya que la guerra interrumpió las comunicaciones –dándole la razón al gobernador en su proyecto de orientar más al mar su economía– hasta el punto de que La Habana no pudo siquiera aprobar costes propuestos hasta inicios de 1802.¹¹⁰⁸ Su extensión territorial y demarcaciones entonces continuaban siendo las mismas que las de la propuesta original:

¹¹⁰⁴ AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 8

¹¹⁰⁵ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 6

¹¹⁰⁶ AGMAB, Expediciones, Caja 88, Documento 27, ff. 17, 25-26; AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 8

¹¹⁰⁷ AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 8, ff. 1-4; AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 68

¹¹⁰⁸ Íd.

Gobernación de Puerto Rico
<u>Provincia Principal (San Juan)</u>
<i>Humacao</i>
<i>Fajardo</i>
<i>Loíza</i>
<i>Arecibo</i>
<u>Aguadilla</u>
<i>Aguadilla</i>
<i>Funa</i>
<i>Rincón</i>
<i>Aguada</i>
<u>Mayagüez</u>
<i>Mayagüez</i>
<i>Añasco</i>
<i>Cabo Rojo</i>
<i>Guayanilla y Yauco</i>
<u>Ponce</u>
<i>Ponce</i>
<i>Tallaboa</i>
<i>Coamo</i>
<i>Guayama</i>

Tabla 22. Extensión de la Matrícula de mar en Puerto Rico el 2 de febrero de 1802 ¹¹⁰⁹

En estas circunstancias, es complicado establecer si el buen funcionamiento teórico lo era también práctico, puesto que entre otras cuestiones, la ordenanza de matrícula militar de 1802, compilada en 1803, no había sido establecida en Puerto Rico aún en 1806.¹¹¹⁰ Eso sí, las noticias de este año confirman el buen entendimiento del gobernador con sus contrapartes de Marina, razón por la que la posible dualidad del mando en la matrícula, uno de los mayores problemas para su funcionamiento en otros territorios americanos, no fue óbice para este en Puerto Rico.¹¹¹¹ El gobernador ostentó su mando y el oficial de turno, que desde 1799 hasta al menos 1807 fue el teniente de navío Jose María de Vertiz,

¹¹⁰⁹ AGMAB, 32008, f. 5; AGMAB, Expediciones, Caja 32, Documento 008

¹¹¹⁰ CO.AGN.SC.37.67.14; AGMAB, Expediciones, Caja 88, Documento 27, ff. 17-19

¹¹¹¹ AGMAB, Expediciones, Caja 88, Documento 27, ff. 17-19

lo ejerció.¹¹¹² Entre esta fecha y 1812 las noticias se oscurecieron aún más incluso para los contemporáneos a resultas de la separación de autoridad entre el astillero de la Puntilla y la matrícula en dos personas distintas,¹¹¹³ pero esta y el interés en su funcionamiento seguiría viva aún en la década de 1830.¹¹¹⁴

¹¹¹² AGMAB, Expediciones, Caja 88, Documento 27, ff. 17-19; AGMAB, Expediciones, Caja 40, Documento 076

¹¹¹³ AGMAB, Expediciones, Caja 88, Documento 27, ff. 20-21

¹¹¹⁴ Íd.

6.3.3. Virreinato de Nueva Granada

Gracias a los apartados previos, el contexto con el que se afrontan los hechos de las costas neogranadinas es más completo. Tal como se pudo observar en el capítulo de matrículas parciales, previas a la orden de implantación en todo el territorio americano de la Matrícula de mar, en Cartagena ya había una Matrícula de mar funcional cuando dicha orden llegó. El virrey Manuel de Guirior había aprobado la formación de una Compañía de Mar por parte del anterior gobernador de la ciudad, quien halló *un considerable número de gente así blanca como de color empleada en barcos*.¹¹¹⁵ Al presentarse poca gente, y oriunda de otras localidades de la bahía, se ordenó por fin mediante bando el alistamiento obligatorio de toda ella, cualquiera que fuera la condición de esa gente de mar, distinguiéndose clases como en las matrículas de España.¹¹¹⁶ Así, en aras de controlar a la gente de mar y la maestranza para mejor servicio a la escuadra de guardacostas, se redactó un reglamento particular el 12 de agosto de 1774 que fue implantación efectiva desde el 31 de ese mes.¹¹¹⁷

Todo ello fue comunicado a Julián de Arriaga, secretario de Marina e Indias, solicitando la aprobación de lo dispuesto y adjuntando el reglamento, el 15 de septiembre de 1774.¹¹¹⁸ Desde Madrid se envió a la Junta del Departamento de Cádiz para que esta lo examinara e informase al respecto,¹¹¹⁹ siendo su dictamen negativo por carecer de las Ordenanzas de la Armada y de Matrículas y porque causaría disputas entre el gobernador y el comandante de Marina de Cartagena. Recomendó por ello que la Compañía de mar se mantuviese en la jurisdicción de la Gobernación y fuese administrada por Hacienda.¹¹²⁰

La negativa no llegó a Cartagena o no fue archivada ni en allá ni en Madrid, puesto que no se ha encontrado referencia que oficializara la negativa de la junta. Sin embargo, sentaría un precedente que sería utilizado posteriormente, como se verá en este capítulo, dado que el reglamento, que ya estaba y continuaría en funcionamiento, nunca fue oficialmente aprobado en la Corte. Los futuros intereses enfrentados darían más peso de esta forma a uno u otro documento, en función de la necesidad.

¹¹¹⁵ CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5, f. 72

¹¹¹⁶ Ibid. ff. 73-81

¹¹¹⁷ Ibid. ff. 82-85

¹¹¹⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1, ff. 15, 19-30

¹¹¹⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 1

¹¹²⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1, f. 11

Apenas unos meses después, de manera paralela, se solicitaba al comandante de Marina en La Habana información sobre el número de gente de mar en Cuba, a lo que seguiría el proceso ya descrito de implantación de la Matrícula de mar después de que desde la isla se informase positivamente sobre la matrícula de Cartagena.¹¹²¹ Independientemente de la lucha política que se libraba en Madrid entre Indias y Marina, lo cierto es que fue la primera secretaría la que emitió la orden el 23 de agosto de 1776, dirigida tanto al gobernador de Cartagena como al virrey en Santa Fe.¹¹²² La llegada de esta orden supuso una nueva disyuntiva legal, ya que por una parte podía considerarse como una aprobación del reglamento de 1774, mientras que por otra, significaba un establecimiento *ex novo* con base a las Ordenanzas de Matrícula de mar de 1751.¹¹²³

El gobernador, que recibió la orden en diciembre de 1776, la pasó al comandante de Marina, quien previa junta convino con el virrey la publicación de un bando sólo en la bahía en un primer momento. El proceso estaba completo entre febrero y marzo de 1777, fecha en la que tanto el ministro de Marina de la plaza como su comandante informaban a España del cumplimiento de la orden.¹¹²⁴ Valga mencionar que se decidió durante el proceso que no se aumentarían sueldos por haber ya auditor y escribano de Marina en la plaza, lo que en la práctica significaba que se adaptaba sumariamente la matrícula de 1774 a la nueva orden o que, simplemente, se publicó un nuevo bando “por encima” de lo ya existente.¹¹²⁵ Es decir, con la aplicación de la real orden de 23 de agosto de 1776, el virrey y el comandante de Marina confirmaron *de facto* el sistema implantado en 1774, si bien jurídicamente la realidad fue algo más compleja.

Así, recibida dicha orden, las autoridades del Virreinato de Nueva Granada, con el virrey Manuel Antonio Flórez Maldonado a la cabeza, se pusieron manos a la obra para adaptar aquellas ordenanzas venidas de Europa a las particularidades del país. Los encargados de redactarlas fueron Fernando de Lortía, comandante de la Escuadra de los Guardacostas de Tierra Firme, y el ministro de Marina –del cuerpo del Ministerio–, quienes enviaron una primera versión al virrey para su confirmación. En esta, Lortía especifica las diferencias que tuvieron él y el ministro durante la redacción, marcadas principalmente

¹¹²¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 159-160

¹¹²² *Ibid.* f. 127

¹¹²³ CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5, ff. 345-349

¹¹²⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 121-131; CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5, ff. 140-146, 148-155, 349-350

¹¹²⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 4, ff. 1-2

por la extensión territorial de la Matrícula. El comandante propuso su implantación en la propia Cartagena y el establecimiento de provincias en Tolú y Barranquilla, los puertos con población marinera más cercanos a la capital. Por su parte, el ministro pretendía extenderla más allá de Barranquilla, hasta Santa Marta; mientras que en lugar de Tolú elegía Lorica y abogaba por matricular a los canoeros del río Magdalena estableciendo sedes en Mompós y Honda.¹¹²⁶ En la práctica, esto supondría extender la Matrícula de mar por todo el territorio, aplicando la profundidad que el *systeme-des-classes* empleó en los ríos franceses, pero a escala americana: Honda dista apenas 150 kilómetros de Santa Fe y más de 900 de Cartagena. Es decir, el ministro pretendía una matrícula implantada –y con ella su jurisdicción– sobre gran parte del territorio de la cuenca atlántica del virreinato.

Ambos coinciden en que el objetivo de la Matrícula es registrar a marineros y no a canoeros, puesto que a estos de poco les valdrían sus conocimientos a bordo de las complejas máquinas que surcaban el Caribe. De este modo, el virrey decidió transmitir la buena sintonía de trabajo a España al mismo tiempo que las dudas que se habían planteado sobre la extensión territorial del sistema. De su escrito al secretario del Despacho de Marina, Pedro González de Castejón, se deduce un genuino interés en que la Matrícula funcionase, además del intenso conocimiento de las costas americanas del secretario y su pragmatismo.

Mientras estas discusiones tenían lugar en América, la Junta del Departamento de Cádiz examinó nuevamente la propuesta del reglamento neogranadino, dando opinión negativa y recomendando que se aplicara como en España, pero empleando oficiales reales allá donde no hubiere de guerra o del ministerio de Marina, *exceptuando únicamente lo que no fuese adaptable en aquellos países según las leyes de Indias*.¹¹²⁷ El informe, tal como sus propios términos no lo eran, no tuvo una resolución clara.¹¹²⁸ En su lugar, Indias ordenó el 8 de febrero de 1777, reiterativamente, que se implantase la matrícula en Santa Fe en los mismos términos que en España.¹¹²⁹

El día 22 emitió la misma orden al comandante y ministro de los bajeles de Cartagena, mientras estos, al otro lado del Atlántico, ya estaban *reimplantando* la matrícula. En

¹¹²⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. ff. 11 y ss.

¹¹²⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1, ff. 11 y 13

¹¹²⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 161-162; CO.AGN.SC.37.80.161

¹¹²⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1, f. 3

octubre de ese año, el comandante remitió la ordenanza que tras muchas discusiones había logrado formar con el ministro, mientras que el virrey, por su parte, remitió su propia versión. En este caso no fueron revisadas por Cádiz, sino por el subinspector del Arsenal de Cartagena de Levante –por su amplia experiencia en la homóloga de Indias– quien sí fue conforme. Pero, nuevamente, no se resolvió directamente desde la Secretaría.¹¹³⁰

En resumen, a mediados de 1777 la situación dejaba un reglamento realizado y en funcionamiento desde 1774, dos ordenanzas redactadas desde Marina y el Virreinato que lo revisaban tras la orden de 1776, todas sin confirmar –ni dejadas de confirmar ni todo lo contrario–; además de disposiciones cruzadas en el tiempo por la tiranía transcontinental del reino. A ello habría que sumar, otrosí, que el secretario de Marina Castejón también había ordenado la matrícula –en lo posible igual a la de los departamentos de España, pero adaptada a los parajes, ergo particular– al virrey y sus subalternos de la Armada desde su Secretaría, a lo cual el sorprendido virrey respondía que ya había recibido mandato por Indias y que la ordenanza estaba enviada a España e implantándose.¹¹³¹ Un maremágnum atlántico, valga la redundancia, de hechos consumados, órdenes y contraórdenes con y sin aplicación.

En fin, el 20 de marzo de 1777, el estado de matrícula de Cartagena constataba 1003 personas: 25 cabos, 923 artilleros, marineros y grumetes, 28 carpinteros y 27 calafates.¹¹³² Se consideraban suficientes para tripular las cuatro balandras de la escuadra de guardacostas, por lo que se remitía el estado a España como prueba de la positiva aplicación de lo mandado.¹¹³³ Un mes después su número seguía idéntico, lo que prueba el correcto funcionamiento del sistema desde la no huida de los matriculados al envío puntual de información a la capital.¹¹³⁴

Aun así, en mayo llegó la orden cruzada de revisarlo y hacerlo con base en el sistema peninsular,¹¹³⁵ por lo que en junio se publicó un nuevo bando acompañado de su correspondiente indulto.¹¹³⁶ Se dejó sin determinar, como previamente, si la matrícula

¹¹³⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 162

¹¹³¹ Ibid. ff. 111, 115-126

¹¹³² AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 135;

¹¹³³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 7, f. 8; AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 137-138; CO.AGN.SC.37.80.161

¹¹³⁴ CO.AGN.SC.37.80.161

¹¹³⁵ Íd.

¹¹³⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1, ff. 4 y 7

debía extenderse más allá de la bahía de Cartagena,¹¹³⁷ pero el ministro de Marina, de acuerdo con el gobernador y el comandante de los bajeles —es decir, las dos ramas de la Armada y la administración civil: todas las partes implicadas—, verificó su implantación como consecuencia de la orden de 23 de agosto de 1776.¹¹³⁸ Curiosamente, pese a que dicha orden fue emitida por la Secretaría de Indias, el informe se dirigió a Castejón, secretario de Marina.¹¹³⁹

Así, en junio de 1777 ya no podría haber duda sobre qué sistema y qué competencias estaban vigentes, pero seguían quedando algunos flecos sueltos y toda la documentación generada, que sería empleada con posterioridad sirviendo a los intereses de cada persona y momento. En cualquier caso, todo quedó confirmado en España en diciembre de ese año.¹¹⁴⁰

En 1777, tras tres años de funcionamiento del reglamento particular y uno adaptándolo a lo mandado desde la Península Ibérica, la matrícula estaba firmemente establecida en Cartagena y su bahía, pero rápidamente se extendió el sistema para incluir al río Magdalena —no sin discusiones—, de tal forma que a finales de año esta era su implantación territorial:

¹¹³⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 4, f. 8

¹¹³⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 7, ff. 1-2

¹¹³⁹ Íd.

¹¹⁴⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1, f. 10

Virreinato de Nueva Granada	
<u>Cartagena</u>	18-03-1777
<i>Cartagena</i>	18-03-1777
<i>Tesca</i>	09-10-1777
<i>Manga</i>	09-10-1777
<i>Lorica/Río Sinú</i>	09-10-1777
<i>Barú</i>	09-10-1777
<i>Bocachica</i>	09-10-1777
<i>Pasacaballos</i>	09-10-1777
<i>Rocha</i>	09-10-1777
<i>Barranquilla</i>	09-10-1777
<i>Tolú</i>	09-10-1777
<i>Santa Marta</i>	31-10-1777
<i>Mompós</i>	26-11-1777

Tabla 23. Primera extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada con fechas de matrícula inicial confirmada por localidad ¹¹⁴¹

Empero, antes de analizar los cambios territoriales y la evolución de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada, veamos en primera instancia las particularidades de sus ordenanzas.

¹¹⁴¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 1, 2; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 4; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 11, f. 4; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 12,.; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 16, f. 6 y AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5, f. 5

6.3.3.1. La Ordenanza de Matrícula de mar de Cartagena de Indias de

1777

En tanto que ni los propios protagonistas certificaron nunca cuáles eran las definitivas, es menester estudiar las dos propuestas de ordenanzas para Cartagena realizadas con base al reglamento de 1774 y a la orden de 1776; dado que su contenido es semejante al de los bandos.¹¹⁴² El análisis se ha realizado mediante el procesado de la base de datos “Comparativa legal”, cuyo detalle metodológico se halla descrito en el capítulo “Metodología”.

Asimismo, en los reglamentos propuestos hay dos últimas diferencias. La primera de ellas es la reducción de un artículo en cada uno de los tres capítulos en la del ministro, sin que el contenido varíe realmente más allá de lo aquí expuesto. La segunda dirime la asunción de responsabilidades dentro de la jerarquía de Marina, que parece clara desde un principio, aunque también varía levemente. La cabeza de la Matrícula de mar en Cartagena de Indias es el ministro de la escuadra en ambos reglamentos, si bien el comandante se reserva los poderes otorgados a los inspectores. O lo que es lo mismo, la posibilidad de modificar el reglamento en ciertas ocasiones y, de este modo, sobreponerse a la autoridad del ministro cuando fuera necesario. Es en estas *ocasiones* en las que ambos difieren, puesto que en el reglamento propuesto por el comandante, el primer artículo del primer capítulo especifica que él es el inspector de matrículas¹¹⁴³, aunque nombra cada dos años a un oficial de la escuadra para realizar la revista junto a otro del Ministerio elegido por el ministro.¹¹⁴⁴

Por su parte, la propuesta del ministro omite este primer artículo –estableciendo así esa diferencia numérica entre ambos– para definir directamente la posibilidad que el comandante tiene de nombrar al oficial para la revista, siendo este el que tiene los poderes de inspector mientras dure esta. Eso sí, siempre a las órdenes del comandante.¹¹⁴⁵ La diferencia, sutil, radica en que las revistas han de ser aprobadas antes de ser efectuadas, dado el coste que conllevan, por lo que el comandante, en lugar de ser casi plenipotenciario sobre el reglamento al ser permanentemente considerado inspector; pasa a poder introducir cambios solo si estas se aprueban. O lo que es lo mismo, el cuerpo

¹¹⁴² CO.AGN.SC.37.81.7

¹¹⁴³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I Art. I

¹¹⁴⁴ Ibid. Cap. I Art. II

¹¹⁴⁵ Ibid. Cap. I Art. I

general sigue teniendo el poder sobre la Matrícula de mar en Cartagena, pero el del Ministerio la gestiona e influye en cuándo se pueden introducir cambios de calado en la misma.

Jurisdicción y personal encargado

Su figura quedó regulada así en los artículos 1, 2, 8, 10, 11 y 12 del capítulo I de las Ordenanzas, en los que además de lo mencionado, se recogía su potestad para nombrar a un oficial de la escuadra cada dos años. Este, junto a un oficial nombrado por el ministro de Marina de dicha escuadra y a un escribano, pasarían revista general, tal como estaban previstas en la Península Ibérica bajo autoridad de un comisario ordenador.¹¹⁴⁶ Las tareas de este oficial comisionado en Cartagena pasaban por auditar las quejas de los matriculados para con sus cabos y subdelegados procurando juicio verbal,¹¹⁴⁷ examinar la composición de las cuatro cuadrillas de cada pueblo, ajustarla y comprobar si alguien ha incumplido las restricciones de navegación junto al subdelegado o cabo; decidiendo el inspector la pena.¹¹⁴⁸ Por supuesto, su principal encargo era comprobar el estado de la gente matriculada, actualizando listados y confirmando jubilaciones; formando un estado al final de la misma –que debía remitir al secretario de Estado de Marina para inteligencia del comandante– en el que se indicaban todos los pueblos con sus matriculados, el número de artilleros, marineros, grumetes y muchachos para los pajes, jubilados e inválidos.¹¹⁴⁹ Para realizar la revista, el comisionado contaba con un pasaporte otorgado por el comandante general de la provincia en el que se ordenaba auxilio a los justicias de los pueblos.¹¹⁵⁰

Por su parte, el ministro de Marina quedaba como ministro de Matrícula con similares atribuciones a los *intendentes en España*,¹¹⁵¹ si bien el comandante mantenía su parcela de poder al reservarse puntualmente las funciones de inspector; lo que se podría asimilar a las funciones ejecutivas y legislativas, respectivamente. El mismo ministro quedaba a cargo de nombrar a los subdelegados de las localidades y sus asesores, así como a los

¹¹⁴⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I Art. 2; ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículo CXCVIII.

¹¹⁴⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I Art. 5

¹¹⁴⁸ Ibid. Cap. I Art. 6

¹¹⁴⁹ Ibid. Cap. I Arts. 4 y 7

¹¹⁵⁰ Ibid. Cap. I Art. 3

¹¹⁵¹ Ibid. Cap. I Art.10

escribanos –con sueldo de 15 pesos al mes– y cabos de Matrícula; bajo confirmación de los nombramientos por parte del comandante y del secretario de Estado de Marina.¹¹⁵²

En el nivel jerárquico inmediato inferior quedaban los ministros de provincia, regulados por los artículos 2, 5 y 6 del capítulo I; 8 y 11 del capítulo II; y 15 y 16 del capítulo III.¹¹⁵³ Además de lo ya descrito, los ministros habían de confirmar los cargos del gremio de matriculados de cada pueblo –los cuales estaban obligados a formarlos si no existía previamente–,¹¹⁵⁴ imponiendo así una forma de organización ajena en algunos casos y al mismo tiempo superponiendo al Estado –en forma del propio ministro– a las estructuras de autogobierno. Debían asimismo recibir e inscribir en la Matrícula tanto las solicitudes de la gente de mar como las enviadas por subdelegados y cabos,¹¹⁵⁵ elegir al cabo de calafates y carpinteros de ribera,¹¹⁵⁶ emitir pasaportes gratuitos para los matriculados que quisieran viajar a otra provincia y devolver a la suya a quienes no lo llevaran consigo,¹¹⁵⁷ y conceder licencias para cambiar de domicilio o embarcar en navíos o hacia reinos extranjeros; si bien el artículo comienza prohibiendo dicho contacto con los foráneos, por lo que se considera improbable que se emitieran.¹¹⁵⁸

Bajo órdenes de los ministros quedaban los subdelegados, regulados por un mayor número de artículos puesto que sus funciones eran las básicas del funcionamiento del sistema: 5, 6 y 9 del capítulo I; del 1 al 14 y el 19 del capítulo II; y el 11, 14, y 19 del capítulo III.¹¹⁵⁹

Los artículos 5 y 6 del capítulo I regulan los poderes del inspector para con los subdelegados en el momento de pasar revista, tanto las quejas emitidas en su contra como la actualización de los datos de los matriculados.¹¹⁶⁰ Se nombran primeramente subdelegados en Tolú y Barranquilla, que cuentan con ayuda de un asesor y un escribano; así como cabos en cada pueblo con matriculados, de manera proporcional al número de estos;¹¹⁶¹ siendo en adelante la responsabilidad del nombramiento de subdelegados y

¹¹⁵² Ibid. Cap. I Arts. 11 y 12

¹¹⁵³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5.

¹¹⁵⁴ Ibid. Cap. II Art. 8

¹¹⁵⁵ Ibid. Cap. II Art. 11

¹¹⁵⁶ Ibid. Cap. III Art. 5

¹¹⁵⁷ Ibid. Cap. III Art. 25

¹¹⁵⁸ Ibid. Cap. III Art. 16

¹¹⁵⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5.

¹¹⁶⁰ Ibid. Cap. I Arts. 5 y 6

¹¹⁶¹ Ibid. Cap. I Art. 9

asesores de cada ministro con el visto bueno de la capital.¹¹⁶² Es, sin embargo, el capítulo II en el que se cifran las tareas, responsabilidades, poderes y garantías de los subdelegados y asesores de Matrícula.

En cuanto a las dádivas, reconocidas tras leer su nombramiento en su destino, contaban con un sueldo de 30 pesos al mes –20 mientras fueran interinos–, fuero de Matrícula, obediencia de los matriculados y cabos, y un poder nada desdeñable en los pueblos de su jurisdicción derivado de las tareas que se exponen a continuación.¹¹⁶³ En tanto reconocido el fuero de Marina a los matriculados, los subdelegados se convertían en jueces de primera instancia para todas las causas y quejas de los matriculados,¹¹⁶⁴ incluyendo testamentos y abintestatos de los mismos y sus viudas,¹¹⁶⁵ siendo también responsables de aprehender a las personas que fuera necesario y trasladarlas a la justicia correspondiente en caso de quedar fuera de su jurisdicción.¹¹⁶⁶

De esta forma, los subdelegados administraban justicia a los matriculados –en primera instancia y preferiblemente verbal, pasando el caso a la capital si les superaba– pero también habían de conocerlos y gobernarlos a ellos y a las embarcaciones menores, cuidar de sus privilegios y guardar los montes de cortas sin licencia; especialmente de cedro y caoba.¹¹⁶⁷ Sorprende que la pena por este hecho contemplara *hasta condenarlo a los presidios de África, si lo estimare combeniente para el mejor escarmiento*,¹¹⁶⁸ lo que parece poco probable, siendo tan necesarias las manos hábiles en las propias plazas americanas, pero esclarecedor de la importancia de dichas maderas.

Previendo unos más que probables roces con otras justicias, se esclarece que las ordinarias habían de contar con el subdelegado para prender matriculados, si bien podían hacerlo de manera preventiva puesto que estos estaban sujetos a las leyes locales en tanto no contravinieran el fuero de Marina.¹¹⁶⁹ Del mismo modo podían proceder subdelegados en casos criminales, de manera preventiva y avisando a justicias ordinarias.¹¹⁷⁰

¹¹⁶² Ibid. Cap. I Art. 11

¹¹⁶³ Ibid. Cap. II Arts. 1 y 10

¹¹⁶⁴ Ibid. Cap. II Art. 2

¹¹⁶⁵ Ibid. Cap. II Art. 4

¹¹⁶⁶ Ibid. Cap. II Art. 3

¹¹⁶⁷ Ibid. Cap. II Arts. 5 y 12

¹¹⁶⁸ Ibid. Cap. II Art. 5

¹¹⁶⁹ Ibid. Cap. II Arts. 6 y 7

¹¹⁷⁰ Ibid. Cap. II Art. 12

Quedaban así los subdelegados en una nada desdeñable posición de autoridad en sus jurisdicciones, pues además eran responsables de confirmar los mayordomos de los gremios que los matriculados estaban obligados a formar, presidir sus juntas si quisieren y conocer sus resultados privativamente; extendiendo de esta forma su poder no únicamente en cuestión de resolución de conflictos, sino en el propio quehacer diario del trabajo en la mar.¹¹⁷¹

Por otro lado, debían informar al ministro de todas las solicitudes de Matrícula y mantener una lista foliada con todos los individuos de su partido, correspondiendo cada folio a cada uno de ellos e incluyendo nombre, edad, estado, señales, lugar de nacimiento y de domicilio. Para mantener esta lista actualizada debían pasar revista, al menos, una vez al año evitando el momento de la pesca y requiriendo la cédula individual que los matriculados poseían identificándolos como tales. Por supuesto, cuando fuera requerida gente para un armamento, habían de organizar el traslado y mandar relación a Cartagena en la que se incluía el nombre de los matriculados, su cuadrilla, estado y domicilio.¹¹⁷²

El nivel inmediatamente inferior en la jerarquía de funcionamiento de la Matrícula de mar en Cartagena era el integrado por los cabos de Matrícula, matriculados elegidos por los propios subdelegados cuyas funciones eran análogas a estos en poblaciones o barrios más pequeños, si bien de manera más simplificada y sin potestades jurídicas; pues su cometido era únicamente el de ayudar en las tareas de gestión a los subdelegados.¹¹⁷³

Garantías

Tal y como se verá posteriormente en la comparativa, el ordenamiento cartagenero es uno de los más explícitos y diversos en cuanto a garantías concedidas, no contemplando únicamente dos de las categorías establecidas en la tabla comparativa.¹¹⁷⁴ Como tan importante es lo que se dice como lo que no se dice, destacaremos en primer lugar esta ausencia, pues no se contempla algo tan común en las reales órdenes relativas a la Matrícula como el indulto a desertores. Así, las autoridades debieron pensar que con el indulto concedido en la real orden de 23 de agosto de 1776 era más que suficiente y que por lo tanto no cabía reiterarlo en la ordenanza. Sin embargo, es también bastante posible que su ausencia indique una baja tasa de deserción entre los individuos que se pretendían

¹¹⁷¹ Ibid. Cap. II Arts. 8 y 9

¹¹⁷² Ibid. Cap. II Arts. 11, 13, 14 y 19

¹¹⁷³ Ibid. Cap. I. Arts. 5, 6, 9, 12; Cap. II. Arts. 5, 6, 10-13, 19; Cap. III. Arts. 5, 6 y 11

¹¹⁷⁴ Véase “Comparativa Legal” en el capítulo “Metodología”.

matricular, probablemente porque sólo una pequeña parte de la gente de mar del Virreinato había sido empleada en la Armada –la de los barrios de Cartagena, ya al tanto del indulto– dado el contenido tamaño de la Escuadra de Guardacostas y la considerable ampliación de la jurisdicción de Marina con la implantación del sistema respecto a su alcance previo.

De manera positiva, la ordenanza mantiene el espíritu de las de 1751 al otorgar el Fuero de Marina como principal ventaja para los matriculados. Como tal queda recogido en los artículos 2 a 4, 6 y 7 del capítulo II; y 14, 23, 25 y 26 del capítulo III.¹¹⁷⁵ En primer lugar, ello implica que los matriculados quedaban fuera del resto de jurisdicciones para la mayor parte de situaciones, dependiendo pues de subdelegados y ministros como jueces de primera instancia y depositarios de sus quejas.¹¹⁷⁶ Si bien una garantía respecto al resto de poderes, parece obvio que si dichas quejas eran sobre sus jueces de primera instancia habrían de esperar a la correspondiente revista y trasladarlas así al inspector; en aras de evitarse mayores problemas.

Del mismo modo, ministros y subdelegados quedaban como jueces de testamentos y abintestatos de los matriculados y sus viudas en su correspondiente partido, lo que en la mayoría de los casos les convertía en depositarios de las voluntades de la mayor parte de las poblaciones del lugar.¹¹⁷⁷ En este artículo, como ya se prevé en las anteriores líneas, se atiende a la condición de las viudas de los matriculados, lo que arroja dos interesantes perspectivas. Por un lado, se asegura que las viudas mantienen el fuero de Marina en tanto permanezcan como tales, por lo que bajo la autoridad del sistema de la Matrícula quedaban no únicamente varones y sus familias, sino mujeres independientes de estos siempre que lo siguieran siendo. Cómo emplearon estas su condición de aforadas de Marina sin tener que participar en campañas y cómo administraron las autoridades este punto es sin duda un interesantísimo tema para la Historia de Género, en tanto no abunda documentación contemporánea en la que las mujeres de clase popular sean protagonistas. Desde la misma aseveración se obtiene además el reconocimiento por parte de las autoridades de que, roto el vínculo que tenían con sus maridos por su pérdida, estas mujeres eran interlocutores de primer nivel, no subordinadas a otros y protegidas por el sistema. Si bien el tono paternalista y patriarcal es patente –no olvidemos que se trata de

¹¹⁷⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5

¹¹⁷⁶ Ibid. Cap. II. Art. 2

¹¹⁷⁷ Ibid. Cap. II. Art. 4

reglamentación del último cuarto del XVIII–, no deja de ser interesante la parcela de poder que adquirirían.

Por otro lado, el hecho de que se legisle de manera amplia y precisa sobre las viudas supone, de manera obvia, una asunción de amplias posibilidades de muerte bajo el sistema. Más allá de las consideraciones al respecto de esta en la época, de las cuales los *memento mori* de las capillas barrocas son buen resumen, cabe preguntarse qué pensarían todas aquellas gentes de mar a las que les era pregonado el sistema en la plaza o lonja de su pueblo, con objeto de convencerlas de él. De facto era obligatorio, pero tanto las propias reglamentaciones como los intercambios de información entre autoridades dejan claro que convencer a la marinería de la utilidad de Matrícula era vital para su buen funcionamiento. De manera indirecta confiesan en este tipo de artículos el inferior valor que la vida de sus súbditos tenía para ellos, pues suponen buena estrategia confesarles que “su viuda quedará legalmente protegida” en lugar de un mucho más alentador “trataremos de que su mujer no quede viuda”.

Sea como fuere, que los matriculados quedasen bajo el fuero de Marina no implicaba que automáticamente quedasen al margen del resto de leyes, sino que este se superponía, pues seguían estando sujetos a todas aquellas que no lo contradijeran.¹¹⁷⁸ Eso sí, en caso de incumplimiento, las justicias ordinarias dependían de los cabos y subdelegados de Matrícula para hacerlas cumplir, aunque se les permitía prenderlos e incluso mantenerlos en prisión temporalmente en caso de delito flagrante; avisando posteriormente al subdelegado, por supuesto.¹¹⁷⁹

Los casos en los que las garantías del fuero quedaban extintas se regulan abundantemente en el capítulo III. El primero de ellos es la baja voluntaria, que siempre se podía solicitar, pero acarreaba dicha pérdida.¹¹⁸⁰ De nuevo cabe incidir en que dicha voluntariedad lo era en apariencia, puesto que la movilidad laboral de las poblaciones costeras y ribereñas del Virreinato no era tal como para que, salvo casos puntuales, pudieran solicitarla. Además, perdían su condición de aforados en caso de resistencia a la justicia o si proponían o aceptaban desafío,¹¹⁸¹ lo que nos indica lo común de este hecho al ser incluido de manera específica junto al desacato. Otros delitos incluidos de manera específica son, por este

¹¹⁷⁸ Ibid. Cap. II. Art. 6

¹¹⁷⁹ Ibid. Cap. II. Art. 7

¹¹⁸⁰ Ibid. Cap. III. Art. 14

¹¹⁸¹ Ibid. Cap. II. Art. 23

orden: el robo de iglesias o cosas sagradas, el asalto con armas en caminos o poblados, el asesinato, incendio malicioso y la participación en motines o *agavillamientos sediciosos* contra el gobierno.¹¹⁸² En este último caso, además, quedaban no sólo desamparados de la justicia de Marina, sino específicamente sujetos a la militar. La radiografía de las principales problemáticas del país –desde el punto de vista de la Administración, claro– es evidente, así como la gravedad percibida. De nuevo, la específica inclusión de los motines y sediciones indica los problemas que tenía el Estado para imponer su autoridad. En artículo aparte el listado continúa, sin clara distinción entre ambos más allá de ser los delitos del artículo 25 relacionados con la fiscalidad: perdían el fuero los que sacasen moneda o pasta de oro o plata del reino, fabricasen moneda falsa, usasen armas vedadas y los que delinquieran contra la Administración y la recaudación de rentas, *especialmente contra la del tabaco*.¹¹⁸³ Si bien no sorprenderán al lector de esta tesis ni lo común de la falsificación de moneda ni la relevancia del tabaco en el Virreinato de Nueva Granada, su mención en el reglamento de Matrícula de mar indica un común contrabando del mismo por vía marítima.

Otrosí, la mención a *armas vedadas* supone la existencia de armas permitidas, lo que junto al hecho de la prohibición de los duelos está indicando el nacimiento –y la intención de su expansión– del concepto de violencia legítima y su arrogado por parte de las autoridades, en lo que posteriormente será interpretado como uno de los principales pilares del Estado: el monopolio de la violencia.

Finalmente, el último artículo que hace mención al fuero de Marina explicita que, si bien en los casos antedichos los matriculados perdían el fuero, se supone su inocencia pues solo se hace efectiva la pérdida en el momento en el que se prueben los hechos; convirtiendo de este modo al reglamento en un documento garantista.¹¹⁸⁴

El fuero, pese a ser la más relevante, no era la única garantía de que gozaban las gentes de mar y sus familias, pues tenían derecho a jubilarse conservando todas las prerrogativas de la Matrícula o bien a los 60 años o bien tras 30 de servicio en las embarcaciones del rey sin nota de deserción.¹¹⁸⁵ Para ello, debía confirmar su estado un oficial comisionado durante una revista, quien también podría añadir al listado a los inválidos por heridas o

¹¹⁸² Ibid. Cap. III. Art. 24

¹¹⁸³ Ibid. Cap. II. Art. 25

¹¹⁸⁴ Ibid. Cap. III. Art. 26

¹¹⁸⁵ Ibid. Cap. III. Art. 21

achaques varios.¹¹⁸⁶ La jubilación podía verse complementada por un sueldo de invalidez si se certificaba que esta se había producido en acción de guerra o sirviendo, siendo este la mitad del que gozara el matriculado en el momento de ella en su calidad de artillero, marinero o grumete.¹¹⁸⁷ Los oficiales de Cartagena, de nuevo, vuelven a acordarse de las mujeres, especificando en este punto que las hijas de los matriculados seguirían cobrando el sueldo si quedaban huérfanas de padre y madre hasta que se casasen, a cargo de la tesorería de la escuadra. Se atiende reiteradamente a la cuestión de la mortalidad, ampliamente representada en el reglamento como se observaba unas líneas más atrás; amén de la nueva consideración para con las mujeres. En este caso, sin embargo, el paternalismo está aún más presente que en el previo, pues las mujeres son sujeto aún más pasivo que en el anterior.

En línea con la percepción de sueldos, tratamos en este punto el derecho más relevante de todos, más si cabe que el fuero: el de la percepción de una contraprestación por los servicios, recogido en los artículos I.14, I.16-20, II.1 y III.22 del reglamento.¹¹⁸⁸ Y, así como es importante analizar la presencia de ciertos asuntos en la reglamentación, también lo es hacerlo con la ausencia. Así, el primer punto que llama la atención es que no se especifican los sueldos según las clases a excepción de subdelegados y asesores,¹¹⁸⁹ bien porque se asume lo establecido en la Península, bien porque depende de la costumbre y la publicación de órdenes a tal efecto en el momento oportuno. Sin embargo, dicha ausencia también confiesa el carácter obligatorio de la Matrícula para la gente de mar, pues la Armada no vende el enrolar a marineros a cambio de algo –un sueldo–, sino de no prohibirles el libre ejercicio de sus faenas en el mar. Aun contando con ello, el texto dedicado a la cuestión pecuniaria es sin duda abundante: ocho extensos artículos manifiestan que se trata de un asunto relevante.

Si bien el cuánto no se le dice a la gente de mar, sí se hace con el cuándo. Los artículos 14 y 16 del primer capítulo especifican que los tripulantes serán pagados puntualmente el día que son despedidos de la escuadra que, como mucho, será seis meses después de enrolados; con excepciones, claro está.¹¹⁹⁰ Así, pese a que la campaña del curso de Tierra

¹¹⁸⁶ Ibid. Cap. I. Art. 4; Cap. III Art. 21, 22

¹¹⁸⁷ Ibid. Cap. III. Art. 22

¹¹⁸⁸ Ibid. Cap. I. Arts. 14, 16-29; Cap. II. Art. 1; Cap. III. Art. 22

¹¹⁸⁹ Ibid. Cap. II. Art. 1

¹¹⁹⁰ Ibid. Cap. I. Arts. 14, 16

Firme sólo podía aumentar los seis meses previstos por *muy justificadísimo motivo*,¹¹⁹¹ podían ser despedidos en menos tiempo si ello fuera conveniente. El problema, claro está, es que, tratándose de asuntos militares, cualquier necesidad podía estar *muy justificadísima*, con lo que los seis meses de campaña máximos se explicitan como una intención a mantener en tiempos de paz. Que no fueron abundantes en el periodo, como bien sabemos.

El tiempo de servicio podría aumentar considerablemente también si las deserciones o muertes en los navíos venidos desde España los dejaban en necesidad, para lo cual se completarían con gente de la Matrícula de Cartagena de Indias.¹¹⁹² De este artículo, además del problema que suponen los legales seis meses de servicio en los cuales no se está faenando para aportar en casa, en teoría sustituido con el no concretado sueldo; se pueden extraer hasta tres consideraciones más. En primer lugar, nos está trasladando que la costumbre o el objetivo de las autoridades era que los navíos que llegaban a América desde España volviesen con su tripulación intacta, es decir, un sistema cerrado de tripulaciones según la base de cada navío, surtido con la Matrícula de esta. Sin embargo, la segunda consideración se extrae de la existencia misma del artículo, pues su redacción indica que se trataba de un problema común el que las tripulaciones venidas de España desertaran o fallecieran –por este orden– en su travesía a las Indias.

De esta última relación obtenemos la siguiente: si esto era un problema común, tal como parece, ello conllevaría que la gente de mar de Cartagena sirviera más tiempo del debido en navíos que regresaban hacia Europa. Por un lado, gente de mar originaria de América llegaría a España de forma frecuente y, por otro, vivirían una auténtica odisea para la vuelta que con seguro se extendía mucho más allá de los seis meses previstos, con la consiguiente falta de sustento en el hogar.

Con objeto de minimizar el problema, y como prueba de que lo aquí relatado no es la sencilla conclusión del contenido del artículo I.16 sino que se confirma posteriormente, las autoridades de Cartagena establecieron el artículo 20 del Capítulo I.¹¹⁹³ Dado que lo habitual era que la vuelta a Europa se hiciese con alto en el puerto de La Habana, se previó que la tripulación de Cartagena fuera reemplazada con Matrícula de allí *en consideración*

¹¹⁹¹ Ibid. Cap. I. Art. 14

¹¹⁹² Ibid. Cap. I. Art. 16

¹¹⁹³ Ibid. Cap. I. Arts. 16, 20

*por la mayor frecuencia que hay en él de embarcaciones de España.*¹¹⁹⁴ Amén de certificar la existencia de un circuito de tripulantes caribeño ya teorizado anteriormente,¹¹⁹⁵ cabe preguntarse qué pensaría el comandante de Marina de La Habana ante la perspectiva de una embarcación más o menos surtida de tripulantes, tener que hacerles desembarcar y posteriormente reclutar a gente de mar de su demarcación, con los problemas mencionados en el anterior apartado. Como prueban los bandos cubanos analizados en esta tesis, no hay en ellos la más mínima mención a la sustitución de tripulantes venidos de otras partes con locales; más aún, el examen de los números de aquella Matrícula prueba que es hartamente dudoso que esto llegase a suceder, dados los problemas que afrontaba el principal Departamento de América. Como colofón, este artículo supone la colisión de legislaciones, el intento de extender las atribuciones territoriales de Cartagena más allá de su propio ámbito o, sencillamente, buenas intenciones o palabras para que las poblaciones del Virreinato no cayeran en el pánico de ser llevados a España para no volver a ver a sus familias; rumor ciertamente extendido entre las matrículas americanas no sólo en Santa Fe. Merece mención, otrosí, que para lograr esa vuelta desde La Habana se quisiera hacer uso de los correos, extendiendo de nuevo Cartagena su autoridad sobre otra rama de la Administración ya que sus capitanes no podían negarse a este servicio.¹¹⁹⁶

Aun las previsiones del reglamento, la ausencia del principal aporte económico al hogar debido a singladuras más prolongadas de lo previsto en la Armada fue un problema presente y reconocido por la Administración, lo que ratifica el artículo 18 en el que se dispone el anticipo de la paga por ese tiempo para que los tripulantes puedan dejar socorro en casa.¹¹⁹⁷ El principal problema radicaba en este punto en la estimación de dicha ausencia, harto complicada y probablemente considerada a la baja, si bien ante ello la tesorería de la escuadra debía entregar mensualmente el pago a las personas autorizadas una vez vencido lo anticipado. Dicha asignación, sin embargo, no era la completa, puesto que se permitía dejar la mitad del sueldo a mujer, hijos o padres en caso de viajes fuera de América y la tercera parte en los regionales.¹¹⁹⁸

¹¹⁹⁴ Ibid. Cap. I. Art. 20

¹¹⁹⁵ HOCES-GARCÍA, Alberto. La Matrícula de mar en el Caribe...

¹¹⁹⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I. Art. 20

¹¹⁹⁷ Ibid. Cap. I. Art. 18

¹¹⁹⁸ Ibid. Cap. I. Art. 17

Además de dotarse de tiempo para realizar las pagas, la principal razón que cabe conjeturar para que los tripulantes no pudieran dejar su paga completa es la tremenda desconfianza respecto su compromiso para con la Armada. Así aparece en el artículo 18, en el que se urge a todos los contadores a pasar la relación de desertores y muertos desde todos los puertos que tocaran en aras de mantenerla constantemente actualizada... para que diese tiempo a suspender sus asignaciones.¹¹⁹⁹

Amén de estas cuestiones, en el reglamento de Cartagena no se explicitan las pagas para la gente de mar. Únicamente se legislan los de subdelegados y asesores: 30 pesos al mes, 20 mientras sean interinos y hasta que sean confirmados por la cabeza de Matrícula.¹²⁰⁰ Sin concretarlo, se menciona por último que se gozará de sueldo de inválido si se ello es por herida de guerra o sirviendo; en cuyo caso será la mitad del que le correspondiera en su clase de artillero, marinero o grumete y sus hijas pueden heredarlo si quedan huérfanas de ambos progenitores.¹²⁰¹

Si bien el fuero y los sueldos eran los principales beneficios que podrían obtener los matriculados, la Administración concedía otros como la pesca privativa o la exención de tributos y milicias. Es difícil considerar la prohibición del ejercicio de la pesca a los matriculados como un beneficio para estos, puesto que en la práctica constituía la obligación de inscribirse, pero en tanto lo es en el discurso del sistema, se analiza como tal a continuación. En cualquier caso, se recoge extensamente en el artículo 8 del capítulo III y es regulada mediante el mismo, los tres siguientes y el 10 del capítulo II.¹²⁰²

El primero de ellos desarrolla dilatadamente la exclusividad de la pesca para los matriculados, describiendo pormenorizadamente los tipos incluidos en aras de no dejar ningún resquicio legal al que poder alegar: en mar, en la costa, en puertos, en ríos, con las distintas artes, etc. Únicamente se incluye la salvedad de la pesca con caña desde tierra o con tarraya desde playa, considerada como elemento de subsistencia básica.¹²⁰³ A continuación se ofrece una verdadera contraprestación a la mencionada obligación, la exención de impuestos sobre la pesca, ya que el artículo 9 *prohíbe absolutamente* a los justicias el cargar a los matriculados con contribución alguna por la venta de pescado.¹²⁰⁴

¹¹⁹⁹ Ibid. Cap. I. Art. 19

¹²⁰⁰ Ibid. Cap. II. Art. 1

¹²⁰¹ Ibid. Cap. III. Art. 22

¹²⁰² Ibid. Cap. II. Art. 10; Cap. III. Arts. 8-11

¹²⁰³ Ibid. Cap. III. Art. 8

¹²⁰⁴ Ibid. Cap. III. Art. 9

El reglamento no otorga, sin embargo, libertad incondicional para hacer con la materia lo que los matriculados quieran, puesto que seguían sujetos al sistema imperante —y a la posible requisición de su materia prima— que regulaba precios según *abundancia o escasez*, podía excluir pescados por motivos sanitarios y celaba por las medidas y pesos.¹²⁰⁵ *Laissez faire*, pero en un mercado regulado 159 años antes de los postulados de Keynes.

Los tres conceptos ya existentes en el mercado de pescado a los que los matriculados están sujetos: medidas, calidad y precio, permiten observar claramente la importancia que ya tenía el sector para la vida del Virreinato con anterioridad a la Matrícula. También lo avanzado de su legislación, que velaba por su sostenimiento y la salud de los súbditos.

Sin embargo, la pesca no debía servirles como excusa para evitar las obligaciones del sistema ni a los matriculados ni a los cabos, ya que los dos existentes en cada localidad no podían salir al mismo tiempo *aun que sea con el pretexto de la pesca*¹²⁰⁶. Sujetos también estaban a celar por su propio “privilegio” de exclusividad, ya que debían ser ellos mismos los que denunciasen a quien lo incumpliere, beneficiándose de la mitad de lo incautado al transgresor.¹²⁰⁷ Es posible enmarcar este tipo de políticas, que buscaban asegurar el buen funcionamiento de la sociedad mediante la colaboración voluntaria de los súbditos o en pos de su propio rédito personal, dentro de la visión liberalizante que enmarca el reinado de Carlos III; que concibe al Estado como un conjunto de individuos.¹²⁰⁸ Sin embargo, es ineludible que tras la filosofía racional de dichos postulados políticos, que teoriza la maximización del bien colectivo a través del individual, existe aún la visión de una corona a la cabeza que lo impregna todo. No en vano, dichos individuos no son ciudadanos sino súbditos. Por ello, a la visión *bienintencionada* que tiene Pietschmann de los reformadores habría que sumar la posibilidad de que estos mecanismos de control también estuviesen orientados a asegurar la preminencia de un Estado que, debido a su constante expansión, no puede asegurar su autoridad sino empleando el manido *divide et impera* en el que hace de juez decisor. El

¹²⁰⁵ Ibid. Cap. III. Art. 10

¹²⁰⁶ Ibid. Cap. II. Art. 10

¹²⁰⁷ Ibid. Cap. III. Art. 11

¹²⁰⁸ PIETSCHMANN, HORST. Consideraciones en torno al protoliberalismo, reformas borbónicas y revolución: la Nueva España en el último tercio del siglo XVIII. *Historia Mexicana*. 1991, 41 (2), pp. 167-205. pp. 175-176

mismo concepto sería el empleado al situar a servidores reales a la cabeza de los gremios –que no olvidemos, se fomentan– en lugar de eliminarlos: no se persigue aún el funcionamiento de la sociedad gracias a su individualización, sino su manejo de la forma más sencilla. Racionalismo político.

Al margen de estas consideraciones políticas sobre el asentamiento de las denuncias ciudadanas, el reglamento de Cartagena, como el originario de España, también contiene exenciones para los inscritos con respecto a tributos locales y al Ejército en los artículos 9 del capítulo II; 10, 18, 19 y 20 del capítulo III.¹²⁰⁹ Los dos primeros son los ya mencionados sobre la no obligación de contribuir por la venta de pescado, mientras que el 19 detalla todas las cargas concejiles de que están exentos los matriculados; que, no obstante, no son absolutamente todas, pues se prevé que contribuyan “a todos los gastos que se hagan en el pueblo de común utilidad”.¹²¹⁰ Se observa en la práctica de este caso un articulado bastante comedido y coherente, pues busca otorgar algo a los matriculados sin soliviantar por el camino a los poderes locales –claves en el buen funcionamiento de la cadena de mando estatal– al eximirles principalmente de salarios de oficiales reales. Cabe preguntarse sobre quiénes o qué parte de las arcas recaería la contribución no satisfecha.

En la misma línea, se mantiene la exención ya hecha en la Península Ibérica de alojamiento de oficiales y soldados, extendida también a las viudas;¹²¹¹ así como de sorteos de quintas y levas, previa presentación de la cédula identificativa.¹²¹² Este punto parece bastante lógico si atendemos a la presión demográfica que soportaba la gente de mar en comparación con sus compatriotas de tierra adentro de cara al reclutamiento y en función de sus teóricas habilidades, varias decenas de veces superior¹²¹³.

Relacionado con ello, y dado que ya era conocido y regulado en los anteriores intentos de Matrícula en Cartagena,¹²¹⁴ se especificó de manera clara que los milicianos podían matricularse, dirigiendo además el mensaje a sus jefes: *no se le impida por sus gefes el que lo execute*.¹²¹⁵ El destinatario indica que el problema se había sucedido con

¹²⁰⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. II. Art. 9; Cap. III Arts 10, 18-20

¹²¹⁰ Ibid. Cap. III Art. 9

¹²¹¹ Ibid. Cap. III Art. 20

¹²¹² Ibid. Cap. III Art. 18

¹²¹³ GARCÍA DOMINGO, ENRIC. *Op. Cit.* pp. 224-225

¹²¹⁴ CO.AGN, CURAS-OBISPOS:SC.21,8, BIS,D.35. Arts. 2, 6, 7 y 19.

¹²¹⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. III Art. 3

anterioridad, amén de que las dinámicas de poder dentro de las colonias eran especialmente relevantes en cuerpos como los de las milicias, cuyos jefes trataban por todos los medios de mantener a los milicianos bajo sus órdenes temerosos de perder prestigio e influencia en su ciudad. Dicho artículo evidencia también el enésimo choque de poderes que produjo la implantación de la Matrícula.

De manera inversa, el sistema preveía atraer no sólo a marinería sino formarla, de ahí que en el artículo III.7 se prevea que cada matriculado pudiera incluir a uno de sus hijos en el listado de muchachos, con la excepciones previstas para familiares que les beneficiaban en caso de ser electos para campaña, así como la inscripción de voluntarios; en ambos casos destinados a servir como pajes a bordo ya que se buscaba su progresiva formación en la materia.¹²¹⁶ La búsqueda de personas que pasaran a formar parte de la población marítima de la Corona no es algo exclusivo de la Matrícula de Cartagena, ya que son continuas las disposiciones que lo prevén tanto en la Matrícula española,¹²¹⁷ como con respecto a delincuentes o huérfanos.¹²¹⁸

Por motivos similares se prevé la inclusión de maestranza en los listados del navío comandante del puerto si son reclutados de manera urgente, ya que dicha inscripción teórica, a pesar de ser esta maestranza empleada en el arsenal, en tierra, tenía como objetivo garantizarles sus derechos en tanto matriculados sirviendo en campaña.¹²¹⁹ De este modo, se buscaba cuidar de personas con tan necesarias habilidades, menos frecuentes aún que la marinería y, por ello, con especial dedicación desde el reglamento.

En la misma línea de cuidar de la gente de mar, se dedican los artículos I.20 y II.19 a los traslados de la misma hacia y desde Cartagena con motivo de reclutas o licencias.¹²²⁰ Amén del mencionado artículo I.20 en el que se pretende asegurar los derechos de la gente de Cartagena que vaya en buques con destino a España por encima de los de La Habana –cuya problemática ha sido atendida previamente–, en el II.19 se ordena pagar un real por día a cada matriculado reclutado para que subsista en su viaje hacia Cartagena con motivo de campaña.¹²²¹

¹²¹⁶ Ibid. Cap. III Art. 7

¹²¹⁷ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículo XXXII.

¹²¹⁸ VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL. La Matrícula de mar y sus repercusiones... p. 314

¹²¹⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I Art. 15

¹²²⁰ Ibid. Cap. I Art. 20; Cap. II Art. 19

¹²²¹ Ibid. Cap. I Art. 20; Cap. II Art. 19

Por último, los artículos III. 12 y 13 recogen ciertas garantías difícilmente encuadrables en ámbitos comparativos por lo específico de su texto para con la realidad del Virreinato, que no encuentran parangón con otras matrículas del entorno ni, por supuesto, con la de España.¹²²² En el 12 se pretende fomentar la contratación de matriculados a nivel local mediante la prohibición de navegación a agricultores en embarcaciones propias para la venta de cosechas, lo cual sin duda ponía en situación complicada a gran cantidad de pequeños agricultores sin medios suficientes para contratar a ningún matriculado que transportase su cosecha.¹²²³ Por su parte, el artículo 13 establece una distinción de clase marcadamente apreciable, puesto que si los pequeños agricultores no podían navegar sus propias embarcaciones, sí podían hacer esto los dueños de las grandes haciendas de la provincia que transportaran sus frutos “en la misma clase embarcaciones, propias de las haciendas, y gobernadas y tripuladas con negros esclavos de ellas”.¹²²⁴ El agravio comparativo es obvio e indica la capacidad de presión de estos hacendados sobre la política del Virreinato, incluso en cuestiones que a priori no deberían afectarles en demasía; lo cual se confirma con la limitación a dicha licencia para esclavos alquilados o frutos de otras haciendas: sólo es aplicable para el caso específicamente tratado, para el grupo que sin duda ejerció presión para ello. Otrosí, el mencionado artículo ofrece información muy relevante que de otro modo sería complicado descifrar: no sólo conocemos el empleo de esclavos en el transporte por medio acuático –a sumar a su larga lista de tareas desempeñadas en las plantaciones–, sino que algunos de estos esclavos eran los encargados de gobernar las embarcaciones, por lo que poseían los conocimientos náuticos necesarios para ello. Finalmente, cabe destacar que dicho artículo, intencionalmente o no, evita lo que hubiera sido un problema de doble servidumbre de este estrato de población al sumar a su condición de esclavos la obligatoriedad del servicio a bordo de la Armada.¹²²⁵

Tareas

Recogidas, expuestas y analizadas las garantías que ofrecía el sistema en aras de consolidar su extensión entre la población, es momento de detenerse en las obligaciones, amplias, que les imponía. Y como la forma más sencilla y directa de lograr que se cumplieran era haciendo parte del sistema a los propios matriculados, se analizan en

¹²²² Ibid. Cap. III Arts. 12 y 13

¹²²³ Ibid. Cap. III Art. 12

¹²²⁴ Ibid. Cap. III Art. 13

¹²²⁵ LAND, ISAAC. *Customs of the sea...* p. 174

primer lugar las de los cabos de Matrícula, vínculos imprescindibles entre la administración y la población.

Como es de esperar pues, los artículos que recogen sus deberes son bastantes, 14 en total.¹²²⁶ Se especifica que debe haber cabos, nombrados interinamente por el ministro y confirmados después en Cartagena, en todos los pueblos con matriculados de manera proporcional a estos, pero siendo su número mínimo de 2 a fin de que siempre hubiera al menos uno presente.¹²²⁷ Sus principales tareas consistían en la administración de justicia y gobierno de los matriculados, tener conocimiento de ellos y sus embarcaciones, vigilar sus privilegios –es decir, interceder ante otras parcelas de la Administración– y ejercer su policía; siendo así responsables de tomarles presos y de hacerles cumplir las leyes que no contradijeran el fuero de Marina.¹²²⁸ En el caso de asuntos criminales, su función se reducía a mantener a los matriculados presos, pero para el resto debían tratar de realizar juicios verbales a fin de aliviar la carga de los Ministerios, atendiendo, entre otros asuntos, las denuncias de los propios matriculados por injerencias de los no matriculados en sus tareas exclusivas.¹²²⁹

También habían de celar por el cuidado de cedros, caobas y maderas relevantes para los astilleros en sus términos –excluyéndolas de este modo del circuito comercial y artesanal–, y ejercer los llamamientos a matriculados cuando fueran requeridos; si bien no podían matricular por sí mismos, debiendo informar de las solicitudes al Ministerio.¹²³⁰ Para poder realizar estas tareas de manera correcta y ordenada, cada cabo guardaba una lista sencilla con la Matrícula de su pueblo, la cual debía remitir a la subdelegación y Ministerio en ocasión de los llamamientos.¹²³¹ Dado que no se especifica el contenido de esta lista, deduciendo que era más simple que el de la mantenida en las subdelegaciones por el texto del artículo, se supone que se indicarían en él nombre y cuadrilla del matriculado, así como señas sobre su domicilio.¹²³² Particularmente, la maestranza tenía sus cabos diferenciados, teniendo así calafates y carpinteros listados distintos y debiendo

¹²²⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I Arts. 5, 6, 9 y 12; Cap. II Arts. 5, 6, 10-13 y 19; Cap. III. Arts. 1, 5 y 6

¹²²⁷ Ibid. Cap. I Arts. 9 y 12; Cap. II Art. 10

¹²²⁸ Ibid. Cap. II Arts. 5 y 6

¹²²⁹ Ibid. Cap. II Art. 12; Cap. III Art. 11

¹²³⁰ Ibid. Cap. II Arts. 5, 10 y 11

¹²³¹ Ibid. Cap. II Arts. 13 y 19

¹²³² Ibid. Cap. II Art. 13

obediencia a sus propios cabos, que su vez estaban subordinados a los maestros mayores de calafatería y carpintería de ribera de la Armada.¹²³³

Por último, se estableció un sistema de revisión en previsión de posibles abusos de autoridad por parte de los cabos, siendo el oficial comisionado durante la inspección el encargado de escuchar las quejas que los matriculados pudieran tener sobre los cabos.¹²³⁴ Del mismo modo, este debía revisar la calidad de sus trabajos, comprobando la división de la Matrícula de cada pueblo en cuatro cuadrillas de igual número de individuos y decidiendo penas por navegaciones no autorizadas en conjunto con los cabos.¹²³⁵

Salvando la distinción de los matriculados electos como cabos y la restricción de la maestranza a ejercer únicamente sus oficios tanto en la Armada como de manera particular, el resto de la gente de mar estaba sujeta a los mismos dictados.¹²³⁶ Entre las obligaciones a que estaban sometidos por el sistema, su principal razón de ser era la primera: el reclutamiento.¹²³⁷ Así, previa Matrícula obligatoria por condición de gente de mar en función de su profesión, debían acudir puntualmente al mandato de servicio por cuadrillas y en orden alfabético; quedando tras el mismo a la cola para un posterior servicio.¹²³⁸ Es decir, en Cartagena no se procedía al sorteo como en las matrículas de España,¹²³⁹ sino que el proceso se simplificaba y cada persona podía prever, aproximadamente, cuando sería su turno.¹²⁴⁰ Aproximadamente, porque si era requerida más gente de la integrante de una cuadrilla, se continuaba con la siguiente –quedando así la función de las cuadrillas desdibujada–, pero también porque podían ser reclutados *extraordinariamente* si los navíos venidos de España estaban faltos de tripulación; hecho para nada extraordinario.¹²⁴¹ Poco previsible para ellos era asimismo que miembros de una cuadrilla teóricamente no reservada al reclutamiento tuviesen que prestar servicio debido a que sus compañeros no estuvieran presentes durante el mismo; otrosí, esto sucedía a menudo y quedaban obligados a servir igualmente.¹²⁴² Evidentemente, toda vez

¹²³³ Ibid. Cap. III Arts. 5 y 6

¹²³⁴ Ibid. Cap. I Art. 5

¹²³⁵ Ibid. Cap. I Art. 6

¹²³⁶ Ibid. Cap. III Arts. 4 y 5

¹²³⁷ Ibid. Cap. II Art. 15

¹²³⁸ Ibid. Cap. II Arts. 2 y 15

¹²³⁹ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. Artículos LV y LVI

¹²⁴⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. II Art. 15

¹²⁴¹ Ibid. Cap. I Art. 16; Cap. II Art. 16

¹²⁴² Ibid. Cap. II Art. 17

que la ausencia estuviera justificada, pues de lo contrario serían enviados presos tan pronto fuera posible a Cartagena para cumplir dos campañas seguidas.¹²⁴³

Por supuesto, entre sus obligaciones estaba la de cumplir las leyes locales, recogida de manera expresa a fin de que su condición de matriculados no les llevase a pensar que estaban exentos de cumplir con la legalidad de sus parajes; pudiendo ser retenidos por la justicia ordinaria hasta que la de Marina decidiese.¹²⁴⁴ Además, debía crearse un gremio de matriculados en cada pueblo, con elección propia de cargos pero confirmación de los mismos por parte del ministro o el subdelegado; quienes además podían presidir sus reuniones¹²⁴⁵ Esto resulta relevante por varios motivos.

En primer lugar, se fomentaba la instauración de una institución de origen medieval europeo ajena hasta ese momento a gran parte de los lugares acuáticos del Virreinato, apenas unas décadas antes de que los liberales emprendieran su cruzada individualizadora. En segundo, sobre esta capa de autoorganización y autogobierno se superponía la del Estado, a través de la Marina, en la figura del subdelegado o ministro. Es decir, se fomentaban las formas sobre las que la Corona había extendido su autoridad –con mayor o menor éxito– desde 1737 en España, que ya se conocían e intentaban replicarse. En el caso neogranadino, esto suponía una obligación y una forma de control evidente, al mismo tiempo que un intento de fomentar el gremio, claro.

Control más evidente era el sostenido sobre la movilidad, una constante en las instituciones de la época y que quedaba regulado en este reglamento por hasta cinco artículos. Los matriculados no podían moverse cuando podían ser reclutados e incluso debían estar pendientes aunque no fueran los siguientes en la lista;¹²⁴⁶ estaban obligados a pedir permiso al ministro para moverse de una provincia a otra –con el único objeto de tener controlada su situación–;¹²⁴⁷ en el caso de ser cabos, uno de ellos había de estar siempre presente;¹²⁴⁸ y, evidentemente, todos tenían completamente prohibido embarcar en naves extranjeras o hacia el extranjero sin licencia.¹²⁴⁹

¹²⁴³ Ibid. Cap. II Art. 17

¹²⁴⁴ Ibid. Cap. II Arts. 6 y 7

¹²⁴⁵ Ibid. Cap. II Arts. 8 y 9

¹²⁴⁶ Ibid. Cap. I Arts. 6; Cap. II Art. 17

¹²⁴⁷ Ibid. Cap. III Art. 15

¹²⁴⁸ Ibid. Cap. II Art. 10

¹²⁴⁹ Ibid. Cap. III Art. 16

En tanto que privilegio obligado, la exclusividad de la pesca precisaba de Matrícula a la gente de mar, a cambio de las contraprestaciones mencionadas previamente y de los mínimos deberes de cumplir con las medidas y pesos de venta y de hacer cumplir su exclusividad.¹²⁵⁰ Asimismo, el sistema exigía que todos los contratos que firmaren con embarcaciones de comercio estuvieran firmados ante escribano de Marina; lo que además de suponer una garantía de control sobre transacciones privadas, podía también considerarse un gesto paternalista que beneficiaba a los matriculados; pues de este modo se prevenían posteriores abusos sobre los matriculados.¹²⁵¹ No es de extrañar que una parte importante de ellos defendiera al sistema ante el impulso liberal del XIX en España, en aras de conservar los derechos que otorgaba en casos como este.¹²⁵²

Procedimientos

Explorados quiénes aplicaban el sistema, qué otorgaba y qué demandaba, es momento de analizar cómo funcionaba; o, más concretamente, de dedicarle unas líneas a los procedimientos recogidos en el reglamento de Matrícula de mar de Cartagena de 1777. Así, los ministros eran seleccionados desde la capital y ellos nombraban a escribanos, subdelegados, cabos y asesores, quienes posteriormente podían ser confirmados por el inspector y que debían presentar su nombramiento al alcalde o corregidor para ser reconocidos.¹²⁵³

En lo referido a las revistas, el oficial comisionado debía ir pueblo a pueblo comprobando y anotando y compensando los cambios en los listados y cuadrillas: altas y bajas de matriculados, nuevos jubilados e inválidos –considerando para ello sus limitaciones–; cambios que había de confirmar el inspector en Cartagena.¹²⁵⁴ Durante las mismas, como se relató en el apartado de garantías, el oficial había de escuchar quejas contra el subdelegado o cabo y procurar juicios verbales a fin de mantener la justicia del sistema.¹²⁵⁵

Respecto al reclutamiento, ya esbozado previamente, la diferencia procedimental de Cartagena con respecto a la generalidad de la Matrícula de mar es la inexistencia de sorteo. Se ordenó formar cuatro cuadrillas en cada pueblo, procurando que todas tuvieran

¹²⁵⁰ Ibid. Cap. III Arts. 8-11

¹²⁵¹ Ibid. Cap. I Art. 13

¹²⁵² GARCÍA DOMINGO, ENRIC. *Op. Cit.* p. 226

¹²⁵³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I Art. 12; Cap. II Art. 1

¹²⁵⁴ Ibid. Cap. I Arts. 4 y 6

¹²⁵⁵ Ibid. Cap. I Art. 5

mismo número de marineros, grumetes y artilleros, y en ocasión de armamentos o de la campaña de guardacostas se reclutaba siguiendo orden alfabético comenzando por la primera cuadrilla; con la salvedad de que padres e hijos podían intercambiarse de ser llamados.¹²⁵⁶ Completada la primera cuadrilla, si el número de gente solicitada era superior, se procedía a continuar el llamamiento en la siguiente.¹²⁵⁷ Como se ha mencionado previamente, eso dejaba las cuadrillas como algo casi meramente teórico, dado que a efectos prácticos el reclutamiento se hacía siguiendo orden alfabético, únicamente compensado con las posibles alteraciones debidas a la equiparación de número de artilleros y marineros en cada una.

En el ordenamiento se prevén cuatro casos extraordinarios en el reclutamiento: llamamiento extraordinario por deserciones o muertes en los barcos venidos del otro lado del Atlántico, hijos voluntarios de los matriculados y ausencia por estar algunos de los que tocare servir faenando o en los correos de Tierra Firme.¹²⁵⁸ Por supuesto, las ausencias debían estar completamente justificadas y el administrador de los correos debía mantener una lista actualizada para que el ministro conociera el paradero de sus matriculados.¹²⁵⁹ De nuevo, las autoridades de Marina de Cartagena legislaban sobreponiéndose a otros ordenamientos, pues los correos eran independientes de esta y sus oficiales no le debían obediencia. Completado el reclutamiento, en cualquier caso, cabos y subdelegados debían remitir una lista al ministro con la gente que se mandaba por la que se había pedido, su cuadrilla, estado y domicilio.¹²⁶⁰ A la gente camino o de vuelta del servicio se le pagaba un real diario para su traslado a la capital.¹²⁶¹

Por otro lado, el procedimiento más ampliamente regulado era el de la revista, con hasta 7 artículos dedicados.¹²⁶² Amén de la revista ordinaria de carácter anual que debían pasar los subdelegados cuando la gente de mar no estuviera en temporada de pesca,¹²⁶³ se previó una de carácter bianual llevada a cabo por un oficial y un ministro de la Escuadra de Guardacostas; dando así representación a los dos ramos de la Marina.¹²⁶⁴ De este modo, la expedición se presentaba ante el comandante general de cada provincia para solicitar

¹²⁵⁶ Ibid. Cap. II Art. 15

¹²⁵⁷ Ibid. Cap. II Art. 16

¹²⁵⁸ Ibid. Cap. I Art. 16; Cap. II Arts. 17 y 18; Cap. III Art. 7

¹²⁵⁹ Ibid. Cap. II Art. 18

¹²⁶⁰ Ibid. Cap. II Art. 19

¹²⁶¹ Ibid. Cap. II Art. 19

¹²⁶² Ibid. Cap. I Arts. 2-7; Cap. II Art. 14

¹²⁶³ Ibid. Cap. II Art. 14

¹²⁶⁴ Ibid. Cap. I Art. 2

ayuda de los justicias en su tediosa tarea de examinar el estado de toda la gente de mar matriculada, anotando altas, bajas y nuevos jubilados e inválidos— por edad, heridas o achaques— para presentar un informe final al inspector a su vuelta a Cartagena.¹²⁶⁵ Por el camino, debía también redistribuir las cuatro cuadrillas de cada pueblo en igual número de individuos y comprobar que cada una había contribuido correctamente a las campañas, así como imponer penas por delitos como la navegación sin permiso y escuchar las quejas que los matriculados pudieran tener con respecto a sus superiores.¹²⁶⁶ Finalizado el proceso, revisado y aceptado por el inspector, se formaba un estado en el que se indicaban todos los pueblos con matriculados y el número de artilleros, marineros, grumetes, muchachos, jubilados e inválidos presentes en cada uno.¹²⁶⁷ Dicho estado había de servir de herramienta fundamental de gestión para las autoridades de Cartagena, pero también de apoyo fundamental en la política internacional de la Corona en tanto contribuía a conocer con detalle las personas que podían emplearse en la mar en esta región y, por ello, el número de navíos operativos. Prueba de su relevancia es que la revista llegaba a su fin legal con el envío del estado de Matrícula al secretario de Estado de Marina en España.¹²⁶⁸

En relación con los procedimientos, hay espacio también para otras cuestiones a lo largo del reglamento. Para suerte de la historiografía, toda vez se hayan conservado, los escribanos de Matrícula debían mantener registro de todos los procesos legales relacionados con la Marina, incluyendo los contratos de comercio en los que estuvieran involucrados matriculados; puesto que habían de ser firmados ante los antedichos escribanos.¹²⁶⁹ Para suerte en este caso de los propios matriculados, las campañas en el curso de Tierra Firme duraban un máximo de seis meses, una vez cumplidos los mismos habían de ser despedidos y pagados; así como si eran reclutados de urgencia para trabajar en los arsenales, este tiempo había de contarse como de campaña —anotándose como parte del rol del navío comandante del puerto para llevar el control preciso—, debiendo finalizarlo en el curso si los trabajos duraban menos.¹²⁷⁰ Mención particular merece el citado curso de Tierra Firme, a todas luces tareas de protección costera y, especialmente, de control del contrabando; contradiciendo en cierta manera el ideario colectivo en torno

¹²⁶⁵ Ibid. Cap. I Arts. 3 y 4

¹²⁶⁶ Ibid. Cap. I Arts. 5 y 6

¹²⁶⁷ Ibid. Cap. I Art. 7

¹²⁶⁸ Ibid. Cap. I Art. 7

¹²⁶⁹ Ibid. Cap. I Art. 13

¹²⁷⁰ Ibid. Cap. I Arts. 14 y 15

al corso como una herramienta meramente ofensiva y para afectación comercial del enemigo. En cualquier caso, de respetarse los plazos y condiciones aquí indicadas, dicho servicio era sin lugar a duda de los menos lesivos a los que podían ser obligados los matriculados, estando acotado en el tiempo y en la distancia; además de ser previsiblemente menos peligroso que la participación en grandes escuadras de guerra. Tanto por las bajas que podían causar los mayores barcos enemigos a los que debían confrontar como, especialmente, las que ocasionaban las enfermedades que asolaban tamañas concentraciones de gente; como la fiebre amarilla que asoló el gran armamento de 1780.¹²⁷¹

Por último, el artículo 11 del capítulo segundo impedía a subdelegados y cabos el que pudieran matricular, probablemente para evitar un fraude a gran escala en el sistema y que muestra de manera evidente una confianza limitada de las autoridades en sus últimos eslabones.¹²⁷² Sin embargo, sí que habían de informar al ministro provincial de las solicitudes de Matrícula, puntualizando si el interesado *se mantiene de navegar en canoa, piragua o barqueta propia o si navega de compañero en alguna agena*.¹²⁷³ Más allá del mencionado de lo que, se entiende, embarcaciones más comunes en la Matrícula de Cartagena –canoas, piraguas y barquetas–, lo que requiere este artículo de cabos y subdelegados es que precisen si el demandante era o no patrón. Curiosamente, no hay más que otro artículo que precise una distinción de trato a los patrones, en contraste con las reiterativas menciones al tema en España,¹²⁷⁴ aquel en el que se les prohíbe navegar sin matrícula aunque sean poseedores de –sorpresa– canoa, piragua o barqueta.¹²⁷⁵ No se puede más que elucubrar que la intención del artículo II.11 fuese facilitar la matrícula de aquellos individuos que la solicitaren si eran patrones.

Penas

El último apartado en el que se han organizado los artículos del reglamento de Cartagena de 1777 es el que corresponde a las penas previstas por su incumplimiento, entre las que destacan las previstas para la deserción y el contrabando. La primera pena prevista para la deserción, bastante obvia, es la suspensión de asignación a los familiares –prevista

¹²⁷¹ MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte... pp. 514-515

¹²⁷² AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. II Art. 11

¹²⁷³ Ibid. Cap. II Art. 11

¹²⁷⁴ ANC 2129, Reales Órdenes Índices (1749-1795). Reales Órdenes de 3 de enero de 1775, 12 de marzo de 1776, 29 de marzo de 1786 y 22 de octubre de 1788.

¹²⁷⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. III Art. 12

también para aquellos que hubieran fallecido, en tristes e idénticas condiciones— y el derecho a las pagas que se debieran al matriculado; además del embargo de sus bienes personales.¹²⁷⁶ Además de la lógica contenida en que si no se realizaba el trabajo, no se pagaba, el hecho de que se legisle anticipando que se iban a deber pagas a matriculados no presagiaba el buen funcionamiento de los sistemas de pago, precisamente. Además, esta tardanza en los salarios podía servir perfectamente de incentivo para alejar a los tripulantes de la idea de desertar, pues cuanto más grande fuera el monto debido, más dinero perderían en caso de abandonar el servicio. Al fin, en caso de que lo hubieran abandonado con anterioridad a iniciarlo, esto es, ausentándose durante el reclutamiento, la pena era el traslado forzoso a Cartagena y dos campañas seguidas.¹²⁷⁷ No parece un castigo severo, especialmente si se compara con la habitual pena de muerte por deserción que regía en las Marinas de la época; por lo que más de uno se arriesgaría ciertamente a eludir el servicio. Como se comprueba mediante el análisis del resto de penas previstas en el reglamento, este destaca por ser especialmente poco severo.

Otros ejemplos son las previstas por el corte de maderas destinadas a navíos, en cuyo caso se decidía la misma en Cartagena pudiendo *hasta condenarlo a los presidios de África, si lo estimare combeniente para el mejor escarmiento*.¹²⁷⁸ Además de esta sorpresiva pena, probablemente importada del reglamento español pues no tenía demasiado sentido al otro lado del Atlántico, también se preveían el mantenimiento en prisión por alborotos o asuntos criminales;¹²⁷⁹ la amonestación por primera vez de ejercicio sin Matrícula, castigo variable por segunda y prisión en Cartagena por tercera;¹²⁸⁰ y la pérdida del fuero de Marina por un largo listado de delitos: robo de iglesias o cosas sagradas, asaltos con armas en caminos o poblados, asesinatos, incendios maliciosos, motines o *agavillamientos sediciosos* contra el gobierno, contrabando de moneda y pasta de oro o plata, fábrica de manera falsa, uso de armas vedadas y delitos contra la Administración y recaudación de rentas, *especialmente contra la del tabaco*.¹²⁸¹ En los casos de pérdida de fuero de Marina, esta se producía para pasar a ser juzgados por la justicia militar, entendiéndose de este modo penas más severas que las anteriormente expuestas, si bien no están especificadas en este reglamento pues se entiende lo están en el militar. De todo ello se pueden extraer

¹²⁷⁶ Ibid. Cap. I Art. 19; Cap. III Art. 17

¹²⁷⁷ Ibid. Cap. II Art. 17

¹²⁷⁸ Ibid. Cap. II Art. 5

¹²⁷⁹ Ibid. Cap. II Arts. 7 y 12

¹²⁸⁰ Ibid. Cap. III Art. 11

¹²⁸¹ Ibid. Cap. III Arts. 24 y 25

varios análisis, siendo el primero de ellos el poco interés de las autoridades cartageneras por castigar a su población marítima, conscientes quizá de lo escaso y valioso de esta. Consecuencia de ello es que haya numerosas referencias a la jurisdicción civil y militar como encargadas de juzgar a los propios matriculados, aunque siempre en conocimiento de las autoridades de Marina.

Por otro lado, el listado de delitos causantes de desaforamiento supone una visión clara y ordenada de las principales preocupaciones de la administración para con la policía de sus territorios. Ejemplo elocuentísimo es la explicitación del ataque contra las rentas del tabaco, así como el obviado de ciertos delitos contra las personas como la violación, por ejemplo. Mientras no supusiesen una amenaza contra los pilares del sistema económico y político, quedaban amparados por la jurisdicción de Marina.

Listados y control de la información

Dicha jurisdicción sentaba sus bases sobre un poderoso esfuerzo de control y gestión de la información, tan relevante para la administración de las colonias.¹²⁸² En el caso de la Matrícula de mar, tenía su expresión máxima en los listados en que se incluía información de los matriculados por cada pueblo, divididos en cuatro cuadrillas de igual número en la de Cartagena.¹²⁸³ En dichos listados, cada uno de los folios había de corresponder a un matriculado, en cuyo asiento se incluía su nombre, edad, estado, señales, lugar de nacimiento y domicilio; del mismo modo que en España.¹²⁸⁴ En los pueblos más pequeños, responsabilidad de los cabos de Matrícula, estos habían de mantener una “lista sencilla” que, si bien no se especifica, constaría de los nombres de los matriculados.¹²⁸⁵ En su caso, los jubilados no eran confirmados por los subdelegados, sino que su estado se actualizaba en el momento de la revista, por parte del oficial comisionado, quien los reconocía como tales tras inspeccionarlos.¹²⁸⁶ Al finalizar estas, se formaba un estado en el que se incluían todos los pueblos con sus matriculados, número de artilleros, marineros, grumetes y muchachos para servir de pajes, jubilados e inválidos.¹²⁸⁷ Dicho estado era

¹²⁸² BRENDENCKE, ARNDT. *Imperium und Empirie: Funktionen des Wissens in der spanischen Kolonialherrschaft*. Colonia: Böhlau Verlag, 2009

¹²⁸³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I Art. 6

¹²⁸⁴ Ibid. Cap. II Art. 13

¹²⁸⁵ Ibid. Cap. II Art. 13

¹²⁸⁶ Ibid. Cap. I Art. 4

¹²⁸⁷ Ibid. Cap. I Art. 7

pasado después al secretario de Estado de Marina para que este gozara de inteligencia sobre la Matrícula de Cartagena.¹²⁸⁸

Al margen de dichas revistas partidas de la capital, los listados eran remitidos por cabos y subdelegados a los ministerios cuando se solicitaba gente, incluyendo el nombre, cuadrilla, estado y domicilio de los remitidos;¹²⁸⁹ pero también en las revistas locales que subdelegados debían realizar anualmente.¹²⁹⁰ Finalmente, la información respecto a la gente de mar del Virreinato se actualizaba con la remitida por los correos de Tierra Firme,¹²⁹¹ y mediante el registro de todos los procesos legales relacionados con la Marina, incluidos todos los contratos de comercio en los que estuvieran relacionados los matriculados, que habían de ser firmados ante escribano de Matrícula.¹²⁹²

El objetivo de tan pormenorizado dispositivo era poseer información de cada individuo ya fuera en su lugar de residencia o de trabajo, y mantenerlo actualizado de la manera más constante posible. Al mismo tiempo, las decisiones relevantes, las que actualizaban el número de gente disponible y el dinero que se debía pagar a los no funcionales para el sistema, no se dejaban en manos de los oficiales locales sino de los inspectores; lo que evidencia cierta falta de confianza en los extremos del régimen. Por otro lado, la información recogida sobre los individuos en Cartagena puede considerarse genérica, al no diferir en demasía de lo dispuesto por las ordenanzas de 1751.

¹²⁸⁸ Ibid. Cap. I Art. 7

¹²⁸⁹ Ibid. Cap. II Art. 19

¹²⁹⁰ Ibid. Cap. II Art. 14

¹²⁹¹ Ibid. Cap. II Art. 18

¹²⁹² Ibid. Cap. I Art. 13

6.3.3.2. La evolución de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva

Granada

Tras las sucesivas reimplantaciones derivadas de la orden de 1776, comenzadas ese mismo año, la matrícula quedó establecida en primer lugar en Cartagena y sus alrededores para haberse ampliado a lo largo del río Magdalena a finales de 1777.¹²⁹³ Durante este tiempo, el virrey había preguntado a España si la Matrícula ha de extenderse también a Portobelo y Maracaibo y si los puertos del Mar del Sur quedaban agregados al Callao, en virtud de que la ordenanza implicaba la instauración de la Matrícula de mar en *otros partidos del reyno de Santa Fe*; lo que trasluce una gran flexibilidad mental y administrativa.¹²⁹⁴ En este caso, como en el de los intentos de agregación de Campeche a la matrícula de La Habana, quizá por su escuela como marino, el virrey diferencia la jurisdicción de Marina de las divisiones administrativas preexistentes; consciente de que aunque dichos puertos quedaran bajo la potestad de su virreinato, quizá se hubiera decidido que a nivel de matrícula fueran gestionados desde el Perú por su mayor vinculación marítima.

Por su parte, el comandante Lortía contestaba al secretario Castejón a principios de 1777 que la matrícula estaba implantada en la bahía pero que no convenía extenderla al resto del virreinato porque el resto de habitantes no eran duchos en la navegación en buques grandes, para no desabastecer el campo en periodo de guerra y para que pudieran servir en la milicia.¹²⁹⁵ Se cimentaba de esta forma el debate sobre dos vías de ampliación del sistema circunscrito a Cartagena, a los puertos del Pacífico y a través de los ríos, con implicaciones bien distintas.

El virrey en su escrito muestra no sólo que no temía que su administración perdiese atribuciones respecto a la Armada —al fin y al cabo, la escuadra de guardacostas dependía en última instancia de él—, sino que entendía que la administración de los asuntos marítimos podía superponerse perfectamente a la ordenación territorial preexistente y disgregar los territorios, en este caso puertos, por competencias en lugar de en su totalidad. Tanto él como Lortía disentían en cuanto a Panamá, Portobelo y Maracaibo, pero comprendían que asignar Guayaquil y otras poblaciones a Cartagena tenía poco

¹²⁹³ CO.AGN.SC.37.63.88

¹²⁹⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5, f. 82

¹²⁹⁵ CO.AGN.SC.37.63.67; AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 142

sentido cuando la relación marítima de estas era mayor, más constante y directa con el Callao. Castejón era de la misma opinión.

Su respuesta dista de ser vaga o de ceder decisiones en subalternos, puesto que entra en la materia sin ambages: Guayaquil, efectivamente, debía agregarse al Callo y Maracaibo –insertando de este modo una tercera vía de ampliación por la costa del Caribe– no sólo había de incluirse en la matrícula, sino que era menester asignarle un ministerio.¹²⁹⁶ Las razones de lejanía expuestas por el comandante palidecían ante el impecable conocimiento y razonamiento del secretario, puesto que los matriculados podrían mandarse a Cartagena en los registros que regularmente salían hacia Veracruz cargados de cacao –un pequeño servicio que la Compañía Guipuzcoana de Caracas realizaría sin mucho problema dada la frecuencia de estos envíos¹²⁹⁷– y ser devueltos a sus hogares terminada su campaña a la par que los guardacostas hacían el curso, *pues nunca faltan tratantes en toda aquella costa*.¹²⁹⁸ Problema logístico resuelto.

Pero el secretario no se quedó en ese punto, sino que a la valiosa información historiográfica que supone la frase citada, la común presencia de mercantes-contrabandistas ingleses entre Barranquilla y Maracaibo, añade que dicho curso ha de realizarse desde finales de agosto a mediados de octubre *por ser el tiempo oportuno de los vendavales* y que de camino vaya mudando la Matrícula de Santa Marta y del Río del Hacha.¹²⁹⁹ El conocimiento de la navegación y la meteorología también es fundamento para su siguiente decisión: se incluyen Portobelo y Panamá en la Matrícula de Cartagena porque la navegación entre Portobelo y la capital es fácil todo el año –especifica que la duración máxima del viaje son 15 días– y porque el istmo se cruza en dos jornadas.¹³⁰⁰ Y torna a la practicidad y economía, porque, añade, el transporte de matriculados entre Cartagena y Portobelo también lo pueden hacer los guardacostas mientras hacen el curso.

Resuelta la cuestión del Mar del Sur y de la extensión longitudinal caribeña, se aborda la ribereña. El secretario de Marina confirma la inclusión de las matrículas del río Magdalena con demoledor argumento, *pues si se hatiende a los motibos del birrey de Santa Fe, tan poco serán buenos la mayor parte de Matrícula de la ciudad de Cartagena,*

¹²⁹⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. ff. 124-125

¹²⁹⁷ REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS. *Op. Cit.* pp. 80, 113, 117, 148 y 182

¹²⁹⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. f. 125

¹²⁹⁹ *Íd.*

¹³⁰⁰ *Ibid.* f. 126

*respecto ha que la navegación la hacen en canoas y barquetas por caños.*¹³⁰¹ Castejón no solo confirma la extensión territorial de la Matrícula de mar de Cartagena desde España, sino que proporciona información sobre la calidad de sus matriculados: en su mayoría indios con poca o nula experiencia en los barcos oceánicos; en línea con lo expresado por Lortía. Confirma dicho punto a continuación, amén de hacernos llegar, de nuevo, valiosísima información sobre las tripulaciones americanas no incluida en leyes, órdenes ni disposiciones:

*Y últimamente es menester considerar que los guardacostas siempre mantendrán a lo menos una tercera parte de buena marinería de España, para que enseñen a los americanos, que basta sea jente moza para que sea muy útil a la segunda campaña, pues nadie ha nacido enseñado.*¹³⁰²

Por un lado, es posible asumir ese tercio de españoles a bordo, con mayor o menor suerte según el momento, pero más relevantes resultan los dos tercios restantes, puesto que confirman una de las hipótesis fundamentales de esta tesis: que la formación marinera de la mayoría de los tripulantes no era suficiente para manejar con presteza los barcos de la Armada. Además, nos ofrece una interesantísima fotografía que contradice el imaginario colectivo y añade un importante punto a la historiografía: las tripulaciones de la Armada en América estaban formadas en su mayor parte por americanos, muchos de ellos indios, zambos o negros.

Por otro lado, las diferencias entre comandante y ministro de la escuadra abarcaron también la cuestión del personal, ya que el segundo pretendía establecer ministros de provincia en las localidades del Magdalena, mientras que el comandante reclamó que toda la matrícula quedase bajo la jurisdicción de su colega y sólo se enviasen subdelegados a las localidades por él propuestas. Como solución de consenso, se extendió la Matrícula por el río tal como ordenó el secretario de Marina, si bien al frente de las localidades se ubicó a subdelegados. El hecho constituye una excepción organizativa, puesto que reconoce a Barranquilla y Tolú como partidos al mando de un subdelegado en lugar de un ministro de Matrícula. Algo similar a lo que sucedería en Puerto Príncipe en Cuba dos décadas más tarde.

¹³⁰¹ Ibid. ff. 126-127

¹³⁰² Ibid. f. 127

La delimitación territorial de la matrícula, como acabamos de comprobar, suscitó cierta polémica. Dado que la documentación posterior así parece confirmarlo,¹³⁰³ se impuso la división de la provincia de Cartagena –o del Reino de Santa Fe– en tres partidos: Cartagena, Tolú y Barranquilla.¹³⁰⁴ Se especificaba además que cada uno de ellos debía comprender los pueblos que más comercio por agua tuvieran, así como que el comandante podría aumentar los partidos en lo sucesivo si así se consideraba necesario. Esto último quedaba en consonancia con su atribución como inspector de Matrícula en el reino –ya fuera directa o indirectamente, como cada una de las dos propuestas recoge–, lo que lo colocaba al frente de la jurisdicción de Marina junto al virrey y al ministro de Marina de la escuadra de guardacostas.¹³⁰⁵

Mientras se dirimía a dónde enviar oficiales de Marina, refería el comandante de Marina que en el Sinú solo navegaban indios, zambos, negros y mulatos como argumento para no extender la matrícula a dicho río, pero paradójicamente confesaba que, de los 1003 matriculados en Cartagena, apenas 50 eran blancos y los más de ellos en la maestranza.¹³⁰⁶

Localidad	Carpinteros	Calafates	Hombres de mar	Total
Cartagena	32	29	373	434
Bocachica			138	138
Barú			125	125
Rocha			67	67
Pasacaballos			20	20
Manga			61	61
Ciénaga de Tesca			87	87
Total	32	29	871	932

Tabla 24. Gente matriculada en Cartagena y su bahía. 28 de febrero de 1777 ¹³⁰⁷

¹³⁰³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3.f. 81

¹³⁰⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. Cap. I Art.8

¹³⁰⁵ Ibid. Cap. I Arts.1 y 8

¹³⁰⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 142-143

¹³⁰⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 4, f. 5

Clase	Número
Cabos de Matrícula	25
Para las clases de Artilleros, Marineros y Grumetes	923
Carpinteros	28
Calafates	27
Total	1003

Tabla 25. Gente matriculada en Cartagena por clases. 20 de marzo de 1777 ¹³⁰⁸

Las tablas 24 y 25 nos muestran cuantitativamente la realidad expresada por Lortía, así como otras cuestiones. Si aceptamos la cuestión racial por él propuesta, observamos cómo la práctica totalidad de la marinería de Cartagena y su bahía no era de origen europeo, pero ello nunca supuso ningún problema para aplicar el sistema en esta zona, lo que indica que las autoridades contaban con esta población como efectiva para tripular barcos de guerra. Además, revela que la construcción y reparación de embarcaciones en toda la bahía debía realizarse en la capital, pues es donde se encuentra matriculada toda la maestranza. Finalmente, aunque parezca algo obvio, es menester reseñar que su proporción con respecto a la marinería es mucho menor que la existente en La Habana; lo que puede constituir un buen indicador del tamaño e importancia del arsenal de esta ciudad.

Por otro lado, los indicadores temporales y cuantitativos de ambas tablas señalan un rápido crecimiento en el número de personas integrantes del sistema, algo incluso en los parámetros normales de una primera implantación de matrícula que, sin embargo, no era lo que sucedía en realidad pues esta llevaba vigente desde 1774.¹³⁰⁹ Así, el incremento ha de entenderse en tanto que la orden de 1776 supuso el espaldarazo a la –modificada– matrícula ya existente, con lo que comandante, ministro, gobernador y virrey pudieron extenderla e incluir a más personas. Prueba de ello es la tabla 24, apenas cuatro meses posterior a la 23 y que aumenta en 193 los matriculados.

Por otro lado, las tres tablas, correspondientes a estados y revistas ordinarias, certifican un funcionamiento eficiente de la cadena de mando y control, ya que la información se

¹³⁰⁸ CO.AGN.SC.37.80.161, f. 20

¹³⁰⁹ CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5, ff. 5-7

suministra de manera continua y rápida con cada nueva localidad incluida. En este sentido, por último, son de utilidad para trazar el crecimiento territorial del sistema.

Lista\Localidad	Cartagena	Tesca	Manga	Bocachica	Pasacaballos	Barú	Rocha	Lorica	Total
Artilleros	55	4	3	17	3	13	5	0	100
Marineros	166	17	60	63	2	50	23	0	381
Grumetes	250	48	15	69	25	78	52	100	637
Carpinteros	32	0	0	0	0	0	0	0	32
Calafates	33	0	0	0	0	0	0	0	33
Inválidos	26	32	1	19	6	14	12	0	110
Total	562	101	79	168	36	155	92	100	1293

Tabla 26. Revista de gente matriculada por demarcación y clase en la provincia de Cartagena en agosto de 1777 ¹³¹⁰

Así como para la provincia de Cartagena no parece haber dilación en la implementación de nuevos subdelegados y cabos en las localidades a las que se va decidiendo ampliar la matrícula, en septiembre de 1777 el comandante le remitía un resumen de toda ella al virrey sin Panamá, Guayaquil, ni Maracaibo; por lo que, al margen de discusiones, ninguna de estas estaba incluida de manera oficial.¹³¹¹ Sí lo estaba Lorica, como lo indica la tabla 24, y parte del río Sinú que en ella desemboca; además de Santa Marta, constituyendo esta la segunda cabecera provincial para la proyectada extensión provincial por el río Magdalena.¹³¹²

A vueltas con la cuestión del Pacífico, Lortía informaba de que no podía establecer la matrícula en puertos que no conocía, cuestión de importancia pues se había previsto en la orden de 1776 la adaptación del sistema a las peculiaridades de América, reconociendo así las dificultades de ciertas costas.¹³¹³ Además, en caso de poder establecerse y contar con gente de dichas costas, decía el comandante que el traslado sería largo y caro, por lo que, efectivamente, debían depender de El Callao.¹³¹⁴ En el caso del río Magdalena, el establecimiento de la sede provincial en Santa Marta correspondía a su voluntad de extender el reclutamiento hasta Honda, pasando por Mompós, de la mano de los oficiales reales ya presentes en lugar de los de Marina.¹³¹⁵ El Sinú, por su parte y tal como se acaba de comprobar, era objeto de lo mismo desde Lorica, si bien los matriculados eran los

¹³¹⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 11, f. 4

¹³¹¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 13, ff. 1-2

¹³¹² AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 12, ff. 1-3

¹³¹³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 14, f. 1

¹³¹⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 16, ff. 5 y 6

¹³¹⁵ *Íd.*

tripulantes de las piraguas guardacostas del Darién.¹³¹⁶ En este caso había disputas al respecto entre autoridades, pero quizá también con la población, puesto que se reconocía estar tratando de extenderla y se ordenaba a los oficiales locales avisar de las revueltas.¹³¹⁷ Esta mención bien podía estar referida a la oposición directa a las limitaciones del sistema, pero también al poco poder efectivo de la Corona sobre esta región, que descansaba en pactos con oligarquías locales, e incluso al periodo de agitación que comenzaba a presagiar el estallido de los comuneros apenas 3 años después. De esta forma, la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada estaría establecida en 1778 tal como muestra la siguiente tabla:

¹³¹⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 11, f. 4

¹³¹⁷ Ibid. ff. 3-4

Virreinato de Nueva Granada
<u>Cartagena</u>
<i>Cartagena</i>
<i>Tesca</i>
<i>Manga</i>
<i>Lorica/Río Sinú</i>
<i>Barú</i>
<i>Bocachica</i>
<i>Pasacaballos</i>
<i>Rocha</i>
<i>Honda</i> ¹³¹⁸
<i>Mompós</i> ¹³¹⁹
<i>Maracaibo</i> ¹³²⁰
<i>Portobelo</i> ¹³²¹
<i>Panamá</i> ¹³²²
<i>San Bernardo</i>
<i>Tolú</i>
<i>Barranquilla</i>
<i>Soledad</i>
<i>Sabana Grande</i>
<i>Mahates</i>
<i>Flamencos</i>

Tabla 27. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1778 ¹³²³

Se prescindía de las poblaciones de la costa del Pacífico y se habían ya incorporado de forma teórica las poblaciones tanto del Magdalena como del Sinú, si bien no de manera real pues se insistía en su necesidad. ¹³²⁴ Conjuntamente se habían establecido subdelegados en Lorica, Barranquilla y Mahates con objeto de gestionar desde estas cabezas de subdelegación las localidades cercanas, perfeccionando así la expansiva administración. ¹³²⁵

¹³¹⁸ Aparece el 15 de febrero de 1778 en AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. ff. 71-72 pero el 12 de junio de ese año no existe en AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 8, f. 5.

¹³¹⁹ Aparece el 15 de febrero de 1778 en AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. ff. 71-72 pero el 12 de junio de ese año no existe en AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 8, f. 5. Fernando Lortía propuso la extensión hasta Mompós en AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 8, f. 7.

¹³²⁰ El Secretario de Marina ordena su instauración, aunque no hay confirmación de ello. AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. ff. 126-127

¹³²¹ Íd.

¹³²² Íd.

¹³²³ AGS, Secretaría de Marina, 4, 3, f. 81; AGS, Secretaría de Marina, 4, 5, ff. 71-72; AGS, Secretaría de Marina, 4, 8, ff. 1 y 5;

¹³²⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 8, f. 69-71

¹³²⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 8, f. 7 AGS, Secretaría de Marina, 4, 3, ff. 81-82

Lista	Cartagena	Tesca	Manga	Bocachica	Pasacaballos	Barú	Rocha	Lorica	San Bernardo	Tolú	Barranquilla	Soledad	Sabana Grande	Mahates	Flamencos	Inhábiles	Total
Artilleros	57	4	3	18	4	12	4	13	2	13	9	8	3	3	2		155
Marineros	176	18	60	65	2	49	23	61	0	20	47	6	1	1	0		529
Grumetes	273	49	22	68	25	72	53	91	13	66	149	36	10	28	35		990
Carpinteros	25	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0		34
Calafates	36	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0		43
Total	567	71	85	151	31	133	80	181	15	99	205	50	14	32	37	207	1751

Tabla 28. Estado de gente de mar y mastranza por demarcación y clase en la provincia de Cartagena de Indias el 13 de junio de 1778 ¹³²⁶

¹³²⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 11, f. 11; AGS, Secretaría de Marina, 9, 1, f. 4

Paralelamente, a la par que crecía el territorio sujeto a la jurisdicción del sistema lo hacían sus individuos. La existencia de 458 personas más con respecto al año anterior no se debe a un crecimiento generalizado en cada localidad, sino a la expansión a otras –y a la inclusión de gente no marinera, ocasionalmente.¹³²⁷ Así, si se analizan una a una las existentes en agosto de 1777 –tabla 24–, se podrá observar cómo los totales son prácticamente idénticos, teniendo en cuenta que en la de 1778 no se contó a los inválidos por localidad. Así, la única localidad presente en ambos estados que crece de manera clara es Lorica, probablemente por la matriculación de individuos río arriba, aunque se menciona debería ser mayor puesto que los alcaldes habían difundido rumores sobre la intención de llevar a los matriculados a España.¹³²⁸ Exactamente como ocurría en Cuba.

Por otro lado, la inclusión de la subdelegación de Barranquilla es la que incrementa considerablemente la proporción. Dado que en ningún momento se justifica su inclusión para promoción de la marinería ni parece necesaria en este periodo pues, en palabras de las autoridades, las necesidades de la flota estaban cubiertas con Cartagena, cabe hipotetizar la razón de tal desvelo. Los dos motivos más lógicos son, a priori, proporcionar gente a la siempre demandante Habana o extender competencias y aumentar así tanto cuota de poder como capacidad de reacción en caso de conflicto. Quizá la cuestión de las competencias tuviera que ver con las reticencias locales a un control centralizado del territorio, no sólo esgrimidas por la población sino por los propios poderes fácticos.

Uno de ellos, el Conde de Pestagua, fue bastante explícito en cuanto a que no hubiere matriculados en sus aguas ni estos pudiesen pescar ni navegar en ellas, llegando a cruzar palabras con el subdelegado en las que

*tubo la insolencia de responderle que aunque el rey lo mande, él dará orden a sus negros para que le de un balazo a qualquiera que cojan pescando o navegando.*¹³²⁹

Y no era el único, ya que en la propia Cartagena el coronel de milicias había solicitado que los milicianos pudieran pescar y navegar como si fueran matriculados.¹³³⁰ Pese a que el coronel sólo lo había planteado localmente, Lortía escribió al ministro de Indias con

¹³²⁷ CO.AGN.SC.37.80.9, f. 8

¹³²⁸ Ibid. ff. 2-3

¹³²⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 8, f. 51

¹³³⁰ AGS, Secretaría de Marina, 9, 1, f. 163

intención de anticiparse y que se dispusiera lo contrario; iniciando sin pretenderlo el recorrido legal de otro quebradero de cabeza para la Marina en el Caribe.

Conde y coronel representan dos esferas del poder fáctico en la América sobre las que la Monarquía se apoyaba y que los Borbones intentaron reformar. Dicha actuación, como se mantiene en esta tesis para con la Matrícula de mar, constituía una expansión del Estado –encarnado en la Corona– tanto sobre el común como sobre estas esferas; como prueba el hecho de que ambos problemas de carácter local fueran discutidos en España entre los secretarios de Marina e Indias.¹³³¹ En la actuación de Moure, el coronel, se aprecia el trabajo para incrementar su influencia y que esta se convirtiese en autoridad, pues incluso solicitó que no se pudiera reclutar a desertores en tanto que ya no eran marineros, en claro intento de hacerse con sus servicios y lealtad.¹³³² En la de Pestagua, en cambio, se observa la existencia de un poder inmediato con el que es capaz de desobedecer y mantener en sus términos la autoridad del rey. Su ejemplo es uno de tantos poderes sobre los que ni la metrópoli ni las posteriores patrias lograrían extender su autoridad.

A ello ayudaría la ineficacia de la Administración, que en el caso de Cartagena se plasmaba en la no resolución formal sobre su ordenanza de matrícula particular. En dos ocasiones la solicitaría Lortía a lo largo de 1779, tres años después de implantada, ya que a falta de ella eran varias las autoridades y entidades que no respetaban los privilegios de los matriculados y por ello estaban solicitando ser borrados de las listas.¹³³³ Por supuesto, no se le contestó.¹³³⁴ Escribiría empeinado una tercera vez a finales de año:

*Las ventajas que ha conseguido la Marina con el establecimiento de la Matrícula en la América son tan notorias que a nadie pueden ocultarse, pero [...] su conservación y aumento no consiste en que se haya alistado en ella mucha gente, sino en que les guarden los privilegios que se les tienen concedidos [...]. No hay tribunal, corregidor ni alcalde que no los socave, oponiéndose a que solo ellos sean los que pesquen y naveguen de patrones.*¹³³⁵

¹³³¹ AGS, Secretaría de Marina, 4, 8, ff. 53-54, 58-59 y 61

¹³³² AGS, Secretaría de Marina, 7, 1, ff. 1-3

¹³³³ AGS, Secretaría de Marina, 8, 2, ff. 4, 6-8

¹³³⁴ AGS, Secretaría de Marina, 9, 1, f. 163

¹³³⁵ AGS, Secretaría de Marina, 5, 10, ff. 3-4

Ante estos hechos, la principal respuesta de los matriculados era ausentarse de sus domicilios en los momentos de revista *principalmente después que se ha publicado la guerra* contra Gran Bretaña.¹³³⁶ El primer problema, a su entender, era la falta de la ordenanza, puesto que cuando se llevaba cualquier caso a juicio los subdelegados no podían reclamar su aplicación, dejando sin efecto real los bandos publicados. Quizá irónico, se decía consciente de que los problemas económicos no permitían imprimirla, pero que con una *orden suelta* bastaría para evitar todo ello.¹³³⁷ Lo que expone el comandante en esta misiva es la lucha de la Marina por poder hacer efectiva su jurisdicción sobre las ya existentes, pese a que en el caso de Santa Fe había sido Indias quien ordenara la Matrícula de mar en primer lugar. Resulta por ello paradigmático que Lortía se dirigiera a Castejón en lugar de a Gálvez, lo que no hace sino volver a levantar suspicacia sobre las dudosas intenciones de este al adelantarse a su colega de la Secretaría de Marina.¹³³⁸

El optimismo del comandante para con sus jefes no tenía parangón, pues a pesar de las incesantes solicitudes de confirmación de la ordenanza sin responder –quizá el hombre no fuera ducho en indirectas–, se permitía solicitar que cuando esto se produjera se introdujera un cambio al artículo III.13 para que los dueños de las haciendas con embarcaciones de negros tuviesen que colocar en ellas un patrón matriculado ya que no se les obligaba a inscribir a los bogas –cuestión que sería complicada y digna de estudio en el caso de los esclavos, pues estarían sometidos a una doble servidumbre.¹³³⁹ La referencia a Pestagua es evidente, pero no es en absoluto descartable que más hacendados hubieran respondido de manera similar. De cualquier modo, no hace sino confirmar que las dinámicas del poder local eran más fuertes que las de una reformista Corona que no presentaba un frente unido.

La Matrícula de mar tras la Rebelión de los Comuneros

El 16 de marzo el blanco de la ira popular fue el gravamen de armada de Barlovento, que erróneamente se tomó por un impuesto nuevo.¹³⁴⁰

¹³³⁶ Ibid. f. 4

¹³³⁷ Ibid. f. 5

¹³³⁸ Ibid. f. 6

¹³³⁹ Ibid. f. 5

¹³⁴⁰ LEDDY PHELAN, JOHN. *Op. Cit.* p. 71

La chispa que prendió la sublevación del Socorro de 1781 tendría mucho que ver con la Armada, tal como comenta John Leddy en estas líneas, a pesar de tener raíces y desarrollo considerablemente más profundos y complejos. A la luz de lo estudiado hasta el momento y de lo tratado en el capítulo dedicado a los matriculados, parece innegable afirmar que la Matrícula de mar contribuyó al desasosiego en el virreinato y que sufriría las consecuencias del convulsísimo periodo interno que se iniciaba. Los lazos concretos entre ambos, sin embargo, permanecen por escrutar pues no han sido estudiados con anterioridad y la labor de esta tesis es generar el hasta ahora inexistente marco de referencia para la matrícula que permita dicha tipología de análisis.

Podría entenderse al sistema como uno de los vehículos de expansión de influencia desde Cartagena en su competencia no declarada con la capital virreinal, de lo que podría entenderse la obcecación con su aplicación en el interior mediante los ríos. Pero, además, el levantamiento popular supuso la modificación de las acciones de resistencia del común desde el pasivo que puede comprobarse en las ausencias y deserciones hasta el –muy– activo recurso de la violencia. La reacción conllevaría la eliminación de algunos cuerpos de milicias y el refuerzo en el control sobre los que permanecieron, además del recrudescimiento de la competencia de las élites de Santa Fe con sus colegas costeñas.¹³⁴¹ Por todo ello, no es de extrañar que el mayor número de matriculados se dé en 1781, tras el cual comenzaría a decaer fruto de estas dinámicas y, por supuesto, del conflicto contra Gran Bretaña.

¹³⁴¹ MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. Capital, créditos e intereses comerciales... p. 31

<u>Localidad</u> Lista	Cartagena	Manga	Tesca	Arroyo Grande	Palmar	Bocachica	Barú	Pasacaballos
Cabos	5	2	2	1	1	5	4	2
Maestranza	85	0	0	0	0	0	0	0
Gente de mar	768	79	114	38	25	199	157	48
Total	858	81	116	39	26	204	161	50
	Flamencos	Mahates	Barranquilla	Soledad	Sabana Grande	Lorica	Momil	San Bernardo
Cabos	2	2	5	4	3	5	1	2
Maestranza	0	0	0	0	0	23	0	0
Gente de mar	97	75	354	139	50	419	15	49
Total	99	77	359	143	53	447	16	51
	Santero	San Pelayo	San Nicolás	Tolú	San Gerónimo	Rocha	San Emigdio	Total
Cabos	1	1	1	5	1	3	1	59
Maestranza	0	0	0	0	0	0	0	108
Gente de mar	6	10	8	183	32	98	9	2972
Total	7	11	9	188	33	101	10	3139

Tabla 29. Gente matriculada en el Virreinato de Nueva Granada por demarcación en 1781 ¹³⁴²

El aumento es dramático si se compara con los números de 1778, de casi un 80 %, y no únicamente por la adición de 9 localidades más, puesto que algunas de estas podían haber estado sujetas a matrícula en 1778 bajo otra subdelegación o cabo. Así, todas las plazas reflejadas en dicho año ven aumentar sus números de matriculados de manera dramática, algunas incluso casi triplicándolos, como Soledad. Tamaño incremento no se debe al poblacional y no se ofrece ninguna alternativa en la documentación, por lo que teniendo en cuenta que son fruto de una revista extraordinaria, o bien se contó como gente de mar a quien no lo era, o bien había considerables fugas al sistema con anterioridad.¹³⁴³ Ambas explicaciones resultan plausibles y ambas revelan un gran punto flaco en él, a pesar de la a priori buena noticia de su estado: el limitado control de la información. Algo que no es de extrañar habida cuenta de los problemas que tenían los oficiales para operar en muchas partes y de la gran extensión que había cobrado la matrícula neogranadina:

¹³⁴² AGS, Secretaría de Marina, 295, 7, 6, f. 5; AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 165

¹³⁴³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 7, 6, f. 5

Virreinato de Nueva Granada
<u>Cartagena</u>
<i>Cartagena</i>
<i>Tesca</i>
<i>Manga</i>
<i>Barú</i>
<i>Bocachica</i>
<i>Pasacaballos</i>
<i>Rocha</i>
<i>Palmar de la Candelaria</i>
<i>Arroyo Grande</i>
<i>Flamencos</i>
<i>Mahates</i>
<u>Barranquilla</u>
<i>Barranquilla</i>
<i>Soledad</i>
<i>Sabana Grande</i>
<u>Tolú</u>
<u>Lorica</u>
<i>Lorica</i>
<i>Momil (San Antonio de)</i>
<i>San Bernardo (Abad)</i>
<i>San Emigdio</i>
<i>San Gerónimo</i>
<i>Santero</i>
<i>San Nicolás</i>
<i>San Pelayo</i>

Tabla 30. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1781 ¹³⁴⁴

Tanto el número de matriculados como el de extensión territorial alcanzaron su cénit, aunque siete años más tarde se añadieran un par de subdelegaciones.¹³⁴⁵ Todo ello a pesar de que se continuaba poniendo en duda su exclusividad de la pesca y otros privilegios

¹³⁴⁴ Ibid. f. 58; AGS, Secretaría de Marina, 295, 8, 1, f. 8; CO.AGN, CABILDOS:SC. 7, 4, D. 4

¹³⁴⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 7, 6, f. 5

para otorgárselos a los milicianos, que se les pretendía prohibir el acceso a oficios públicos e incluso facilitar su desertión previniendo que la Armada no pudiera aprehender a los que lo fueran.¹³⁴⁶ En este contexto, no sorprende encontrar referencias a desertiones constantes y a la falta de tripulantes incluso en buques mercantes en América; si bien es contradictorio con los datos crudos del estado que reproduce la tabla 27.¹³⁴⁷

No es de extrañar, empero, teniendo en cuenta la agitada situación local, que estos números fueran reales, que la revista simplemente hiciera un buen trabajo e identificara a la gente de mar existente, pero que, sin perjuicio de ello, no pudieran ser reclutados. Buen ejemplo de ello es la oposición que presentaba Bartholomé García, comandante mulato de tres piraguas guardacostas en el Darién, tanto al reclutamiento como a cumplir órdenes.¹³⁴⁸

Lortía decía de él que en tanto *protegido por el virrey era ignorante y atrevido*, pues siendo su obligación hacer el corso en las costas del Darién, iba solo una vez al año y el resto del tiempo tenía las piraguas ancladas. Incluso se atrevía a vestir uniforme azul y encarnado con un galón,¹³⁴⁹ empleándolo como hacían sus colegas milicianos con los suyos como vía alternativa a lo establecido para destacar su posición social. Así, sus tripulantes estaban en tierra trabajando en la hacienda de Bartholomé y cobrando en especie, de tal forma que ellos estaban contentos porque no tenían que alejarse de sus casas ni embarcar en naves de guerra y el hacendado, junto con disponer de trabajadores, cobraba sus sueldos.¹³⁵⁰ Además de faltar a sus tareas de protección costera, la situación era problemática en lo tocante a los matriculados, pues se intentó en un primer momento inscribir a los tripulantes bajo sus órdenes y se acabó descartando por los problemas que generó; a pesar del interés de Marina pues eran gente versada en embarcaciones de aparejo en cruz.¹³⁵¹

El caso de García supone otra de las esferas sobre las que las reformas borbónicas no pudieron imponerse. De nada valieron las reclamaciones de Lortía solicitando a un blanco al frente de estas piraguas tras la enésima negativa de su comandante a proporcionar matriculados –únicamente se le solicitaron 16 de los 100– al subdelegado, ni aunque esto

¹³⁴⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 164

¹³⁴⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 7, 2, f. 17

¹³⁴⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 7, 5, f. 1

¹³⁴⁹ Ibid. f. 7

¹³⁵⁰ Ibid. ff. 3-4; AGS, Secretaría de Marina, 295, 7, 5 ff. 7-9

¹³⁵¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 7, 5, ff. 7-9

supusiera que este pidiera ser relevado y hubiera complicaciones para encontrar quien le sustituyese.¹³⁵² Y es que Bartholomé le había amenazado con llevarle preso como continuara importunándole.¹³⁵³

Esto coloca al mulato en una interesante posición, pues tal como hiciera el hacendado Pestagua, amenazó violentamente a un empleado de la Corona al mismo tiempo que se comunicaba directamente con el virrey para transmitirle que la Marina tornaba a importunarle. Su influencia virreinal era debida muy probablemente al lugar en el que ejercía su poder, controlando –al menos nominalmente– para el virrey unos territorios a los que de otro modo habría que destinar unos recursos de los que no se disponía. En el caso de este último, su alineación con un lejano comandante de tres piraguas en lugar de con el encargado de la defensa del principal puerto del Caribe sur se debía a la falta de opciones, pues no se trataba únicamente del interés económico en la zona o la influencia que hubiera podido adquirir García, sino que el Darién constituía uno de los puntos más débiles de la Corona en tanto si los británicos hubieran podido dominarlo, habrían roto el circuito político y comercial con el Pacífico. Desde este punto de vista, para lógico que, como lo hiciera el hacendado Pestagua, el virrey se alineara con el díscolo mulato.

En ambos casos se observa claramente cómo se recurre a la violencia, al poder crudo, con un efecto directo por sobre la autoridad. Es un signo inequívoco de la inexistencia de una administración eficiente, pues esta hubiera podido superponerse mediante herramientas de control directo o indirecto sin necesidad de sucumbir ante amenazas de confrontación directa. Como se puede observar en este trabajo, estamos ante las primeras dinámicas expansivas de un Estado en formación, que ni siquiera en la Península Ibérica era capaz de imponerse claramente sobre la gente de mar y lo era aún menos en las colonias. Por ello, era más interesante mantener la precaria influencia sobre una peligrosa región, aunque ello supusiera perder 100 marineros formados y que estos trabajaran para beneficio personal de un hábil mulato, que arriesgarse a desestabilizarla. Más aún en el palpitante contexto posterior al levantamiento comunero y en una zona sobre la que más de dos siglos después el control estatal es aún, cuanto menos, precario.

Al comandante Lortía no le quedó más remedio que aceptar los designios de la realpolitik regional y terminó proponiendo dejar todo como estaba para que al menos el subdelegado

¹³⁵² Ibid. ff. 11-12

¹³⁵³ Ibid. ff. 9-10

del Sinú no temiese por su integridad y pudiera dedicarse al resto de moradores del río.¹³⁵⁴ Tarea esta que tampoco parecía sencilla, a la vista de que las autoridades políticas y civiles de Tolú, en su ribera, se reunieron para hacer frente común a la prohibición de pesca a los no matriculados. Sus argumentos eran contundentes: que al estar casi todos los matriculados ausentes no había quien pudiera pescar y la población corría el riesgo de quedarse sin pescado y que Tolú estaba a 20 leguas de la costa y en la ordenanza de matrícula no constaba la pesca en río.¹³⁵⁵ El cabildo decidió que era buena idea escribir directamente al virrey y, mientras resolvía el asunto, habilitar para la pesca a todos los vecinos en sustitución de los matriculados ausentes; sumándose así a la creciente lista de personas e instituciones en abierta rebeldía frente a las disposiciones reales relativas a la matrícula de mar.¹³⁵⁶ A pesar de la extensión y de los grandes números que lograba la matrícula, parece que 1781 fue un año duro para la comandancia de Cartagena.

El atrevimiento del cabildo era notorio, teniendo en cuenta la violenta represión desencadenada tras la revuelta. Y lo es más si se atiende a la respuesta del ministro provincial, en la que indica que de los 558 matriculados en la localidad estaban ausentes 122, por lo que algunas manos habilitadas para pescar sí que había. Por ello, exigió tanto que se restaurara el privilegio de los matriculados como que se castigara a los dos corregidores que habían instigado la disposición.¹³⁵⁷ Otrosí, cabe añadir, aunque el ministro no lo mencionara, que en la ordenanza no se indicaba la prohibición de pesca en río, pero porque tras las lecciones aprendidas en España no se especificaba en qué aguas sino con qué métodos. Se prohibía la pesca estando embarcado y no desde la orilla para evitar precisamente este tipo de complicaciones.

En otro orden de cosas, tanto el clamor del cabildo como los datos del ministro indican que un número considerable de habitantes del Sinú matriculados se encontraban embarcados en la mar, lo que parece justificar el debate impulsado desde Cartagena unos años antes para extender la matrícula por el Sinú y el Magdalena; pues serían marineros con, al menos, conocimientos básicos de la navegación en mar abierto.

Otro de los problemas que subyacía ante la superposición de jurisdicciones e intereses particulares se debió a que la Marina también sabía cómo pelear en el oscuro mar de tinta

¹³⁵⁴ Ibid. f. 12

¹³⁵⁵ CO.AGN, CABILDOS:SC. 7, 4, D. 4, ff. 6-7

¹³⁵⁶ Ibid. ff. 7-8

¹³⁵⁷ Ibid. ff. 14-15

por las competencias, con lo que, en el marco de la disputa legal por los privilegios de matriculados y milicianos, prohibió la pesca a estos últimos y se negó a acatar la real orden de 22 de septiembre de 1781 en tanto que según su lectura confería jurisdicción gubernativa al coronel, pero no legislativa.¹³⁵⁸ Cada jurisdicción velaba por sus intereses, lo que en la práctica significaba una considerable fragmentación de poder y la imposibilidad de gestionar gentes y territorios de manera centralizada, ni desde Madrid, ni desde Santa Fe, ni desde Cartagena.

Si bien en el frente naval la Armada se demostró efectiva en este momento, no tuvo tanta suerte en el legal. El virrey Flórez había sido sucedido –pasando por la oportuna muerte de Torrezar– por el arzobispo de Santa Fe, Antonio Caballero y Góngora; con lo que ya no había un marino en la capital que pudiera echar un cable a las necesidades navales. Así, el virrey arzobispo falló en favor de los milicianos, tras la amarga queja de su coronel, que estos pudieran usar nuevamente embarcaciones para pescar y traficar.¹³⁵⁹ Provocaría esto, según el comandante de Marina, que quedasen derogadas parte de las ordenanzas de la Armada y de matrícula.¹³⁶⁰ La consecuencia directa de ello, decía en su escrito al secretario Valdés, sería que en un par de años no quedarían matriculados suficientes para siquiera tripular los guardacostas, habida cuenta del incremento de muertes, deserciones y ausencias que ya se dejaba notar.¹³⁶¹ La discusión llegó de esta forma al gabinete central, proponiendo Valdés que los milicianos pescasen y navegaran pero que, a cambio, pudieran ser obligados a embarcarse; prácticamente matriculándolos de facto.¹³⁶² La respuesta de su colega en Indias resulta harto interesante, pues argumentaba que las leyes propias de ellas

[...]no permiten estancar la pesca ni la navegación de cabotage en los matriculados, pero que ha visto después que en la Isla de Cuba y en Cartagena ha producido muchos prejuicios y clamores el rigor mal entendido de los comisionados de Matrícula que nombró la Marina sin intervención ni acuerdo con los Magistrados territoriales y superiores de aquellos distritos. Que esta ha sido la causa de que en Cartagena y en la Isla de Cuba se hayan originado muchos males y que los matriculados oprimidos del rigor de los comisarios se hayan

¹³⁵⁸ CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5, ff. 350-351

¹³⁵⁹ CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5, ff. 8-10

¹³⁶⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 4-5

¹³⁶¹ Ibid. f. 5

¹³⁶² Ibid. f. 6

*disgustado y pasado los más a servir a nuestros enemigos, como lo han visto [...] en Jamaica y otras islas inglesas.*¹³⁶³

José de Gálvez confesaba por fin de manera explícita con estas palabras que las trabas que había sufrido la Matrícula de mar tanto en Cuba como Cartagena se debían mayormente a su nula voluntad de ceder parte de la jurisdicción de Indias a Marina. Desde adelantarse con su propia orden en 1776 hasta la nula confirmación de los reglamentos y modificaciones, que acusaba de *rigor mal entendido*, puede observarse cómo fue el secretario uno de los principales problemas para que el sistema funcionase. Y no únicamente había trabajado en esta dirección, sino que –probablemente gracias a su consolidada posición– se permitía el lujo de acusar a otra secretaría de algo tan grave como facilitar la tarea al enemigo mediante las deserciones a sus islas. Con objeto de contextualizar las palabras del secretario, se debe destacar que la defección a colonias o bajeles del enemigo era algo común a todas las potencias durante este periodo.

Y si el sistema enfrentaba este tipo de oposición, prácticamente insalvable, a nivel administrativo, también lo hacía a nivel individual. A las constantes deserciones y ausencias había que sumar las negativas a ir a campaña, una forma de resistencia más activa que las otras dos, presentes incluso en la bahía de Cartagena. Al parecer, dejar el reclutamiento en manos de los cabos locales no funcionaba como debía, por lo que a finales de 1783 se decidió la creación de una nueva subdelegación dentro de dicho partido, incluyendo Bocachica, Santa Ana, Rocha, Pasacaballos, Palmar de la Candelaria y Arroyo Grande.¹³⁶⁴ De esta forma, la matrícula quedaba organizada territorialmente en 1784 como muestra la siguiente tabla:

¹³⁶³ Ibid. ff. 6-8

¹³⁶⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 2, f. 1

Virreinato de Nueva Granada
<u>Cartagena</u>
<i>Cartagena</i>
<i>Tesca</i>
<i>Manga</i>
<u>Santa Ana de Barú</u>
<i>Bocachica</i>
<i>Pasacaballos</i>
<i>Rocha</i>
<i>Palmar de la Candelaria</i>
<i>Arroyo Grande</i>
<i>Flamencos</i>
<i>Mahates</i>
<u>Barranquilla</u>
<i>Barranquilla</i>
<i>Soledad</i>
<i>Sabana Grande</i>
<u>Tolú</u>
<u>Lorica</u>
<i>Lorica</i>
<i>Momil (San Antonio de)</i>
<i>San Bernardo (Abad)</i>
<i>San Emigdio</i>
<i>San Gerónimo</i>
<i>San Pelayo</i>
<i>Santero</i>
<i>San Nicolás</i>

Tabla 31. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1784 ¹³⁶⁵

La extensión continuaba siendo la alcanzada en 1781, con las mismas localidades reflejadas en el listado, con la salvedad de la presencia del subdelegado en Barú para organizar de manera más efectiva la parte sur de la Bahía de Cartagena. Empero, a la luz de los innumerables frentes que se oponían al sistema y de la falta de noticias para 1784

¹³⁶⁵AGS, Secretaría de Marina, 9, 1, ff. 169-172

y 1785, no sorprende que el propio comandante de Marina de Cartagena de Indias, José de Aguirre, transmitiese en 1786 que estaba en estado *tan decaído* que era imposible dotar los buques con ella.¹³⁶⁶ No sólo estaba comprometida la protección de la ciudad, que al fin y al cabo podía contar con sus defensas costeras, sino que no se podía tampoco proteger el Darién.¹³⁶⁷ La inexistencia de mención de Bartholomé García parece indicar que tanto sus piraguas corsarias como sus tripulantes seguían cumpliendo la imprescindible misión de trabajar en su hacienda. De este modo, Aguirre solicitaba la bendición al virrey para que la revista de inspección que había comenzado en octubre.¹³⁶⁸

La inspección, tal como se viera en su contraparte cubana en esta época, no sólo tenía como objeto confirmar el estado real de la matrícula, sino reformar su funcionamiento para otorgarle eficacia, en virtud de las atribuciones casi absolutas sobre el ramo que se conferían al inspector. Ello era necesario, además de para garantizar los tripulantes necesarios, para responder a las quejas del gobernador de Cartagena, quien argumentaba que su producto era poco en proporción a lo cara que resultaba.¹³⁶⁹ Y, ¿cuál sería la causa principal identificada por el inspector y, por ello, reformada? Efectivamente, una vez más, la cuestión de la exclusividad de la pesca y la necesidad de ser gente de mar para entrar a la matrícula.¹³⁷⁰

Por enésima vez, y gracias a las acciones y omisiones de Indias, la cuestión volvía a la palestra. Por enésima vez, el Virreinato le ordenaba al comandante de Marina que no molestara a los milicianos, pues ninguno de los secretarios de Indias o Marina había dirigido al virrey la orden de establecimiento de la Matrícula de mar.¹³⁷¹ Bajo esta última interesada premisa, falsa en tanto que la documentación analizada y ya estudiada en los primeros compases de este apartado lo demuestra, el virrey proporcionaba a las jurisdicciones que él dominaba supremacía absoluta sobre la de Marina en lo tocante a la matrícula, puesto que debería considerarse como propia de su gestión interna.

No en vano, la parcial lectura que se hacía desde Santa Fe en este momento, en el que interesaba más asegurar lazos en política interna que contribuir al frente naval, era que la matrícula cartagenera era inconsistente con las Ordenanzas Generales de la Armada y

¹³⁶⁶ AGMAB, 4032

¹³⁶⁷ AGMAB, Expediciones, Caja 04, Documento 032

¹³⁶⁸ *Íd.*

¹³⁶⁹ SUÁREZ SÁNCHEZ, FERNANDO. *Op. Cit.* p. 331

¹³⁷⁰ CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5, f. 4

¹³⁷¹ *Ibid.* ff. 11-12, 15 y 26

eran los comandantes de esta venidos desde España los que debían cuidar de la marinería y tropa que traían.¹³⁷² Esta era pues su principal tarea y, como Cartagena nunca había sido Departamento sino puerto donde regularmente había habido una pequeña escuadra movible según las circunstancias, debía esperarse de España el refuerzo de tropas o marinería cuando sean necesarias.¹³⁷³ Los argumentos son poco válidos, vistos con perspectiva histórica, pero la política estaba clara: espalda absoluta al mar, independientemente de las órdenes que vinieran de España. En estas circunstancias y si algo no las hacía rolar, era cuestión de tiempo que la matrícula acabase por desaparecer. Así, comenzó a releerse todo su desarrollo desde la perspectiva que la negaba, con curiosos resultados, tras un incidente en Bocachica entre un justicia, un subdelegado de matrícula y su inspector, cuando estos intentaron restablecer la restricción de pesca.¹³⁷⁴

Al parecer, en la interpretación del auditor de guerra Felipe Vergara, la orden de 23 de agosto de 1776 no pretendía instaurar la Matrícula de mar como en España, sino simplemente un padrón de los marineros llegados desde la metrópoli motivado por su despoblamiento y para hacerlos servir en la Marina desde una matrícula gestionada por la Gobernación.¹³⁷⁵ Poco importaba en la relectura emprendida en 1787 que la orden de hacía una década mencionara explícitamente a todos los marineros y que sería llevada por oficiales de Marina preferencialmente:

*Quiere el rey que V. haga publicar por bando la reducción a Matrícula formal de todos los Marineros que haya en esa Gobernación [...] y comisionará V. para formar dichas matrículas a los respectivos oficiales Reales donde no huviere Departamento ni ministro de Marina.*¹³⁷⁶

Cabría preguntarse en este punto si se había perdido la orden original y su interpretación se basaba en documentos derivados de ella, pero los documentos adjuntos y las referencias que se realizan posteriormente en cuanto al fuero militar provisional y a los destinatarios confirman que lo que sucedía era, en efecto, una exégesis tremendamente parcial de lo dispuesto primitivamente.¹³⁷⁷ En tanto que tal, y aunque disruptiva con el sistema que se estudia en esta tesis, resulta harto clarificadora en lo tocante a las

¹³⁷² Ibid. ff. 28-29

¹³⁷³ Íd.

¹³⁷⁴ Ibid. ff. 90-91

¹³⁷⁵ Ibid. ff. 32-34 y 43

¹³⁷⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 79

¹³⁷⁷ CO.AGN, Sección Colonia, Milicias y Marina: SC:37.33.5, ff. 35-36, 44-85

intenciones del virrey y el gobernador. Así, se dice que no se mandó una matrícula con arreglo a las ordenanzas –pese a que era explícitamente lo ordenado–, que no se solicitó ni por parte del gobernador, ni del virrey, ni de la Marina; y que su coste era muy grande.¹³⁷⁸ El último punto es el comodín empleado durante toda la administración colonial para justificar la no realización de las órdenes, con lo que no posee mayor interés particular; pero sí que es cierto que no fue solicitada desde Cartagena en 1776, sino desde Cuba... aunque la primera lo hubiera hecho ya en 1774. Nuevamente, una interpretación parcial que prescinde de los datos que la contradicen, y que se sucede con la indicación de que la orden no fue comunicada por el Ministerio de Marina a su comandante en Cartagena, sino por el de Indias al Gobernador –y al virrey, aunque esto se omite.¹³⁷⁹ Esto manifiesta que efectivamente Gálvez se guardó un as en la manga al adelantarse a su colega en Marina para no perder competencias y la jugada surtía efecto al revelarse las cartas en Nueva Granada 11 años después, pues de este modo la Marina actuaría como comisionada de la Gobernación y estaría enteramente a ella supeditada.¹³⁸⁰ Vergara, bajo órdenes del virrey, confesaba incluso su opinión de manera clara:

[...]téngase pues por cosa sentada que el establecimiento primitivo de la Matrícula de Cartagena ha sido error y abuso manifiesto.¹³⁸¹

Toda la argumentación del asesor de Guerra constituye un excelso ejemplo de cómo durante la segunda mitad del siglo XVIII se concibe el uso de la información para fines políticos con, entre otras consecuencias, la expansión y mejor cuidado de los archivos institucionales. En este caso, y a la luz de las solicitudes de ordenanzas expresadas por algunas autoridades, Vergara debía suponer que él podía acceder a documentos que desde Marina no iban a poder ser contrastados –como la copia de la ordenanza conservada en el Archivo de la Secretaría del Virreinato¹³⁸²– o, simplemente, ignorados. Pero esto no es lo que sucedió.

Antes de proceder con la respuesta que dieron los marinos a lo que suponía un atropello a su jurisdicción, el expediente contiene una aclaración hecha por un asesor legal, a

¹³⁷⁸ Íd.

¹³⁷⁹ Íd.

¹³⁸⁰ Ibid. f. 38

¹³⁸¹ Ibid. ff. 36 y 89

¹³⁸² Ibid. ff. 284-326

requerimiento del virreinato, en la que se especifica que el reglamento de matrícula vigente en el virreinato era el de 1774, puesto que la orden de 1776 se tomó como confirmación del mismo; tal como se proponía en el inicio de este apartado con permiso de las reordenaciones de 1777.¹³⁸³ Junto a esta aclaración, desde Marina se respondía ante el intento de vaciar de contenido a un elemento tan vital para sus operaciones como la matrícula desmintiendo las innumerables falsedades vertidas por Vergara a instancias del gobernador. Se hacía, además, enumerando las *equivocaciones* que su argumentación contenía.¹³⁸⁴

En primer lugar, se especificaba que la Matrícula de mar es para toda la gente de mar, no únicamente para los venidos de España, y dirigida por oficiales de Marina donde los hubiere, como era el caso en Cartagena.¹³⁸⁵ A pesar de las idas y venidas legales, se contaba con que la que era de aplicación en ese momento era la derivada de la ordenanza formada tras la orden de 22 de febrero de 1777, expedida por el entonces secretario de Marina González de Castejón y realizada con base a la española pero adaptada a las circunstancias locales.¹³⁸⁶ De esta forma, la ordenanza, mandada por un secretario del reino, garantizaba la jurisdicción de Marina sobre los puntos abarcados y la exclusividad de la pesca a los matriculados.¹³⁸⁷

La segunda *equivocación* de la Gobernación consistía en creer que la falta de milicianos acaecida en 1781 se debía a dicha exclusividad, cuando la realidad dictaba que los blancos que faltaban de ese batallón no pescaban, sino que los únicos que lo hacían eran *zambos*, *mulatos* y *negros libres*.¹³⁸⁸ Desde Marina no se aventuraban a dar explicaciones de la falta de milicianos en aquel momento, pero parece claro que la revuelta y la guerra minaron los ánimos de la milicia. Por último, se insistía en que la ordenanza vigente era la derivada de 1777, que había sustituido al reglamento de 1774 y que, por ello, la matrícula seguía bajo jurisdicción del comandante de Marina.¹³⁸⁹ El problema, desde el momento en que Indias y Marina ordenaron lo mismo en momentos distintos, era que

¹³⁸³ Ibid. f. 99

¹³⁸⁴ Ibid. ff. 102-103

¹³⁸⁵ Ibid. ff. 103-105

¹³⁸⁶ Ibid. ff. 107-111 y 114

¹³⁸⁷ Ibid. f. 113

¹³⁸⁸ Ibid. f. 119

¹³⁸⁹ Ibid. f. 125

cada jurisdicción primaba la orden de una u otra secretaría en función de sus intereses y sin solución definitiva a la vista.

En fin, la retahíla de órdenes y contraórdenes continuaría a lo largo de todo 1787, con Indias decretando que la Matrícula de mar pasase a ser jurisdicción de los gobernadores de puertos y plazas y¹³⁹⁰ la Gobernación de Cartagena reclamando que se aplicara dicho decreto por un lado.¹³⁹¹ Por el otro, las autoridades de Marina mantenían el ejercicio de su jurisdicción sobre las aguas al impedir embarcarse a no matriculados y proponían una nueva ordenanza para acabar con las intromisiones –y los problemas que acarrea el tiempo que tardaban en llegar los correos–; obviando tanto las órdenes de ese año como la de 1781 que concedía la pesca y navegación a los milicianos.¹³⁹² La Gobernación decidió en conclusión ya en 1788, que por evitar males mayores no se cambiara nada aunque no se hubiera recibido nunca aprobación de las ordenanzas redactadas por el comandante Lortía y el virrey Flores.¹³⁹³ Así, *estando aún en subsistencia el proyecto de don Fernando de Lortía y sin cumplimiento lo dispuesto*,¹³⁹⁴ se sancionaba en Santa Fe en 1789 que el comandante de Marina de Cartagena siguiera al frente de la jurisdicción de matrícula y montes.¹³⁹⁵

El cambio de mentalidad del gobernador de Cartagena pudo deberse a varios sucesos ocurridos durante el litigio. El más importante de ellos fue que Antonio Valdés reunió sobre sí nuevamente las secretarías de Marina –que ya ocupaba– e Indias, además de asumir la de Estado; colocando de nuevo a un marino como hombre fuerte del Estado. En la otra sede de la que Cartagena dependía, Santa Fe, también se había producido una sucesión en favor de un marino; en este caso Francisco Gil de Taboada. Parece lógico pues que personas que comprendían perfectamente la importancia del frente naval no fueran a continuar patrocinando la eliminación de competencias de la Armada en pos de intereses locales. Otrosí, a las razones de política interna habría que sumar las sociales, puesto que se había expandido el enésimo brote de fiebre amarilla, diezmando las

¹³⁹⁰ Ibid. ff. 353-354

¹³⁹¹ Ibid. ff. 168-180, 185, 210, 212-214

¹³⁹² Ibid. ff. 214, 218, 223, 341-343

¹³⁹³ Ibid. ff. 351-352

¹³⁹⁴ Ibid. f. 355

¹³⁹⁵ Ibid. f. 356

tripulaciones¹³⁹⁶ y provocando órdenes de no dejar marchar a ningún marinero de los guardacostas, por su falta.¹³⁹⁷

De tal modo, la Matrícula de mar del Virreinato de Nueva Granada no únicamente sobrevivió a los embates sociales y de política interna, sino que alcanzó su cénit en cuanto a número de subdelegaciones precisamente en 1788:

¹³⁹⁶ AGMAB, Expediciones, Caja 31, Documento 102

¹³⁹⁷ CO.AGN.SC.37.81.22

Virreinato de Nueva Granada
<u>Cartagena</u>
<i>Cartagena</i>
<i>Tesca</i>
<i>Manga</i>
<u>Santa Ana de Barú</u>
<i>Barú</i>
<i>Bocachica</i>
<i>Pasacaballos</i>
<i>Palmar de la Candelaria</i>
<i>Arroyo Grande</i>
<u>María (La Baja)</u>
<i>Flamencos</i>
<u>Barranquilla</u>
<i>Barranquilla</i>
<i>Soledad</i>
<i>Sabana Grande</i>
<u>Tolú</u>
<u>Lorica</u>
<i>Lorica</i>
<i>Momil (San Antonio de)</i>
<i>San Bernardo (Abad)</i>
<i>San Emigdio</i>
<i>San Gerónimo</i>
<i>Santero</i>
<i>San Pelayo</i>
<i>San Nicolás</i>
<u>Mahates</u>
<i>Mahates</i>
<i>Rocha</i>

Tabla 32. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1788 ¹³⁹⁸

Con respecto a 1784, los sitios de Rocha y Mahates se habían separado de la subdelegación de Santa Ana de Barú para estar regidos por un nuevo subdelegado

¹³⁹⁸ AGMAB, Matrículas Indias 1944, 19. A través de MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Op. Cit.* p. 375

colocado precisamente en Mahates. Lo mismo ocurriría con Flamencos, separada de Barú para formar parte de la subdelegación de María. De esta forma, la matrícula contaría dos subdelegados más en búsqueda probable de una mejor gestión, teniendo en cuenta la carestía de tripulantes mencionada. Por su parte, la subdelegación de Lorica, cuyo subdelegado debía seguir vivo, a pesar de las amenazas de Bartholomé García, permanecía idéntica. La ampliación del número de subdelegaciones, sin embargo, no se vería correspondida con la de la cantidad de matriculados disponibles:

Partido	Subdelegación de Cartagena				Subdelegación de Barranquilla				
Lista\Localidad	Cartagena	Manga	Tesca	Total P. Cartagena	Barranquilla	Soledad	Sabana Grande	Total P. Barranquilla	
Marinería de servicio	443	66	46	555	100	45	18	163	
Inválidos y jubilados	53	4	25	82	39	12	5	56	
Total	496	70	71	637	139	57	23	219	
Partido	Subdelegación de Santa Ana de Barú					Subdelegación de María			
Lista\Localidad	Santa Ana de Barú	Bocachica	Pasacaballos	Arroyo Grande	Palmar de la Candelaria	Total P. Barú	María	Flamencos	Total P. María
Marinería de servicio	149	129	61	35	15	389	41	16	57
Inválidos y jubilados	24	22	5	0	2	53	5	1	6
Total	173	151	66	35	17	442	46	17	63
Partido	Subdelegación de Lorica								
Lista\Localidad	Lorica	San Antonio de Momil	San Bernardo Abad	San Emigdio	San Gerónimo	Santero	San Pelayo	San Nicolás	Total P. Lorica
Marinería de servicio	376	23	56	13	29	21	13	15	546
Inválidos y jubilados	27	0	2	0	1	0	0	0	30
Total	403	23	58	13	30	21	13	15	576
Partido	Sub. de Tolú	Subdelegación de Mahates			Total				
Lista\Localidad	Tolú	Mahates	Rocha	Total P. Mahates					
Marinería de servicio	43	34	93	127	1880				
Inválidos y jubilados	32	8	24	32	291				
Total	75	42	117	159	2171				

Tabla 33. Gente matriculada en el Virreinato de Nueva Granada por demarcación en 1788 ¹³⁹⁹

¹³⁹⁹ AGMAB, Matrículas Indias 1944, 19. A través de MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Op. Cit.* p. 375

Oficios	Maestro mayor	Oficiales	Obreros	Aprendices	Total
Carpinteros de ribera	1	47	21	40	108
Aserradores	0	36	0	0	36
Carpinteros de lo blanco	0	10	0	2	12
Calafates	1	59	15	28	102
Herreros	1	3	5	11	19
Pintores	1	0	0	1	1
Albañiles	1	3	2	7	12
Torneros	1	4	4	4	12
Veleros	1	10	0	1	11
Total	7	172	47	94	313

Tabla 34. Maestranza matriculada en el Virreinato de Nueva Granada por oficio en 1788 ¹⁴⁰⁰

Con respecto a 1781, hay un descenso notorio en las localidades con más matriculados: aproximadamente 250 marineros menos en Cartagena y 200 en Barranquilla. El caso de la segunda es extremo, puesto que la reducción es de casi un 60 % del total. La nueva subdelegación de Mahates también sufre unas pérdidas similares, lo que quizá explique que se enviara un nuevo subdelegado con vistas a mejorar la gestión de esta localidad y de Rocha. Lorica también acusa un descenso significativo, si bien mucho menor a nivel comparativo y compensado por un ligero aumento en las pequeñas localidades que forman parte de la subdelegación; algo conraindicativo teniendo en cuenta las dificultades que enfrentaban los subdelegados por la pobre autoridad de que gozaban.

En el resto de poblaciones se observa un ligero descenso en los números, haciendo que el total sea notoriamente menor al de 1781, pero suficiente teórico para tripular los guardacostas. Las órdenes de reenganche de sus tripulantes debieron deberse entonces bien a la epidemia, bien a la dificultad de reclutamiento de los matriculados por su propia oposición y la ofrecida por los diversos actores estudiados.

¹⁴⁰⁰ AGMAB, Matrículas Indias 1944, 19. A través de MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Op. Cit.* p. 378

Los estertores del sistema en la última década del siglo

Tras la resolución del conflicto con la Gobernación que tan rica y variada documentación proporciona y que ha permitido esbozar el estado del sistema a nivel teórico, práctico, territorial y numérico en torno a 1788; la falta de expedientes entre esta fecha y 1794 es notoria y hace presagiar un decaimiento generalizado del sistema. En cambio, el número de localidades apenas desciende en cinco, con la notoria ausencia de Barranquilla, y el de matriculados en una centena en algo más de un lustro:

Virreinato de Nueva Granada
<u>Cartagena</u>
<i>Cartagena</i>
<i>Tesca</i>
<i>Manga</i>
<u>Santa Ana de Barú</u>
<i>Barú</i>
<i>Bocachica</i>
<i>Pasacaballos</i>
<i>Rocha</i>
<i>Albornoz</i>
<i>Bocagrande</i>
<u>Lorica</u>
<i>Lorica</i>
<i>Momil (San Antonio de)</i>
<i>San Bernardo (Abad)</i>
<i>San Emigdio</i>
<i>Santero</i>
<i>San Pelayo</i>
<i>Concepción</i>

Tabla 35. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1794 ¹⁴⁰¹

¹⁴⁰¹AGMAB, Consignaciones 7207. A través de: MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Op. Cit.* p. 378

Partido	Subdelegación de Cartagena			Subdelegación de Santa Ana de Barú					
<u>Localidad</u> Lista	Cartagena	Manga	Tesca	Bocagrande	Albornos	Bocachica	Pasacaballos	Rocha	Barú
Subdelegados						1			1
Cabos	4	2	4	1	1	8	2	5	6
Gente útil	656	41	59	27	11	256	65	109	151
Inválidos	49	2	2	0	0	45	13	37	42
Total	709	45	65	28	12	310	80	151	200
Total del partido	819			781					

Partido	Subdelegación de Lorica							Total
<u>Localidad</u> Lista	Lorica	San Pelayo	Concepción	San Bernardo	San Emigdio	Santero	Momil	Total
Subdelegados	2							4
Cabos	2	2	2	2	2	2	2	47
Gente útil	218	31	34	18	15	24	18	1733
Inválidos	26	1	0	3	0	0	0	220
Total	248	34	36	23	17	26	20	2004
Total del partido	404							2004

Tabla 36. Gente matriculada por demarcación en el Virreinato de Nueva Granada en 1794 ¹⁴⁰²

¹⁴⁰²AGMAB, Consignaciones 7207. A través de: MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Op. Cit.* p. 378
372

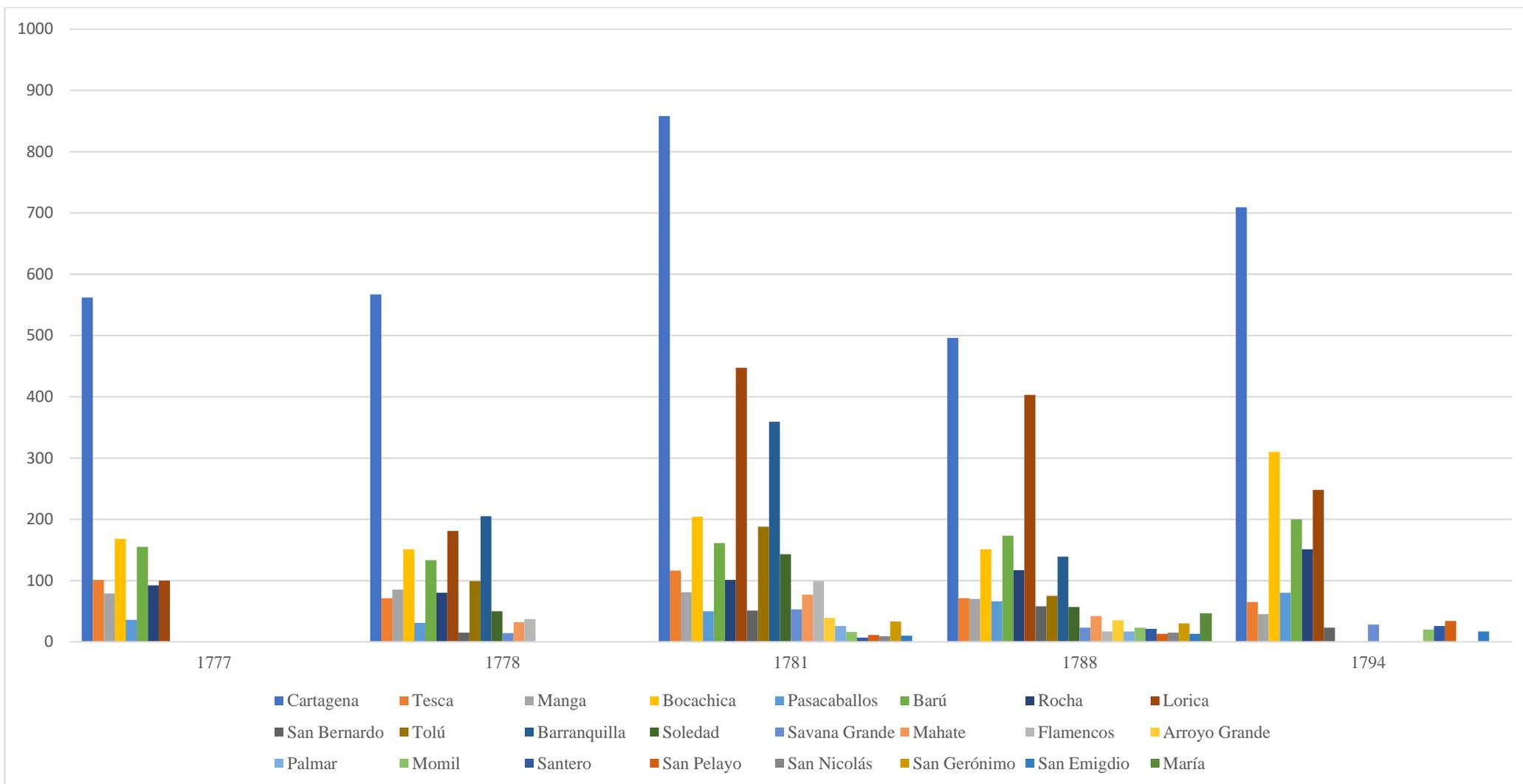


Figura 11. Evolución de matriculados en Nueva Granada por localidad y año, escala aritmética ¹⁴⁰³

¹⁴⁰³ La fuentes de la figura se corresponden a las indicadas en las tablas indicadas para cada uno de los años.

Sorpresivamente, algunas poblaciones como la propia Cartagena ven aumentar el número de gente de mar matriculada respecto a la anterior tabla y el resto de datos anuales. La explicación más probable es que se deba a la concentración de inscripciones provenientes de localidades cercanas en la central, puesto que el número global se mantiene constante contando con la separación de Barranquilla. Es claramente apreciable en los volúmenes de las barras de la figura superior. Parece por ello apropiado suponer que durante los últimos años de la década de 1780 y los primeros de la de 1790, la Matrícula de mar de Nueva Granada se mantuvo relativamente estable a nivel territorial y arrojando alrededor de los dos millares de gente de mar.

Empero, a partir de 1794 decaería rápidamente, inmersa en las complicaciones internas – militarización de la gestión mediante–, geopolíticas y sociales del periodo; iniciadas con las revoluciones francesa y caribeñas y agravadas ciertamente con la guerra contra Gran Bretaña desde 1796. Así, el 20 de julio de 1794 la auditoría de Marina de Cartagena pasó a formar parte de la del Gobierno de la ciudad,¹⁴⁰⁴ y las provincias caribeñas del virreinato a ser jurisdicción del *virrey caribeño*, el Marqués del Socorro, en mayo de 1795.¹⁴⁰⁵ Los cambios provocan que en marzo de 1796 sólo pueda identificarse matrícula de mar en Cartagena y Loricá,¹⁴⁰⁶ desapareciendo esta última de las referencias en 1797¹⁴⁰⁷ y confirmándose su única existencia en Cartagena también en 1800.¹⁴⁰⁸

1797 parece el año clave en el que la matrícula prácticamente dejó de funcionar, habida cuenta de la sorpresa del juez de matrícula ante la solicitud de marineros realizada por el comandante de Marina en la plaza a finales de ese año.¹⁴⁰⁹ En realidad, la decadencia de la matrícula no era cuestión particular de la región, pues incluso desde Ferrol y Cádiz se referían problemas similares: que por no respetarse los privilegios de los matriculados y tomar demasiado tiempo los pleitos se producía una gran desafección. Valdés optó por la radical opción de ordenar el fin de todos los pleitos pendientes y que todas las causas relacionadas con la matrícula que estuvieran pendientes en cualquier jurisdicción pasaran inmediatamente a Marina.¹⁴¹⁰ Los matriculados de Cartagena no eran ajenos a estos

¹⁴⁰⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 5, 5, f. 1

¹⁴⁰⁵ AGMAB, Expediciones, Caja 18, Documento 084, ff. 1-2

¹⁴⁰⁶ CO.AGN, Archivo General de la Nación, Sección Colonia, VIRREYES:SC.61, 10, D.21, ff. 34-35

¹⁴⁰⁷ Ibid. f. 18

¹⁴⁰⁸ AGMAB, Expediciones, Caja 28, Documento 105

¹⁴⁰⁹ CO.AGN, Archivo General de la Nación, Sección Colonia, VIRREYES:SC.61,10,D.21, f. 4

¹⁴¹⁰ Ibid. ff. 23-29

problemas, motivo por el que el ministro de Marina de la ciudad clamaba al gobernador que dejase de entorpecer el reclutamiento, pues era

*[...]de una absoluta necesidad para el sostén de su Corona y de los extendidos dominios que SM tiene en el continente.*¹⁴¹¹

Las complicaciones interpuestas por la Gobernación a la Armada se reproducían por enésima vez, como si de un castigo ejemplar de la Grecia clásica se tratase: exactamente diez años después de la ofensiva de 1787 y veinte después de las protestas por la instauración de la orden de 1777. La roca de Sísifo había mutado desde el cuerpo de milicianos a los juicios por agresiones y a las licencias por traslados, que el gobernador utilizaba de excusa para no proporcionar reclutas.¹⁴¹² Se quejaba Anastasio Cejudo, gobernador de la ciudad, de que la inmensa cantidad de deserciones y ausencias se debía a la inexactitud de los padrones, por lo que proponía formar uno nuevo con la intención real –no confesada– de hacerse de este modo con la jurisdicción completa sobre la gente de mar.¹⁴¹³ El mantra de que la información es poder estaba bien presente en la Cartagena intersecular.

Los gobernadores habían obtenido parte de las competencias sobre matrícula –tras pasar en 1785 a la Secretaría de Marina¹⁴¹⁴–, a raíz de una disputa acaecida en La Habana, que se resolvió en 1790 decretando que el gobernador mantuviera la jurisdicción y el ministerio de Marina la cuenta y razón.¹⁴¹⁵ Los problemas que esto causó hicieron que a principios de 1793 se anularan las órdenes y se ampliaran los privilegios de los matriculados, pero esta rectificación no fue obedecida en Cartagena, donde el daño ya estaba hecho y explica en gran medida el vacío documental de inicios de la década.¹⁴¹⁶ Cejudo adujo entonces que no podía ceder sus competencias porque no había en el Ministerio una ordenanza particular aprobada por el rey,

¹⁴¹¹ Ibid. f. 13

¹⁴¹² Ibid. ff. 6-7

¹⁴¹³ Ibid. ff. 99-102

¹⁴¹⁴ Ibid. f. 20

¹⁴¹⁵ Ibid. f. 8

¹⁴¹⁶ Ibid. ff. 8-9 y 12

*[...]y si acaso la hubo o se pidieron algunas noticias más sobre la materia, se extravió todo ello por el desorden que se introdujo en los papeles después que se mandó retirar a España la Marina Real.*¹⁴¹⁷

Aunque fue respondido con una copia que demostraba que sí que existía,¹⁴¹⁸ las palabras del gobernador son meridianas sobre los problemas a que se enfrentó la Matrícula de mar en este periodo. Las órdenes opuestas y la dilación en su aplicación fueron tremendamente contraproducentes para el buen funcionar del sistema –y como resultado, del reclutamiento y de la Armada–, pues, junto con provocar resquicios legales en los que distintas jurisdicciones se ampararon, se sucedían con cambios en los responsables de las distintas administraciones; cambiando con ellos las inquietudes, alianzas y métodos a un ritmo disonante con el que lo hacían las disposiciones legales.

Por si el temporal fuera demasiado sencillo de capear, en Madrid decidieron tirar uno de los mástiles de la Armada con el real decreto del 15 de diciembre de 1798. Este dispuso que los oficiales del ministerio de Marina pasasen a depender de la Secretaría de Hacienda, provocando que los del cuerpo general tuvieran la jurisdicción militar de Marina, pero la administración y caudales corrieran por parte de las tesorerías del Ejército y de Rentas.¹⁴¹⁹ Efectivamente, aquello fue un caos.

Lo fue no sólo porque los oficiales de guerra ahora tuvieran que entenderse con otras secretarías para que estas pagasen a sus propios subalternos, sino a causa de que la ordenanza que debía regular cómo proceder entre Marina y Hacienda no fue publicada hasta mayo de 1799.¹⁴²⁰ Y lo fue también porque el decreto supuso, tal como se observó en el apartado dedicado a Cuba, que se retirasen ministros y subdelegados para dejar paso a los marinos; llevándose con ellos dos décadas de administración civil y de experiencia acumulada. A esta tremenda desorganización cabría aún sumarle otro factor en Cartagena, pues el virrey había decretado previamente no reconocer la vuelta de la jurisdicción de matrícula a los oficiales de Marina decidida unos años antes.¹⁴²¹

En aras de resolver la oposición del gobernador, el secretario de Marina y director de la Armada le ordenó el 18 de abril de 1800 que se diera por enterado de que era la

¹⁴¹⁷ Ibid. f. 32

¹⁴¹⁸ Ibid. f. 33

¹⁴¹⁹ Ibid. f. 130

¹⁴²⁰ Ibid. ff. 131-132 y 134

¹⁴²¹ Ibid. ff. 112 y 114

Comandancia la depositaria de las matrículas.¹⁴²² Empero tan claro y directo mando fue dilatado por Cejudo, quien aún a finales de 1801 continuaba desconociéndolo y solicitaba que fuera el virrey quien se lo comunicara para obedecerlo.¹⁴²³

Así, cuatro años después la matrícula continuaba en un limbo funcional que afectaba sobremanera a su desempeño. Si la disputa se reanudó es porque tras la pérdida de funciones sufrida por el cuerpo del ministerio en los años previos, en 1801 se ordenó formalmente que fuera el general el que asumiera sus tareas gubernativas; incluyendo que los capitanes de puerto asumieran las funciones de los subdelegados.¹⁴²⁴ Así, el de Cartagena hizo lo propio y solicitó a Cejudo el reconocimiento para poder ejercer sin que los matriculados y los justicias le causaran problemas, a lo que este se negó como se ha visto.¹⁴²⁵ Finalmente, el propio virreinato tuvo que ordenar al gobernador que cediera en su obcecado intento, disponiéndose por primera vez y por parte de todas las administraciones implicadas que las jurisdicciones de matrícula y montes correspondían, efectivamente, a Marina.¹⁴²⁶

Todas estas trabas se habían sucedido en el marco de un conflicto de componente eminentemente naval que duraba 6 años y que aún habría de prorrogarse considerablemente, por lo que la defensa costera del virreinato había quedado comprometida; amén de la proyección naval. Desde la Gobernación, lejos de aunar esfuerzos, se volverían a plantear problemas con ocasión de instauración de la ordenanza de matrícula militar de 1803.¹⁴²⁷ El gobernador, en este caso, no sólo trabó dicha ordenanza, sino que directamente solicitó que se suspendiera la Matrícula de mar, escribiendo incluso a Madrid para ello.¹⁴²⁸ No se ha recuperado evidencia documental que pruebe que lo consiguiera, a pesar de que las noticias vuelvan a ser muy escasas para estos años. Sin embargo, no por escasas dejan de ser sorprendentes, puesto que en 1806 se remitieron ejemplares de la ordenanza de matrícula a Puerto Cabello y en 1808 dejó de funcionar... en Cumaná.¹⁴²⁹ Id est, no sólo seguía existiendo la Matrícula de mar en el virreinato, sino que en algún momento se había extendido a estas localidades; aunque la

¹⁴²² Ibid. f. 128

¹⁴²³ Ibid. ff. 136-137 y 140

¹⁴²⁴ Ibid. ff. 138-139

¹⁴²⁵ Ibid. ff. 142-143

¹⁴²⁶ Ibid. ff. 172-175, 177, 181-189

¹⁴²⁷ CO.AGN.SC.37.67.14

¹⁴²⁸ AGMAB, Expediciones, Caja 33, Documento 089

¹⁴²⁹ AGMAB, Expediciones, Personal, 730; AGMAB, Expediciones, Caja 54, Documento 006, f. 5

documentación no permita concluir ni cuándo ni con qué efectividad de forma clara. Sí que se puede establecer que su funcionamiento fue real, más allá de que se ordenara, puesto que incluso tras la Patria Boba el comandante de Cumaná solicitaba su restablecimiento por la imposibilidad de aumentar las fuerzas navales que sufría.¹⁴³⁰

¹⁴³⁰ AGMAB, Expediciones, Cumaná, 682; AGMAB, Expediciones, Caja 54, Documento 006, f. 4

6.3.4. Virreinato de Nueva España

Junto a Cuba y Nueva Granada, el tercer punto de aplicación de la Matrícula de mar en el Caribe, y el primero que contempla esta tesis en el Pacífico, fue el Virreinato de Nueva España. Del mismo modo que el resto de costas, el proceso comenzó con la petición de información al comandante de Marina en la Habana sobre el número de gente de mar en dicho puerto, lo que desencadenó tras su sugerencia de implantar la matrícula tal como se hacía en Cartagena, que se ordenase en toda América.¹⁴³¹ El proceso de implantación en Nueva España se certificaría en junio de 1777, fecha en la que se recibía el bando publicado en la colonia el febrero anterior, y se aprobaba recomendando que se ajustara a la Ordenanza reinante en España, aunque adaptada a las leyes particulares.¹⁴³²

De esta forma, la adopción de la Matrícula de mar en las amplísimas costas del virreinato fue temprana, partiendo de la orden del virrey a Antonio de Ulloa, comandante de la flota sita en Veracruz, de redactar el reglamento que había de gobernarla. Remitió este el reglamento en diciembre del mismo 1776, proponiendo la división de la matrícula en los partidos de Veracruz, Campeche, Honduras, Nicaragua y San Blas; así como sus respectivos términos, ministros, subdelegados y el método que ocupa este apartado.¹⁴³³ Para su sustento legal incluyó una copia de los artículos de las ordenanzas y reales órdenes posteriores que recordaba en ese momento, recomendando al virrey que solicitara algún ejemplar de la Ordenanza de Matrículas y a alguien con experiencia en su aplicación.¹⁴³⁴ Ulloa revela en su comunicación otro de los grandes frentes de la matrícula de mar en América: la falta de información. No ya sobre la gente de mar sobre la que el sistema iba a aportar, sino sobre la propia institución. Ordenar su implantación siguiendo en lo posible las ordenanzas sin mandar ejemplares de estas sugiere que, o bien se hizo esto de manera precipitada, o bien se suponía la existencia de dichos volúmenes en América. Más allá de que algún oficial tuviese en su poder las Ordenanzas de la Armada completas, no había motivo aparente para que existiesen impresos de las de matrícula o conocimiento de ellas excepto si el destino de alguno en los años previos había estado en Europa. En cualquier caso, la experiencia que Ulloa reflejaba en su ordenamiento no era la del Atlántico sino la del Pacífico, en el que la matrícula sería de utilidad *pues nunca faltarán*

¹⁴³¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 159-160

¹⁴³² AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6, ff. 1, 13

¹⁴³³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 4, f. 2

¹⁴³⁴ Íd.

*[marineros] para los auxilios que necesita el establecimiento del nuevo Departamento de San Blas; siempre falto de marinería hábil por las duras condiciones.*¹⁴³⁵ Así, el 25 de febrero de 1777 se publicaba el bando ordenado el 23 de agosto del año anterior, reduciendo a matrícula forma a los marineros de Nueva España.¹⁴³⁶

6.3.4.1. Bando de Nueva España de 1777

Este bando, a diferencia de otros estudiados en esta tesis, no consta de un articulado definido mediante numeración, por lo que para proceder a su análisis se ha establecido una. De esta forma, a cada párrafo del bando se le ha asignado un número ordinal partiendo del 1, dada la similitud de dichos párrafos con los artículos de los otros ordenamientos y que cada uno de ellos atañe a una cuestión. De esta forma se pretende simplificar el estudio y la referencia a los mismos.

El documento comienza delimitando la aplicación de la Matrícula no a todo el Virreinato, como dice la orden, sino a las provincias de Veracruz y San Blas.¹⁴³⁷ Sus subdelegaciones, respectivamente, serían: Laguna de Términos, Tampico, Alvarado, Tacotalpa, Coatzacoalcos y Tabasco por un lado; Acapulco, Sonsonate y Realejo, por el otro.¹⁴³⁸ También se extendió el sistema de inscripción a los ríos navegables, aunque no se especifica en el escueto bando cuáles se consideran navegables ni por qué tipo de embarcaciones.¹⁴³⁹ Aunque semeja contradictorio que el bando mencionase la inscripción de todos los marineros del reino para posteriormente delimitar su aplicación territorialmente a estas costas, la realidad es que es en estas donde el Virreinato identificaba a sus marineros reclutables; prescindiendo así de otras poblaciones por razones logísticas o por no tener autoridad política suficiente. De este modo, el virrey estaría confesando los límites de la administración de la Corona en lo referido a las costas mexicanas, al menos desde el propio México.

¹⁴³⁵ *Ibid.* f. 2

¹⁴³⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 41, Expediente 9, ff. 90 - 91.

¹⁴³⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6. Art.1

¹⁴³⁸ *Íd.*

¹⁴³⁹ *Íd.*

Virreinato de Nueva España
<u>Veracruz</u>
<i>Veracruz</i>
<i>Laguna de Términos</i>
<i>Tampico / Panuco y Tampico</i>
<i>Alvarado</i>
<i>Tacotalpa</i>
<i>Coatzaocalcos</i>
<i>Tabasco</i>
<u>Departamento de San Blas</u>
<i>Acapulco</i>
<i>Sonsonate</i>
<i>Realejo</i>

Tabla 37. Primera extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España con fecha de matrícula inicial confirmada el 27 de febrero de 1777¹⁴⁴⁰

Jurisdicción y personal encargado

El bando es realmente breve en lo tocante a la división de tareas y el nombramiento de personal, dedicando únicamente un par de párrafos a ello. Así, en el segundo se nombra a los ministros de cada provincia¹⁴⁴¹ y se menciona que deben, a su vez, colocar a un subdelegado en cada puerto distanciado más allá de una legua de la capital.¹⁴⁴² Estos tenían las mismas funciones que los ministros, si bien estas no se detallan; por lo que es de suponer que serían equiparables a las de España por emplearse sus ordenanzas en este tipo de aspectos.¹⁴⁴³

Garantías

Como el resto de reglamentos, el bando de Nueva España concede el fuero de Marina a los matriculados, que pasan a ser juzgados por los tribunales de Marina,¹⁴⁴⁴ extendiéndolo a sus viudas mientras continúen en tal condición.¹⁴⁴⁵ Resulta llamativo que, pese a lo conciso del bando, no pródigo en cuestiones fundamentales, se asigne espacio a la muerte

¹⁴⁴⁰ AGI, México, 3107; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068) , Volumen 41, Expediente 10, ff. 92-107; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 2; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6 f. 13; AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, f. 69

¹⁴⁴¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6. Art. 2

¹⁴⁴² Ibid. Art. 3

¹⁴⁴³ Ibid. Art. 3

¹⁴⁴⁴ Ibid. Art. 8

¹⁴⁴⁵ Ibid. Art. 15

de los matriculados –de manera indirecta– y a delimitar hasta qué punto las mujeres podían disfrutar del fuero de Marina. Dándose por seguros los peligros del servicio, parece que Ulloa y Bucareli consideraron lógico asumirlos y tratar de asegurar un mínimo de cooperación familiar. De esta forma, también se garantizaba la jubilación a los 60 años, los 30 de servicio o incapacitación en acción destacada, gozando estos de sueldo correspondiente,¹⁴⁴⁶ y una anticipación de 3 pagas para dejar socorridas a las familias en caso de ser llamados al servicio; momento desde el cual computaban sus pagas totales y para el que se incluían dietas de transporte.¹⁴⁴⁷

Además, para incentivar la matriculación se concedía la acostumbrada exención de cargas concejiles, de levass, quintos, alojamiento, de vestuario de milicias y de pagar derechos locales y satisfacer los de pescado fresco; aunque sí que debían hacerlo si se pescaba en río con dueño.¹⁴⁴⁸ El reglamento, curiosamente, incide en la exención de pago de derechos y cargas en distintos artículos,¹⁴⁴⁹ pero no exime de pago a aquellos domiciliados en señoríos para no granjearse poderosos enemigos a su extensión.¹⁴⁵⁰

Resulta aún más llamativa la existencia de cursos de agua de propiedad privada; puesto que la concepción va más allá del tradicional derecho de paso, sino que incluye el de explotación. Es decir, concibe un bien de tradicional uso público y de difícil medida, como el agua corriente, en tanto algo perteneciente a un territorio delimitado. Esta característica, particular del reglamento de Nueva España y sin parangón ni en Europa ni en América, ayuda a acercarse a la mentalidad ilustrada que se arrogó de facto la posesión de las aguas al supeditar la actividad de sus súbditos en ellas al beneplácito conferido por la matrícula. O lo que es lo mismo, la Corona no era la primera que lo hacía, pues particulares novohispanos ya disponían privativamente de cursos hídricos.

Por último, en el bando se garantizaba la exención de sorteo a la tercera parte de los patronos de cada puerto y a los hijos únicos si su padre estaba en servicio, gozando de un real menos en cada fanega de sal que tomaren en los alfolíes del rey, fiándoles el importe 6 meses y siendo responsable de la satisfacción el gremio de pescadores del pueblo.¹⁴⁵¹

¹⁴⁴⁶ Ibid. Arts. 13 y 14

¹⁴⁴⁷ Ibid. Art. 12

¹⁴⁴⁸ Ibid. Arts. 7, 9, 10 y 16

¹⁴⁴⁹ Ibid. Arts. 9 y 16

¹⁴⁵⁰ Ibid. Art. 11

¹⁴⁵¹ Ibid. Art. 17

Estas exenciones iban destinadas a mantener lo que se consideraron mínimos de actividad, con tal de no afectar en demasía a la economía costera con cada armamento.

Obligaciones

Por otra parte, el bando recoge únicamente un escueto artículo destinado a las obligaciones de ministros y subdelegados, ósea, al funcionamiento en sí del sistema: que los primeros habían de colocar un subdelegado en cada puerto distante más de una legua de la cabecera, con sus mismas funciones, pero subordinados a ellos.¹⁴⁵² Por un lado, un bando público no es el documento idóneo en el que incluir procedimientos, pues estos se recogen y ordenan en los reglamentos. Pero, por otro, lo sucinto de las tareas mencionadas, sumado a la recomendación que Ulloa hiciera al virrey para que este solicitase ejemplares de las ordenanzas y oficiales concedores de ellas, indica que, en febrero de 1777, México no tenía un conocimiento profundo del sistema que estaba decretando en sus costas.

En el apartado de las obligaciones encontramos la más relevante de ellas, la prohibición del trabajo en la mar, sus brazos y ríos navegables a quien no esté matriculado, o lo que es lo mismo: la obligación de matricularse para poder faenar.¹⁴⁵³ Es relevante la inclusión de brazos de mar y ríos navegables en el ordenamiento desde un primer momento, muy probablemente con las áreas de Campeche o Tamiahua en mente y para evitar los problemas que regiones similares, como la Albufera de Valencia, causaron en la matrícula española.¹⁴⁵⁴ Con tal de hacer esta obligación firme, se extendió también a los dueños de embarcaciones, prohibiéndoles el contrato de no matriculados al tiempo que se toleraba la pesca desde tierra.¹⁴⁵⁵

Penas

Tal y como se ha mencionado, no existe en el bando información relacionada con el propio funcionamiento del sistema, por lo que en buena lógica tampoco se mencionan los listados ni cómo se ha de controlar la información. También en pro de su rápida implantación se elude el detalle de las penas por incumplimiento, más allá de la mención a que todo matriculado pueda denunciar al que ejerza sin estarlo a cambio de la mitad de

¹⁴⁵² Ibid. Art. 3

¹⁴⁵³ Ibid. Art. 4

¹⁴⁵⁴ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. La Matrícula de mar en el departamento marítimo de Cartagena... pp. 550-552

¹⁴⁵⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6. Art. 5

lo requisado; en aras de la colaboración de los interesados.¹⁴⁵⁶ Así, el bando sólo contempla los aspectos negativos desde un punto de vista eminentemente positivo para la población: no se prohíbe la pesca sino que se garantiza a los matriculados, no es tanto el peligro de muerte o lesión como la garantía de pensión de viudedad, no se imponen multas para garantizar el funcionamiento, sino la posibilidad de dinero sencillo a cambio de la colaboración. En definitiva, todo un alarde de buen vender.

¹⁴⁵⁶ Ibid. Art. 6

6.3.4.2. Evolución de la Matrícula de mar de Nueva España

Establecido el bando como primer respaldo legal en febrero de 1777 y refrendado en junio del mismo año en la zona referida previamente, la Matrícula de mar de Nueva España comenzó a evolucionar territorialmente desde su mero nacimiento. Si bien en un primer momento Ulloa había propuesto incluir Yucatán, Honduras y Nicaragua en noviembre de 1776, el virrey Bucareli no las incluyó en la creación de la matrícula novohispana.¹⁴⁵⁷ También se había propuesto la administración de Campeche con una provincia propia, para lo que se creó la provincia de Yucatán el 31 de enero de 1777 con inclusión de la Laguna de Términos y Tabasco en su jurisdicción, pero no aparece como tal con la publicación del primer bando, en el que estas localidades y Campeche quedaron bajo administración directa de Veracruz.¹⁴⁵⁸

Este último puerto atesta el inmediato funcionamiento del sistema tras el bando, pues tras su publicación¹⁴⁵⁹ comenzó su recorrido legal de manera inmediata con la expedición del formato de certificación de matrícula por parte de su ministro de matrícula, Bernardo de Amat.¹⁴⁶⁰ Su contraparte en San Blas, sin embargo, no lo tendría tan sencillo, pues la aceptación real –recibida en junio–¹⁴⁶¹ de lo dispuesto en febrero vino acompañada de la inclusión de Sonsonate y el Realejo en su Departamento de Matrícula y de la definitiva exclusión de Guatemala, *esento de ese Virreinato*.¹⁴⁶²

El caso de San Blas es, sin lugar a duda, una de las mayores particularidades de la matrícula americana, si no de la administración naval de la Monarquía. Al margen de la peculiaridad de su nomenclatura, alejada de la realidad departamental peninsular y cubana, en el momento publicación del bando ya contaba con una administración naval dedicada reiterados esfuerzos por trasladar a población marítima cualificada con éxito irregular; tal como muestra la siguiente información recogida del trabajo de Pinzón Ríos:

¹⁴⁵⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068) , Volumen 29, Expediente 10, ff. 1-26

¹⁴⁵⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 2

¹⁴⁵⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 15, Expediente 20, f. 256

287

¹⁴⁶⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Impresos Oficiales (056), Contenedor 04, Volumen 10, Expediente 62, ff. 282-283

¹⁴⁶¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Reales Cédulas Originales y Duplicados (100), Reales Cédulas Originales, Volumen 237, Expediente 263

¹⁴⁶² AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6, f. 1

Oficios	Maestros	Oficiales	Obreros	No especificado	Total
Capitán de maestranza					1
Carpinteros de ribera	2	4	0	26	32
Carpinteros de lo blanco	1	0	0	7	8
Calafates	1	0	0	21	22
Aserradores				14	14
Herreros	1	2	5		8
Corchadores	1				1
Toneleros	1				1
Operarios				24	24
Total	7	6	5	92	111

Tabla 38. Oficiales empleados San Blas en 1774¹⁴⁶³

En este contexto, la matrícula se acogió de buena gana y se publicó rápidamente junto con su indulto e instrucción, pues permitiría afianzar a la gente de mar en el puerto, uno de los problemas más largamente sostenidos por las difíciles condiciones de la zona.¹⁴⁶⁴ Así, un año antes incluso de la publicación de las ordenanzas en España, en 1750, ya se había otorgado a los marineros la exención de impuestos en la pesca en San Blas buscando evitar desórdenes mediante la garantía de un buen sostén económico.¹⁴⁶⁵ En la misma línea se mencionaba el establecimiento de un salario suficiente como incentivo para reclutar a desertores en 1776, de la mano de un aumento para el resto, que fueron autorizados en 1777 pero no implementados hasta 1780.¹⁴⁶⁶ Empero, la carencia de tripulaciones continuaba hasta el punto de que condicionaba las comunicaciones con San Francisco¹⁴⁶⁷ y que los indultos promulgados para los desertores se hacían insuficientes, pues la falta de marinería obligaba a reincorporarlos constantemente.¹⁴⁶⁸ El castigo por deserción quedaba así tan diluido que obligó a implantar otras medidas coercitivas de menor calado y muy probable poca utilidad.

¹⁴⁶³ ME.AGN, Correspondencia de Virreyes, Volumen 62, fojas 122-125. A través de: PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* pp. 65 y ss.

¹⁴⁶⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Provincias Internas (092) / Contenedor 104, Volumen 218, Expediente 63, ff. 276-281

¹⁴⁶⁵ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 76

¹⁴⁶⁶ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* pp. 87, 112-113

¹⁴⁶⁷ Ibid. p. 82

¹⁴⁶⁸ Ibid. pp. 79 y 92

Mientras la matrícula de San Blas comenzaba su andadura en tales circunstancias, el virrey aceptaba la orden de excluir Realejo y Sonsonate de la matrícula novohispana, sin problema alguno *pues no ha llegado el caso de que hayan ocurrido a matricularse*.¹⁴⁶⁹ Quedaban así en septiembre de 1777 reducidas las cabezas provinciales a Veracruz y San Blas.¹⁴⁷⁰ La provincialidad de Campeche no había sido decidida de forma definitiva, a pesar de la real orden emitida en tal sentido, por lo que el intendente de La Habana reclamaba su inclusión en la ya establecida de Cuba:

*[...]siendo considerable el número de marineros que abunda en la provincia de Campeche ejercitados en embarcaciones de cruz con frecuente navegación a La Habana y demás puertos de la costa del seno [...] pues regularmente está una partida considerable destinada en guardacostas, barcos de madera y cruceros.*¹⁴⁷¹

De esta forma, continuaba el argumentario, se hubiera logrado armar rápidamente y dar descanso a los de Cuba; pero sería esta solicitud la que factiblemente decidiera a Bucareli a implantar definitivamente una cabeza de partido en Campeche con posterioridad.

En Veracruz, ciudad de la que aún dependía toda la costa caribeña, el ministro Bernardo de Amat recibía quejas de los matriculados porque los vecinos de Cotaxtla pescaban bobo sin impedimento alguno;¹⁴⁷² y de, poco sorpresivamente, los milicianos pardos de Tamiahua y Papantla, pues creían estar en derecho de pescar por su condición miliciana e india.¹⁴⁷³ A los primeros se les dio la razón apenas un año después, eximiéndoles de matrícula, concediéndoles libertad de pesca en ríos y lagunas y sentando, de paso, un peligroso precedente para futuras reclamaciones.¹⁴⁷⁴

Ambas eran problemáticas compartidas con el resto de territorios a los que la matrícula trataba de extenderse y que también sufrieron las reformas emprendidas en este periodo, consecuencia de convivir con ordenes jurídicos e intereses ya establecidos. Sin embargo, el bando era claro y el ministro combatiría estas solicitudes para lograr que la exclusividad

¹⁴⁶⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6, f. 6

¹⁴⁷⁰ Ibid. f. 7

¹⁴⁷¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 5, f. 5

¹⁴⁷² ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 41, Exp. 10, ff. 92-107

¹⁴⁷³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 3, Expediente 5, ff. 35-85; Ibid. Volumen 15, Expediente 26, ff. 336-347

¹⁴⁷⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, General de Parte (051), Volumen 57, Expediente 499, ff. 347v-348

de la pesca de los matriculados. Junto a ellas llegaban otras como la de María Antonia Abadiano, propietaria de un corral de pesquería –condición que contradice, al menos localmente, la cuasi universalidad masculina del mar asumida por la historiografía–, que reclamaba poder mantenerlo por ser su único medio de subsistencia.¹⁴⁷⁵ Tal vez desbordando por el aluvión de trabajo que la matrícula suponía, el ministro Bernardo de Amat solicitó ese mismo año su relevo como ministro de Veracruz, siendo sucedido por Pedro Antonio de Cossío.¹⁴⁷⁶

El recién llegado pronto tuvo que lidiar con estos conflictos y con otro de los frentes comunes de la matrícula americana: la expedición de licencias a las embarcaciones. El gobernador inició una queja formal en agosto de 1778 porque el Ministerio de Marina había asumido los despachos de pasaportes a las embarcaciones comerciales como parte de las atribuciones derivadas de la matrícula.¹⁴⁷⁷ El grave perjuicio que ello suponía a las arcas de la gobernación ha sido ya atestiguado por casuísticas similares en otros territorios, constituyendo además una de las principales trabas impuestas por otras jurisdicciones al sistema de inscripción marítima, tal como lo prueban los 9 años de larguísimo expediente, que no se cerraría hasta 1787.¹⁴⁷⁸

Mientras estas cuestiones reclamaban la atención del ministro de Veracruz, Campeche fue finalmente incluido como subdelegación en dicho ministerio a finales de 1778.¹⁴⁷⁹ El proceso de implantación de matrícula en la región había durado la friolera de 22 meses, tal como explicaba el contador real y comisario de guerra Diego de Lanz, encargado de este por orden del gobernador de la provincia.¹⁴⁸⁰ El trabajo consistió en adaptar las ordenanzas de matrícula a las particularidades regionales e ir formando un libro maestro en el que se anotaba cada individuo con filiación, señas, edad, naturaleza, estado y vecindad; hasta llegar a los 1067 registrados.¹⁴⁸¹

¹⁴⁷⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, General de Parte (051), Volumen 57 / Expediente 324, ff. 249v-250

¹⁴⁷⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 3618, Expediente 015, ff. 3-4, 9-10

¹⁴⁷⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 29, Expediente 4, ff. 36-48

¹⁴⁷⁸ *Íd.*

¹⁴⁷⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, f. 70

¹⁴⁸⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, ff. 69-70

¹⁴⁸¹ *Ibid.* ff. 69-70

Clase	Número
Casados	549
Solteros	518
Costa de Barlovento	Entre 150 y 200
Total	1230

Tabla 39. Gente matriculada en la primera matrícula completa de Yucatán, a 19 de octubre de 1778 ¹⁴⁸²

A pesar del descriptor “completa”, el propio Lanz indicaba que la gente de mar de la costa de Barlovento se estimaba entre 150 y 200, ya que no había sido incluida formalmente en la matrícula.¹⁴⁸³ El progreso seguido en la ampliación de los matriculados puede ser seguido gracias al trabajo de Moreno Gullón, quien ofrece números parciales de la zona en 1777:

Lista\Localidad	Campeche	Guadalupe	San Francisco	San Román	Santa Ana	Total
Maestranza	8	18	3	43	1	73
Comercio	116	154	87	79	61	497
Pesca	2	60	145	55	22	284
Total	126	232	235	177	84	854

Tabla 40. Gente matriculada por demarcación en Yucatán en 1777 ¹⁴⁸⁴

Fue el propio Lanz el que sufragó el proceso, probable motivo por el cual puso tanto celo en describirlo y relatar las complicaciones y costos de transporte, amanuenses, certificación a cada matriculado, licencia y rol a cada embarcación, etc.¹⁴⁸⁵ Independientemente de que el oficial recibiera compensación por sus desvelos, en el detallado informe proponía, como otros colegas, el establecimiento de una sede provincial en Campeche, a la que agregarle las subdelegaciones de Tabasco y Laguna de Términos por la conexión de que gozaban.¹⁴⁸⁶ El sostén principal de tal propuesta era el crecido número de gente de mar, derivado de la variedad de oficios marítimos que se practicaban. La maestranza era muy numerosa, sólo superada por la de La Habana, pero también había abundantes trabajadores en la pesca, en este caso sí, *la más abundante de la América*

¹⁴⁸² Ibid. f. 70

¹⁴⁸³ Íd.

¹⁴⁸⁴ AGI, México, 3107. A través de: MORENO GULLÓN, AMPARO. *Op. Cit.* p. 283

¹⁴⁸⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, f. 70

¹⁴⁸⁶ Ibid. f. 71

española; y en las salinas.¹⁴⁸⁷ En estas se empleaba a más población de la que se había matriculado, buscando evitar problemas con las redes de poder locales:

*[El] duplicado número de indios, que no se han incluido en la Matrícula por ser tributarios, los que [...] serían tan útiles como los demás, pues es constante que los mejores marineros de la América son los de Campeche.*¹⁴⁸⁸

Con independencia de la objetividad de sus afirmaciones, seguramente condicionadas por sus lazos con el territorio, el análisis cuantitativo derivado de la matrícula de Cuba confirma las estimaciones de Lanz. Para poder gestionar todo ello, en fin, solicitaba tanto que se nombraran tenientes para él y otro oficial real con el compartía tarea, así como que se les considerase también comisarios de Marina.¹⁴⁸⁹

La solicitud de establecimiento de cabecera provincial fue atendida en algún momento a lo largo de 1780, pues desde entonces consta como tal a pesar de que no conozcamos con exactitud las subdivisiones ni de la nueva provincia ni del Departamento de San Blas en este periodo debido a una falta de noticias que ya afectó al virreinato contemporáneamente desde el año previo.¹⁴⁹⁰

¹⁴⁸⁷ Ibid. ff. 72-73

¹⁴⁸⁸ Ibid. f. 74

¹⁴⁸⁹ Ibid. ff. 77-79

¹⁴⁹⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 159-165

Virreinato de Nueva España
<u>Veracruz</u>
<i>Veracruz</i>
<i>Campeche*</i>
<i>Laguna de Términos</i>
<i>Tampico</i>
<i>Alvarado</i>
<i>Tacotalpa</i>
<i>Tabasco</i>
<i>Tamiahua*</i>
<i>La Antigua</i>
<i>Tuxpán</i>
<i>Nautla</i>
<i>Papantla</i>
<i>Boca del Río</i>
<i>Carmen</i>
<u>Campeche / Yucatán*</u>
<u>Departamento de San Blas</u>

Tabla 41. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España 1780 ¹⁴⁹¹

Con la exención de milicianos pardos de Tamiahua y la duda de en qué estado quedaba la matrícula de la localidad por ello, el aumento de localidades dependientes de Veracruz y el establecimiento de cabecera provincial en Campeche atestiguan que, pese a las complicaciones y la falta de información del año previo, la matrícula novohispana continuaba extendiéndose sobre su gente de mar.

Veracruz permanecía como referencia de la costa, pero la promoción de su ministro a México hizo que los procesos comunicativos se complicaran, pues debían pasar por un subdelegado principal sito en la ciudad costera para después dirigirse a la autoridad del ministro Cossío.¹⁴⁹² Referenciaba este último que en el estado general terminado en mayo de 1780 se listaban 1923 marineros y que hasta el momento no habían hecho falta sorteos porque se habían presentado todos de manera voluntaria.¹⁴⁹³

¹⁴⁹¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 6, 2. ff. 9-10

¹⁴⁹² AGS, Secretaría de Marina, 295, 6, 1. f. 5

¹⁴⁹³ Ibid. ff. 6-7 y AGS, Secretaría de Marina, 295, 6, 2. ff. 9-10

Lista\Localidad	Veracruz	Antigua	Nautla	Tabasco	Papantla	Tuxpan	Boca del Río	Carmen	Alvarado	Tlacotalpan	Total
Ministros	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
Asesores	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Escribanos	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3
Cabos	10	4	4	2	3	5	4	8	6	4	50
Marineros	682	71	60	172	24	93	96	274	241	62	1775
Calafates	26	0	0	6	0	2	0	4	0	2	40
Carpinteros de ribera	20	0	0	6	0	5	0	5	0	10	46
Toneleros	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Total	751	76	65	187	28	106	101	294	248	79	1935

Tabla 42. Estado de gente de mar en la provincia de Veracruz en 1780 ¹⁴⁹⁴

La veracidad de tal afirmación es cuanto menos dudosa, teniendo en cuenta que comenzaban a notarse los esfuerzos en el conflicto contra Gran Bretaña y la siempre demandante Habana reclamaba tripulaciones incesantemente. El propio Cossío se contradecía apenas unos meses después, pues la pretendida voluntariedad se habría logrado gracias al buen trato que él y sus subalternos dispensaban, pero que los justicias ordinarias afectaban por limitar las libertades de los matriculados.¹⁴⁹⁵

¹⁴⁹⁴ Íd.

¹⁴⁹⁵ Ibid. f. 3

El ministro, sin embargo, transmitía lo mismo que los números de su estado: abundancia de gente de mar en las costas caribeñas, especialmente de marinería. De ella sorprende lo limitado de los cabos en comparación con la marinería en Tabasco, Carmen, Alvarado y Veracruz. Con la cantidad de trabajadores del mar existente es descartable que no hubiere personal cualificado para ejercer de cabo, por lo que las explicaciones más sencillas pudieran ser la corta cantidad de personas en la que los oficiales reales deseaban o podían depositar su confianza; o, simplemente, el ahorro administrativo.

Comparativamente, la maestranza es apenas la mitad en la provincia de Veracruz que en la de Campeche en relación con el total de matriculados, lo que evidencia a esta última como poseedora de una gran tradición constructiva. En el caso de la primera, además, la concentración de la mitad de ellos en el mayor puerto los vincula en mayor medida con las embarcaciones comerciales y de guerra que a este arribaban.

El optimismo de Cossío en la abundancia de gente de mar no era compartido por sus contrapartes a bordo de los barcos de guerra, pues las altas bajas sufridas en las operaciones –en este caso, de la escuadra de Solano– hacía reclamar marinería hasta el punto de que el subdelegado de Veracruz recomendaba enviar a La Habana a 55 marineros sentenciados por contrabando y el virrey aprobó conmutarles la pena.¹⁴⁹⁶ No sería el único con voluntad creativa para cubrir las necesidades, ya que el propio gobernador de la plaza también exponía lo positivo que sería para todas las partes aplicar a la *gente pernicioso* en la Marina, solucionando así varios problemas para su jurisdicción.¹⁴⁹⁷ O trasladándolos a otro ámbito.

Las difíciles circunstancias navales coincidían con una de las crisis de mortalidad del periodo,¹⁴⁹⁸ por lo que las creativas propuestas del subdelegado y el gobernador se enmarcaban en un contexto de ardua necesidad, tal como confirma la solicitud de Marina de 800 *forzados con matrícula*.¹⁴⁹⁹ La mención explícita de *forzados* no deja lugar a duda, independientemente de la consideración de siervos que pueda otorgarse al conjunto de matriculados por el hecho de estar obligados a servir periódicamente –un “contrato” no

¹⁴⁹⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 43, Expediente 13, ff. 106- 112

¹⁴⁹⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 35, Expediente 24, ff. 49-51

¹⁴⁹⁸ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 177

¹⁴⁹⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 34, Expediente 7, ff. 28-29

tan distinto del feudal—; la Armada reclamaba matriculados con urgencia, tanto si eran voluntarios, reclutados por sorteo, o mediante el uso de medidas más coercitivas.

Los problemas en el litoral este no eran pequeños, pero los esfuerzos de las autoridades y el abuso del sistema y de los matriculados sirvieron para enviar a más de 1.500 a la escuadra de La Habana.¹⁵⁰⁰ Contando con los aproximadamente 3.000 existentes entre las provincias de Veracruz y Campeche, suponía o enviar a la mitad de ellos, es decir, al doble de lo previsto y permitido por la Matrícula de mar; o a un gran número de no matriculados.¹⁵⁰¹ El propio virrey, en misiva a San Blas, ponía este envío como ejemplo de funcionamiento de la matrícula, por lo que se ha de asumir que una gran parte del millar y medio eran, efectivamente, matriculados.¹⁵⁰² Así, apenas tres años después de la orden que establecía el nuevo sistema, se producía una gran violación de lo prometido por parte de las autoridades que habría de impactar considerablemente en el desarrollo económico y social del litoral y, por ende, en el de la propia Matrícula de mar.

Empero, dicho armamento servía al virrey para exhortar al comisario del Departamento de San Blas a que completara la matrícula de aquel, habida cuenta de los problemas que el segundo decía encontrar para ello.¹⁵⁰³ Es posible que dichas dificultades tuvieran que ver con la irregularidad en los pagos, que por 1781 ya se demoraban por más de un año,¹⁵⁰⁴ o con los incumplimientos para con ciertas poblaciones locales que gozaban de los privilegios de matrícula sin obligación de embarcarse —por su comprobada falta de pericia y salud en las grandes embarcaciones de cruz—, como los huaynamota.¹⁵⁰⁵ Entre los esfuerzos del comisario había estado el matricular no ya a los escasos residentes de las costas bajo su jurisdicción, sino incluso a los tripulantes que llegaban en embarcaciones reales desde Manila; aunque, eso sí, permitiendo regresar a sus hogares a los casados que así lo solicitaran.¹⁵⁰⁶ La cuestión de matricular población itinerante, que tantos quebraderos de cabeza traería a finales de la década en Cuba, pareció funcionar

¹⁵⁰⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 49, Expediente 137. ff. 278-283

¹⁵⁰¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, f. 70; AGS, Secretaría de Marina, 295, 6, 1. ff. 6-7; AGS, Secretaría de Marina, 295, 6, 2. ff. 9-10

¹⁵⁰² ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 49, Expediente 137. ff. 278-283

¹⁵⁰³ Íd.

¹⁵⁰⁴ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 115

¹⁵⁰⁵ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* pp. 105-106

¹⁵⁰⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 49, Expediente 144, ff. 302

momentáneamente, pues pese a que los casados solicitaron volver a su tierra, el resto de los tripulantes permanecieron como integrantes de la matrícula de San Blas.¹⁵⁰⁷ Sin embargo, las desavenencias entre comisario y virrey sobre cómo ampliarla continuaron, puesto que el primero solicitaba hacerlo mediante oficiales enviados desde la contaduría de aquella capital y el virrey indicaba que debía hacerse mediante el nombramiento de subdelegados, *pues este método se ha seguido en Veracruz, con favorables resultas*.¹⁵⁰⁸

A finales de 1781 existían pues, en Nueva España, tres capitales provinciales de matrícula: Veracruz, Campeche y San Blas; de las cuales la primera poseía a su vez varias subdelegaciones –con ciertas variaciones con respecto a las establecidas inicialmente¹⁵⁰⁹–, la segunda es probable que también lo hiciera, aunque no probado, pero la última sufría serias dificultades para expandirse fuera de la administración del propio puerto de San Blas.¹⁵¹⁰ El mismo comisario no parecía dedicarle toda la atención que el asunto requería a ojos de México, pues en respuesta al virrey confesaba que lo haría... en cuanto terminara con el envío de cuentas al Real Tribunal, el despacho de auxilios a Loreto y el comienzo de las carenas de las embarcaciones reales.¹⁵¹¹ El caso de Francisco Trillo y Bermúdez, comisario de San Blas, es ejemplarizante en cuanto a lo que la voluntad –o la falta de ella– de un individuo particular pudo afectar al devenir de la matrícula y por ello de la posibilidad de reclutar y, en el caso concreto del departamento pacífico, a la expansión efectiva del poder real por la costa noroeste de América.

El virrey, aparentemente receloso de la actitud del comisario –sin que se le pueda culpar de ello–, movía paralelamente otros hilos en la Audiencia de Guadalajara para asegurarse de que este hiciera lo mandado.¹⁵¹² No obstante, acabó el primero por publicar el bando relativo a las facultades concedidas a los subdelegados de Matrícula de mar –lo que indica que no fue hecho en 1777 debido a la falta de las ordenanzas, puesto que el virrey había

¹⁵⁰⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 50, Expediente 44, ff. 45

¹⁵⁰⁸ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 50, Expediente 184, ff. 315-317

¹⁵⁰⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Real Hacienda, Tributos (113), Contenedor 02, Volumen 6, Expediente 27

¹⁵¹⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 55, Expediente 2

¹⁵¹¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 50, Expediente 204, ff. 379-380

¹⁵¹² ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 50, Expediente 162, f. 279

enviado un par de ejemplares en esta ocasión—¹⁵¹³ y enviar a un subalterno a matricular gente y nombrar subdelegados.¹⁵¹⁴ Se propuso, al tiempo y en aras de la eficiencia, rebajar los sueldos de San Blas, lo que fue negado por las autoridades locales.¹⁵¹⁵ Fuera esto último o fuera la dudosa administración, el comandante de Marina de San Blas representó a México que la mala praxis del comisario había conllevado altos niveles de desertión entre la gente de mar, complicando así su trabajo.¹⁵¹⁶

Así como la nuevamente incipiente matrícula en el Pacífico novohispano distaba de ser efectiva, su contraparte dependiente de Veracruz lo estaba de estar integrada en los usos anteriores a su existencia. Los fletes de embarcaciones continuaban generando protestas de los patrones y expedientes que habían de decidirse en México por las trabas que se les presentaban a los subdelegados para garantizarlos,¹⁵¹⁷ lo que generó que se legislara al respecto de sus facultades en comercio interior y pesca¹⁵¹⁸ y que se publicara un bando para que no se les impidiera el ejercicio de sus facultades.¹⁵¹⁹ Tal como se observara para los casos cubano y neogranadino, los intereses económicos depositados en las tasas extraídas del comercio eran demasiados como para que el cambio que suponía la matrícula se produjera de manera sencilla.

Ejemplo tanto de que las necesidades de la Armada excedían las capacidades de las matrículas americanas como del precario funcionamiento de estas, ya fuera por agotamiento o por mal uso de este, fueron los constantes reclutamientos extraordinarios.¹⁵²⁰ A la leva que arrambló con la mitad de los matriculados referida previamente, habría que sumar entre 1782 y 1783 las quejas de comandantes que veían esquilmas sus tripulaciones para ser enviadas a la escuadra de La Habana,¹⁵²¹ el envío

¹⁵¹³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 50, Expediente 215, f. 412

¹⁵¹⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Californias (017), Volumen 25, Expediente 13, ff. 52-55

¹⁵¹⁵ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* pp. 114-115

¹⁵¹⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Californias (017), Volumen 33, Expediente 14, ff. 102-106

¹⁵¹⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 43, Expediente 31, ff. 254-257

¹⁵¹⁸ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 55, Expediente 1, f. 1

¹⁵¹⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Bandos (011), Volumen 12, Expediente 8

¹⁵²⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 37, Expediente 18, ff. 19 y 142

¹⁵²¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 57, Expediente 30, ff. 74-75

de centenares de presidiarios a tal efecto¹⁵²² y la constatación de que también se remitieron levas de *gente ociosa y vagabunda* para suplir las carencias de personal.¹⁵²³

El periodo de entreguerras

La dureza del sistema no debió afectar por igual a marinería y maestranza o sus exigencias se relajaron finalizado el conflicto de las Trece Colonias, pues la maestranza de Veracruz solicitaba en 1785 estar bajo amparo del juez de matrícula en lugar de la autoridad del capitán de maestranza.¹⁵²⁴ Como todo lo relacionado con la resolución de conflictos en el marco de la matrícula y debido a la superposición de jurisdicciones, algo tan sencillo como esto –pues atañía a su gobierno, no a sus pagos o a su reclutamiento– generó un expediente de siete años, dilatando en el tiempo su resolución considerablemente.¹⁵²⁵

La solicitud se encuadró en el alud administrativo que sufría el virreinato tras el fin de la contienda, que tal como se ha descrito previamente, impactó notablemente en las costas caribeñas por la masiva vuelta de matriculados a sus hogares. La mayor parte de estos eran campechanos que volvían tras tres o cuatro campañas seguidas en La Habana, dejando tan desamparada de marinería a la capital cubana que se tuvo que recurrir a levas nocturnas y solicitudes a España para tripular navíos sueltos.¹⁵²⁶ Tal era la dependencia cubana de la costa de Yucatán, siendo aún mayor la de las familias de sus extraídos matriculados, pues en la mayoría de los casos no habían estado cobrando el sueldo que estos habían asignado en origen.¹⁵²⁷

Así, de esperar un aluvión de reclamaciones tanto de estos sueldos no pagados, como de viudedad y de invalidez; algunas de las cuales empiezan a tramitarse a cuentagotas y tras meses de expedientes.¹⁵²⁸ Además, el fin del conflicto supone la reorganización de la administración territorial con el nombramiento de nuevos subdelegados, confirmados por fin en el Departamento de San Blas, en el que se incluyen hasta 10 localidades con matriculados.¹⁵²⁹

¹⁵²² Íd.

¹⁵²³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Alcaldes Mayores (005), Volumen 8, f. 270

¹⁵²⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 29, Expediente 4, ff. 36-37

¹⁵²⁵ Ibid. ff. 36-48

¹⁵²⁶ AGMAB, 3069

¹⁵²⁷ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* pp. 118-119

¹⁵²⁸ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 29, Expediente 15, ff. 185-189

¹⁵²⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 1704, Expediente 15

Virreinato de Nueva España
<u>Veracruz</u>
<i>Veracruz</i>
<i>Panuco y Tampico</i>
<i>Alvarado</i>
<i>Tacotalpa</i>
<i>Tabasco</i>
<i>Tamiahua</i>
<i>Tuxpán</i>
<i>Nautla</i>
<i>Boca del Río</i>
<i>Carmen</i>
<u>Campeche / Yucatán</u>
<i>Campeche</i>
<u>Departamento de San Blas</u>
<i>San Blas</i>
<i>Acapulco</i>
<i>Zapopan el Grande</i>
<i>Acajoneta</i>
<i>Tepic</i>
<i>Sentispac</i>
<i>Colima</i>
<i>Tomatlán</i>
<i>Autlán de la Grana</i>
<i>Sayula</i>
<i>Compostela</i>

Tabla 43. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España en 1786 ¹⁵³⁰

La guerra, o lo que es lo mismo, la experiencia en la utilización de la matrícula, conllevó cambios. Con respecto a 1780 se aprecia la confirmación de Campeche como cabeza provincial, con la Laguna de Términos en su jurisdicción, aunque ignoramos si con

¹⁵³⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 78, Expediente 8, f. 158, a través de: Pinzón Ríos, Guadalupe. *Op. Cit.* pp. 100-101; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 55, Expediente 2; *Ibid.* Volumen 29, Expediente 1; *Ibid.* Indiferente Virreinal, Caja 1787, Expediente 22; *Ibid.* Caja 1704, Expediente 3; AGMAB, 3069

subdelegado propio. Veracruz también ve reducidos el número de subdelegados dependientes de ella, como los de Papantla y Antigua, aunque es probable que las localidades de su litoral recayeran bajo la responsabilidad de subdelegados residentes en poblaciones cercanas. Pero es la organización de San Blas lo que supone un mayor cambio con respecto a lo establecido anteriormente, en tanto responde finalmente a los designios que México llevaba impulsando desde casi una década atrás.¹⁵³¹ En este momento sí que encontró respuesta positiva por parte del comisario interino –parece que más interesado en la Matrícula de mar que su antecesor–, quien requería la continuación del alguacil de esta por su necesidad,¹⁵³² y nombraba nuevos subdelegados.¹⁵³³ Amén de demostrar las inquietudes de la persona a cargo, ambos reclamos parecen probar un número de gente de mar suficiente como para que se necesitara invertir en su policía y gobierno.

La reorganización tanto del Departamento de San Blas como del resto del Virreinato de Nueva España venía acompañada de la nueva publicación de las ordenanzas de Matrícula de mar para este¹⁵³⁴ y de órdenes relativas a los nombramientos de subdelegados.¹⁵³⁵ Todo ello sucedía en un contexto de creciente agitación social, marcado por el cambio en la respuesta de la marinería a las duras condiciones que soportaba. La publicación de órdenes al respecto evidenciaba que cada vez más gente de mar pasaba de una respuesta pasiva –la desertión– a una activa que bordeaba el motín, como se mencionaba en dichas disposiciones sobre lo ocurrido en varios navíos de registro que comerciaban entre Veracruz y La Habana, los cuales *abandonaron obligando a los capitanes a darla [a la marinería] de salario cuanto quiso*.¹⁵³⁶

Pese a las reformas, los abusos cometidos durante el conflicto habían transformado los métodos de resistencia y se hacía progresivamente más complicado reclutar a matriculados, por lo que se normalizó el envío de desertores y condenados a La Habana, tanto para la Armada como para los guardacostas,¹⁵³⁷ y la reiterativa publicación de

¹⁵³¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 55, Expediente 2

¹⁵³² ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 72, Expediente 6, ff. 57-60

¹⁵³³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 2005, Expediente 15

¹⁵³⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Bandos (011), Volumen 14, Expediente 12

¹⁵³⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 39, Expediente 155, ff. 366-376

¹⁵³⁶ CH.ANH, Capitanía General, 781, 470, 362

¹⁵³⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 1787, Expediente 22, ff. 12, 16 y 24

indultos para ampliar la base legal de población sujeta a matrícula.¹⁵³⁸ Esta práctica, como se viene mencionando, restaba poder coercitivo a las penas, por lo que su abuso acarrearía problemas más graves conforme se hizo evidente para quien desertara que sería indultado al poco tiempo. Por si ello fuera poco, la expedición de licencias para embarcaciones continuaba siendo foco de competencias entre jurisdicciones¹⁵³⁹ y manteniendo abiertos larguísimos expedientes.¹⁵⁴⁰

Así, los problemas horizontales, ocurridos entre autoridades de distintas jurisdicciones pero a niveles idénticos o similares en el organigrama institucional, y verticales, entre dichos mandos y sus matriculados subordinados, socavan finalmente el principal soporte naval español en América. Nueva España dejó de suministrar marinería a los barcos de guerra sitios en La Habana con la misma asiduidad con la que lo había hecho durante la guerra de las Trece Colonias contra Gran Bretaña, llegando a reclamar que los buques construidos en la isla se tripulasen *con marinería matriculada y libre de aquellas Provincias* y que se avisara con tiempo cuando no hubiera otro remedio que mandarla desde el continente.¹⁵⁴¹

Con intención de simplificar la identificación de matriculados para que otras jurisdicciones no afectaran a sus derechos y potenciar así los beneficios de serlo, se implantó en España el uso de un distintivo que debían llevar bordado al pecho.¹⁵⁴² No hay noticias de que esto llegase a ningún otro sitio de América excepto en Veracruz a inicios de 1788, desde donde el gobernador confirmaba que haría público y colaboraría en que la gente matriculada lo usara.¹⁵⁴³ No parece que la medida contribuyera significativamente al aumento de matriculados, pues en 1789 se enviaban a La Habana 158 campechanos, entre los que se encontraban algunos voluntarios pero también gente *de leva*.¹⁵⁴⁴ La presencia de voluntarios, que volvemos a referenciar en el envío de gente

¹⁵³⁸ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 40, Expediente 5, ff. 5-7

¹⁵³⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 55, Expediente 1, ff. 40-42

¹⁵⁴⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 29, Expediente 4, ff. 36-48

¹⁵⁴¹ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 16, f. 2

¹⁵⁴² ANC 2129, Reales Órdenes Índices (1749-1795). Real Orden dada en mayo de 1786.

¹⁵⁴³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 40, Expediente 100, f. 259

¹⁵⁴⁴ AGMAB, 10034

de mar, maestranza y brigada a San Blas ese mismo año¹⁵⁴⁵ y al siguiente,¹⁵⁴⁶ queda, empero, ensombrecida por el uso de levas. Aunque los números totales de matrícula en Campeche hubieran descendido significativamente, aún habrían debido cubrirse fácilmente las algo más de 150 personas enviadas mediante el sorteo por cuadrillas –esto es, recurriendo a un cuarto de los matriculados. La mención a la leva implica el uso de la fuerza y el asalto tanto a la voluntad de la gente de mar enviada como a la legalidad del sistema, pues contradice el método de sorteo u alternancia entre cuadrillas.

Es de suponer, pues, que las autoridades continuaban teniendo problemas para cubrir las tripulaciones mínimas de las embarcaciones reales, además de la absoluta dependencia de las comunicaciones entre América y España del aporte de gente de mar de Campeche al nodo de La Habana. Así, en 1791 la flota que partió de esta tan sólo tenía tripulantes campechanos, cubanos y europeos¹⁵⁴⁷ y el ministro principal de Marina de La Habana reclamó nuevamente que Campeche dependiese de dicha secretaría y de la isla.¹⁵⁴⁸ No consta que la petición tuviera más recorrido, por lo que el virreinato continuaba distribuido de manera similar a la de 1786:

¹⁵⁴⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 77, Expediente 13, ff. 296-300

¹⁵⁴⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 77, Expediente 13, ff. 368-374v. A través de: PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* pp. 95 y ss.

¹⁵⁴⁷ AGMAB, 12162

¹⁵⁴⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 16, f. 9

Virreinato de Nueva España
<u>Veracruz</u>
<i>Veracruz</i>
<i>Panuco y Tampico</i>
<i>Alvarado</i>
<i>Tacotalpa</i>
<i>Tabasco</i>
<i>Tuxpán</i>
<i>Nautla</i>
<i>Tocoluta</i>
<i>Boca del Río</i>
<i>Carmen</i>
<u>Campeche / Yucatán</u>
<i>Campeche</i>
<u>Departamento de San Blas</u>
<i>San Blas</i>
<i>Acapulco</i>
<i>Acaponeta</i>

Tabla 44. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España en 1792 ¹⁵⁴⁹

Las únicas diferencias apreciables con la anterior extensión analizada en 1786 son la adición de a subdelegación de Tocoluta a Veracruz y la eliminación del listado de todas las subdelegaciones del Departamento de San Blas a excepción de la propia capital, Acapulco y Acaponeta. Esto último no significa que dichas subdelegaciones desaparecieran, pero no se ha encontrado evidencia documental que permita afirmar que siguieran existiendo. De cualquier modo, tras las reformas en la matrícula de Nueva España emprendidas en 1786 parece que, administrativamente, el sistema gozó de cierta estabilidad, si bien la cuestión del reclutamiento no tanta.¹⁵⁵⁰

¹⁵⁴⁹ AGMAB,10034; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 77, Expediente 13, ff. 296-300; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 78, Expediente 8, ff. 154-165; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 77, Expediente 13, ff. 368-374. A través de: PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 95 y ss.; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Intendencias (062), Contenedor 12, Volumen 24; Ibid. Indiferente Virreinal, Caja 5282, Expediente 71; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Real Hacienda, Archivo Histórico de Hacienda (008), Volumen 477, Expediente 110

¹⁵⁵⁰ AGMAB, Expediciones, Caja 13, Documento 011, f. 6

A los avisos de la falta de dotación de los buques se sumaban los de los riesgos de realizar levadas, no tanto por afectar a la población sino por la mala calidad de las tripulaciones que se conseguían de esta guisa, que no podían *exponerse a una acción confiando en sus tripulaciones*.¹⁵⁵¹ Además de su falta de conocimientos a bordo, el hecho de que los reclutados fueran enviados en cuerdas traslucidas que eran apresados contra su voluntad y que se oponían enérgicamente a ello:

*Desde el momento que entra la gente de leva en nuestros buques es indispensable ponerla arrestada y constituir a aquellos en un presidio.*¹⁵⁵²

El problema no parecía ser la carencia de gente de mar, sino su creciente oposición tanto al servicio en campaña como a ser enviados a guardacostas u otras embarcaciones para que pudieran formarse, uno de los objetivos que se perseguía con más ahínco porque de poco servían a los intereses navales.¹⁵⁵³ En este contexto, se continúa levando indiscriminadamente y embarcando a sastres, zapateros o panaderos cuya oposición y miedo a la mar estaba justificada pues llegaban incluso a fallecer por cinetosis.¹⁵⁵⁴ Así, las deserciones se cronifican tanto en costas caribeñas¹⁵⁵⁵ como pacíficas,¹⁵⁵⁶ por lo que no es de extrañar que se reincidiera en la prohibición de la pesca a los no matriculados,¹⁵⁵⁷ y se publicasen nuevamente los fueros concedidos por la Matrícula de mar de Nueva España;¹⁵⁵⁸ en clara respuesta a un incumplimiento generalizado.

Aún en estas condiciones, en las que incluso el ministro de Veracruz incide en escasez de gente de mar, pero también en la de *vagos*,¹⁵⁵⁹ se sigue suministrando gente de manera continuada a La Habana, como indican noticias de agosto¹⁵⁶⁰ y octubre¹⁵⁶¹ de 1794,

¹⁵⁵¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 5282, Expediente 071, f. 1

¹⁵⁵² Íd.

¹⁵⁵³ Ibid. f. 19

¹⁵⁵⁴ Ibid. f. 2

¹⁵⁵⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 52, Expediente 13; Ibid. Volumen 51, Expediente 140, f. 354;

¹⁵⁵⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Real Hacienda, Archivo Histórico de Hacienda (008), Volumen 477 Expediente 110

¹⁵⁵⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 4079, Expediente 28

¹⁵⁵⁸ PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar...* p. 99

¹⁵⁵⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 3782, Expediente 38

¹⁵⁶⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 177, ff. 142-144

¹⁵⁶¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 179

febrero¹⁵⁶², abril¹⁵⁶³ y junio¹⁵⁶⁴ de 1795.¹⁵⁶⁵ La exigencia desde Veracruz a la matrícula de otras subdelegaciones para suplir sus propias carencias continuaba incrementándose,¹⁵⁶⁶ espoleada por la incesante necesidad de gente de mar y maestranza de La Habana¹⁵⁶⁷ y el conocimiento de lo abundante de ella en Yucatán.¹⁵⁶⁸ Sería esta región, como se dedujo en el capítulo dedicado a Cuba, la que soportaría demográficamente la política naval americana de finales de siglo e inicios del siguiente.

Los conflictos con Gran Bretaña

Con el inicio de las hostilidades sucediendo en Europa y a punto de llegar al Caribe de la mano de la escuadra británica enviada para tal efecto, el flujo de gente de mar, acompañada de pólvora, madera y situados continuaba surtiendo al Caribe desde Nueva España¹⁵⁶⁹ y empleando a población contra su voluntad.¹⁵⁷⁰ La documentación que permitía trazar este desaparece repentinamente cuando el conflicto alcanza las aguas americanas, habiéndose recuperado únicamente tres expedientes relacionados con el tema de estudio entre 1797 y 1800. Pero los tres son bien elocuentes.

El primero de ellos relata las levadas realizadas en Veracruz para proporcionar marinería a la escuadra de Gabriel de Aristizábal basada en La Habana¹⁵⁷¹ y es complementado por el segundo, en el que se explicita que tiempo atrás se agotaron todas las posibilidades para reclutar más población en Nueva España, Santa Fe, Cuba y Campeche; por lo que no se podían suplir las altísimas bajas causadas por muertes y deserciones.¹⁵⁷² Eran estas tan altas que desde La Habana se reclamó que Veracruz enviase a la *gente europea* que servía en lanchas y embarcaciones menores del puerto novohispano, pretendiendo esquilmar incluso las tareas básicas de este,¹⁵⁷³ y en los barcos de correos.¹⁵⁷⁴ Los datos del análisis sobre otras localizaciones sugieren que las autoridades novohispanas habrían buscado

¹⁵⁶² AGMAB, Expediciones, Caja 18, Documento 29

¹⁵⁶³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 180, ff. 184-185

¹⁵⁶⁴ Ibid. ff. 313-315

¹⁵⁶⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 110, Expediente 1

¹⁵⁶⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 3782, Expediente 38

¹⁵⁶⁷ AGMAB, 18013; Ibid. 18019

¹⁵⁶⁸ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 7

¹⁵⁶⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 183, f. 231; Ibid. Volumen 185, f. 251

¹⁵⁷⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de virreyes (036), Volumen 46, Expediente 8, ff. 187-194

¹⁵⁷¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 47, Expediente 5

¹⁵⁷² AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 16, f. 5

¹⁵⁷³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 124, Expediente 9

¹⁵⁷⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 141, Expediente 9

evitar colaborar completamente con esas exigencias, pero colaboraron a ellas¹⁵⁷⁵ y se afanaron por enviar también gente desde Campeche¹⁵⁷⁶ y Acapulco.¹⁵⁷⁷

La situación no mejoró con la creciente militarización a la que fue sometida la matrícula con el establecimiento de comandancias militares de ella en Veracruz, Acapulco, San Blas y Campeche en 1800; pues desde un inicio planteó dudas sobre la jurisdicción.¹⁵⁷⁸ Su militarización combinada con la presión de las necesidades del conflicto hizo que la marinería reclutada fuera mantenida en el castillo de San Juan de Ulúa hasta poder ser mandada a Cuba, siendo posteriormente trasladada a uno de los buques de guerra para mayor eficacia de este traslado.¹⁵⁷⁹ En la práctica, esto significaba mantener a estos contingentes como presos antes de llevar a su destino, algo que ya se ha comprobado previamente pues se enviaban en cuerdas hasta la capital. Las condiciones y la presión eran tan frustrantes que incluso el encargado de la Comandancia de Matrícula de Veracruz solicitó se relevado del puesto en 1802,¹⁵⁸⁰ momento en el que se levaba de manera continuada dentro y fuera de la ciudad y se esquilaba a los buques comerciales.¹⁵⁸¹

Este último punto es una de las principales diferencias con lo que sucedía en la Navy británica, que como se verá posteriormente reclutaba de manera prioritaria en los mercantes. Por el contrario, los oficiales de Veracruz hubieron de justificar sus acciones en los artículos 85 y 129 del tratado sexto del título séptimo de las Ordenanzas de la Armada, que les permitía hacerlo en caso de extrema necesidad por epidemia o desertión y sólo si el resto de medidas tomadas no habían sido eficientes.¹⁵⁸² Resulta extremadamente llamativo que tras años de asaltar la economía litoral, afectando especialmente a la pesca pero también al pequeño comercio de bajura, y ante la extrema gravedad de la situación aún tuviera que justificarse de manera tan específica y extensa el poder reclutar tripulantes de embarcaciones privadas. Y aún con la ley de su parte, únicamente podían extraer una quinta parte del paquete de estas.

¹⁵⁷⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 6158, Expediente 52

¹⁵⁷⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 141, Expediente 10

¹⁵⁷⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Filipinas (048), Volumen 51, Expediente 19

¹⁵⁷⁸ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Filipinas (048), Volumen 115, Expediente 9

¹⁵⁷⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Filipinas (048), Volumen 166, Expediente 1, f. 1

¹⁵⁸⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 6107, Expediente 15

¹⁵⁸¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 633, Expediente 12, f. 1

¹⁵⁸² *Ibid.* f. 3

Esta diferencia política, tanto entre potencias como con respecto a los súbditos de la española, fuera consciente o no, ha de hacerse notar por cuanto sus implicaciones en detrimento de la capacidad proyectiva de dicha monarquía y, paradójicamente –pues era su principal punto propagandístico– del fomento de la marinería. Podría argumentarse que se trató de una lógica decisión estratégica pues trataba de salvaguardar las comunicaciones ultramarinas –más allá de las dependientes de la corona– y el contacto económico entre la metrópoli y las colonias. Lo cierto es que durante los primeros años de la matrícula, en los que el sistema se probó efectivo, la medida aseguró ambas y favoreció su crecimiento; pero, una vez la Armada y los distintos buques armados bajo bandera real no pudieron seguir operando con normalidad para defender las rutas comerciales oceánicas del curso británico, de poco servía tener mercantes bien tripulados. Podría argumentarse, también, que el hecho referenciado es una de las primeras reacciones de las autoridades, que se demoraron en demasía en corregir la medida pues no fueron conscientes hasta que fue demasiado tarde para contrarrestar la superioridad británica, principalmente demográfica, en la mar. El problema de este argumento es que tanto en La Habana, como en Cádiz y en Madrid eran perfectamente conscientes de la limitada capacidad de los mares hispanohablantes y católicos para suministrar tripulaciones, y fue precisamente por ello por lo que se persiguió con tanto ahínco la instauración de la Matrícula de Mar en España y, posteriormente, en América. Las noticias sobre el extremo agotamiento llegaban desde hacía al menos una década y desde todos los puntos hasta ahora analizados y la eficiencia ejecutiva y comunicativa –al menos, hasta que Gran Bretaña se interpuso en esta última a partir de 1797– no dejan lugar a una posible demora de años en la toma de una decisión tan fundamental. En este punto, solo cabe hipotetizar sobre la efectividad o el poder de los círculos que participaban del comercio ultramarino. No en vano, Cádiz era el hogar de las principales casas comerciales, donde convivían y se relacionaban con los oficiales de la sede estratégica de la Armada.

Por otro lado, uno de los principales motivos de la carencia de tripulaciones era conocido, público, indudable, mencionado ampliamente por capitanes y patrones y combatido; al menos legalmente: *las excesivas travesías [que] el rey las prohíbe y es el origen fundamental de la desertión.*¹⁵⁸³ Pero claro, desde Madrid se podría prohibir reenganchar

¹⁵⁸³ Ibid. f. 4

a tripulantes que habían cumplido su servicio y ganado de nuevo su libertad, pero al mismo tiempo se decidió combatir a la gran potencia talasocrática del momento mediante inmensos navíos de línea necesitados de centenares de manos hábiles no sólo en el densamente poblado –para los estándares de la época– teatro europeo, sino también en el americano. En estas circunstancias, no es de extrañar que muchos oficiales de la Armada, para cumplir con lo exigido por sus superiores, decidiesen perseguir y apresar a todo marinero y no marinero de la costa en lugar de enfrentarse potencialmente a dueños de embarcaciones que podrían arruinar su carrera en la metrópoli. Las palabras de Nicolás de Estrada, a bordo del navío Santo Domingo en Veracruz en septiembre de 1802 y tras reclutar a 52 personas de las 153 que eran necesarias, empleando tanto leva como extracciones en buques del comercio,¹⁵⁸⁴ suponen un elocuente colofón a este punto del análisis sobre lo nimio de los esfuerzos locales:

*Con respecto a la calidad y número de la tripulación actual para poder maniobrar, y aunque el número se le pudo aumentar con forzados, siempre quedó en la misma imposibilidad de poder maniobrar por los altos.*¹⁵⁸⁵

Con ocasión de la publicación de la real orden de 16 de febrero de 1803 se militarizaron completamente las matrículas en todos los territorios, pasando a depender su administración por entero del cuerpo general de la Secretaría de Marina.¹⁵⁸⁶ Se nombró a nuevos oficiales y ayudantes para los puestos que antes cubrían oficiales del ministerio¹⁵⁸⁷ para volver a constatar lo que ya, por costumbre, no era menos grave, que

*[...]la Matrícula no se haya todavía en disposición de atender a estos objetos por el corto número de ella, siendo los más milicianos de quienes no puede hecharse [sic.] mano.*¹⁵⁸⁸

Con el cambio de gestión del sistema no mudaron ni los problemas ni las soluciones, pues se insistió en enviar a La Habana a matriculados aunque no les correspondiera campaña y a buscar y enrolar a desertores y polizones; así como tratar de solucionar la tolerancia a estos y restringir la pesca y navegaciones de los milicianos para que la gente de mar no

¹⁵⁸⁴ Ibid. f. 5

¹⁵⁸⁵ Ibid. ff. 9-10

¹⁵⁸⁶ CO.AGN.SC.37.67.14

¹⁵⁸⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 4665, Expediente 20

¹⁵⁸⁸ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 3435, Expediente 17, ff. 1-2

buscara refugio en las milicias.¹⁵⁸⁹ Las comparativas cronológicas realizadas por los contemporáneos, por si aun cupiera duda en los argumentos expuestos previamente, destacaban que en 1781 se envió desde Veracruz a la Habana a 92 matriculados, mientras que en 1803 eran 12, seis de ellos inválidos, y que muchos de los desertores reclusos en el castillo de San Juan de Ulúa –que, como ya se ha comprobado no eran solo desertores sino también gente matriculada– fallecían irremisiblemente antes incluso de ser transportados a sus destinos.¹⁵⁹⁰

Lo que sí logró el cambio de gobierno en la matrícula fue algo que en Nueva España parecía no abundar tanto como en Cuba, a la luz de los documentos recuperados para esta tesis, a pesar de existir también, y es el conflicto con otras jurisdicciones. Pese a los roces con milicianos y algún que otro justicia, parece que la administración directa por parte del virreinato, en lugar de depender de Marina, había granjeado menos problemas de aplicación que en la isla. Pero el cambio de gobierno hizo depender a la matrícula de la Armada, por lo que no resulta especialmente llamativo que desde ese momento los justicias locales pusieran más trabas de las acostumbradas para ceder población –que podían ser familiares, conocidos o, simplemente, parte de sus intereses políticos y económicos– a otra jurisdicción. El comandante de matrícula de Veracruz se quejaba amargamente de ello al poco de tomar posesión sobre los justicias de Alvarado, Talcotalpam, Tabasco y el presidio del Carmen.¹⁵⁹¹

¹⁵⁸⁹ Ibid. ff. 3-4

¹⁵⁹⁰ Ibid. ff. 4 y 12

¹⁵⁹¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 3454, Expediente 3, ff. 1-4

Virreinato de Nueva España
<u>Veracruz</u>
<i>Veracruz</i>
<i>Panuco y Tampico</i>
<i>Alvarado</i>
<i>Tacotalpa</i>
<i>Tabasco</i>
<i>Tuxpán</i>
<i>Nautla</i>
<i>Boca del Río</i>
<i>Carmen</i>
<u>Campeche / Yucatán</u>
<i>Campeche</i>
<u>Departamento de San Blas</u>
<i>San Blas</i>
<i>Acapulco</i>

Tabla 45. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España en 1805 ¹⁵⁹²

La organización territorial de la ahora militar Matrícula de Mar de Nueva España no había variado, aunque gracias a la queja del comandante se mencionen localidades dependientes de otras subdelegaciones, a excepción de la discontinuación de referencias a Tocoluta. Empero, algunos de los nuevos administradores militares trataron de poner soluciones bien reclutando a cualquiera que saliera de la Laguna de Términos,¹⁵⁹³ bien asegurando los pagos pendientes a vecinos de Tuxpán, Tampico, Nautla y Huejutla¹⁵⁹⁴ o revisando los individuos que formaban parte de la matrícula de Boca del Río¹⁵⁹⁵, de San Blas –ya apostadero en 1807–,¹⁵⁹⁶ o de Veracruz.¹⁵⁹⁷

Las referencias a la matrícula novohispana tras la invasión francesa de la metrópoli son algo contradictorias. Por un lado, desde 1808 era La Habana quien sufragaba los sueldos

¹⁵⁹² ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 164, Expediente 8; Ibid. Indiferente Virreinal, Caja 3454, Expediente 3

¹⁵⁹³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 4271

¹⁵⁹⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 164, Expediente 8, ff. 150-243

¹⁵⁹⁵ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 1635, Expediente 13

¹⁵⁹⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 105, Expediente 10, ff. 174 y ss.

¹⁵⁹⁷ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 1635, Expediente 19

de los empleados en Campeche, lo que significa que finalmente quedaron bajo su jurisdicción.¹⁵⁹⁸ Por otro, diversas certificaciones para marineros¹⁵⁹⁹ y oficiales,¹⁶⁰⁰ solicitudes de pagos por parte de estos¹⁶⁰¹ o recurrentes entregas de los pendientes a los matriculados¹⁶⁰² transmiten que funcionaba normalmente entre 1808 y 1809, dentro de la costumbre de pagar parcialmente y con retraso. Podría teorizarse cierta inercia gubernativa que se pierde drásticamente en los años posteriores con el inicio del proceso independista. La traza documental pasa por la amenaza en 1812 al gobernador de Veracruz y al resto de autoridades que protegieran la deserción¹⁶⁰³ para perderse hasta 1820¹⁶⁰⁴ y 1821, cuando poco antes de la firma de los Tratados de Córdoba se decretó su abolición aunque se siguiera argumentando su necesidad.¹⁶⁰⁵ Al ser un periodo altamente conflictivo es complejo dilucidar si el sistema dejó de funcionar en el marco de la guerra de independencia o si lo que sucedió es que la documentación no pudo conservarse por la complejidad política y organizativa del momento. No debió de interrumpirse por completo –o se guardó buen recuerdo de su necesidad– cuando, ya bajo gobierno del emperador Agustín I, trató de restablecerse en 1823.¹⁶⁰⁶

¹⁵⁹⁸ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Expediciones, Campeche, 1169; Ibid. Haberes, 1335

¹⁵⁹⁹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 5915, Expediente 81

¹⁶⁰⁰ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 3254, Expediente 21

¹⁶⁰¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 137, Expediente 11, ff. 284-298

¹⁶⁰² ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 3275, Expediente 27; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 6166, Expediente 52; ME.AGN, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, Caja 3254, Expediente 28

¹⁶⁰³ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Reales Cédulas Originales y Duplicados (100). Reales Cédulas Originales, Volumen 207, Expediente 204, f. 2

¹⁶⁰⁴ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Reales Cédulas Originales y Duplicados (100). Reales Cédulas Originales, Volumen 224, Expediente 102; Ibid. Expediente 139

¹⁶⁰⁵ AGMAB, Expediciones, Generalidad, 3456; Ibid. Personal, 3898

¹⁶⁰⁶ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), Volumen 62, Expediente 12, ff. 134 y ss.

6.3.5. Virreinato del Perú

El ya analizado proceso de implantación de la Matrícula de mar en América a raíz de la solicitud de La Habana también tuvo como objeto al Virreinato del Perú. Tal como sucedió en Santa Fe y Nueva España, al Perú llegó antes la orden de Indias de agosto de 1776 que la de Marina de febrero de 1777 –aunque ambas arribaron–, por lo que fue la primera la base de la orden de reducción a matrícula de todos los marineros e indulto a los desertores de Marina.¹⁶⁰⁷ Sucede con el Perú, desde el punto de vista de esta investigación, que la documentación de su Archivo Nacional relacionada con la Armada española durante la colonia no ofrece apenas resultados relacionados con la marinería. Sin herramientas de descripción que predijeran unos resultados satisfactorios, la búsqueda se limitó a las accesibles en línea y a la amable ayuda de su director y personal de la Marina de Guerra del Perú. Aun con tan inestimable ayuda no se pudieron localizar apenas documentos en dicho archivo, por lo que las trazas de Matrícula de mar, reclutamiento y marinería han sido analizadas mayoritariamente desde documentación localizada en los archivos de Indias y de Simancas. Ello implica, lógicamente, que aquella que no realizó el viaje transoceánico cuando fue generada o en los últimos años de la colonia no ha podido ser analizada.

La situación del Perú, además de a nivel metodológico, es particular por cuanto su situación naval también lo era. El Pacífico sudamericano, al margen de ciertos momentos de tensión durante las guerras con Gran Bretaña o de los intentos de colonización neerlandeses durante el siglo XVI, no era considerado un área de especial peligro. Así, la doctrina naval durante el XVIII confió su defensa en los baluartes costeros de los principales puertos, el envío de naves desde España en caso de necesidad y la protección que otorgaba la aún independiente de facto Armada del Mar del Sur. Se intentó reformar esta en 1718, pues su abandono tras el fin de la feria de Portobelo había provocado que tuviera que financiarse con la venta de cargos, pero la intermitencia de las buenas intenciones la mantuvo en un estado ciertamente precario durante la centuria.¹⁶⁰⁸ Sus labores, a pesar de lo teórico de la amenaza, incluían la protección del tráfico desde Tierra Firme hacia el sur, cubriendo de este modo Guayaquil, Paíta, el Callao, Ilo, Arica y Cobija

¹⁶⁰⁷ AGI, Lima, 655, N.36

¹⁶⁰⁸ PÉREZ TURRADO, GASPAR. *Armadas españolas en Indias*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992. pp. 75-76

en el Perú y Copiapó, Coquimbo, Valparaíso, Concepción, Valdivia y Chiloé en Chile; aunque esta última pasó a depender directamente del Perú en 1767.¹⁶⁰⁹

Resumida aquí, pues se ha realizado un análisis más detallado previamente, esta era la situación cuando llegaron las referidas órdenes de Indias y Marina para implantar la Matrícula de Mar. La segunda se dirigía también al virrey, en los mismos términos que la de Indias, pero le encargaba la formación de dicha matrícula directamente a los oficiales de los bajeles de la Mar del Sur, y al virrey que le apoyara en todo lo que necesitara para adaptarla a las circunstancias locales.¹⁶¹⁰ Gálvez, desde Indias, confirmó este encargo poniendo énfasis en que la ordenanza fuera en lo posible similar a la de España para evitar las deserciones que ocurrían cuando los marineros llegaban a aquellas costas.¹⁶¹¹ Los tiempos en los que esto se produjo fueron mayores que en el resto de territorios, como resulta lógico por la distancia. Así, Somaglia, al mando de la Armada de la Mar del Sur, formó el reglamento ya en agosto de 1777 tras la orden del virrey en marzo de ese año.¹⁶¹² Lo hizo de acuerdo con las órdenes de ambos ministerios e informó en septiembre al virrey y a Castejón por ciertas desavenencias con el primero.¹⁶¹³ El virrey informó del cumplimiento de la real orden de 23 de agosto de 1776 y la aprobación provisional del reglamento al ministro de Indias ya en enero de 1778,¹⁶¹⁴ no obteniendo respuesta ni de esta secretaría ni de la de Marina en cuanto a su aprobación definitiva.¹⁶¹⁵

Virreinato del Perú
<u>Lima</u>
<i>El Callao</i>

Tabla 46. Primera extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú con fecha de matrícula inicial confirmada el 20 de agosto de 1777¹⁶¹⁶

¹⁶⁰⁹ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 9

¹⁶¹⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 97-99

¹⁶¹¹ *Ibid.* ff. 101-104

¹⁶¹² AGI, Lima, 655, N.37

¹⁶¹³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 105, 107-108

¹⁶¹⁴ AGI, Lima, 656, N.33

¹⁶¹⁵ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 161

¹⁶¹⁶ AGI, Lima, 655, N.36

6.3.5.1. El Reglamento de Matrícula de mar de Lima de 1777

El reglamento para la reducción a Matrícula formal a todos los marineros del Virreinato del Perú se publicó el 20 de agosto de 1777, prácticamente un año después de emitida la real orden que así lo mandaba. En este caso, como en el de Cartagena, es de nuevo el virrey quien está a la cabeza del ordenamiento en comunicación con el comandante de la escuadra, pero no así de la Matrícula en toda su extensión. En efecto, en la Capitanía general de Chile la autoridad sobre ministros y gente de mar la efectuó su presidente y capitán general con independencia del virrey de Lima.¹⁶¹⁷

Así, la Ordenanza de Matrícula de mar de Lima de 1777 no se dividió en capítulos, sino en 72 artículos, aludiendo a la falta de instrucciones precisas sobre ello.¹⁶¹⁸ Como se ha indicado previamente, no fue confirmada de manera definitiva, pero sí temporal hasta que esto se produjera, indicando, eso sí, que no se impidiera la pesca a los no matriculados aunque no fueran indios.¹⁶¹⁹

Jurisdicción y personal encargado

Además de la delimitación de autoridad entre el Perú y Chile, los artículos 42, 44-45, 58 y 72 concretan la jurisdicción del sistema a implantar.¹⁶²⁰ El último, precisamente, es el que especifica la autoridad del capitán general de Chile sobre ministros y gente de mar de aquellas costas;¹⁶²¹ dedicándose los restantes a incluir en el sistema de Matrícula el imperio sobre los naufragios;¹⁶²² a confirmar la supremacía jurisdiccional de los comandantes en el mar;¹⁶²³ y a delimitar el partido de la capital sobre el que el ministro de Marina de la escuadra tenía autoridad directa, correspondiente a la *Jurisdicción de las Caxas Reales de esta capital*.¹⁶²⁴ En el resto de distritos serían los tesoreros los encargados de redactar los listados y reconocer a la gente de mar.¹⁶²⁵ Esta decisión, que sin duda simplificaba y abarataba el sistema, llevaría aparejado un incremento de la carga

¹⁶¹⁷ AGI, Lima, 656, N.33. Carta n° 199 de Manuel de Guirior, virrey de Perú, a José de Gálvez, secretario de Indias. Reglamento para reducción a Matrícula formal a todos los marineros de 20 de agosto de 1777, f. 5

¹⁶¹⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, ff. 23-24

¹⁶¹⁹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 3, ff. 1-4

¹⁶²⁰ AGI, Lima, 656, N.33. Reglamento para reducción a Matrícula formal a todos los marineros de 20 de agosto de 1777. Arts. 42, 44, 45, 58 y 72

¹⁶²¹ AGI, Lima, 656, N.33. Reglamento para reducción a Matrícula formal a todos los marineros de 20 de agosto de 1777. Art. 72

¹⁶²² Ibid. Arts. 44 a 50

¹⁶²³ Ibid. Art. 42

¹⁶²⁴ Ibid. Art. 58

¹⁶²⁵ Ibid. Art. 58

de trabajo de dichos oficiales reales, que además no eran personal de Marina; por lo que no es de extrañar ciertas complicaciones en su desempeño.

En lo tocante a las fricciones con otras jurisdicciones respecto a los matriculados, el reglamento de Lima esclarece que ministros y subdelegados de Matrícula son sus jueces privativos, y que deben protegerlos frente a otras jurisdicciones, en cumplimiento con el fuero de Marina y connivencia con el resto de ordenamientos de Matrícula.¹⁶²⁶

Las tareas de los ministros quedan ampliamente descritas en los artículos 21, 27, 29, 37, 39-41, 43, 46-50, 58 y 66-71.¹⁶²⁷ Debían otorgar licencias para que los matriculados pudieran mudarse,¹⁶²⁸ protegerlos de otras jurisdicciones,¹⁶²⁹ juzgarlos,¹⁶³⁰ fomentar la pesca con las medidas que considerasen oportunas,¹⁶³¹ salvar y juzgar naufragios,¹⁶³² y hacer todo lo que buenamente vieran lógico para cumplir con sus funciones, aunque no estuviera previsto en el reglamento.¹⁶³³ Para todo ello, además de contar con la ayuda de alguaciles y de las prisiones existentes,¹⁶³⁴ debían nombrar al subdelegado de cada pueblo o par de pueblos si estos eran pequeños; nombrando estos a su vez a los cabos de mar.¹⁶³⁵

Los subdelegados confirmaban así el eslabón fundamental del sistema, pues se encargaban de realizar y mantener los listados de la gente de mar de cada pueblo, con distinción de hábiles e inhábiles; así como carpinteros de ribera y calafates en ellos.¹⁶³⁶ Resulta relevante esta distinción al mismo tiempo que su inclusión en los listados generales, puesto que por un lado se reconoce la especificidad de su oficio mientras que por otro no se facilita su reconocimiento con listados paralelos. Pese a que necesarios por su cualificación, quizá la menor necesidad de embarcaciones en el Pacífico hacía de ellos un elemento a tener controlado, pero sin el gasto extraordinario que suponía levantar listados o gremios diferentes. Como en el caso de prescindir de ministros dedicados, se entiende como una decisión que trata de aligerar y agilizar el sistema sacrificando algo de precisión por el camino.

¹⁶²⁶ Ibid. Arts. 29, 37, 39 a 41, 43 y 66 a 70

¹⁶²⁷ Ibid. Arts. 29, 37, 39 a 41, 43, 46 a 50, 58 y 66 a 71

¹⁶²⁸ Ibid. Art. 21

¹⁶²⁹ Ibid. Art. 29

¹⁶³⁰ Ibid. Art. 37

¹⁶³¹ Ibid. Art. 27

¹⁶³² Ibid. Arts. 46 a 50

¹⁶³³ Ibid. Art. 71

¹⁶³⁴ Ibid. Art. 43

¹⁶³⁵ Ibid. Art. 59

¹⁶³⁶ Ibid. Art. 60

Además, los subdelegados debían ayudar a los ministros –es decir, realizar estas tareas en su jurisdicción con supervisión o última palabra en el Ministerio– a guardar las medidas de los pescados, los tamaños de las redes y hacer cumplir la prohibición de pesca en la temporada de desove;¹⁶³⁷ a prevenir el contrabando;¹⁶³⁸ actuar también como jueces privativos de los matriculados para juicios verbales, incluyendo la petición de pruebas y alegatos y el empleo de asesores y escribanos;¹⁶³⁹ asistir en los naufragios junto a comandantes de milicias;¹⁶⁴⁰ y duplicar sus listados para enviarlos a la capital provincial para que los oficiales competentes tuvieran noticia oportuna de los matriculados.¹⁶⁴¹

Garantías

Si bien se observa la voluntad simplificadora de las autoridades limeñas en algunos aspectos, esta no alcanza a las garantías provistas, similares a las hasta ahora tratadas. Los privilegios concedidos por el fuero de Marina aparecen reflejados en hasta nueve artículos,¹⁶⁴² si bien en algunos de ellos lo que se explicitan son sus límites, muy en la línea de los observados hasta ahora en otras legislaciones.¹⁶⁴³ De esta forma, la concesión del fuero de Marina se concreta en el artículo 30,¹⁶⁴⁴ y se garantiza la protección legal de los matriculados mediante el 29,¹⁶⁴⁵ al mismo tiempo que su derecho a la baja del sistema en el 38; perdiendo, por supuesto, los derechos que este otorgaba.¹⁶⁴⁶

La jubilación, gozando de los beneficios de la Matrícula, se mantiene en los 60 años,¹⁶⁴⁷ de igual forma que se garantiza el sueldo de inválido para los heridos de guerra; siendo necesario para esta concesión un informe del comandante del buque en el que sucediere la acción.¹⁶⁴⁸ En este aspecto, el reglamento de Lima no menciona la existencia de un sueldo de inválidos para otro tipo de enfermedades que los matriculados pudieran sufrir como sí lo hacen otras disposiciones, lo que puede deberse al indicado afán simplificador

¹⁶³⁷ Ibid. Art. 25

¹⁶³⁸ Ibid. Art. 56

¹⁶³⁹ Ibid. Arts. 37, 39, 40 y 41

¹⁶⁴⁰ Ibid. Arts. 46 y 47

¹⁶⁴¹ Ibid. Art. 65

¹⁶⁴² Ibid. Arts. 11, 12, 29, 30, 38 y 66 a 70

¹⁶⁴³ Ibid. Arts. 11, 12, 38 y 67 a 70

¹⁶⁴⁴ Ibid. Art. 30

¹⁶⁴⁵ Ibid. Art. 29

¹⁶⁴⁶ Ibid. Art. 38

¹⁶⁴⁷ Ibid. Arts. 8 a 10

¹⁶⁴⁸ Ibid. Arts. 9 y 10

pero que, a todas luces, constituía una merma de derechos de la gente de mar de las costas del Pacífico en comparación con sus colegas atlánticos.

A la exención de cargas concejiles,¹⁶⁴⁹ por supuesto, había que sumar el *otorgado* de la exclusividad de la pesca, si bien esto, como ya ha sido comentado con anterioridad, suponía una limitación a los no matriculados o una obligación de Matrícula más que una garantía,¹⁶⁵⁰ a pesar de que los ministros tenían veda abierta para fomentar la pesca como considerasen oportuno, a fin de hacer la Matrícula atractiva y de incrementar el número de gente de mar.¹⁶⁵¹ Quizá como válvula de escape, para permitir la subsistencia de aquellas personas que no quisieran o pudieran matricularse, se dejó abierta la posibilidad de pesca de vera, caña, esparaveles u otras artes desde tierra.¹⁶⁵² La composición étnica de las costas tuvo su peso con respecto a esta cuestión también, pues no sólo les fue permitido a los indios el continuar con la pesca en sus espacios tradicionales sin necesidad de Matrícula –sin gozar del resto de prebendas, eso sí–, sino que al mismo tiempo se protegían estos mediante su veda a los matriculados.¹⁶⁵³ La atención a la casuística india es, sin duda, el rasgo más característico del reglamento de Lima, que responde a circunstancias distintas de las de sus primos atlánticos y, por supuesto, peninsular. Excluida la posibilidad de que lo que se quisiera es garantizar su derecho al uso de su maritorio, puesto que costaría encontrar el móvil de tal concesión únicamente en pos de esta población y no del resto, cabe preguntarse qué motivó dicha decisión; revocada finalmente desde Madrid.

Por ventura, lo más plausible es que las características geopolíticas y, por ende, navales, del Pacífico permitieran necesitar mucha menos marinería que en otros parajes de la Corona. Así, dado el menor tamaño de la Escuadra del Mar del Sur, esta podía surtirse únicamente con poblaciones no indias e incluso voluntarias, como había venido haciéndose tradicionalmente); por lo que no había necesidad de extender la jurisdicción colonial a parajes de costa a los que apenas llegaba. Es decir, nombrar oficiales reales, pagarles su sueldo y hacer cumplir la obligatoriedad de la Matrícula, así como garantizar sueldos de jubilación y pensiones de invalidez. Otrosí, a la falta de necesidad pudo haberse superpuesto la de capacidad, previendo Lima falta de fondos o de autoridad para

¹⁶⁴⁹ Ibid. Art. 16

¹⁶⁵⁰ Ibid. Art. 22

¹⁶⁵¹ Ibid. Art. 22

¹⁶⁵² Ibid. Art. 27

¹⁶⁵³ Ibid. Arts. 23 y 24

ello, con lo que la inclusión del articulado garantista para con los indios simplificaba y acotaba la extensión del reglamento para hacerlo factible.

Amén de estas posibilidades, es necesario considerar la tensión social entre la colonia y las poblaciones indias, que había desembocado en revueltas desde la década de 1730 y habría de estallar definitivamente con la Rebelión de Túpac Amaru II apenas tres años después de la reforma en la administración marítima que supuso la Matrícula de mar. Este estallido, lógicamente, no fue espontáneo, como prueban las rebeliones de Huarochirí en 1750, Tarma, Huamachuco y Otuzco en 1758, Urubamba en 1777 o las protestas en la Paz en ese mismo año de 1777; tal como recogió O'Phelan: *en ningún tiempo se han visto tan repetidos movimientos de rebelión como en este*.¹⁶⁵⁴

Las motivaciones de estos conflictos eran variadas y no corresponde a este estudio entrar en detalle, pero baste contemplar que algunas de las movilizaciones se producían por los desplazamientos forzosos que dejaban las casas familiares desasistidas, o en pos de la defensa del orden social consuetudinario.¹⁶⁵⁵ ¿qué hay más consuetudinario que pescar dónde y cómo los ancestros de uno llevan haciendo por generaciones? Sea como fuere, la historiografía coincide en lo común de las revueltas en contra de la Corona o de sus oficiales,¹⁶⁵⁶ por lo que las autoridades limeñas eran plenamente conscientes del riesgo que entrañaban sus decisiones de ser estas demasiado impositivas.¹⁶⁵⁷ A las razones expuestas, habría que sumar la generalizada asunción de los indios como malos tripulantes de altura. En este contexto, es más sencillo comprender la existencia de estos dos artículos en el reglamento, altamente perjudiciales para la gente de mar no india.¹⁶⁵⁸

En consonancia con lo anterior, los indios tenían la posibilidad de alistarse voluntariamente, con derecho a ración diaria y garantía de vuelta a El Callao si en campaña fueran a España.¹⁶⁵⁹ La inclusión de esta específica última adenda hace suponer

¹⁶⁵⁴ O'PHELAN GODOY, SCARLETT. Cuzco 1777: el movimiento de Maras, Urubamba. *HISTORICA* [en línea]. 1977, I (1), pp. 113-128 [Accedido: 2021-06-24]. Disponible en: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/historica/article/view/7794> p. 113

¹⁶⁵⁵ POVEA MORENO, ISABEL M. Coacción y disensión. Protestas frente a los repartimientos mineros en Perú y Nueva España, siglo XVIII. *Estudios de Historia Novohispana*, 2015, 53, pp. 1-17. p. 9

¹⁶⁵⁶ MUKERJEE, ANIL. La negociación de un compromiso: la mita de las minas de plata de San Agustín de Huantajaya, Tarapacá, Perú (1756-1766). *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 2008, 37 (1), pp. 217-225. p. 222

¹⁶⁵⁷ POVEA MORENO, ISABEL M. *Op. Cit.* pp. 12-14

¹⁶⁵⁸ AGI, Lima, 656, N.33. Reglamento para reducción a Matrícula formal a todos los marineros de 20 de agosto de 1777. Arts. 23 y 24

¹⁶⁵⁹ *Ibid.* Art. 5

que no debía ser extraño el caso en el que marinería del Perú pasase a España, fuese o no india. Además, estos voluntarios estaban exentos de los repartimientos y, en el caso de que fueran llamados a servir una vez matriculados, de pagar tributos.¹⁶⁶⁰ Estas últimas garantías específicas podían complicar el simplificador reglamento limeño por suponer una merma en la autoridad y capacidades financieras de otras instituciones; por lo que la hipótesis de que la conflictividad social fue el factor principal en la exclusión india de la Matrícula cobra más fuerza.

Por otro lado, tanto ellos como el conjunto general de matriculados tenían derecho a testamento, siendo ministros y subdelegados jueces en él, así como a servirse de escribanos públicos y privados para ello.¹⁶⁶¹ Los testamentos realizados con anterioridad a la Matrícula eran plenamente válidos, así como también debían juzgarse por Jurisdicción Ordinaria todos los bienes que el matriculado poseyese fuera de su lugar de fallecimiento –concreción esta que no parece sino enmadejar los testamentos y alejar de Matrícula a aquella gente de mar con más posibles.¹⁶⁶² Si dicho lugar de deceso era una embarcación, debían el maestre y el capellán velar por el testamento.¹⁶⁶³

No ha de pasarse por alto la atención a este derecho, pues tras él se esconde la necesidad de detallar legalmente los procedimientos tras la muerte. El hecho de que hasta seis artículos de un reglamento no muy extenso versen sobre la temática es evidente respecto a la normalidad del hecho: la mortalidad a bordo de las embarcaciones de guerra era elevada. La población lo sabía y la Corona también. Quiso convertir esta –o intentarlo, al menos– la desgracia en derecho o dignificarla legalmente, cuanto menos.

Finalmente, la Matrícula facilitaba las denuncias por contrabando otorgando la mitad del decomiso al denunciante, fuera o no matriculado,¹⁶⁶⁴ y eximía de las milicias; si bien no era escapatoria de ellas, ni estas de la Matrícula.¹⁶⁶⁵ Para que se hiciesen cumplir las garantías citadas, los matriculados recibían un certificado o cédula de su condición que debían conservar y presentar.¹⁶⁶⁶

¹⁶⁶⁰ Ibid. Arts. 6 y 7

¹⁶⁶¹ Ibid. Arts. 31 a 33

¹⁶⁶² Ibid. Arts. 34 y 35

¹⁶⁶³ Ibid. Art. 36

¹⁶⁶⁴ Ibid. Art. 57

¹⁶⁶⁵ Ibid. Arts. 3 y 11

¹⁶⁶⁶ Ibid. Art. 64

Tareas

Como ha quedado patente hasta el momento, la Matrícula de mar no era un sistema creado para ofrecer garantías, sino para requerir obligaciones a sus integrantes. A la principal, matricularse para poder vivir del mar¹⁶⁶⁷ –incluyendo en ella a carpinteros de ribera, calafates,¹⁶⁶⁸ pilotos, contra maestres y demás oficiales¹⁶⁶⁹– y emplear a esta gente en las embarcaciones de guerra, se sumaban otras.¹⁶⁷⁰ En primer lugar, algunos de los matriculados eran seleccionados como cabos por los subdelegados con objeto de que informaran y mantuvieran actualizados los listados en los pueblos más pequeños.¹⁶⁷¹ Además, una vez inscritos en el sistema necesitaban de licencia otorgada por el ministro o el subdelegado para poder mudarse.¹⁶⁷² Lo persistente de esta norma tanto en el resto de ordenamientos de Matrícula como en otras legislaciones de la época se explica en tanto que estas instituciones de cariz centralista dejaban de depender de los vínculos locales y tradicionales para poder ser ejercidas; por lo que el control sólo podía lograrse mediante la sujeción de los individuos para su posterior identificación.

En Perú, tal como se ha visto previamente, los matriculados no podían pescar en los abrigos empleados por los indios,¹⁶⁷³ y debían cumplir con la normativa de pesos, medidas y temporadas del pescado,¹⁶⁷⁴ aunque siempre adaptadas a las costumbres del lugar.¹⁶⁷⁵ Esta última adenda, de nuevo, muestra no sólo la inteligencia legislativa desde Lima al respetar ciertas costumbres locales de las que se sabía era más sencillo no negar; sino la existencia misma de redes comunitarias en las comunidades marítimas. En efecto, estas contribuciones comunitarias suponían probables contrapesos garantes de ciertos niveles de igualdad y de subsistencia de las comunidades en línea con la mentalidad colectiva existentes en estas y que tanto chocaba con la pretendida relación directa entre individuo y Corona que implantaba la Matrícula de mar.

El reglamento recoge también la obligación de los matriculados de obedecer a sus oficiales, y estos a su superiores, en los barcos de comercio.¹⁶⁷⁶ La inclusión de estos

¹⁶⁶⁷ Ibid. Art. 17

¹⁶⁶⁸ Ibid. Art. 2

¹⁶⁶⁹ Ibid. Art. 4

¹⁶⁷⁰ Ibid. Art. 18

¹⁶⁷¹ Ibid. Art. 59

¹⁶⁷² Ibid. Art. 21

¹⁶⁷³ Ibid. Art. 23

¹⁶⁷⁴ Ibid. Art. 25

¹⁶⁷⁵ Ibid. Art. 26

¹⁶⁷⁶ Ibid. Arts. 51 y 53

artículos extiende la soberanía de la Armada a la policía interna de los barcos privados, lo que lleva inevitablemente a concluir que los barcos del rey tenían problemas disciplinarios, pues es un asunto que ocupa hasta tres artículos¹⁶⁷⁷ en los que incluso se urge a dueños de navíos, maestros y capitanes a sostenerla a bordo dado *que tanto interesa la creación de buena gente de mar*.¹⁶⁷⁸ En la misma línea de entrenar a la gente de mar en los barcos privados reitera el artículo 55, que obliga a dichas naves a llevar algún cañón a bordo, aunque sea de pequeño calibre.¹⁶⁷⁹ Por supuesto, en dicha obligación cabe interpretar el aumento, o mejor dicho el inicio, de la inseguridad en el Pacífico, hasta entonces “el lago español”. En el último cuarto del siglo XVIII empezaba a ser común la presencia de naves de otras potencias amenazando, de manera más teórica que práctica, la hegemonía pacífica española; lo que tuvo su reflejo en la Matrícula.

Procedimientos

Al margen de requerimientos y garantías, la matrícula limeña reguló de manera específica su propio funcionamiento. Así, el nombramiento de los cabos dependía de los subdelegados, con confirmación posterior de los ministros, mientras que el de los propios subdelegados era responsabilidad única de los propios ministros.¹⁶⁸⁰ Eso sí, todas y cada una de las propuestas debían llegar a la capital,¹⁶⁸¹ como también lo tenían que hacer las relaciones de matriculados hechas por los ministros tras recibir duplicados de los listados de las subdelegaciones.¹⁶⁸² Esta información, dirigida al virrey, llegaba en última instancia al jefe de la Escuadra del Mar del Sur, para que de este modo tuviera inteligencia en el momento de solicitar gente de mar.¹⁶⁸³

Entre esta gente de mar, se instaba a ministros y subdelegados a embarcar a huérfanos, teniendo especial cuidado de si eran letrados e inteligentes, en cuyo caso eran enviados a las Escuelas de Navegación para formarse a costa de la Real Hacienda.¹⁶⁸⁴ El interés del Virreinato en emplearles tanto en navegación como en carpintería y calafateado,¹⁶⁸⁵ parece claro, puesto que además de la previsión de crear una de dichas escuelas *en Villa-*

¹⁶⁷⁷ Ibid. Arts. 51, 53 y 54

¹⁶⁷⁸ Ibid. Art. 54

¹⁶⁷⁹ Ibid. Art. 55

¹⁶⁸⁰ Ibid. Art. 59

¹⁶⁸¹ Ibid. Art. 59

¹⁶⁸² Ibid. Art. 65

¹⁶⁸³ Ibid. Art. 65

¹⁶⁸⁴ Ibid. Arts. 13 y 15

¹⁶⁸⁵ Ibid. Art. 14

vista,¹⁶⁸⁶ eran mano de obra realmente barata: únicamente cobraban en especie y vestuario.¹⁶⁸⁷

Otra de las cuestiones sobre las que se enfatiza en el proceder es la de los naufragios, delimitada su jurisdicción bajo ministros y subdelegados. Cuestión no baladí, porque se enmarca en la asunción del mar por parte de la Corona en detrimento de las poblaciones; sumándose a la más obvia imposición de la Matrícula para faenar en la mar y a otras como el control de la pesca. En todos los casos, asimismo, se trata de superponer el orden institucional al uso comunitario, tal como se observa al arrogarse los bienes mientras se dilucida su legítimo dueño.¹⁶⁸⁸ El resto de procedimientos respecto a los naufragios comprendía la participación de ministros, subdelegados y comandantes de milicias en las tareas de rescate, la presunción de culpabilidad del piloto y la urgencia en la ejecución de las tareas y el posterior juicio.¹⁶⁸⁹

Penas

Si bien para los pilotos culpables de naufragio no se prevén penas, sino que se dilucida en juicio posterior, el reglamento de Matrícula de mar de Lima sí que dispone castigos en dos puntos; no siendo por tanto muy específico en esta cuestión.

El primero de ellos es la imposición de una multa de 50 pesos a quien embarque sin Matrícula, quedando lo recaudado íntegramente para favorecer al sistema: mitad para el denunciante, mitad para la escuela de pilotaje.¹⁶⁹⁰ Se observa nuevamente, de igual forma que en los reglamentos de otros parajes, la búsqueda del quebranto de las relaciones comunitarias al promocionar denuncias entre la propia gente de mar.

En el segundo de los puntos en los que se especifica una pena esta es la pérdida del fuero de Marina, con el objeto de ser juzgado el individuo infractor por jurisdicción ordinaria o militar. Los casos en los que aplica es tras comisión de delito probado, la extracción de oro o plata sin licencia, fábrica de moneda, uso de armas cortas vedadas, robo de iglesias o asalto armado, asesinato, incendio o motines contra el gobierno.¹⁶⁹¹ Las mismas conclusiones extraídas en la Matrícula de Cartagena pueden ser aplicadas aquí, dada la

¹⁶⁸⁶ Ibid. Art. 15

¹⁶⁸⁷ Ibid. Art. 13

¹⁶⁸⁸ Ibid. Art. 50

¹⁶⁸⁹ Ibid. Arts. 46 a 50

¹⁶⁹⁰ Ibid. Art. 20

¹⁶⁹¹ Ibid. Arts. 67 a 69

similitud de los delitos expuestos, pues se trata en definitiva de garantizar que no se busque refugio en el fuero por comisión de delitos que afectan al orden público —o a lo que era concebido como tal. Un añadido final complica el tratamiento de estos, puesto que si algún aforado era compinche en uno de los delitos mencionados era tratado en la jurisdicción ordinaria, pero comprensiva con la de Marina.¹⁶⁹² La redacción de este artículo contrasta con lo simplificador del resto del reglamento y llevaría, con probabilidad, a múltiples embrollos en su aplicación.

Listados y control de la información

Un último aspecto de interés sobre la Matrícula limeña es cómo se gestionaba la inmensa cantidad de información que generaba, tan necesaria para su gestión al tiempo que útil para la historiografía. El nivel básico de información sobre la gente de mar era realizado por los subdelegados, quienes debían mantener listados separados con la de cada pueblo, con distinción de hábiles e inhábiles e inclusión de carpinteros de ribera y calafates en ellos.¹⁶⁹³ La mención a estas profesiones de manera concreta —y no a otras— incide en lo visto hasta ahora al respecto de su importancia, si bien su inclusión en el mismo listado lleva a suponer que no existía carencia de ellos en el Virreinato. Es menester mencionar que el artículo 62 define específicamente a quiénes debía inscribirse en los listados de cada pueblo: a los naturales de él y a los establecidos con visos de permanecer, entendidos como aquellos casados o con propiedad allí, así como con embarcación perteneciente al pueblo.¹⁶⁹⁴ Nuevamente asoma la querencia de las instituciones por el sedentarismo, gracias a la cual podemos conocer lo que entendían como tal.

Estos listados se redactaban por orden de antigüedad y sin distinción de clases, a pesar de que esta se anotaba en el asiento de cada persona: piloto, contraestre, oficial de mar, artillero, marinero, grumete, paje, carpintero de ribera o calafate.¹⁶⁹⁵ En el mismo asiento se había anotado el nombre del marinero, el de sus padres, el pueblo de nacimiento, la edad, la casta, el estado civil y *señales de rostro y cuerpo que le hagan conocido*.¹⁶⁹⁶ Gracias a estos datos, es posible saber cómo pretendía la Corona identificar a sus súbditos, a través de señales físicas y de su filiación; pero también que existía una constante movilidad de estos, como prueba la necesidad de anotar tanto el pueblo de residencia

¹⁶⁹² Ibid. Art. 70

¹⁶⁹³ Ibid. Arts. 60 y 62

¹⁶⁹⁴ Ibid. Art. 62

¹⁶⁹⁵ Ibid. Art. 63

¹⁶⁹⁶ Ibid. Art. 61

como el de nacimiento. Asimismo, la adición del ítem “casta” es algo particular del ordenamiento del Perú, testimonio de la diversidad étnica del país y de que en la Matrícula cabían todas ellas: ejemplo perfecto de despotismo ilustrado.

En el mismo asiento, posteriormente, se anotaba el lugar en el que se había matriculado por primera vez, los destinos en que había servido en barcos de guerra y particulares con expresión de las clases y el modo en que sirvió, las deserciones y castigos, y otras notas que sirvieran para conocer quién y cómo es.¹⁶⁹⁷ De igual forma que la casta, la indicación de los destinos en naves particulares es algo propio de la Matrícula peruana, hecho que aporta información interesante y distintiva respecto a la movilidad y la duración y tipo de contratos que firmaba la gente de mar; y que tal vez no se añadía en otros lugares por una cuestión logística pero que el menor tamaño de esta permitía incluir en los asientos individuales. Quizá por el mismo motivo, se podía requerir una descripción cualitativa del matriculado, especialmente relevante pues no sólo se buscaba tenerlo localizado geográficamente y en cuanto a habilidades –si era carpintero, marinero, o artillero–, sino conocerle al dedillo para poder gestionarlo mejor.

La última información a añadir en el asiento en el momento de actualizar el listado era el estado: su paradero, si estaba muerto o había quedado inhábil, etc.¹⁶⁹⁸ Tras ello, los subdelegados lo duplicaban para continuar con el flujo de información ya referido.¹⁶⁹⁹

¹⁶⁹⁷ Ibid. Art. 61

¹⁶⁹⁸ Ibid. Art. 61

¹⁶⁹⁹ Ibid. Art. 65

6.3.5.2. Evolución de la Matrícula de mar de Lima

Si bien el reglamento no recibió la sanción real definitiva, entró en funcionamiento inmediatamente. Las dudas en Madrid sobre su aprobación quizá tuvieran que ver con el hecho de que desde Perú se enviaron dos versiones, una de 72 artículos, la formada desde la Escuadra, y otra de 88, revisada y ampliada por el virrey que, sin embargo, no constaba en los archivos de la capital.¹⁷⁰⁰ Desde Lima no se previó la aplicación en las costas pacíficas del Virreinato de Nueva Granada ni consta que se ordenara ampliar el sistema hacia ellas, a pesar de que, como se vio en el apartado dedicado a dicha administración, se tomó la decisión de que Guayaquil dependiera finalmente de El Callao.¹⁷⁰¹

Como muchas de las cuestiones que circunscriben la concepción, el diseño, la implantación y el uso de la Matrícula de Mar, la separación y agregación de localidades desde una jurisdicción a otra son parte de la flexibilidad mental y política del periodo. Se ha identificado esta mayoritariamente con los procesos revolucionarios estadounidense, francés y haitiano, pero lo cierto es que el *Ancien Régime* no era tan *Ancien* como los revolucionarios establecieron en muchas de sus concepciones a finales del siglo XVIII. Dejando al margen por el momento las cuestiones del fundamento de la autoridad y la soberanía –muy relevantes, por otro lado, en cuanto a la libertad de ejercicio en la mar y de disposición de la propia vida–, la agregación de la matrícula de Guayaquil a Lima supone la confirmación de que se concibe la realidad marítima en tanto que tal y que es posible gestionarla como algo separado, aceptando la dualidad de una ciudad tan importante como Guayaquil en función de su vinculación política con Santa Fe y marítima con El Callao. Es, también, otro ejemplo de que la política ilustrada evolucionaba y concedía distintos grados de flexibilidad a la administración colonial.

No es posible hablar de autonomía además de la existente de facto por la incapacidad de proyección de todos los deseos desde la corte, pero sí de reconocimiento de las realidades coloniales y de aceptación de las limitaciones administrativas centralizadas. Sí, en la implantación de la Matrícula de mar en todas las costas americanas se insiste en perseguir la uniformidad con la de España, fruto de la voluntad centralizadora e impositora colonial y de la tímida agilización de la gestión pretendida, pero se aceptan modificaciones para hacerla efectiva de acuerdo con las leyes y costumbres locales. El Antiguo Régimen

¹⁷⁰⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 5, 4, ff. 5, 15-54

¹⁷⁰¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5, ff. 74, 82-83 y 124

comenzaba a aceptar los límites administrativos de la metrópoli. Evolucionaba, o trataba de hacerlo, quizá demasiado tarde. Evolucionaba de manera administrativa, pero sin atender a cuestiones más fundamentales que conllevarían su colapso en gran parte del continente.

De cualquier modo, dicho progreso se tradujo en la publicación de la ordenanza particular antedicha en agosto de 1777¹⁷⁰² y en el nombramiento de un auditor y un escribano para la escuadra del Pacífico en los términos de *los tres Departamentos de Europa*.¹⁷⁰³ Con la matrícula recién instaurada, el San Pedro de Alcántara y el Peruano necesitaron reemplazo para tripulantes fallecidos y enfermos, por lo que se ordenó a su comandante, Manuel Fernández Bedoya, que empleara la matrícula de Lima para ello.¹⁷⁰⁴ Pero, a diferencia de lo que sucedía tanto en Europa como en el Caribe, Bedoya no tuvo problemas para completar nuevamente sus tripulaciones con voluntarios europeos, por lo que respondía que sólo utilizaría la matrícula cuando fuera preciso hacerlo con urgencia.¹⁷⁰⁵ Había sido el propio comandante el que informara de su establecimiento recientemente, indicando la existencia de 689 matriculados, 122 de los cuales, maestranza.¹⁷⁰⁶

Virreinato del Perú
<u>Lima</u>
<i>El Callao</i>
<i>Bellavista</i>
<i>Chorrillos</i>
<i>Magdalena</i>
<i>Guayaquil*</i>

*Tabla 47. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú en mayo de 1778*¹⁷⁰⁷

La matrícula del Perú demostraba un buen funcionamiento cuantitativo en su inicio, comparable a su extensión territorial, que alcanzaba seis localidades en mayo de 1778 contando con Guayaquil, aunque sin especificar la presencia de subdelegados. A pesar de que no haya confirmación documental contemporánea de su inclusión por parte del virreinato del Perú, se ha considerado esta por la orden emitida por la Secretaría de Marina

¹⁷⁰² AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 161

¹⁷⁰³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 2, f. 2

¹⁷⁰⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 4, ff. 1-2

¹⁷⁰⁵ Íd.

¹⁷⁰⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 6, ff. 1-2

¹⁷⁰⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 4, ff. 1-2; AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 7, f. 5

en tal sentido,¹⁷⁰⁸ por lo que lo hizo de iure, y porque no era un puerto más del Pacífico sur sino su principal astillero; lugar de construcción y carena de la mayoría de los barcos de gran porte y, por ello, de su maestranza e integrante del circuito del Pacífico sur.¹⁷⁰⁹

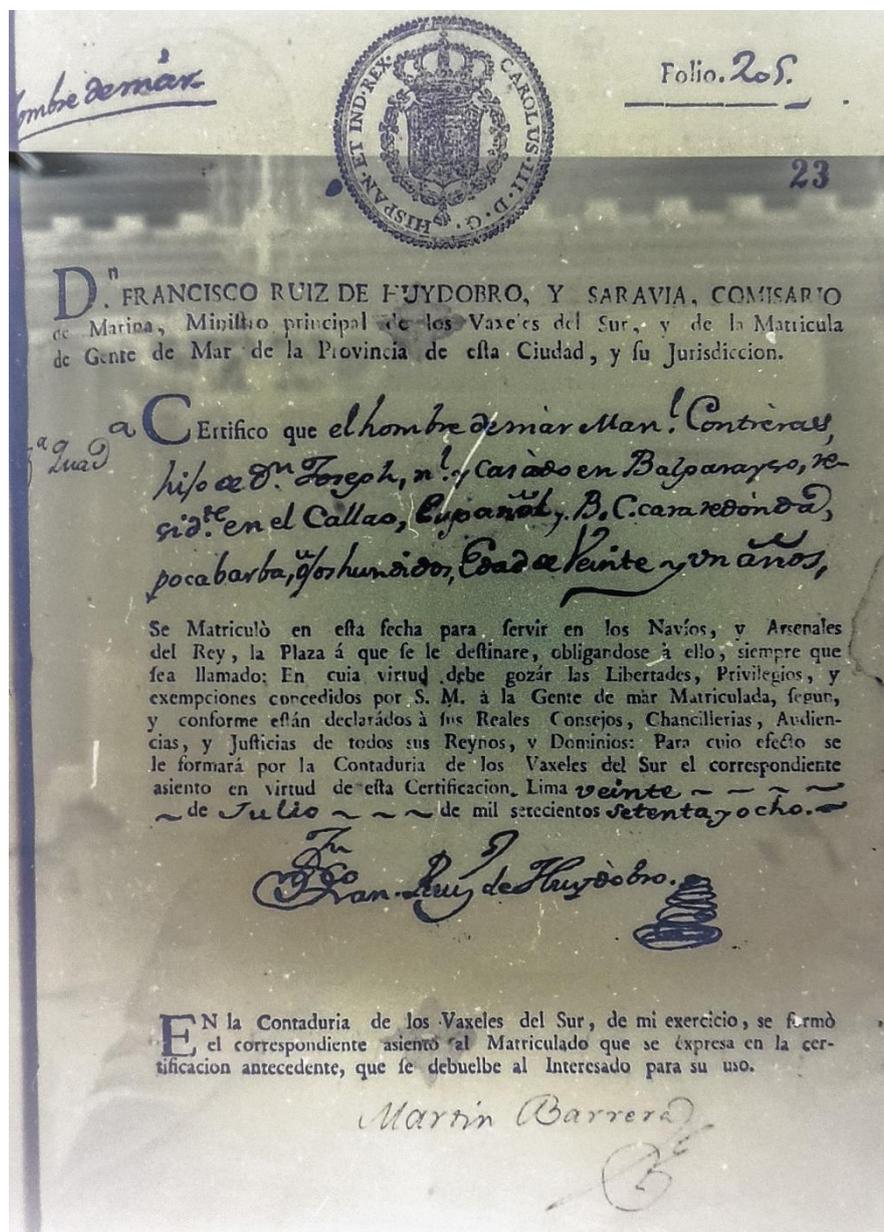


Ilustración 6. Cédula de matriculado de Manuel Contreras, español residente en Lima y casado en Valparaíso, 20 de julio de 1778¹⁷¹⁰

Quizá la prueba más irrefutable del funcionamiento de la Matrícula de mar en el Perú sea la ilustración previa, la cédula de Matrícula de mar de un marinero chileno. En ella se indica que está casado en Valparaíso pero que reside en Lima y es español, lo que aporta

¹⁷⁰⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. ff. 126-127

¹⁷⁰⁹ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 6

¹⁷¹⁰ CH.ANH, Capitanía General, 364, f. 23

una imagen magnífica de la movilidad de la gente de mar de la Monarquía y las posibilidades de la Matrícula de mar para trazarla en la actualidad e identificarla en su momento; para lo que se indican sus señas físicas y su edad. La localización y puesta en común de esta cédula no sólo certifica que la Matrícula de mar se implantara en el Perú, sino que ayuda a percibir cómo funcionó el sistema no sólo en el virreinato, sino en toda América.

Ya en febrero de 1779, el comandante Fernández Bedoya volvía a informar del número de matriculados, que se mantenía estable en 686, pero también de que, a pesar de formar parte de la matrícula radicada en Lima, la mayoría de ellos tenían su domicilio en puertos lejanos de El Callao, mayoritariamente de Chile y Chiloé.¹⁷¹¹ Esto conllevaba que sólo pudieran ser reclutados cuando pasaran por el puerto peruano o mediante la matrícula de la Capitanía General de Chile. En tanto esta no existió –como se comprueba en el siguiente apartado–, sucedía en Perú algo similar a por lo que se protestaba en ciertos momentos en Cuba: que había matriculados en las listas pero no eran útiles para tripular por estar navegando. Ello les facilitaba enormemente ocultarse cuando hubiera un armamento e imposibilitaba el establecimiento de cuadrillas.¹⁷¹² A pesar de la evolución política previamente aludida, la mentalidad colonial de estas impresiones es evidente, pues reducía la Matrícula de mar a un sistema para tener constantemente localizada a la gente de mar en un único punto de residencia, tal como podía –o había podido– hacerse en las mucho más pescadoras costas españolas. Parte de la gente de mar del Perú compartía este modo de vida, pero el principal objetivo de la Marina, los europeos avecindados o americanos con experiencia, se dedicaban mayoritariamente al comercio de altura; lo que explica su matrícula en Lima y residencia en Chile. Aun con esta importante rémora y la inexistencia de una necesidad acuciante que espoleara su crecimiento, la matrícula se amplió a más localidades y se instauró un segundo ministerio en Arica.

¹⁷¹¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 5, 1, f. 2

¹⁷¹² *Ibid.* f. 1

Virreinato del Perú	
<u>Lima</u>	
<i>El Callao</i>	
<i>Bellavista</i>	
<i>Chorrillos</i>	
<i>Magdalena</i>	
<i>Guayaquil*</i>	
<u>Arica</u>	
<i>Iquique</i>	
<i>Ilo</i>	

Tabla 48. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú en abril de 1779 ¹⁷¹³

Clase	Lima	El Callao	Bellavista	Chorrillos	Magdalena	Total
Carpinteros	15	19	18	0	0	52
Calafates	22	46	23	0	1	92
Hombres de mar	18	860	42	1	0	921
Total	55	925	83	1	1	1065

Tabla 49. Estado de matrícula de la provincia de Lima en abril de 1779 ¹⁷¹⁴

Clase	Arica	Iquique	Ilo	Total
Total	111	62	28	201

Tabla 50. Estado de matrícula de la provincia de Arica en abril de 1779 ¹⁷¹⁵

Del análisis de las tablas precedentes se extrae primariamente que la creación del ministerio de Arica respondió precisamente a lo aludido en las últimas líneas, su mayor población pescadora más fácilmente controlable. El aporte de la provincia no es extraordinario comparado con El Callao, pero ha de ser tenido en cuenta que en la matrícula de este puerto se encontraba gran parte de la marinería de la región, fuera su domicilio aquel u otro puerto miles de kilómetros al sur. Así, las únicas localidades que parecen suponer un simple apunte en un papel son Chorrillos y Magdalena, cuyos respectivos individuos matriculados no justificarían su inclusión en el sistema.

¹⁷¹³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 5, 3, f. 5

¹⁷¹⁴ Íd.

¹⁷¹⁵ Íd.

Por otro lado, más de 1.200 matriculados eran una cantidad suficiente para las exiguas necesidades de la Armada en la región, incluso respetando los turnos de las cuadrillas y teniendo dificultades para reclutar a una parte de ellos. No en vano, eran prácticamente la misma cuantía que la existente en ese momento en La Habana, cuyas necesidades excedían por mucho a las del Pacífico.¹⁷¹⁶ Cabría esperar que de continuar en circunstancias similares el único peligro para el sistema fuera su decaimiento por falta de atención, incluso aunque el ministro de los Bajajes de la Mar del Sur reclamara nuevamente confirmación del reglamento a Madrid; pues este funcionaba sin aparentes problemas.¹⁷¹⁷

Este era el parecer tanto del virreinato como de la Secretaría de Marina, confiados en el gran tráfico entre El Callao, Valparaíso y Concepción para suministrar tripulaciones.¹⁷¹⁸ La arribada de la escuadra dirigida por Antonio Bacaro a este último puerto a principios de 1780 permite comprobar que dicho parecer era fundamentado y que se suministran reclutas sin problema aparente, a pesar de que no hubiera matrícula de mar establecida en el puerto chileno –si bien gran parte de su gente de mar estaría inscrita en Lima.¹⁷¹⁹ A la luz de estos informes, es asumible que la matrícula peruana gozara de un funcionamiento fluido en estos primeros años, pues no existen noticias de problemas en su establecimiento, proporciona resultados suficientes e incluso los matriculados hacían uso de su fuero de Marina de forma efectiva frente a la Real Audiencia; lo que indica participación del último eslabón según lo previsto.¹⁷²⁰

Las noticias de sueldos para oficiales dedicados a la gestión del sistema revelan que se estaban destinando nuevos recursos a él en lugar de emplear a oficiales reales ya dedicados a otras tareas. Esto, que quizá fuera una de las causas de su buen funcionamiento, no era lo ordenado por Indias, que prefería la utilización de sus subalternos allá donde no existieran los de Marina; tanto por ahorro como, quizá, por evitar la expansión de otra jurisdicción sobre sus competencias. En esta línea se manifestó la Secretaría, ordenando al virrey la suspensión de sueldos de los oficiales nombrados, a lo que este se negó aduciendo que había recibido resolución por Marina y la contraorden

¹⁷¹⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 165

¹⁷¹⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 5, 4, ff. 1-4

¹⁷¹⁸ AGS, Secretaría de Marina, 295, 5, 1, f. 5

¹⁷¹⁹ CH.ANH, Capitanía General, 794, 1, ff. 277-277v

¹⁷²⁰ PE.AGN, GM-MA 2.1, 95,1895

debería ser recibida por dicha vía.¹⁷²¹ No consta insistencia, por lo que el enésimo frente de Indias y Marina debió zanjarse gracias a la asertividad del virrey. Como en el resto de territorios, las competencias entre ambas secretarías amenazaban el buen funcionamiento de sus instituciones, si bien en este caso dicho problema no se originó entre ellas en la colonia sino que trató de ser desencadenado desde la metrópoli.

Capeada la tormenta temporalmente, la Matrícula de mar del Perú habría de enfrentarse en 1781 a tres envites mucho más potentes: la guerra con Gran Bretaña, la rebelión de Túpac Amaru II y la expansión de la fiebre amarilla.¹⁷²² La primera no impactó directamente, pero se dejó notar, junto al estallido de la segunda, en la falta de caudales; mientras que la última esquilmo las tripulaciones y sus reemplazos.¹⁷²³ Con tan importantes cambios, la insistencia de Indias en la suspensión de sueldos a los ministros, subdelegados, auditor y escribano de matrícula tuvo por fin éxito en 1782.¹⁷²⁴ Ello, aunque afirmándolo con la precaución debida por la discontinuidad de la documentación en Perú, provocó un severo decaimiento tanto en el sistema como en las referencias al reclutamiento y a las tripulaciones. En 1784, la matrícula solo empleaba a dos oficiales: el ministro en Lima y a un subdelegado en El Callao, sin sueldo.¹⁷²⁵ Su geografía, pues, quedaba reducida a la propia capital:

Virreinato del Perú
<u>Lima</u>
<i>El Callao</i>

Tabla 51. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú en 1784 ¹⁷²⁶

Desde este año hasta bien entrada la década de 1790 sólo se encuentra una noticia relacionada con las tripulaciones. Contradictoria, además, pues al envío de un navío desde El Callao a España cargado de marinería en 1785 hay que sumar el que otro quedase en puerto por falta de ella.¹⁷²⁷ La asunción más sencilla es que quedó en puerto porque precisamente se concentró a todo el personal disponible para ser enviado a España. Sin embargo, es difícil de comprobar porque se produce un vacío documental posterior que

¹⁷²¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 163-164

¹⁷²² LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 177

¹⁷²³ CH.ANH, Capitanía General, 774, 100, ff. 101-102

¹⁷²⁴ AGS, Secretaría de Marina, 9, 1, ff. 164-165

¹⁷²⁵ *Ibid.* f. 171

¹⁷²⁶ AGS, Secretaría de Marina, 4, 4, ff. 1-2; *Ibid.* 4, 7, f. 5

¹⁷²⁷ AGMAB, 4006

también es trazable en el escenario caribeño por la complicación de las comunicaciones, si bien atenuado en comparación al del Pacífico Sur. La mayor importancia estratégica del primero era la razón por la cual sólo se dedicaban recursos navales a la región cuando era verdaderamente necesario, tras recibir información del envío de una escuadra enemiga, por ejemplo; algo que se observa sencillamente en el siguiente apartado, dedicado a la Capitanía General de Chile, cuya documentación de archivo permite aseverar este y otros aspectos. Por todo ello, es asumible la asunción de que el Tratado de París de 1783 afectó de manera positiva muy significativamente al área, que quedaba de nuevo alejada de los conflictos entre potencias y podía, por ello, prescindir de una mayor atención a las cuestiones navales.

Por ejemplo, en 1791 el archipiélago de Chiloé pasó a ser directamente gestionado desde Lima en lugar de hacerlo desde Santiago, sin que se mencionara matrícula alguna en una de las áreas con mayor concentración de gente de mar de la región.¹⁷²⁸ Ello, que evidencia la inexistencia del sistema en la islas, también es buen indicativo de su importancia estratégica y de que era el virreinato en lugar de la capitanía general el encargado de velar por la seguridad del acceso al Pacífico por Hornos. Su relevancia desde el punto de vista naval quedaría confirmada unas décadas más tarde al mostrarse meridianamente como el principal soporte realista en la independencia chilena.

Un par de años después, con ocasión de la expedición liderada por Alejandro Malaspina, surgió la necesidad de completar las tripulaciones de esta, para lo cual se otorgó a su comandante libertad para solicitar el traslado de algunos a los de las fragatas *Liebre* y *Bárbara*.¹⁷²⁹ Podría pensarse que se pretendía dotar a la expedición de gente versada en la navegación y por ello no se le ofreció a Malaspina emplear la matrícula en primer lugar, pero el hecho de que finalmente se ordenase una leva para ello demuestra que, independientemente de las cualidades marítimas de los levados entre los que se permitió al comandante escoger con quién contar, o bien la Matrícula de mar ya no era funcional –aunque sí existente, por noticias posteriores–, o bien el procedimiento de recluta era, sencillamente, la leva.¹⁷³⁰ Las noticias de 1801 –y su inexistencia hasta esta fecha– no hacen sino confirmar el descuido con que se gobernó el aspecto naval del Perú,

¹⁷²⁸ CH.ANH, Capitanía General, 793, ff. 182-185v

¹⁷²⁹ AMN, 0177 Ms.028, 74

¹⁷³⁰ AMN, 0177 Ms.028, 75

relatándose *la casi ninguna fuerza que hay en este apostadero*.¹⁷³¹ De los aproximadamente 240 tripulantes europeos que embarcaban los dos bergantines salidos de Cádiz en 1796, únicamente quedaba a bordo la cuarta parte por las muertes y la desertión, habiéndose reemplazado parcialmente con marinería local.¹⁷³² En el Apostadero del Callao estaban también basados dos balleneros armados con 45 y 50 tripulantes, respectivamente, y dedicados a la asistencia naval de Chile; completados por 35 más que servían en las cañoneras dedicadas a la defensa del puerto.¹⁷³³ Los 410 hombres que tripulaban barcos de guerra o armados eran considerados como claramente insuficientes por el comandante general de Marina de la plaza, Tomás de Ugarte, si bien es cierto que tampoco se había presentado la ocasión de necesitar muchos más y que suponían una tercera parte de la población marítima del país que la matrícula había censado un par de décadas atrás. Ello la hubiera hecho, en hipotético buen uso, prácticamente suficiente para garantizarlos de manera correcta.

Poco después de su queja, Ugarte recibió la orden de publicar el decreto de julio de 1800 concediendo el enésimo indulto a la gente de mar desertora, cuestión que no pudo acometer en Lima porque el virreinato se lo impidió.¹⁷³⁴ Así, este no consintió la publicación del bando haciendo efectivo el indulto, la declaración de guerra a Portugal y el nuevo régimen de matrículas de mar en la capital, pero sí en el Callao.¹⁷³⁵ El problema, remitía amargamente el comandante, es que gran parte de los matriculados residían en Lima, por lo que el efecto del bando sería mínimo.¹⁷³⁶

Amén del indulto, es menester destacar el esfuerzo por publicar el sistema militar de Matrícula de mar, que a juicio del comandante hacía el reglamento más adaptable a las circunstancias locales.¹⁷³⁷ El problema de su militarización en las costas dependientes del Apostadero del Callao, que tocaban desde Panamá hasta Chiloé, era que las capitanías de puerto y las subdelegaciones de Marina ahora recaían sobre el cuerpo general de esta y no había suficientes integrantes presentes, por lo que Ugarte reclamaba colegas desde *La Habana, en que creo hay sobrante oficialidad, y aún mejor en mi sentir de los*

¹⁷³¹ AGMAB, Expediciones, Caja 30, Documento 14, f. 2

¹⁷³² Íd.

¹⁷³³ Ibid. ff. 2-3

¹⁷³⁴ AGMAB, Expediciones, Caja 30, Documento 101

¹⁷³⁵ AGMAB, Expediciones, Caja 30, Documento 88, f. 1

¹⁷³⁶ Ibid. f. 2

¹⁷³⁷ AGMAB, Expediciones, Caja 30, Documento 96, f. 2

*Departamentos de Europa.*¹⁷³⁸ Además de la metropolitana mentalidad del comandante que se deduce de esta frase, sus escritos prueban que la Matrícula de mar del Virreinato del Perú continuaba existiendo en 1801, aunque sus subdelegaciones nos son desconocidas, y que afectaba, ya fuera directa o indirectamente –es decir, matriculando a la gente de mar en Lima aunque su residencia fuera otra– a la costa del Pacífico desde Panamá hasta Chiloé.¹⁷³⁹ Su sucesor, José Goycoa, se enfrentó a los mismos problemas con ocasión de la publicación de la definitiva Ordenanza de Matrícula de mar militar de enero de 1803,¹⁷⁴⁰ cuyo recibo acusó en agosto pero solo pudo publicar en El Callao y no en Lima.¹⁷⁴¹

Durante todo el periodo desde 1779 hasta 1806 la documentación es fragmentaria y miscelánea, como puede comprobarse en los párrafos antecedentes, pero en esta año consta la matrícula de maestranza del Callao, que ascendía a 158 carpinteros, 143 calafates y 52 cargadores,¹⁷⁴² manteniéndose estable en 1807.¹⁷⁴³ Su número resulta sorprendente si se compara con el de 1779, pues incluso contando con las tres delegaciones existentes entonces los carpinteros son el triple y los calafates, 50 más.¹⁷⁴⁴ Es posible que su número creciera, pero resulta más probable que en 1806 se estuviera incluyendo a la abundante maestranza de Guayaquil, como parece que trasluce la queja del comandante con respecto a que no se atendiera el fuero de los matriculados.¹⁷⁴⁵

Otros documentos certifican la existencia de marinería también matriculada en 1807,¹⁷⁴⁶ así como la imposibilidad de reclutarla con ocasión de un viaje en que se permite su embarque aunque no estuviera inscrita en el sistema.¹⁷⁴⁷ También conocemos la existencia de levas en 1808, las quejas tramitadas por Marina en este sentido en 1809,¹⁷⁴⁸ o el detalle de tripulantes en 1811,¹⁷⁴⁹ ejemplos de que la matrícula continuaba existiendo y de que se continuaban vulnerando sus garantías. En conclusión, es posible afirmar que la Matrícula de mar se instauró en el Virreinato del Perú de manera efectiva en un inicio,

¹⁷³⁸ Íd.

¹⁷³⁹ AGMAB, Expediciones, Caja 41, Documento 52

¹⁷⁴⁰ CO.AGN.SC.37.67.14

¹⁷⁴¹ AGMAB, Expediciones, Caja 33, Documento 146

¹⁷⁴² AGMAB, Expediciones, Caja 41, Documento 052

¹⁷⁴³ AGMAB, Personal, 2060; AGMAB, 41052

¹⁷⁴⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 5, 3, f. 5

¹⁷⁴⁵ AGMAB, Expediciones, Guayaquil, 2097

¹⁷⁴⁶ AGMAB, Expediciones, Caja 41, Documento 52

¹⁷⁴⁷ AGMAB, 45097

¹⁷⁴⁸ PE.AGN, GO_BI_BI1_061, 1681

¹⁷⁴⁹ AGMAB, Expediciones, Caja 48, Documento 053

siguiendo al parecer las órdenes tanto de Indias como de Marina, pero de una manera un tanto excepcional; como correspondía a la situación de la segunda secretaría en el Pacífico sur. Su continuidad parece probada a pesar de la carencia de documentación por la poca relevancia naval de estas costas en el periodo analizado y quizá pueda ser estudiada en mayor detalle con fuentes de carácter local cuyo acceso fue imposible durante la realización de esta tesis. Otrosí, es factible concluir que el virreinato, que en un inicio se afanó en la implantación del sistema de inscripción marítima, osciló hacia una posición de entorpecimiento de este probablemente de manera temprana y probada a partir de 1800. Sin embargo, la matrícula continuó existiendo durante la existencia del virreinato e incluso durante el Perú independiente.

6.3.6. Gobernación de Filipinas

Junto con los territorios americanos analizados hasta el momento, la circular de Gálvez desde la Secretaría de Indias en 1776 también ordenó la formación de la Matrícula de mar al gobernador de Filipinas.¹⁷⁵⁰ El vacío documental tanto en América como en los archivos españoles es tan absoluto, sin ninguna referencia ni directa ni indirecta, que la asunción más lógica es aseverar que la orden no se llevó a cabo. Por ello, la única mención a la gente de mar de Filipinas proviene de San Blas, donde los marineros filipinos llegados tripulando una fragata rehusaron servir en 1781 para poder volver a su hogar.¹⁷⁵¹ Al margen de dicha noticia, se recordó la necesidad de respeto de la jurisdicción de Marina a sus empleados a Indias y Filipinas en 1790; sin que conste nada más hasta que el gobernador de Filipinas propuso la instauración de la Matrícula de mar con motivo de la llegada de una escuadra en 1796.¹⁷⁵²

6.3.6.1. El Reglamento de Matrícula de mar de Filipinas de 1796

El 23 de abril de 1796 propuso el gobernador de Filipinas, Rafael María de Aguilar, el reglamento provisional para la *Matrícula de la Marina* que había de crearse en Manila.¹⁷⁵³ La falta de referencias previas a ella que había sido asumida en esta investigación como evidencia de su no existencia queda confirmada por la propuesta de creación porque implica esta. Así, en tanto que sistema de implantación nueva, la Gobernación tuvo en cuenta los problemas que podrían derivarse y se previno ya en el propio reglamento que las dudas de oficiales reales y ministros de provincia, una vez resueltas, serían incorporadas con validez legal.¹⁷⁵⁴ Además, se contó con los corregidores, alcaldes mayores y gobernadorcillos del territorio filipino para administrar el sistema, para lo que se previno que debían llegar ejemplares del reglamento a todos ellos una vez se publicó en bando en la capital y cabeceras provinciales.¹⁷⁵⁵ Cada una de estas guardaría su libro particular de matriculados, tal como estaba previsto en las ordenanzas española y americanas:¹⁷⁵⁶

¹⁷⁵⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 3, f. 3

¹⁷⁵¹ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), Volumen 50, Expediente 44, f. 45

¹⁷⁵² CH.ANH, Real Audiencia, 669, 7, ff. 65-72v

¹⁷⁵³ AGI, ESTADO, 46, N.16, f. 1

¹⁷⁵⁴ Ibid. Art. 79

¹⁷⁵⁵ Ibid. Art. 80

¹⁷⁵⁶ Ibid. Art. 5

Gobernación de Filipinas				
<u>Tondo (Manila)</u>		<u>Cavite</u>	<u>Bataan</u>	<u>Pampanga</u>
<i>Tondo</i>	<i>Mariquina</i>	<i>Cavite</i>	<i>Balanga</i>	<i>Bacolor</i>
<i>Caloocan</i>	<i>San Mateo</i>	<i>San Roque</i>	<i>Abucay</i>	<i>Betis</i>
<i>Binondoe</i>	<i>Antipolo</i>	<i>Cavite Viejo</i>	<i>Malolos</i>	<i>Guagua</i>
<i>Tambobong</i>	<i>Taytay</i>	<i>Ymus</i>	<i>Paombong</i>	<i>Sesmoan</i>
<i>Santa Cruz</i>	<i>Cainta</i>	<i>Bacoor</i>	<i>Agonoy</i>	<i>Lybao</i>
<i>Quiapo</i>	<i>Tagiig</i>	<i>Silan</i>	<i>Calumpit</i>	<i>San Fernando</i>
<i>San Sebastián</i>	<i>Hermita</i>	<i>Yndan</i>	<i>Quingua</i>	<i>Arayat</i>
<i>San Antón</i>	<i>Malate</i>	<i>Maringondon</i>	<i>San Isidro</i>	<i>Gapán</i>
<i>Sampaloc</i>	<i>Pasay</i>	<i>Nair</i>	<i>Balivag</i>	<i>Candaba</i>
<i>San Miguel</i>	<i>Parañaque</i>	<i>Santa Cruz de Malabon</i>	<i>San Rafael</i>	<i>San Luis</i>
<i>Dilao</i>	<i>Malibay</i>	<i>San Francisco de Malabon</i>	<i>Angat</i>	<i>San Simón</i>
<i>Santiago</i>	<i>Las Piñas</i>		<i>Guiguinto</i>	<i>Apalit</i>
<i>Peña de Francia</i>			<i>Bigaa</i>	<i>Macabebe</i>
<i>Muntin Lupa</i>			<i>Bocave</i>	<i>Minalin</i>
<i>Pandacan</i>			<i>Santa María</i>	
<i>Santa Ana</i>			<i>San José</i>	
<i>San Juan del Monte</i>			<i>Maycavayan</i>	
<i>San Pedro Macati</i>			<i>Polo</i>	
<i>Pasig</i>			<i>Ovando</i>	

Tabla 52. Primera extensión de la Matrícula de mar en Filipinas el 5 de julio de 1796 ¹⁷⁵⁷

¹⁷⁵⁷ Ibid. ff. 7 y 109

De la ordenación territorial que se previno cabe destacar, naturalmente, su extensión y detalle. Con cuatro cabeceras provinciales y 75 localidades o subdelegaciones es, con diferencia, la que mayor número de ellas contuvo, en línea con la vocación marítima de la economía del archipiélago; pero también con la diversidad geográfica de su población. Las optimistas previsiones de la Gobernación hubieran supuesto un impulso fundamental para la Armada en el Pacífico, más aún teniendo en cuenta que tan detallado listado de localidades corresponde únicamente a la Bahía de Manila y ríos que en ella desembocan. Indirectamente, Aguilar traslada o bien que el control más allá de esta era demasiado precario para implantar tan exhaustivo sistema, o bien que con la cantidad de localidades de vocación marinera en la bahía sería más que suficiente para dotar de un cuerpo de marinería abundante a la Gobernación y las escuadras que en ella se basasen.

Jurisdicción y personal encargado

Para garantizar su buen funcionamiento haría falta un larguísimo número de personal, comenzando por el de la Contaduría de Manila que ejercería de organismo central.¹⁷⁵⁸ Como apoyarse en oficiales de Marina habría supuesto un desembolso muy importante, el reglamento, a imagen de lo sucedido en Nueva España, previno que los ministros de provincia serían los alcaldes mayores o corregidores de las localidades, mientras que los subdelegados serían los gobernadorcillos de cada uno de los pueblos y contarían, como en el resto de matrículas, con ayuda de cabos para los distintos barrios o calles.¹⁷⁵⁹

Un asunto clave en la elección de los oficiales ya existentes como encargados del sistema fue, al margen de la sencillez, que aunque los matriculados serían tratados por la jurisdicción de Marina cuando estuvieran sirviendo, seguirían siendo juzgados por los propios corregidores y alcaldes mayores en las causas civiles y criminales el resto del tiempo; entendiéndose con los ministros principales de Marina si fuera necesario.¹⁷⁶⁰ Esto establece una diferencia fundamental con el resto de matrículas tratadas, puesto que, probablemente por facilitar la implantación, se eliminaba una de las principales prebendas de que gozaban los matriculados: el fuero de Marina. Quizá como contraprestación se incluyó que los alcaldes pudieran condonar deudas de hasta 30 pesos contraídas por los matriculados sin que cupiera recurso, *atendiendo a la miseria y pobreza de los indios de*

¹⁷⁵⁸ Ibid. Art. 11

¹⁷⁵⁹ Ibid. Arts. 4 y 7.

¹⁷⁶⁰ Ibid. Arts. 74-75 y 78

*que se ha de componerse esta Matrícula.*¹⁷⁶¹ Quizá para los matriculados una dádiva más interesante que el propio fuero.

Por su parte, los gobernadorcillos filipinos cumplirían las funciones de los subdelegados españoles, controlando los listados de sus localidades y estando al mando de ciertos cabos si estos fueran necesarios. Entre sus responsabilidades estaba también el propio reclutamiento y el pago por él a la gente de mar, por lo que en previsión de posibles malversaciones se previnieron severas penas para los gobernadorcillos, *por ser muy propensos los Indios principales a esta especie de negociación.*¹⁷⁶² Tenían en su poder además conceder el permiso de mudanza dentro de la localidad –hasta ese punto llegaba la voluntad de fijar la residencia de los súbditos, como única forma de control efectivo existente–, condonar deudas de hasta 15 pesos y encarcelar a los conciudadanos que se negaran o faltaran al reclutamiento.¹⁷⁶³

Garantías

Tal como se acaba de establecer, la matrícula de Filipinas no garantizaba el fuero de Marina a los inscritos en ella, sino solo a los que se encontraran en su periodo de servicio.¹⁷⁶⁴ Sin embargo, amén de las condonaciones de deudas mencionadas, se garantizaba la no necesidad de inscribirse para faenar a todos los menores de 14 años y mayores de 60, así como a los que hubiesen sido reconocidos como inválidos por parte de los alcaldes mayores, hubiesen servido durante 30 años sin deserción o sido heridos en acto de servicio; tal como en la ordenanza original.¹⁷⁶⁵ Curiosamente, y aunque el fuero no se concedía por la razones prácticas antedichas, el artículo 68 concedía jubilación con fuero y privilegios de Marina; probablemente fruto de una no muy intensa revisión jurídica del reglamento previa a su publicación.¹⁷⁶⁶ Se previene también, contra la propia lógica de las garantías concedidas, que los inválidos en servicio cobrarían la mitad del sueldo de su plaza –siendo inválidos estaban legalmente exentos de ser reclutados–, a menos que ocuparan plaza de capitán en su embarcación por accidente, *como sucede muchas veces en estas islas*; caso en el que no la cobrarían a menos de haber sido en acto de *defensa gloriosa.*¹⁷⁶⁷ La mera inclusión de este artículo y las palabras aquí citadas

¹⁷⁶¹ Ibid. Art. 76

¹⁷⁶² Ibid. Art. 28

¹⁷⁶³ Ibid. Arts. 33, 40 y 77

¹⁷⁶⁴ Ibid. Art. 74

¹⁷⁶⁵ Ibid. Arts. 3, 20, 67-69 y 71

¹⁷⁶⁶ Ibid. Art. 68

¹⁷⁶⁷ Ibid. Art. 70

indican la altísima peligrosidad de los mares de la región, hasta el punto de que la administración previene no hacerse cargo de los sueldos en caso de que ciertos matriculados fuesen designados capitanes tras un ataque; lo que evidencia que esto era algo común.

El reglamento es extenso, en cambio, en lo que respecta al pago de sueldos una vez que los matriculados fueran reclutados; pues de esta forma se preveía mayor éxito del sistema. Hasta seis artículos detallan que serían pagados desde el día en que dejaron sus hogares incluyendo sustento para el traslado, que podían dejar uno o dos tercios del sueldo a su familia que sería pagado cada o mes o cada dos meses en previsión de deserción o muerte, que en caso de la primera sus bienes no serían embargados los bienes de su familia sino los suyos personales, que a la conclusión de la campaña se les pagaría lo restante y el traslado hasta su domicilio y que en caso de distinción o herida de guerra, se previene pensión por invalidez o acción gloriosa.¹⁷⁶⁸ Con tan beneficiosas condiciones, la Gobernación quiso entender que no sólo la gente de mar obligada se matricularía, sino que lo harían incluso voluntarios, a los que se abrió la puerta a ello.¹⁷⁶⁹

Por otra parte, si bien la cuestión de la concesión del fuero de Marina es algo ambigua en este reglamento, sí que se mantienen las otras tres grandes exenciones concedidas en las ordenanzas originales: la de milicias, la de alojamientos y la de cargas concejiles.¹⁷⁷⁰ En el caso de los alojamientos, la exención era extensiva a las familias y a las viudas.¹⁷⁷¹ En lo que respecta a las cargas, el Reglamento de Filipinas es más generoso que sus contrapartes americanos, pues exime además de los repartimientos de obras reales y de ser destinados a criados por los alcaldes mayores y párrocos y de pagar el tributo anual si se habían servido seis meses durante la anualidad; incluyendo la posible devolución en caso de que ya se hubiera abonado este.¹⁷⁷² De la munificencia de la Gobernación puede extraerse que existían y se habían dispuesto amplios recursos para que la Matrícula de mar funcionase.

En última instancia, garantizar el cumplimiento de las dádivas no era sencillo a pesar de que la superposición de jurisdicciones era menor que en aquellas costas donde Marina e

¹⁷⁶⁸ Ibid. Arts. 35, 36, 37, 38, 72-73

¹⁷⁶⁹ Ibid. Art. 2

¹⁷⁷⁰ Ibid. Arts. 59, 61-62

¹⁷⁷¹ Ibid. Art. 60

¹⁷⁷² Ibid. Arts. 63-64

Indias discutían sobre la gente de mar. Por ello, una vez concluido el establecimiento, se otorgó a cada matriculado su correspondiente certificación con sus señas, fecha y lugar de matrícula, que no podía ceder y debía portar en todo momento consigo.¹⁷⁷³ Junto a ella, se dispuso que se bordasen la identificación grana en el pecho izquierdo, siendo esta distinta en caso de haber realizado y sido concedida una acción ejemplar o de ser patrón.¹⁷⁷⁴

Obligaciones

La primera y obvia obligación a la que toda la gente de mar mayor de 14 y menor de 60 años estaba sujeta con el sistema era la de estar matriculado para ejercer, *sin distinción de calidades de Español, Indio o Mestizo*.¹⁷⁷⁵ Dada la composición étnica del archipiélago, la inclusión de indios y mestizos era necesaria si se pretendían grandes números de matriculados; pero esta contrasta con la exención garantizada en el Perú y las ambivalencias de Nueva Granada y Nueva España. Es relevante, asimismo, que en el artículo se menciona a los carpinteros de ribera por delante incluso de la marinería, revelando que la necesidad de los primeros era mayor.

En caso de ser seleccionados como cabos, los matriculados tenían otras obligaciones, lógicamente. Debían conocer personalmente a sus colegas de cuadrilla y saber en todo momento su paradero, así como ser responsables de *evitar quimeras y disenciones [sic]*.¹⁷⁷⁶ Conjuntamente, mantendrían sus listados y serían responsables de los reclutados hasta que estos llegaran a Manila o Cavite.¹⁷⁷⁷

Todos los matriculados tenían sus movimientos restringidos, en tanto que no podían cambiar de domicilio sin permiso del alcalde mayor de su provincia o del gobernadorcillo, en caso de ser el cambio únicamente de barrio o calle; pero tampoco viajar a otra provincia sin la licencia necesaria para ello, bajo pena de seis meses de trabajo en la Real Fundición.¹⁷⁷⁸ Como se ha apreciado reiterativamente en todos los ordenamientos, la cuestión de la movilidad de los súbditos era preocupación primordial, porque su ubicación

¹⁷⁷³ Ibid. Arts. 15-16

¹⁷⁷⁴ Ibid. Arts. 57, 65-66

¹⁷⁷⁵ Ibid. Arts. 1 y 3

¹⁷⁷⁶ Ibid. Art. 8

¹⁷⁷⁷ Ibid. Arts. 30-31 y 33

¹⁷⁷⁸ Ibid. Arts. 39-41

geográfica era uno de los pocos indicadores que podían utilizarse para confirmar su identidad, a través de sus señas y vecinos.

Por otro lado, los dueños de embarcaciones también estaban obligados a ciertas cuestiones por la matrícula, como a no admitir a nadie a bordo sin estar inscrito en el sistema.¹⁷⁷⁹ Lógicamente, los tripulantes de barcos del rey o del resguardo de rentas estaban incluidos necesariamente en la matrícula.¹⁷⁸⁰

Procedimientos

El Reglamento de Matrícula de mar de Filipinas dedica cierto espacio a los procederes, símbolo del verdadero interés en que funcionase. Así, para armamentos de lanchas cañoneras o vintas, que deberían ser los más comunes, se había de avisar a los oficiales reales y estos solicitar número proporcionado de gente a las provincias, quienes a su vez distribuirían entre las localidades.¹⁷⁸¹ En caso de que no se necesitara demasiada gente y el armamento fuera urgente, se permitía emplear de las provincias más cercanas con idea de compensar posteriormente, pero siempre enviando gente de manera proporcional y reclutando por orden de inscripción y no por sorteo.¹⁷⁸² En caso de armamento planificado, como con ocasión de la llegada de una escuadra, se fijaban los días de salida y llegada, el método de transporte –por tierra o mar–, se consignaban los costes para alojamiento y víveres y se establecía el lugar de concentración en Manila o Cavite, donde se debían presentar ante el comandante del arsenal.¹⁷⁸³

Se previno la identificación individual mediante cédula y escudo bordado, como se ha visto previamente,¹⁷⁸⁴ con objeto de, entre otros, facilitar la localización de matriculados y la actualización de listados de manera ordinaria y con las revistas anuales.¹⁷⁸⁵

Penas

La identificación, además de para poder contar con la gente de mar en los armamentos, era primordial a la hora de asegurar el cumplimiento de lo dispuesto mediante la amenaza de las penas. Como no podía ser menos se identificó en la coerción el principal método para el éxito de la matrícula, por lo que más de una decena de artículos detallan las amplias

¹⁷⁷⁹ Ibid. Arts. 53-55 y 58

¹⁷⁸⁰ Ibid. Art. 52

¹⁷⁸¹ Ibid. Art. 24

¹⁷⁸² Ibid. Arts. 25-27

¹⁷⁸³ Ibid. Arts. 30-34

¹⁷⁸⁴ Ibid. Arts. 15-16, 57, 65-66

¹⁷⁸⁵ Ibid. Arts. 19-21, 23

y variadas penas. Se establecieron dos meses de grilletes en la fundición por falsificación de cédulas, la consideración como desertores a los que se callasen su condición de marinos durante una revista con multa para quienes lo conocieran, así como para la falta de matriculados a la vuelta de cualquier embarcación; superiores en caso de ser extranjera.¹⁷⁸⁶ Se establecieron penas también para quien suplantara la identidad de los matriculados en una tripulación y para el patrón de la misma, además de para los que admitieran no matriculados.¹⁷⁸⁷ Tres artículos detallan estos castigos a los que se enfrentaban los dueños y tripulantes, siendo diferentes en función de si la embarcación es propia de la bahía o del comercio; en las que las multas eran bastante superiores.¹⁷⁸⁸ Se aprecia una distinción interesante desde consideraciones socioeconómicas, puesto que las sanciones dirigidas a dueños de embarcaciones eran únicamente pecuniarias mientras que los tripulantes se enfrentaban principalmente a trabajos forzados. No es necesario pertenecer a la tradición historiográfica marxista para apreciar la clarísima distinción de clase que hacía el sistema mucho más lesivo para quienes no tenían posesiones que para quienes sí que las tenían, pues los segundos estaban exentos de responder con su propia libertad. Cargando únicamente sanciones monetarias sobre ellos, estos podían fácilmente eludir aquellos puntos que no les beneficiaran, hasta donde el bolsillo les permitiera. En cambio, la gente de mar, los tripulantes y empleados de los primeros, debían responder con su única posesión: el libre albedrío y sus conocimientos y habilidades. No sería de extrañar que ello condujese a puntos similares a los que habían llegado los tripulantes angloparlantes, en los que la concepción liberal del cuerpo como posesión y medio inalienable junto a la exigencia de respeto a la propiedad había derivado en la violenta conflictividad contemporánea a este reglamento.

Junto con los casos mencionados, los matriculados también podían ser obligados a trabajos en la Real Fundición si cambiaban de domicilio o de provincia sin permiso,¹⁷⁸⁹ siendo considerados desertores si no eran localizados, ocultaban su condición de gente de mar o huían de sus pueblos conociendo la existencia de un armamento.¹⁷⁹⁰ En caso de desertar a bordo las penas eran distintas –pues el servicio ya era, en sí, un trabajo forzado–, aunque también infligidas sobre la integridad personal: 50 azotes sobre un cañón la

¹⁷⁸⁶ Ibid. Arts. 16, 44-46

¹⁷⁸⁷ Ibid. Arts. 47-48, 53-55 y 58

¹⁷⁸⁸ Ibid. Arts. 54-55 y 58

¹⁷⁸⁹ Ibid. Arts. 39 y 41

¹⁷⁹⁰ Ibid. Arts. 19, 36, 44 y 49

primera vez que se hiciera, 100 la segunda y 10 años en la galera de Cavite si se reincidía por tercera vez.¹⁷⁹¹ La mera previsión de desertores reincidentes en dos o hasta tres ocasiones habla por sí sola de lo extendido que estaba en la década de 1790 este comportamiento y de la incapacidad de las autoridades de combatirlo con efectividad.

Listados y control de la información

El último apartado en que se desgana el análisis del reglamento se dedica a cómo se previó la formación de listados y el control de la información que generaba el sistema. Así como en los bandos o reglamentos de otras regiones esta cuestión pasa casi desapercibida, en el de Manila está presente en una veintena de artículos, fruto de una buena preparación en la que tal vez tuvo que ver la experiencia de los varios lustros transcurridos desde el resto de ordenamientos.

Se especifica que el ministro principal en Manila tendría un libro maestro de cada pueblo de cada una de las provincias –una verdadera biblioteca, en vista de lo extenso de la matrícula–, los alcaldes mayores tendrían los de su jurisdicción con más nivel de detalle, así como duplicados de cada pueblo; los gobernadorcillos subdelegados poseerían los de su pueblo, simplificados debido a la falta de escribanos y, finalmente, los cabos deberían hacer lo propio con un cuaderno de su cuadrilla.¹⁷⁹² Los gobernadorcillos deberían también enviar a las cabeceras resúmenes al final de cada listado, mientras que los ministros provinciales filtrarían estos al nivel de su jurisdicción para trasladarlos a la capital.¹⁷⁹³ La actualización de las bajas corría por cuenta de los gobernadorcillos, quienes habrían de esperar a la confirmación provincial para que estas se hicieran firmes; tal como sucedía con los jubilados y las revistas, que se realizarían de manera anual.¹⁷⁹⁴ Semejante gasto en escribanos, papel y tinta corría por cuenta de la Real Hacienda, librando así a la Marina de un importante desembolso.¹⁷⁹⁵

Se ordenaba que los libros provinciales contuvieran un folio por marinero con su nombre, el de sus padres, lugar de nacimiento, edad, estado, oficio, señales, día, mes y año de alistamiento, número de Matrícula de su pueblo, notas de campañas y destinos, deserciones, castigos y otra información relevante.¹⁷⁹⁶ Todo un retrato de gran parte de

¹⁷⁹¹ Ibid. Arts. 50-51

¹⁷⁹² Ibid. Arts. 7, 11 y 13

¹⁷⁹³ Ibid. Art. 12

¹⁷⁹⁴ Ibid. Arts. 18-21 y 23

¹⁷⁹⁵ Ibid. Arts. 9 y 14

¹⁷⁹⁶ Ibid. Art. 10

su vida. En los listados, en cambio, la información se simplificaba con nombre, clase y número de matrícula, además de datos extraordinarios como el día de salida hacia un armamento o la separación de listados de jubilados.¹⁷⁹⁷

Finalmente, a pesar de que la matrícula era de gente de mar, se incluyeron órdenes relativas a la identificación de las embarcaciones con objeto de poder trazar los movimientos de la marinería y asegurar la legalidad de sus roles.¹⁷⁹⁸ No deja de ser paradójico que, al menos en el castellano y la legalidad de España, la palabra matrícula en el ámbito marítimo y el acervo popular haya quedado relacionada con barcos y vehículos a pesar de ser su inscripción en el sistema un medio para poder controlar a los verdaderos matriculados.

¹⁷⁹⁷ Ibid. Arts. 22, 29 y 31

¹⁷⁹⁸ Ibid. Arts. 42 y 46

6.3.6.2. Evolución de la Matrícula de mar de Filipinas

Lo extenso y detallado del reglamento haría prever una ejecución a su altura y buen rédito para la Armada, pero la documentación y, especialmente, la falta de ella, indican lo contrario. Desde 1796 hasta 1812 no se puede trazar su evolución por carencia de noticias y la segunda fecha ofrece un decreto del 14 de enero... extinguiendo el sistema.¹⁷⁹⁹ El decreto responde a una lucha de poder entre el comandante del apostadero y el capitán general de las islas por el control de las embarcaciones del comercio que se extendería durante los dos años siguientes.¹⁸⁰⁰ Pese a lo profano de la competencia, directamente relacionada con la autoridad y el dinero, las palabras que se esgrimen para la disolución del sistema de matrículas no transmiten una imagen de fracaso, sino de muerte de éxito:

*[...]aquellas ya no existen ni han existido nunca sino en solo el nombre, pues es bien sabido que el corto número de individuos de que se componía la formada por esa Capitanía General [...]ni han gozado de sus privilegios por haber sido siempre aquí la pesca libre [...] ni han sufrido sus cargas mediante a que por abundar estas islas de buena marinería siempre han sobrado voluntarios para dotar el arsenal, la nao y los buques de guerra cuando se han armado. [...]Ni existe ni puede decirse con propiedad que ha existido en tiempo alguno.*¹⁸⁰¹

Capitán y comandante convinieron en la inexistencia de la Matrícula de mar a nivel práctico por su falta de necesidad. A la marítimamente volcada economía y sociedad de Filipinas que confirma el documento habría que añadir que las necesidades militares de un teatro tan alejado de las grandes escuadras eran, en buena lógica, mucho menores que las de Europa o América. De tal forma, del sistema únicamente se llegó a implantar la matrícula de embarcaciones, que permitía su control desde el apostadero y que la Capitanía General deseaba eliminar para gozar de este; sin que esté del todo claro si Marina terminó por ceder a sus exigencias pues fue una competencia de la que gozó en la España del siglo XIX.

¹⁷⁹⁹ AGMAB, Expediciones, Caja 50, Documento 087, f. 2

¹⁸⁰⁰ AGMAB, Expediciones, Personales, 2142; Ibid. 2144

¹⁸⁰¹ AGMAB, Expediciones, Caja 50, Documento 087, ff. 5-6

6.3.7. Capitanía General de Chile

El análisis del reclutamiento de marinería en la Capitanía General de Chile brinda la oportunidad de contrastar lo sucedido en uno de los territorios a los que se dio menor relevancia estratégica desde el punto de vista naval. El contraste entre la Frontera que suponía esta administración, en la que la matrícula no tuvo relevancia, con Cuba, epicentro de la política naval, resulta fundamental para comprender el devenir marítimo de las últimas décadas de dominio español en América. Como cada una de las divisiones geográficas estudiadas, la casuística documental de Chile ha condicionado el trabajo de manera particular, aunque en este caso, como se menciona en el capítulo dedicado a la metodología, se pudo acceder a la documentación física en su origen. Eso sí, los vaivenes políticos del Chile independiente y los terremotos y maremotos que arrastraron con gran parte de la documentación en la costa conllevaron grandes daños a esta, especialmente a la integridad de los expedientes conservados y a su principio de procedencia. Así, en este apartado se examina la formación o el intento de ello de la Matrícula de mar en Chile, pero también la casuística de las tripulaciones en la Capitanía desde todo tipo de documentación y no únicamente desde la del sistema de inscripción marítima. Aunque parezca paradójico, pues, en las siguientes páginas se prueba un negativo —algo que ya resulta complicado en ciencias experimentales o sociales y no lo es menos en humanidades—: la no implantación de la Matrícula de mar a pesar de que se ordenó y las consecuencias de ello derivadas.

El primer pilar de dicha argumentación es el hecho de que en la documentación conservada en Chile no hay referencias a la Matrícula de mar más allá de la orden del virrey del Perú para instaurarla y la aceptación por parte del Capitán General.¹⁸⁰² En el resto de los legajos coloniales, relacionados o no con la Armada, existen referencias múltiples a la marinería, a su reclutamiento y a las tripulaciones, pero no a la matrícula, a sus ministros, subdelegados y cabos o a sufragar cualquiera de sus costos.¹⁸⁰³ La situación en Chile era propicia para que desde España e incluso desde el Perú se buscara matricular a la gente de mar de la capitanía, debido a los problemas que se presentaban por la ardua navegación desde la metrópoli hasta el Pacífico, a la que los marineros españoles no estaban acostumbrados,¹⁸⁰⁴ y *porque la bondad del país de este país provoca*

¹⁸⁰² CH.ANH, Capitanía General, 791,1, ff. 1-87v

¹⁸⁰³ CH.ANH, Varios, 1026

¹⁸⁰⁴ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 223

*la deserción de la tripulación.*¹⁸⁰⁵ Al margen del navío de permiso a España concedido a Chile en 1770, terminó también por oficializarse lo que se practicaba de hecho, que todos los barcos que iban al Perú pudieran detenerse en los puertos chilenos que precisaran tras las arduas condiciones que sufrían al doblar Hornos; que mermaban considerablemente tanto al bajel como a sus tripulantes.¹⁸⁰⁶ Aceptada esta práctica, Chile quedaba como una maravillosa costa donde poder desertar, por lo que no es de extrañar que se deseara registrar a su marinería y poder tenerla así controlada.

Sin embargo, la concepción de Chile como frontera sin demasiados recursos de importancia conllevó cierta falta de interés en la colonia tanto por parte de las élites peruanas como metropolitanas, por lo que la burocracia permaneció en manos de la local.¹⁸⁰⁷ Aunque ello facilitara la autogestión de esta, parece lógico asumir que no colaboraran demasiado en reformas como la matrícula, que lejos de beneficiar la economía y demografía de Copiapó, Coquimbo, Valparaíso, Concepción, Valdivia y Chacao, principales puertos del país, habrían de suponer cierto impacto sobre ellos.¹⁸⁰⁸ No era infrecuente, otrosí, que se publicaran bandos para reclutar nuevamente a los europeos que hubiesen desertado en ellos.¹⁸⁰⁹

En estas circunstancias, llegó la orden de implantación de Matrícula de mar al virrey del Perú en febrero de 1777, tras la ya analizada propuesta del comandante de Marina de La Habana de mayo de 1776 y la consiguiente orden general de 23 de agosto de ese año para toda América.¹⁸¹⁰ Como se pudo apreciar en el reglamento de matrícula de Perú, el virrey cedía sus competencias sobre ella en Chile a su capitán general, por lo que previsiblemente, hubo de ordenarle que la instaurara y gestionara.¹⁸¹¹ La primera prueba de que dicha orden efectivamente sucedió fue la publicación del indulto a desertores a ella aneja.¹⁸¹²

Existen en la documentación pruebas vagas de la publicación de dicho indulto que permiten inferir que efectivamente se realizó, aunque no afirmarlo con firme certeza.¹⁸¹³

¹⁸⁰⁵ CH.ANH, Capitanía General, 364, f. 521v

¹⁸⁰⁶ Ibid. ff. 520v-523

¹⁸⁰⁷ LYNCH, JOHN. *Op. Cit.* p. 305

¹⁸⁰⁸ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 9

¹⁸⁰⁹ CH.ANH, Capitanía General, 189, 64, ff. 150-151

¹⁸¹⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 159-161; CH.ANH, Varios, 1022, ff. 196, 224-224v

¹⁸¹¹ AGI, Lima, 656, N.33. Reglamento para reducción a Matrícula formal a todos los marineros de 20 de agosto de 1777. Art. 72

¹⁸¹² CH.ANH, Capitanía General, 779, 223, f. 48

¹⁸¹³ CH.ANH, Capitanía General, 727, 81, ff. 209-209 v

La cuestión respecto al bando, sin embargo, es algo más compleja, puesto que el presidente de Chile también corroboró haber recibido la orden e indicó que lo publicaría, pero la documentación no permite confirmar el segundo punto:

He mandado publicar por vando la reducción a Matrícula formal de todos los marineros que haia en esta Governación concediendo a nombre de SM indulto General a los que sean Desertores de la Marina asi de Navíos de Guerra como de los mercantes, con tal que se presenten dentro de seis meses a matriculares e igualmente el goze del fuero militar a los que lo executen interin se les emplea en la Marina, y he dado comisión a los oficiales reales del distrito de mi mando para que formen dichas matrículas, todo en cumplimiento de lo que VSY se sirve prevenirme de Real Orden comunicada con fecha de 23 de agosto del año proximo pasado. Santiago de Chile, 16 de enero de 1777.¹⁸¹⁴

Otros documentos contemporáneos a esta misiva refieren que el capitán general lo mandó publicar,¹⁸¹⁵ pero tras estudiar completamente la documentación de las instituciones de la Capitanía durante el periodo y no encontrar ninguna otra referencia ni al sistema ni a sus gestores ni dependientes, se está en disposición de afirmar que la orden del capitán general respondió al ya antiguo “obedézcase, pero no se cumpla”. Pueden encontrarse ejemplos contemporáneos muy similares de órdenes que la capitanía de Chile reconoció, pero no llevó a cabo, como la del 10 de noviembre de 1776 solicitando el padrón de todos los súbditos de América y Filipinas de manera anual, de la cual se conserva la respuesta confirmatoria pero no documento alguno que permita aseverar que se hizo.¹⁸¹⁶

Es más, parece que desde un primer momento se confirió a Marina la competencia sobre los matriculados chilenos... pero no a los oficiales de dicha secretaría en el país, sino a los del Perú.¹⁸¹⁷ Ello significaba respetar el fuero de Marina a los matriculados reconociendo la existencia de la matrícula de mar en las costas chilenas de manera indirecta, lo que, al mismo tiempo, implicaba que el sistema como tal no llegó a implantarse en Chile sino sobre la gente de mar chilena que obraba en territorios administrados por Lima. Un caso particular de septiembre de 1777 en el que se juzga la

¹⁸¹⁴ CH.ANH, Capitanía General, 779, 225, ff. 48v-49

¹⁸¹⁵ CH.ANH, Capitanía General, 727, 82, f. 210

¹⁸¹⁶ CH.ANH, Capitanía General, 779, 246, ff. 61v-62

¹⁸¹⁷ CH.ANH, Capitanía General, 776, ff. 144-144v

manera de tramitar pagos a oficiales y a marineros parece confirmar este punto,¹⁸¹⁸ amén de que en 1778 los registros de los puertos los hacían los administradores de alcabalas por orden del virrey, cuando de haber existido la matrícula dicha competencia estaría en manos de sus administradores.¹⁸¹⁹

Sin embargo, el Reino de Chile continuaría siendo destinatario y partícipe en órdenes relacionadas con los matriculados, especialmente gracias a las condiciones favorables que ofrecía para la desertión:

El presidente de Chile acusa recibo de la Real Orden de 29 de marzo de este año [1778] para que se hagan volver en las mismas embarcaciones sin permitirles saltar a tierra a los que binieren de España sin los requisitos que expresa la misma real Orden. [También siempre que] se encuentre algún individuo, sin asiento formal en las listas o roles de Matrícula o que no trahiga Real licencia expedida [por] la vía reservada o por el Consejo de Indias, se remita indispensablemente a España [...] sin permitirle saltar en tierra.¹⁸²⁰

Empero, los puertos chilenos no funcionaban únicamente como vía de escape, sino que también suministraban tripulantes tanto a la matrícula de Lima¹⁸²¹ como directamente a la Armada.¹⁸²² Cabría esperar que con las noticias de la guerra con Gran Bretaña se insistiera en controlar mejor a los matriculados de Chile para que contribuyeran al esfuerzo bélico, pero la vía reservada se comunicó que el papel de la capitanía sería el de tratar de que los súbditos armasen navíos en corso para defender sus aguas;¹⁸²³ para lo que se suministraron cinco patentes ya en 1780.¹⁸²⁴ Parece que se consideraba suficiente la presencia de Marina en Lima y que con algo de apoyo el Pacífico sur era seguro, pues en el mismo expediente, que incluye dicha decisión y orden directa sobre política naval, no se encuentra ninguna alusión a la matrícula en Chile entre los años de 1770 y 1787 que comprende.¹⁸²⁵ Se estaría aceptando además la excepcionalidad chilena, pues los navíos corsarios debían también estar tripulados, al menos parcialmente,

¹⁸¹⁸ CH.ANH, Capitanía General, 728, 64, ff. 152-158 v

¹⁸¹⁹ CH.ANH, Capitanía General, 364, f. 178v

¹⁸²⁰ CH.ANH, Capitanía General, 779, 383, ff. 182v-183

¹⁸²¹ Ibid. f. 23

¹⁸²² DE MATURANA, VICENTE JOAQUÍN. *Descripción historial de la provincia y archipiélago de Chiloé*. Madrid: Imprenta de Don Benito Cano, 1791. pp. 194-195

¹⁸²³ CH.ANH, Capitanía General, 794, 1, ff. 260-260v

¹⁸²⁴ CH.ANH, Capitanía General, 779, 471, f. 289v

¹⁸²⁵ CH.ANH, Capitanía General, 794, 1, ff. 1-283

por matriculados.¹⁸²⁶ Si estos se armaban en los puertos del sur, parece poco lógico que enrolasen a la marinería que habitaba en ellos solicitando confirmación a Lima.

Por otro lado, la presencia de esta en la escuadra de la capital era masiva, pues la mayoría de los 683 matriculados que la conformaban en mayo de 1779 eran oriundos de Chile y Chiloé; incluso con las dificultades para reclutarlos que refería su comandante por la distancia de sus hogares.¹⁸²⁷ La respuesta del secretario de Marina a esta queja consistió en indicarle que, ya que el Callao actuaba como centro comercial, todos pasarían por él tarde o temprano, por lo que habría momento para enrolarlos.¹⁸²⁸ Nuevamente, Madrid no otorgaba preminencia geoestratégica a la región y consideraba que, a pesar de la irregularidad de sus fuerzas navales y su base demográfica, ambas eran suficientes para asegurar los intereses del rey. De hecho, el propio virrey otorgaba permiso al capitán general para reclutar gente en Concepción ante el arribo de la escuadra a dicho puerto, con objeto de reemplazar enfermos y desertores, lo que supone la enésima confirmación de que, aun cuando el segundo anunció su intención de publicar el bando de Matrícula de mar esto nunca se hizo.¹⁸²⁹ La autorización explícita no hubiera sido necesaria de estar en funcionamiento.

Así, el virrey parecía aceptar y el presidente de Chile compartir la visión de Madrid, pues ante amenaza de desembarco en Puchacay su acción consistió en establecer un sistema de centinelas y milicias en tierra, ignorando por completo la defensa naval más allá de establecer que algunas embarcaciones participaran del sistema de avisos.¹⁸³⁰ La llegada de noticias sobre el envío de una escuadra inglesa al Pacífico supondría que el pánico a su desembarco se extendiera y se sucedieran las medidas para evitarlo. Un acontecimiento crucial para la temática de esta tesis, pues las órdenes e intercambios de misivas entre autoridades revelan la realidad naval de Chile en 1781.

El revuelo causado provoca que la cantidad de documentación recuperada en este año sea mucho mayor que en el resto del periodo analizado, comenzando por la propia comunicación de inteligencia sobre la escuadra inglesa,¹⁸³¹ y las órdenes al gobernador

¹⁸²⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5. ff. 116-117, Art.15

¹⁸²⁷ AGS, Secretaría de Marina, 295, 5, 1, f. 1

¹⁸²⁸ Ibid. f. 5

¹⁸²⁹ CH.ANH, Capitanía General, 794, 1, ff. 277-277v

¹⁸³⁰ CH.ANH, Varios, 913, ff. 96-97

¹⁸³¹ CH.ANH, Capitanía General, 774, f. 367

de Valdivia para su defensa; sin mención alguna a realizarla desde la mar.¹⁸³² Se comunicó asimismo a todos los puertos su apertura al comercio y se extendieron los preparativos de defensa a Concepción y su jurisdicción, siempre desde tierra,¹⁸³³ confirmando que la jurisdicción naval seguía en manos de Lima.¹⁸³⁴ La estrategia seguida desde la capital virreinal fue la de mover a la escuadra a los puertos del sur, con intención de interrumpir la posible singladura británica, pero también probablemente para poder dotar a las naves de tripulantes suficientes. Sita en Talcahuano, se ordenó a todos los corregidores bajo jurisdicción del maestro de campo de Concepción el realizar leva de todos los

*[...]vagantes, mosos ociosos y otros que por sus vicios será conveniente aplicarlos a este servicio[...], sin que sea tampoco necesario hacer levas forzadas indistintamente de toda clase de gente sino en de la que llevo mencionada.*¹⁸³⁵

Así, se evidencia una necesidad de tripulantes que tampoco parece excesiva, habida cuenta de la expresa referencia a evitar levas forzadas. Parece, pues, que las naves estaban provistas de tripulación suficiente para ser maniobradas, si bien necesitadas de complemento para mayor efectividad en tanto se reclamaba gente considerada como formable, adaptable a la vida de mar. Junto a ellos, también se dispuso el embarco de desertores de Marina que se encontraban identificados o recluidos, mencionándose de paso que se estaba produciendo una escasez de barcos mercantes.¹⁸³⁶ Sin embargo, estos desertores lograron escapar cuando eran conducidos a Talcahuano, algo que también indica la existencia de redes en las que podían apoyarse y que facilitaban su huida de las embarcaciones en primer lugar.¹⁸³⁷

Así, aunque la situación era precaria y de estrés generalizado por el posible arribo británico, parecía dentro de unos márgenes de sostenibilidad al margen del delicado momento que se vivía en Perú, hasta que esta afectó dejando sin caudales al Reino en el mismo momento en el que llegó la fiebre amarilla a través de Talcahuano.¹⁸³⁸ Su arribo generó el pánico esperable a pesar de la cuarentena, pero también necesidad urgente de

¹⁸³² Ibid. f. 358v

¹⁸³³ Ibid. f. 358v-369

¹⁸³⁴ Ibid. ff. 84v-85

¹⁸³⁵ Ibid. f. 359; CH.ANH, Capitanía General, 790, 1, ff. 209v-210

¹⁸³⁶ CH.ANH, Capitanía General, 774, 57, ff. 89-90

¹⁸³⁷ CH.ANH, Capitanía General, 80, f. 95v

¹⁸³⁸ CH.ANH, Capitanía General, 100, ff. 101-102

marinería para cubrir a la enferma, proponiéndose desde sacar tripulantes de la ya escueta escuadra a recurrir a levas, algo no del todo del gusto de la oficialía:

*[...]que sólo puede tributarse en este Reino en inútil e inexperta para aquel objeto, siendo doloroso expatriarla con violencia, cuyos inconvenientes serán en los buques de la referida escuadra. Que con su permanencia ha también lugar a que puedan dichos paisanos tomar alguna instrucción en este ejercicio y mecanismo.*¹⁸³⁹

Las necesidades que el par de fragatas infectadas expusieron en la Capitanía son también útiles a la historiografía por cuanto esta aducía no poseer caudales ni para las medicinas y que no tenía *quenta ni reintegración alguna con el departamento ni oficinas de Marina*.¹⁸⁴⁰ No es sorprendente por ello que las noticias de que la invasión en el Pacífico no se iba a proceder –la noticia había sido fruto de un error de inteligencia, ya que la escuadra inglesa recaló en Río de Janeiro camino de la India¹⁸⁴¹– vinieran por parte de la Secretaría de Indias, acompañadas de la orden de suspensión de aprovisionamiento de la escuadra.¹⁸⁴² Ello no pudo suceder en mejor momento, con el comercio paralizado por el miedo al corso enemigo y los gastos militares por la preparación de las costas para los que no había fondos.¹⁸⁴³ La buena nueva aún tardaría casi un año en asentar el frente naval por la demora en las comunicaciones y las informaciones contradictorias recibidas desde Buenos Aires,¹⁸⁴⁴ recibiendo por ello el presidente de Chile contradictorias órdenes desde el Virreinato relativas a los preparativos de la defensa, de las milicias y la distribución de los refuerzos que se enviaron desde Cádiz.¹⁸⁴⁵

Así, aun cuando en Madrid se conocía que la invasión no se iba a proceder –para gran alivio de la Corona, que había visto cómo se exponían sus costuras en el Pacífico sur–, en Chile aún se mantenía el dispositivo y la escuadra anclada, generándose amplias deserciones en ella hasta el punto de, ahora sí, afectar a su desempeño básico por el gran número de marineros veteranos y artilleros de brigada fugados.¹⁸⁴⁶

¹⁸³⁹ CH.ANH, Capitanía General, 108, f. 104v

¹⁸⁴⁰ CH.ANH, Capitanía General, 114, f. 107

¹⁸⁴¹ CH.ANH, Capitanía General, 389, f. 185

¹⁸⁴² CH.ANH, Capitanía General, 157, ff. 123v

¹⁸⁴³ *Ibid.* f. 124

¹⁸⁴⁴ CH.ANH, Capitanía General, 774, f. 258

¹⁸⁴⁵ CH.ANH, Capitanía General, 781, 67, ff. 58v-59; CH.ANH, Capitanía General, 774, 192, ff. 133v-134, 344-356v

¹⁸⁴⁶ CH.ANH, Capitanía General, 279, f. 157

*El comandante de la Escuadra destinada a esta Mar del Sur, me ha comunicado experimenta mucha deserción de la tripulación y tropa de los bageles de su cargo, y siendo estas faltas de tanto inconveniente para el Real Servicio, prevengo a vs estrechamente que en esa provincia, por si y sus subalternas, promueva la aprehensión y captura de aquella gente, y con particular cuidado la de Artilleros de Brigada y Marineros de España, cuos individuos por su profesión hacen mayor falta, haciénolos conducir al puerto de Talcahuano de un correjimientto a otro, con todo resguardo y escoltados de algunas milicias. En intelegencia que el sujeto que descubriese y entregare a qualquiera de estos desertores se le contribuyen por cada uno veinte pesos pagaderos por la tesorería de la escuadra referida.*¹⁸⁴⁷

El pacífico Mar del Sur, que hasta entonces había, por lo general, hecho gala de su nombre y en el que se había normalizado cierto grado de deserción porque ni el comercio ni la Marina de guerra se veían grandemente perjudicadas, se unía desde este momento a la conflictividad generalizada en el ámbito marítimo que presidía las relaciones sociales de metrópolis y colonias atlánticas. Se extendía esta hasta el punto de que se pretendían usar los exiguos fondos para apresar y enrolar nuevamente a los desertores, no proponiéndose ya siquiera pena a su gravísima falta más allá de ser forzados a servir nuevamente. Se extendería esta también cronológicamente, pues el aumento de la presión de la Marina sobre la gente de mar sucedido desde 1781 continuaría generando incesables noticias de deserción durante los siguientes años.

Así, las únicas referencias a tripulaciones en estos son, precisamente, debidas a la necesidad y captura de desertores,¹⁸⁴⁸ llegando a enviarse a todos los oficiales de Chile una lista detallada de los desertores de la escuadra para perseguirlos allá donde estuvieran.¹⁸⁴⁹ El periodo hasta 1784 está cuajado de estos ejemplos en la región y el resto de América, por lo que no es de extrañar que se tratase reiteradamente de poner coto a ella y que el presidente de Chile recibiera órdenes sobre como tratar de evitarla también en los buques privados.¹⁸⁵⁰ Aún con ello, las órdenes dirigidas a Concepción desde Santiago, entre las que hay abundantes comunicaciones al comandante de la escuadra

¹⁸⁴⁷ CH.ANH, Capitanía General, 23, f. 365

¹⁸⁴⁸ CH.ANH, Capitanía General, 775, ff. 1-303

¹⁸⁴⁹ Ibid. ff. 51-51v

¹⁸⁵⁰ CH.ANH, Capitanía General, 781, 470, f. 362

anclada en Talcahuano o al maestre de campo en relación con esta, transmiten que esta era capaz de seguir operando y que era soporte fundamental del reino para el aprovisionamiento y traslado de personal entre Valparaíso, Valdivia, Concepción, Lima y otros puertos.¹⁸⁵¹ Los buques de la escuadra llegaban incluso a sustituir a los civiles para realizar tareas en que estos eran normalmente arrendados, por la referida falta de ellos, por lo que parece que durante esta crisis los buques armados siguieron ejerciendo aun con la endémica deserción que experimentaban.¹⁸⁵² El indulto general publicado en 1784 con motivo del nacimiento de los infantes Carlos y Felipe el año previo no ayudaría a contenerla,¹⁸⁵³ sabedores los huidos que su vuelta sería en términos similares y que se sucederían los perdones, como así sucedió para gente de mar y maestranza en 1785¹⁸⁵⁴ y 1786.¹⁸⁵⁵

Si los desertores tenían pocos motivos para acogerse a ellos y volver al duro servicio –y oficialmente reconocido como mal pagado tras la extensión de sus protestas¹⁸⁵⁶–, algo palpable en las constantes órdenes que tratan de evitar esta conducta, la llegada del San Pedro de Alcántara a Concepción con un brote de viruela no hizo sino alejarles todavía más de sus antiguos oficios. Aun con los esfuerzos de las autoridades por mantener acotada tanto la enfermedad como la información sobre ella, la segunda se expandió rápidamente y cuando llegó a oídos de los *uropeos sueltos* que poblaban el país, desaparecieron conscientes de que se redoblarían los esfuerzos por llevarlos de nuevo a la mar.¹⁸⁵⁷ En palabras del capitán general Benavides a su tocayo el maestre de campo Ambrosio O’Higgins, quien sería su sucesor y posteriormente virrey del Perú y padre del libertador de Chile, Bernardo O’Higgins:

*Esa clase, única, sobre la que deberá recaer la leva, siendo inútiles los patricios, como que los excluye la petición que se me ha hecho de este auxilio. [...] La disposición se aplicará para dicho fin a todos los sujetos de las insinuadas circunstancias que alcancen a encontrarse por estos contornos *o del país si fuesen útiles.*¹⁸⁵⁸

¹⁸⁵¹ CH.ANH, Capitanía General, 774, ff. 73-190

¹⁸⁵² Íd.

¹⁸⁵³ CH.ANH, Capitanía General, 781, 237, ff. 192v-193

¹⁸⁵⁴ CH.ANH, Capitanía General, 734, 98, ff. 286-288

¹⁸⁵⁵ CH.ANH, Capitanía General, 781, 509, ff. 394-394v

¹⁸⁵⁶ CH.ANH, Capitanía General, 734, 82, ff. 140-141; CH.ANH, Capitanía General, 99, ff. 287-288

¹⁸⁵⁷ CH.ANH, Capitanía General, 776, f. 221

¹⁸⁵⁸ Íd.

Unos meses después se especifica que se pudieron cubrir las 60 bajas por viruela con los levados en Santiago y Valparaíso¹⁸⁵⁹ y mediante la recluta de marinería en los mercantes locales.¹⁸⁶⁰ Las órdenes con respecto a la leva habían sido harto precisas, confirmando que la necesidad se restringía a personal cualificado, pues se limitó esta a los considerados como tales, a ser posible solteros llegados a Chile sin licencia, y hubo de llevarse a cabo con el mayor secretismo posible para que no se escondieran.¹⁸⁶¹ Empero, la leva fue también aprovechada para librarse de algunos elementos indeseados, incluyendo a dragones que poco tenían que ver con el trabajo en la mar.¹⁸⁶² Se observa así nuevamente como no se respetaban los procedimientos de Matrícula de mar en Chile, ni aun cuando los marineros fueran matriculados de Lima y aunque en el reino competiesen las mismas autoridades respecto a gente de mar que en el virreinato; por lo que el fuero de Marina debería ser respetado.¹⁸⁶³

Quizá el hecho de que el capitán general fuera designado en el origen como cabeza de la matrícula de mar de Chile y esto siguiera siendo así tuviera su peso en dichas acciones,¹⁸⁶⁴ pues eran sus subordinados del Ejército los que ostentaban en lugar de los de Marina el resto de competencias que según la matrícula hubieran correspondido a los segundos; como por ejemplo sobre naufragios.¹⁸⁶⁵ Seguirían estos dirigiendo posteriores levadas, que en 1789 ya no fueron tan refinadas como las de años anteriores, sino que se ampliaron debido a la extensión de la viruela y a que los buscados europeos tuvieron conocimiento antes de ser apresados, huyendo incluso al Virreinato de Buenos Aires.¹⁸⁶⁶ En esta ocasión, junto a los pocos que se apresaron se mandaron guasos y se extendió la leva desde Santiago a Concepción y Valparaíso, así como a los navíos presentes en este puerto.¹⁸⁶⁷

La cuestión del cumplimiento de la inexistencia práctica del fuero de Marina seguiría presente en 1790,¹⁸⁶⁸ fecha en la que se certifica otra vez la inexistencia de empleados de

¹⁸⁵⁹ Ibid. ff. 129v-130

¹⁸⁶⁰ Ibid. f. 232

¹⁸⁶¹ Ibid. ff. 130v-131v

¹⁸⁶² Ibid. f. 240

¹⁸⁶³ Ibid. ff. 144-144v

¹⁸⁶⁴ Íd.

¹⁸⁶⁵ Ibid. ff. 149-154v

¹⁸⁶⁶ Ibid. ff. 225v-226v

¹⁸⁶⁷ Íd.

¹⁸⁶⁸ CH.ANH, Capitanía General, 793, 42, ff. 129v-130

Marina en Chile,¹⁸⁶⁹ y en Chiloé; lugar en el que tampoco había Matrícula de mar a pesar de su amplia población marítima¹⁸⁷⁰ y de estar administrado desde Lima.¹⁸⁷¹

Las noticias sobre la temática de esta tesis son verdaderamente variadas en los siguientes años, mencionándose el caso de una fragata ballenera francesa arribada a Valparaíso en 1792 en búsqueda de tripulantes tras la pérdida de los propios por la desertión y el escorbuto.¹⁸⁷² Se prohibió su auxilio, por supuesto, y se publicó la prohibición por bando para futuros casos, lo que no hace sino confirmar que el conflicto social a bordo era algo extendido en la década de 1790 y común tanto a armadas como a barcos privados. Algo similar sucedería en 1799, si bien con desertores ingleses de una fragata corsaria; cuya presencia, por cierto, despertó sospechas de espionaje.¹⁸⁷³

Por otro lado, la documentación refleja que se seguían implementando métodos para contener la desertión en los buques particulares... al tiempo que se publicaba el enésimo indulto a los desertores.¹⁸⁷⁴ En el resto de territorios estos estaban motivados por la más absoluta necesidad pero, como se ha visto hasta el momento, no pareció tan extrema en Chile en casi ningún momento; algo que se confirma por ejemplo con aprovisionamientos de fragatas en 1796, en los que no se refiere ninguna necesidad de tripulación.¹⁸⁷⁵ Por ello, llama poderosamente la atención que se siguieran publicando, habida cuenta de que resultaban contraproducentes para combatir la defección contra la que nunca se dejó de luchar.¹⁸⁷⁶

En la década de 1800, antes de que comenzara el conflicto por la independencia marcado por la supremacía naval del Perú –hasta que la construcción de una Armada de Chile plagada de británicos y estadounidenses permitió proclamarla de forma efectiva–, cesaron los problemas para tripular embarcaciones privadas; como así lo atestiguan las licencias concedidas a todas ellas como prestas para navegar.¹⁸⁷⁷ El amplio legajo en el que se contienen estas demuestra, por otro lado, que excepto en ciertos momentos de las décadas

¹⁸⁶⁹ CH.ANH, Real Audiencia, 669, 7, ff. 65-72v3; CH.ANH, Capitanía General, 378, ff. 163-169v

¹⁸⁷⁰ DE MATORANA, VICENTE JOAQUÍN. *Op. Cit.* pp. 134-139

¹⁸⁷¹ CH.ANH, Capitanía General, 793, ff. 182-185v

¹⁸⁷² AGI, Chile, 198, N.6

¹⁸⁷³ CH.ANH, Capitanía General, 788, 1, ff. 713-713v

¹⁸⁷⁴ *Ibid.* ff. 116v, 512-512v

¹⁸⁷⁵ CH.ANH, Capitanía General, 373, ff. 95-96v

¹⁸⁷⁶ CH.ANH, Capitanía General, 788, 1, f. 116v

¹⁸⁷⁷ CH.ANH, Capitanía General, 364

de 1780 y 1790, el comercio en el Pacífico sur funcionó con entera normalidad en lo que respecta a las tripulaciones de los mercantes.¹⁸⁷⁸

En el ámbito de la Armada la situación era similar, si bien desde inicios del siglo XIX la defensa de la costa se confió cada vez más en pequeñas cañoneras en lugar de en fragatas y navíos menores; disminuyendo así la necesidad de tripulantes. Eso sí, la excepcionalidad de la marinería en la Capitanía General de Chile no cesó, sino que terminó por oficializarse por razones monetarias:

*[...]los individuos que la devían de tripular no están sujetos al reglamento de Marina Real de esta América y sí a los que disfrutaban de esta clase de embarcaciones en el Puerto de Montebideo, pues en las del Callao en aquella época disfrutaban el sueldo de 18 pesos mensuales [...] considerados en las plazas de artilleros de mar.*¹⁸⁷⁹

¹⁸⁷⁸ Íd.

¹⁸⁷⁹ CH.ANH, Capitanía General, 373, 89, ff. 170-172

6.3.8. Buenos Aires, Luisiana, Guatemala, Santo Domingo, y Sonora

El último apartado dedicado a la Matrícula de mar en América recoge el resto de territorios a cuyos dirigentes Gálvez ordenó su implantación mediante circular el 23 de agosto de 1776: presidente de Guatemala, gobernadores de Buenos Aires, Santo Domingo, Luisiana y gobernador comandante general de Sonora.¹⁸⁸⁰ A excepción de la Luisiana durante la guerra de Independencia de las Trece Colonias, la menor relevancia estratégica desde el punto de vista naval de estas demarcaciones justifica la poca documentación existente sobre la cuestión; derivada de un menor interés contemporáneo en ella. Se ha considerado por ello reunirlos en un mismo epígrafe.

Así, las primeras respuestas a la circular se dieron aún en 1776 desde Nueva España, indicando la separación de Guatemala de su matrícula,¹⁸⁸¹ y las publicaciones de sendos bandos reduciendo a matrícula a todos los marineros en Nueva Orleans¹⁸⁸² y Buenos Aires.¹⁸⁸³ La segunda se extendió inmediatamente a los mercantes y corsarios en Montevideo y recibió la contraorden desde España de ser ajustada a la Ordenanza metropolitana a mediados de 1777.¹⁸⁸⁴ Referencias indirectas confirman que seguía existiendo en 1778¹⁸⁸⁵ y 1779,¹⁸⁸⁶ sin que sea posible conocer su alcance y perdiéndose el rastro en los siguientes años. El gobernador de Luisiana y sobrino de José de Gálvez, el celeberrimo Bernardo, paralelamente, confirmaba en carta a su tío a principios de 1778 que el bando publicado en 1776 se había implantado de manera exitosa.¹⁸⁸⁷

A partir de ahí la continuidad de la matrícula en los territorios analizados en este apartado se desdibuja hasta 1791, con la excepción de una breve referencia a la de Luisiana en 1783.¹⁸⁸⁸ Es posible relacionar la ausencia de nuevas con el menor interés mostrado por Madrid en estas zonas, pero no por ello se puede afirmar que el sistema no llegara a funcionar en ninguna de ellas pues, si bien escasas, las referencias a Luisiana y,

¹⁸⁸⁰ AGS, Secretaría de Marina, 295, 2, 3, f. 3

¹⁸⁸¹ AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6, f. 1

¹⁸⁸² AGI, Santo Domingo, 2547, 10

¹⁸⁸³ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 162-165

¹⁸⁸⁴ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, ff. 83, 91-94

¹⁸⁸⁵ CH.ANH, Capitanía General, 779,400, ff. 196-197

¹⁸⁸⁶ AGS, Secretaría de Marina, 295, 9, 1, f. 165

¹⁸⁸⁷ AGI, Santo Domingo, 2547

¹⁸⁸⁸ ME.AGN, Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Reales Cédulas Originales y Duplicados (100), Reales Cédulas Originales, Volumen 124, Expediente 178, f. 1

especialmente, a Buenos Aires, aseveran que lo hizo.¹⁸⁸⁹ No así en Guatemala, Sonora y Santo Domingo.

La absoluta carencia de más información sobre las dos primeras y lo escaso de su potencial demográfico marítimo justifica que la orden se dejara sin cumplimiento, pero en Santo Domingo dejó de hacerse por falta de medios –provocada, probablemente, por falta de interés. La súbita necesidad de marinería surgida con ocasión de la llegada de la escuadra comandada por Gabriel de Aristizábal en 1793 hizo al gobernador darse cuenta de que en su momento no se había cumplido con la orden y esta seguía sin efecto... por carecer en la isla de un ejemplar de las ordenanzas de matrícula.¹⁸⁹⁰

Por otro lado, los efectos de la paz de 1783 se dejaron notar también en Nueva Orleans, cuyas necesidades de marinería quedaron reducidas prácticamente a la defensa del puerto mediante una pequeña falúa. Existe documentación que asevera la existencia de una quincena de tripulantes matriculados en ella en 1791,¹⁸⁹¹ 1796¹⁸⁹² y 1799;¹⁸⁹³ pero su relevancia naval tras el conflicto fue mínima, pues para asegurar la navegación por el Mississippi no hacían falta grandes contingentes de gente.

Con el cambio de siglo el Atlántico sur comenzó a cobrar cierta importancia estratégica por los intereses portugueses y británicos en él, haciendo de la matrícula en Buenos Aires y Montevideo la única con continuidad de las incluidas en este apartado, y no sin problemas. A pesar del indulto a la gente de mar desertora publicado en Montevideo en 1800,¹⁸⁹⁴ el Consulado de Buenos Aires alentaba la contratación de tripulantes no matriculados en los mercantes¹⁸⁹⁵ y en Montevideo se aducía falta de marinería porque las contestaciones bonaerenses habían imposibilitado que el sistema se implantara en la otra orilla *según corresponde*.¹⁸⁹⁶ Empero, el personal matriculado presente en el apostadero ascendería a más de medio millar de individuos en 1805, muchos de ellos de posible origen externo por la militarización de la región debido a las pretensiones británicas.¹⁸⁹⁷ Al año siguiente se debatían los límites de la jurisdicción de matrículas de

¹⁸⁸⁹ ARAH, Colección Mata Linares, 8910

¹⁸⁹⁰ AGMAB, Expediciones, Caja 16, Documento 076, f. 1

¹⁸⁹¹ AGS, SGU, LEG, 6928, 3

¹⁸⁹² AGI, Santo Domingo, 2614, 150

¹⁸⁹³ AGI, Santo Domingo, 2614, 1 y 2

¹⁸⁹⁴ AGMAB, Expediciones, Caja 29, Documento 094-i

¹⁸⁹⁵ ARAH, Colección Mata Linares, Tomo CXV, f. 473

¹⁸⁹⁶ AGMAB, 26162

¹⁸⁹⁷ AGMAB, Expediciones, Caja 38, Documento 011

la ordenanza propuesta por el comandante de Montevideo,¹⁸⁹⁸ mientras que ya en 1812 este se quejaba amargamente del mal estado de los buques y de la falta de gente que acuciaba al apostadero.¹⁸⁹⁹

En resumen, la Matrícula de mar tuvo especial relevancia en Cuba, Nueva España, Nueva Granada y el Perú, tanto en su política interna como, principalmente, en la política naval y exterior de la Monarquía y en las relaciones con su gente de mar. Su alcance en el Virreinato del Río de la Plata parece limitado a Montevideo, aunque su continuidad parece significar que la Armada se sirvió de ella para acometer sus misiones en la región. En el resto de territorios, más allá de los cuidados intentos de Puerto Rico y Filipinas y la breve presencia en Luisiana debido a su relevancia estratégica temporal, no parece que la Matrícula de mar llegara a implantarse de manera efectiva; ya fuera por la abundancia de marinería como en Chile o Filipinas o por su irrelevancia naval.

¹⁸⁹⁸ AGMAB, Expediciones, Mandos y personal, 439

¹⁸⁹⁹ AGMAB, Expediciones, Caja 48, Documento 047

6.4. Comparativa analítica: reclutamiento y tripulaciones de la Royal Navy en América

Concluido el análisis de la Matrícula de mar, es momento de detenerse con mayor detalle en la contrapartida a la Corona española durante el siglo XVIII: Gran Bretaña. La comparativa desarrollada aquí responde a la necesidad de entender tanto por qué la monarquía se vio en la necesidad de implantar la Matrícula de mar, como analizar el modelo de reclutamiento y tripulación de su rival, la gran potencia naval del XVIII. Las armadas de Gran Bretaña y España, junto con la francesa, en menor medida, tuvieron impacto directo sobre casi toda la gente de mar a ambos lados del Atlántico; por lo que el estudio de ambas ofrece la imagen completa del intercambio naval entre Europa y América.

La primera diferencia ya aludida en la contextualización realizada al inicio del análisis es la de la profundidad historiográfica entre ambas cuestiones. La abundancia de trabajos sobre el reclutamiento británico permite, así, elevar el análisis y las conclusiones de su estudio a puntos a los que esta tesis contribuirá en el caso hispanoamericano para el futuro.

El segundo contraste que es menester recordar para proceder al análisis del reclutamiento es que Gran Bretaña no tuvo la disyuntiva estratégica de elegir un frente militar al que dirigir la mayoría de sus recursos: su fuerza y proyección internacional era tanta como lo fuera la de la Royal Navy.

La tercera gran diferencia entre la situación de ambas monarquías en lo tocante a los reclutamientos en América es la legal, ya que en el caso británico es consuetudinaria hasta que se establece de manera pautada en fecha tan tardía como 1806.¹⁹⁰⁰ Así, con el contexto sociológico ya trabajado en el inicio del análisis y las bases diferenciales presentes, es momento de proceder con la comparativa, empezando, como no podría ser de otra forma, por propio el sistema de reclutamiento.

¹⁹⁰⁰ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. XXI

6.4.1. El reclutamiento para la Royal Navy

Desde las concepciones del siglo XXI, tras dos siglos de práctica liberal, quizá se haga complicado comprender como en la Europa del siglo XVIII el trabajo forzado era una realidad. Si bien no aceptada, tal como lo demuestran las revoluciones finiseculares, era práctica común más allá del esclavismo. Así, la contribución laboral forzada, evolución del servilismo medieval, continuaba vigente en la Inglaterra de los siglos XVI y XVII, en la que escoceses e irlandeses habían ido siendo sustituidos paulatinamente por esclavos negros en muchas tareas; no así en la marinería de las embarcaciones reales, en las que el trabajo también era mayoritariamente forzado.¹⁹⁰¹ Y lo era “por necesidad”.

Durante la segunda mitad del siglo XVII, la Royal Navy empleaba en tiempo de paz a entre 3.000 y 5.000 personas, ampliados a 35.000 durante la Segunda (1665-1667) y Tercera Guerras Anglo-Neerlandesas (1672-1674) y a más de 40.000 en los años de la guerra de Sucesión Española (1702-1713).¹⁹⁰² Fue este periodo en el que se observó la necesidad de tener tripulaciones permanentes en los navíos de guerra, especialmente relevantes en las bases alejadas de las Islas Británicas, motivo por el cual se constató la necesidad de un sistema que las garantizase.¹⁹⁰³ Así, tras un infructuoso intento de sistema de inscripción marítima en 1583,¹⁹⁰⁴ la primera alternativa al tradicional *impressment* fue propuesta por el capitán George St. Lo en forma de dos publicaciones: “England’s Safety” y “England's Interest, of a Discipline for Seamen wherein is proposed a new method for raising qualified seamen” en 1693 y 1694, respectivamente. En la segunda, tal y como deja patente su preciso título, se proponía implantar un nuevo sistema de reclutamiento copiado del *systeme des classes* de Francia; país en el que St. Lo había sido prisionero.

¹⁹⁰⁵

Su propuesta fue atendida en 1696, fecha en la que se estableció el *Register of Seamen*, si bien con carácter voluntario.¹⁹⁰⁶ Parece que este carácter hizo que fracasara, lo que sumado a su alto costo conllevó que fuera rápidamente desechada.¹⁹⁰⁷ En su lugar se instauró otro sistema denominado en función de su principal característica: *bounty*. La

¹⁹⁰¹ BRUNSMAN, DENVER. Men of war... p. 22

¹⁹⁰² Ibid. p. 16

¹⁹⁰³ Ibid. p. 17

¹⁹⁰⁴ GARCÍA DOMINGO, ENRIC. *Op. Cit.* p. 221

¹⁹⁰⁵ LLOYD, CHRISTOPHER. *Op. Cit.* p. 173

¹⁹⁰⁶ Ibid. p. 116-117

¹⁹⁰⁷ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 14

idea era ofrecer una “recompensa” a los marineros en el momento de embarcarse para que tuvieran la seguridad de que su familia quedaba atendida y de esta forma fomentar su acercamiento a la Royal Navy. Sin embargo, fue descartado al poco tiempo por considerar que fomentaba la desertión al cobrar por adelantado, ya que podían marcharse a la primera ocasión con el sueldo asegurado y buscar fortuna en embarcaciones privadas.¹⁹⁰⁸ Fuera como fuese, siempre se acababa recurriendo a la requisición.¹⁹⁰⁹ Por ello, no es extraño que exista registro de quejas y oposición al sistema desde el Diecisiete, especialmente cuando la propia Navy actuaba frecuentemente en contra de sus propias “Leyes de la Humanidad y la Costumbre”, como cuando trasladaba marineros de un barco a otro sin su consentimiento –tradicionalmente se consideraba la campaña finalizada si la embarcación hacía lo propio.¹⁹¹⁰ En cualquier caso, estas quejas serían solo la antesala de lo que se viviría durante el XVIII y a principios del XIX como consecuencia del masivo empleo del *impressment*.

La respuesta a dichas quejas, el derecho de la Corona a la requisición, era expresado de manera regular por parte de las altas esferas, como ejemplifican el aval de Sir Michel Foster en un influyente informe redactado en 1743 y la reafirmación en 1776 por parte de Lord Mansfield. Dichas exposiciones públicas –que coinciden en argumentos y fechas con las dos mayores implantaciones de la Matrícula en la Corona española – no hacían sino contribuir a la tradición de discusión pública de leyes y legitimidad existente en Gran Bretaña. Pese a no existir dudas sobre la prerrogativa legal de reclutar a gente en la mar, sí que existían en tierra; aunque este extremo se justificara convenientemente con la necesidad de la Corona.¹⁹¹¹

Como se acaba de exponer, el *impressment* o requisición acabó imponiéndose a otras prácticas en el momento de definición de la Royal Navy a finales del siglo XVII, no exento de constante discusión política y de evolución legal.¹⁹¹² E incluso de discusión historiográfica, pues como se especificó en el estado del arte, se da la paradoja de, contemporáneamente y con posterioridad, considerar a la marinería británica como la más preparada de la época y al mismo tiempo al *impressment* como profundamente ineficaz

¹⁹⁰⁸ Íd.

¹⁹⁰⁹ Ibid. p. 15

¹⁹¹⁰ BRUNSMAN, DENVER. Men of war... p. 18

¹⁹¹¹ USHER, ROLAND G. *Op. Cit.* p. 679

¹⁹¹² FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 69

por proporcionar marineros no suficientemente preparados.¹⁹¹³ Ciertamente es que, si se pone en contexto, la requisición practicada por la Armada británica era brutal en sus formas y disciplina pero no tanto en su fin, pues todas las Marinas de guerra de la época forzaban a sectores de la población mediante diversos sistemas.¹⁹¹⁴ Con la notable excepción de la joven Marina de los Estados Unidos de América.¹⁹¹⁵

El mencionado *impressment* tenía su origen histórico y etimológico en una práctica estacional iniciada en la Edad Media, tal como relata Hutchinson.¹⁹¹⁶ Originalmente, la prerrogativa era del rey, pasando con el tiempo al Consejo Real y estando ya en el siglo XVIII virtualmente cedida al Almirantazgo en su nombre.¹⁹¹⁷ “*Impressment*” sería así una evolución del término medieval *prestet*, del francés *pret*: preparado; pues la práctica consistía en que los oficiales reales pagaban un chelín a los marineros para que estuvieran “prestos” a embarcar cuando se les necesitara: una vez tomado este *king’s shilling*, se entendía firmado el contrato, por lo que el marinero quedaba *prestet*.¹⁹¹⁸ La similitud con el término *pressed* y el cambio en la forma de contrato, que acabó atando a los marineros,¹⁹¹⁹ hizo que la práctica evolucionara hacia el *impressment*, que se entiende ya establecido de manera estacional para 1689.¹⁹²⁰ De esta forma, la manera de tripular las naves reales para la campaña anual era utilizar el *impressment* –cuyo penique para la prestación iría a parar finalmente a la cuadrilla de enganche en lugar de a los marineros– para reclutar en abril y despedir en septiembre, ahorrando el resto pagas.¹⁹²¹

Este cambio de proceder progresivo es observable a finales del XVII, momento en el que la necesidad del *impressment* ha transfigurado desde la defensa del territorio a la imposición de un *imperium* transoceánico. Es decir, opera un cambio de mentalidad respecto a la geopolítica de lo naval, desde lograr el dominio negativo de las aguas que rodean a las Islas Británicas –especialmente el Canal– a garantizar el dominio positivo de las rutas comerciales que unen a estas con sus colonias. Para ello, el *impressment* se configura como herramienta fundamental de la talasocracia británica del Dieciocho en

¹⁹¹³ BRUNSMAN, DENVER. *The Evil Necessity...* p. 139

¹⁹¹⁴ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 13

¹⁹¹⁵ *Ibid.* p. 10

¹⁹¹⁶ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 8

¹⁹¹⁷ *Ibid. Op. Cit.* p. 41

¹⁹¹⁸ *Ibid. Op. Cit.* p. 8

¹⁹¹⁹ *Ibid. Op. Cit.* p. 8

¹⁹²⁰ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 16

¹⁹²¹ *Íd.*

aras de garantizar unas tripulaciones progresivamente más estables conforme más lejanas son sus necesidades.¹⁹²²

Sin embargo, tan vital institución continuaría sin ser reglada por una ley concreta¹⁹²³ y legislada de manera confusa a través de la costumbre, de Actas del Parlamento, de órdenes del Almirantazgo y de las legislaciones locales.¹⁹²⁴ En las Islas Británicas se ordenó esta amalgama de manera más clara con el establecimiento del Impress Service en 1740 como un Departamento del Almirantazgo.¹⁹²⁵ Además de este, la *Sixth of Anne* y la *Palliser's Act* también regularon legalmente la práctica.¹⁹²⁶ La primera de ellas había, en 1707, prohibido la requisición en América con objeto de proteger y promocionar el comercio con las colonias, y sería objeto de multitud de disputas sobre las que se volverá posteriormente.¹⁹²⁷ Entre otras excepciones, permitía reclutar desertores¹⁹²⁸ y no especificaba el alcance regional con precisión, pues siguió en uso en las colonias de Norteamérica pero no en el Caribe, a pesar de los esfuerzos de los Gobernadores continentales por evitar el reclutamiento de sus gobernados.¹⁹²⁹ Tampoco fue precisa en su dimensión temporal, como lo atestigua el hecho de que en 1746 el Parlamento la reinstaurara excluyendo a Norteamérica y permitiendo el *impressment* en casos de necesidad con el permiso de los gobiernos locales; dado que tras los disturbios acaecidos en los años previos se temía perder las importantes islas azucareras.¹⁹³⁰

La segunda ley, aprobada en 1775, tenía como objeto regular los derechos de los pescadores en América, y dado que también fue objeto de disputas en aquellas costas, será objeto de atención en ulteriores páginas.¹⁹³¹ La falta de delimitación legal y los distintos órdenes jurídicos, especialmente en las colonias, supusieron una continua negociación entre los actores; la mayor parte de las veces sin registro escrito puesto que se ejercía en forma de presiones o amenazas.¹⁹³² Ejemplo de estas presiones mutuas es un

¹⁹²² Ibid. p. 18

¹⁹²³ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 12

¹⁹²⁴ MERCER, KEITH. *The Murder of Lieutenant Lawry...* p. 268

¹⁹²⁵ MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 201

¹⁹²⁶ MERCER, KEITH. *The Murder of Lieutenant Lawry...* p. 267

¹⁹²⁷ TAGER, JACK. *Op. Cit.* p. 55

¹⁹²⁸ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 342

¹⁹²⁹ Ibid. p. 342

¹⁹³⁰ Ibid. p. 348

¹⁹³¹ SILK ROBES AND SOU'WESTERNS. *HISTORY OF LAW AND THE COURTS IN NEWFOUNDLAND AND LABRADOR. Palliser's Act, 1775.* Recuperado de: REEVES, JOHN. *History of the Government of the Island of Newfoundland.* New York: Johnson Reprint, 1967. Appendix pp. 16-52. [Accedido: 2020-11-01] Disponible en: https://www.heritage.nf.ca/lawfoundation/articles/doc4_1775palliser.html

¹⁹³² MERCER, KEITH. *The Murder of Lieutenant Lawry...* p. 278

acta aprobada en 1776, momento de necesidad por la rebelión de las colonias americanas, en el que se permite el enrole de hasta dos terceras partes de extranjeros en los mercantes en tiempo de guerra; habilitando así a los oficiales a requisar a más súbditos del rey para la Navy sin ejercer más presión en tierra.¹⁹³³

En Gran Bretaña, el sistema llegó a dividir geográficamente la costa con objeto de repartir las tareas de los barcos reclutadores –de manera análoga a las provincias y subdelegaciones de Marina en España–¹⁹³⁴, mientras que en América el reclutamiento continuó realizándose principalmente mediante la misma requisición irregular, a fuerza de pactos entre las autoridades locales y los oficiales de la Royal Navy.¹⁹³⁵ Estos podían ser los propios comandantes u oficiales de guerra o bien parte de los *recruiting tender*, pues parte de la Navy estaba dedicada a la tarea del reclutamiento, como se explica a continuación.¹⁹³⁶

Dichos oficiales recibían una *impressment warrant* u orden de requisición emitida oficialmente por el Almirantazgo pero que generalmente dejaba espacios en blanco para el oficial, barco y autoridad delegada que la firmaba.¹⁹³⁷ Huelga mencionar que estos espacios en blanco, así como el hecho de ser variadas las autoridades que podían firmar la orden, generó grandes posibilidades de corrupción y falsificación de órdenes. De este modo, la estructura textual de estas varió poco a lo largo de la centuria, sirviendo como ejemplo la referenciada aquí, de 1803: se alienta y empodera al oficial –tanto al mencionado en la orden como a otro nombrado por este en el reverso, pues estaba previsto el caso– a requisar a tantos marineros, gente de mar y personas cuyas ocupaciones y trabajos sean en embarcaciones o barcos en ríos como sean necesarios para tripular la embarcación bajo su mando o cualquier otra de las embarcaciones de su Majestad; dando por cada requisado un chelín para *prest money*.¹⁹³⁸ De este, que como se aprecia mantiene la formalidad medieval, no podían tomar ni el oficial ni nadie bajo su mando dinero si no era para la recluta propiamente dicha.¹⁹³⁹ La orden, bastante sencilla en sus indicaciones, también solía contar con una fecha de validez que generalmente se correspondía con la

¹⁹³³ USHER, ROLAND G. *Op. Cit.* p. 675

¹⁹³⁴ MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 220

¹⁹³⁵ MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 201

¹⁹³⁶ *Ibid.* p. 209

¹⁹³⁷ OFFICE OF LORD HIGH ADMIRAL OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND IRELAND. *Impressment Warrant (Ref D2/19/16)* [en línea]. Londres, 1803. Orkney Library's Balfour Collection. [Accedido: 2019-06-12]. Disponible en: http://www.hmsacasta.com/2013_08_01_archive.html

¹⁹³⁸ *Íd.*

¹⁹³⁹ *Íd.*

campaña o el año natural. La referenciada, emitida el 20 de abril, era válida hasta el 31 de diciembre del mismo año y se urgía a todos los alcaldes, sheriffs, justicias, bailíos, contables y, en definitiva, a todos los oficiales y súbditos de su Majestad a ayudar al ordenado en su tarea; de manera muy similar a las prerrogativas de los ministros de Marina en tanto a la Matrícula de mar en España.¹⁹⁴⁰

La forma de proceder más común era la realizada por las embarcaciones de guerra en puerto. Siempre empleando una orden de requisición o permiso equivalente del capitán del puerto o autoridad superior,¹⁹⁴¹ se lanzaban varios botes que se encargaban de abordar cada embarcación entrante en busca de desertores y contrabando, así como aportar inteligencia a sus comandantes; lo cual constituía una efectiva fuente de información actualizada de aquellos sitios por los que hubieran pasado. Además de sus propios botes, era práctica común tener alquilada al menos una embarcación auxiliar o *tender* por cada navío para ayudar en las tareas de reclutamiento.¹⁹⁴² El problema para la tripulación abordada consistía en las dudas que planteaban dichos *tender*, pues podrían pensar que los hombres enviados por la Navy sólo buscaban información, pero servían al mismo tiempo como cuadrilla de enganche; por lo que hasta el último momento se desconocía si existía la intención de reclutar.¹⁹⁴³

El reclutamiento en sí, pues, era realizado por estas cuadrillas de enganche o *press gangs*, compuestas por unos diez hombres liderados por un oficial y generalmente armados con porras –en ocasiones con armas blancas o de fuego– en previsión del probable conflicto.¹⁹⁴⁴ Por ese mismo motivo, se buscaba para ellas a personal de constitución fuerte y, en aquellas enviadas desde tierra, a antiguos marinos que conociesen la profesión y la forma de proceder frente a las cuadrillas. Porque, efectivamente, en los principales puertos este reclutamiento también era realizado desde y en tierra, imagen que ha trascendido más que el enganche en mar a pesar de ser el segundo más numeroso, por su mayor violencia y consecuencias sociales para las poblaciones.¹⁹⁴⁵

¹⁹⁴⁰ Íd.

¹⁹⁴¹ MERCER, KEITH. *Sailors and Citizens...*

¹⁹⁴² HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 59

¹⁹⁴³ Demasiado a menudo los oficiales de guerra llegaban a obviar la reglamentación para poder reclutar de manera abusiva. MERCER, KEITH. *Northern exposure...* pp. 218, 220

¹⁹⁴⁴ *Ibid.* p. 202

¹⁹⁴⁵ *Ibid.* p. 202

Una de las motivaciones de estos conflictos era el reiterado incumplimiento por parte de los oficiales de las excepciones de reclutamiento que disfrutaban según qué gentes de mar. Por ejemplo, desde 1729 lo estaban en las aguas de las islas Británicas el patrón, un aprendiz, un marinero y un terrestre por barco pesquero; ampliado en 1801 todo aquel que estuviera pescando, secando o vendiendo pescado en aras de proteger tan importante industria.¹⁹⁴⁶ La desagradable e ilegal respuesta a estas y otras excepciones por parte de los reclutadores, con tal de obviarlas, solía ser la de imperiosa necesidad de defender la patria.¹⁹⁴⁷ Argumento difícil de discutir, especialmente si iba acompañado de charreteras en el hombro y una cuadrilla de no muy amigables y recios marineros con chafarotes en las manos.¹⁹⁴⁸ Precedidos, en el caso de ser una embarcación de guerra la que realizaba el reclutamiento, de un “ceremonial” –y para nada amenazador– cañonazo de advertencia que sólo en ocasión de mercantes armados o corsarios podía ser respondido con igual o mayor fuerza.¹⁹⁴⁹ Y es que, aunque contados, hubo intercambios de fuego en la mar contra los reclutadores, como el convoy de indiamanes que en 1740 hundió a uno de los 3 *tender* que pretendía esquilmar sus experimentadas tripulaciones.¹⁹⁵⁰

En este punto, Mercer discrepa del hecho violento en la mar como norma,¹⁹⁵¹ lo que podría entenderse en tanto que llegó a ser implícito al reclutamiento, sin necesidad de ser ejercido puesto que de elemento de poder físico se fue transfigurando en autoritario en la figura del oficial reclutador.¹⁹⁵² Por su parte, Brunzman otorga ejemplos de estos hechos, que usualmente se resolvían con alguna víctima mortal.¹⁹⁵³

La necesidad de reclutar, concebida como uno de los grandes problemas de la Gran Bretaña del XVIII por sus contemporáneos,¹⁹⁵⁴ llegaba a tal extremo que era común sustraer tripulantes hasta que no quedaban suficientes para arribar a puerto. Este problema

¹⁹⁴⁶ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 53

¹⁹⁴⁷ *Ibid.* p. 31

¹⁹⁴⁸ *Ibid.* pp. 31 y 38

¹⁹⁴⁹ *Ibid.* pp. 65-66

¹⁹⁵⁰ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 334

¹⁹⁵¹ MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 211

¹⁹⁵² HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 37

¹⁹⁵³ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 335

¹⁹⁵⁴ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 21

continuaría presente durante toda la centuria hasta el punto de que el Almirantazgo llegó a ordenar en 1806 navegar con tripulaciones inferiores a las estipuladas.¹⁹⁵⁵

Así, la deferencia de dejar a parte de la cuadrilla de reclutamiento a bordo para llevar al buque cuya tripulación había sido extraída se fue trasladando a la práctica del Almirantazgo de mantener a hombres a la espera de forma regular: los *ticket man* o *man in lieu*. Término en francés que, de nuevo, parece indicar una práctica de orígenes muy anteriores establecida de manera formal en esta centuria. Se trataba comúnmente de pescadores, *sea-fencibles* –término que podría equipararse a milicias del mar– y otras gentes de la costa, generalmente o muy jóvenes o jubilados, libres de emplearse en lo que quisieran siempre que estuvieran disponibles permanentemente para esta tarea; de manera análoga al caso español, sus restricciones eran ciertamente similares a las de la cuadrilla de reserva de la Matrícula de mar, si bien no sus tareas. Así, a cambio de un chelín más un penique por milla para volver al sitio de empleo, los *tender* solían cargar uno o dos en cada ejercicio reclutador en previsión de esquilmar a los arribantes.¹⁹⁵⁶

De cualquier manera, los abusos eran más frecuentes, como es lógico, tras un periodo de guerra continuado con su consiguiente desgaste. Con anterioridad, durante periodos de tensión prebélica o al estallido de las hostilidades, con la Navy en mínimos de paz, el primer reclutamiento siempre se hacía en embarcaciones para garantizar marinería hábil.¹⁹⁵⁷ Marinería que, en caso de provenir de embarcaciones mercantes podía incluso estar habituada a la artillería porque los mercantes iban armados por ley, si bien la mayoría de ellos no llegaba a utilizarla nunca.¹⁹⁵⁸

Esta era la situación deseada tanto por la Navy como por los marineros, dado que en estos casos lo común era respetar los límites legales. En cambio, los rápidos armamentos que requirieron las escaladas militares finiseculares y napoleónicas desembocaron en el reclutamiento en tierra cuyos procedimientos impactarían significativamente en la vida y memoria de las poblaciones costeras. Prueba de la enorme controversia que generaban en

¹⁹⁵⁵ MCCRANIE, KEVIN. *Op. Cit.* p. 85 El ejemplo que se muestra en este estudio es la tripulación de 284 hombres en una fragata de la Royal Navy que teóricamente debía llevar 296. Es decir, la falta de 12 hombres. La comparativa con lo sucedido en las naves españolas, como se ha reflejado previamente, es especialmente esclarecedora dados los casos en los que no era posible siquiera salir a navegar por falta de los tripulantes esenciales.

¹⁹⁵⁶ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* pp. 67-70

¹⁹⁵⁷ *Ibid.* p. 58

¹⁹⁵⁸ *Íd.*

manera similar, se observa la apariencia ruda de los reclutadores, si bien posiblemente exagerada con intención política, y el hecho de que fueran armados; quizá con mayor frecuencia que en el reclutamiento en la mar.¹⁹⁶¹

Para la puesta en marcha de una cuadrilla de reclutamiento en tierra, el oficial que hubiera recibido la orden buscaba un edificio en el que instalar la base de operaciones, para lo cual se le otorgaban 20 peniques a la semana, izaba una *Union Jack* en señal de autoridad y comenzaba la búsqueda de voluntarios para formar la cuadrilla. La búsqueda resultaba ser tarea sencilla la mayor parte de las veces dada la extensa necesidad de un sueldo – fruto de los traslados forzosos de población desde el campo a la costa provocados por los cercamientos–, si bien siempre se trataba de contar con algunos marineros por su mayor experiencia tratando a sus colegas.¹⁹⁶² Con ellos, dado que generalmente también eran reclutados como tripulantes posteriormente, se tenía la deferencia de permitirles elegir destino para que no coincidieran con las personas que habían contribuido a reclutar.¹⁹⁶³

El alquiler del edificio se realizaba de manera permanente en los puertos más grandes, estableciendo así un centro de referencia al que los marineros que arribaban con algún permiso estaban obligados a comparecer para hacerlo efectivo y tenerles así controlados.¹⁹⁶⁴ Sin embargo, estos edificios –denominados *rendezvous* o puntos de encuentro– no siempre funcionaron precisamente como punto de autoridad. Así lo referenciaba Hutchinson para el caso de King’s Lynn, lugar en el que se emplearon nada menos que 13 libras en banderas en 4 años, pues la población expresaba su agrado con la requisición bajando la bandera y volviendo a izarla hecha jirones una y otra vez.¹⁹⁶⁵ En estos puertos, precisamente por la mencionada conflictividad, lo normal era contar con cuadrillas de enganche de al menos 20 personas además de los oficiales, si bien en los pequeños un par de ellos solían bastar.¹⁹⁶⁶

Huelga mencionar que no era un destino ideal para la oficialía, que además de tener que trabajar en tierra en una tarea no precisamente agradable, veía sus posibilidades de ascenso seriamente mermadas.¹⁹⁶⁷ El *Regulating Captain* al mando de la cuadrilla lo

¹⁹⁶¹ Ibid. p. 41

¹⁹⁶² Ibid. p. 31

¹⁹⁶³ Íd.

¹⁹⁶⁴ Ibid. p. 49

¹⁹⁶⁵ Ibid. p. 40

¹⁹⁶⁶ Ibid. p. 32

¹⁹⁶⁷ Íd.

podía ser desde el cargo de teniente y entre sus funciones estaban alquilar el edificio, organizar a sus subalternos, dirigir las operaciones, llevar las cuentas, el listado de reclutados y su certificación para el servicio. Todo un lujo de labor diaria para alguien que en teoría amaba navegar, especialmente a cambio de la libra diaria de sueldo; valga la ironía. Con contantes y sonantes 12 peniques de dieta, eso sí.¹⁹⁶⁸

Bajo su mando y en función del tamaño podía haber más oficiales, tenientes y, especialmente, guardiamarinas que podían ser nombrados para la ocasión; que poco tenían que ver con la imagen del joven de buena familia destinado a convertirse en oficial de mar y más con la de un veterano marinero aficionado al boxeo.¹⁹⁶⁹ A los miembros de las cuadrillas se les daba un salvoconducto para que pudieran ir a pescar en la orilla o el mar sin peligro de ser apresados, de manera similar al principal privilegio de los matriculados en España.¹⁹⁷⁰

Los problemas derivados del sistema se agudizaron con la crisis social vivida en la década de 1790 en paralelo al aumento exponencial de las tripulaciones, por lo que las autoridades, conscientes de los problemas, buscaron vías alternativas para sofocar la presión. Así, en 1795 se publicaron las *Quota Acts* que establecieron levas en condados y puertos para garantizar hasta 30.000 concriptos, la mayoría de ellos terrestres.¹⁹⁷¹ Cada condado contribuiría con un número concreto de personas proporcional a su población – Yorkshire, 1081; Rutland, 23–, a excepción de los grandes puertos, que contribuían de manera independiente: 5704 debían ser proporcionados únicamente en Londres.¹⁹⁷² Los grandes motines de los años siguientes sobre los que se incide en el siguiente apartado eliminaron rápidamente el desafortunado intento de cambio de sistema que, en la práctica, funcionó al mismo tiempo que las requisiciones.

Ya en 1835, con una generación de perspectiva y el *impressment* en desuso, el capitán Gourly propuso una *General Registration* –Matrícula general– de toda la gente de mar, que cada enero enrolaría a unos 80.000 por un periodo de 4 años y garantizaría ciclos regulares.¹⁹⁷³ Pretendía con ello unas condiciones dignas y evitar los abusos que, los contemporáneos expresaban, causaban las grandes cuotas de deserción de finales del

¹⁹⁶⁸ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 34

¹⁹⁶⁹ *Ibid.* p. 35

¹⁹⁷⁰ *Ibid.* p. 36

¹⁹⁷¹ PFAFF, STEVEN, HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. *Op. Cit.* p. 251

¹⁹⁷² HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 14

¹⁹⁷³ GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. IV

XVIII.¹⁹⁷⁴ La propuesta de Gourly, sorprendentemente parecida al sistema español y francés que la Navy había conseguido derrotar y que se plasmó en el Acta de 30 de julio de 1835,¹⁹⁷⁵ tenía su origen en el profundo conocimiento del capitán del *systeme des classes* por haber pasado años prisionero en Francia; pues consideraba que mediante este se evitaría el gran problema de las tripulaciones, ya que *la Armada de Gran Bretaña nunca ha sido tripulada, en tiempo de guerra, sin una leva general*.¹⁹⁷⁶ Con la perspectiva histórica e historiográfica de nuestro tiempo, resulta casi enternecedor atender a las palabras del capitán conociendo los abusos y problemas generados por la Matrícula. Más aún cuando fueron pronunciadas en pleno auge de un liberalismo que luchó fervientemente contra todo registro y trabas administrativas y sectoriales.

Sin embargo, es menester reconocer que fueron pronunciadas en un momento de duda, pues el *impressment* había sido definitivamente abandonado en esa misma década y se buscaba con ahínco un sustituto para el caso de un gran armamento. La distancia histórica respecto a los años de los grandes motines es la misma que tendrían sus sucesores de la guerra de Crimea, para los cuales los latigazos a bordo eran completamente impensables a pesar de que “sólo” habían sido prohibidos cuarenta años antes.¹⁹⁷⁷ Al calor, huelga decirlo, de la concepción de “ejércitos de ciudadanos” que se había iniciado en el ciclo revolucionario americano y francés que la Royal Navy con tanto ahínco combatió.

Precisamente, el *impressment* comenzó a ser descartado debido a la presión de los grandes motines de la flota británica de la década de 1790, a la Guerra Anglo-Americana y al final de las guerras napoleónicas.¹⁹⁷⁸ La conjunción de la falta de necesidad y los grandes conflictos que había causado –en un contexto de verdadero peligro para la paz social– arrumbó a su desuso y final desaparición en el primer tercio del siglo XIX, si bien nunca se abolió formalmente y no sería hasta 1850 cuando se institucionalizaría el servicio continuo en la Royal Navy.¹⁹⁷⁹

¹⁹⁷⁴ Librería del University College de Londres, Colección Hume Tracts, *Impressment of seamen* [panfleto anónimo], 1800. p. 1

¹⁹⁷⁵ GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. III

¹⁹⁷⁶ GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. 13

¹⁹⁷⁷ LAND, ISAAC. *Customs of the sea...* p. 176

¹⁹⁷⁸ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 172

¹⁹⁷⁹ MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 202

6.4.2. La aplicación del *impressment*

Como se puede observar, la metodología de reclutamiento de la Royal Navy fue, considerada a posteriori, efectiva; pues permitió dotar a sus embarcaciones de manera suficiente para asegurar la supremacía naval. Fue también, empero, tremendamente problemática a nivel social, lo que establece cierta diferencia con la mayor parte de los dificultades afrontadas por la Matrícula de mar y estudiadas en esta tesis, más relacionadas con el ámbito político y administrativo; si bien ninguno de los sistemas estuvo exento de los conflictos que los caracterizaron respectivamente.

En cualquier caso, entre la práctica prevista por las autoridades británicas y la realidad se ha identificado la interposición de cuatro grandes problemas. El primero de ellos fue el respeto a aquellos que estaban exentos del servicio por ley, o más bien la falta de este. El segundo, que atañe tanto a la contemporaneidad del *impressment* como a su estudio histórico, es el de la concepción de la voluntariedad en el servicio; en tanto a los requisados de manera forzosa se les permitía inscribirse como voluntarios una vez a bordo y esto complica establecer cuántos de ellos trabajan contra su voluntad.

Estrechamente relacionado con esto se encuentra la vulneración de derechos de los individuos, pues su reclutamiento forzado no era sino la primera de los quebrantamientos que habrían de sufrir. A su vez, esta ocasionó el siguiente problema estudiado, las respuestas pasivas y activas que dio la gente de mar ante el atropello continuado por parte de la Royal Navy: desertiones, disturbios y motines.

6.4.2.1. Las exenciones del servicio

Pese a lo a priori indiscriminado del sistema de reclutamiento inglés, no todos los súbditos eran legalmente susceptibles de ser obligados al servicio. A principios de siglo, sin ir más lejos, los propios marineros estaban exentos de ser reclutados durante los dos primeros años de su ejercicio, con tal de no privar a los mercantes de marineros hábiles y al mismo tiempo fomentar tripulaciones más expertas en los de la Navy.¹⁹⁸⁰ Posteriormente, esta exención se restringió únicamente a oficiales, suboficiales y carpinteros de aquellas embarcaciones mayores de 50 toneladas, y únicamente si estaban trabajando en ellas.¹⁹⁸¹ El optimismo de finales de siglo se desvaneció paulatinamente hasta que a finales era considerado que para tener una tripulación suficiente en una embarcación de guerra

¹⁹⁸⁰ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* pp. 48-49

¹⁹⁸¹ *Íd.*

bastaba con un 25 % de marinería hábil y otro 25 % de gente de mar, siendo indistinto que la mitad restante fuera de terrestres.¹⁹⁸² La realidad de esta consideración no sólo contrasta con lo pretendido a previamente, sino con la contrapartida española, que buscaba completar equipajes –aunque generalmente fuera misión imposible– únicamente a base de gente de mar.

Por otro lado, las distintas matrículas españolas situaban las edades mínimas y máximas de servicio en torno a los 14 y los 60 años, lejos de los 18 y 55 que marcaban la limitación a los reclutadores británicos.¹⁹⁸³ Este punto, en teoría, garantizaría tripulantes con mejor forma física, pero para evitar ser enrolado forzosamente era necesario probar la edad en el momento, algo harto complicado, por lo que era una exención que comúnmente no se respetaba.

Origen también de discusiones era la falta de respeto a la exención de la tripulación mínima para la correcta navegación, en tanto apreciación subjetiva en la opinión de los oficiales armados solía prevalecer.¹⁹⁸⁴ La mera existencia y normalización de los *man-en-lieu* o *ticket man* supone la normalización de este atropello, cuánto más terrible para los marineros que regresaban a puerto tras meses de navegación y eran privados de ver a sus seres queridos para ser enrolados en los barcos de guerra.

Curiosamente, pese a desproteger a profesionales cualificados y valiosos para el comercio, se granjeaba exención de reclutamiento a los temporeros por ser de vital importancia para la economía del país.¹⁹⁸⁵ Tal como se apreciaba de manera meridiana con las penas que se imponían en el Reglamento de Matrícula de mar de Filipinas, los intereses de clase de esta franquicia son más que obvios. Resulta complicado justificar desde un punto meramente económico que un temporero, mano de obra barata y que podía ser sustituida fácilmente, no pudiese ser forzado a la marina de guerra mientras que carboneros, herreros o pequeños campesinos, que dejaban oficios desiertos y afectaban indirectamente a los circuitos económicos locales, sí que eran enrolados contra su voluntad. En este punto se ha de entender que la *economía del país* era la de sus legisladores: nobleza y *gentry* poseedora de haciendas cercadas en las que hacía falta abundante mano de obra de manera temporal. Si el número de temporeros disminuía con

¹⁹⁸² FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 75

¹⁹⁸³ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 46

¹⁹⁸⁴ *Ibid.* p. 48

¹⁹⁸⁵ *Ibid.* p. 46

ocasión de grandes reclutamientos, aumentarían sus sueldos. No es de extrañar que esta misma clase dominante asumiese la libertad del individuo como un bien inalienable mediante la *Abolition Act* que ponía fin a la esclavitud en 1833, al fin y al cabo era más caro mantener esclavos que pagar a temporeros –siempre abundantes y protegidos del peligroso servicio en la mar– únicamente cuando fueran necesarios.

De vuelta en el siglo XVIII, la cuestión de la esclavitud contraía cierta paradoja a la hora de forzar al servicio en la mar, pues no era posible restringir la libertad de alguien que no era dueño de ella. Limitado pues a la decisión los dueños, no era extraño encontrar a esclavos personales sirviendo en la Royal Navy que asumían el mismo escalafón que los demás forzados en función de su habilidad.¹⁹⁸⁶ Este es uno de los motivos por los que con frecuencia se relacionó al *impressment* con la esclavitud, en tanto que la Corona trataba a sus súbditos como esclavos cuando les obligaba al servicio.

La última exención generalizada era a los extranjeros, aunque podían servir de voluntaria.¹⁹⁸⁷ Pero esta prerrogativa pronto sería obviada dado que se perdía si habían trabajado al menos dos años en la marina mercante o estaban casados con una británica, considerándoseles como naturalizados. Así, a partir de 1756 se volteó la cuestión y se comenzó a suponer frente a un reclutamiento que todos los extranjeros estaban naturalizados, por lo que para evitarlo tendrían que –tarea ardua– demostrar un negativo: que no estaban naturalizados.¹⁹⁸⁸

Además de las exenciones mencionadas, ciertas autoridades marítimas con poder para ello emitieron protecciones específicas. La *Trinity House* para los pilotos, las aduanas para los balleneros o los propios oficiales del *impressment* para sus propia cuadrilla. Estos amparos se emitían a nivel personal y debían contener una descripción precisa de la persona para la que se emitían, siendo de esta forma una de las pocas verdaderamente efectivas frente a las garras de la necesitada Royal Navy.¹⁹⁸⁹ Así, personas que estaban legalmente protegidas frente a las levas sirvieron ampliamente porque la Armada británica jugaba en las líneas grises de las cargas y beneficios, tal como hicieron las

¹⁹⁸⁶ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 41

¹⁹⁸⁷ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 44

¹⁹⁸⁸ *Íd.*

¹⁹⁸⁹ *Ibid.* p. 55

instituciones coloniales españolas y la propia Armada cuando la necesidad o el interés así lo dictaron.¹⁹⁹⁰



*Ilustración 8. Marinero apoyado en un cañón a bordo del Pallas, Gabriel Bray, ca. 1775*¹⁹⁹¹

¹⁹⁹⁰ MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 204

¹⁹⁹¹ National Maritime Museum, Greenwich (en adelante, NMMG), PAJ1999 [Accedido: 2022-08-13]
Disponible en: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-200784>

6.4.2.2. La cuestión de la voluntariedad

Las personas exentas del servicio pero obligadas a él distaban de poder ser voluntarias pero, al margen de lo meridiano de su situación, la de la mayor parte de los tripulantes está sujeta al debate historiográfico. Así, parte de la historiografía angloparlante propone la existencia de un “mito liberal” basado en los argumentos para lograr el fin del *impressment* propios de la década de 1830; exagerando sus aspectos negativos por fines políticos. En esta corriente se encontrarían Rodger o su discípulo Dancy, quien argumenta que únicamente un 23 % de las tripulantes lo era contra su voluntad; mientras que desde la orilla opuesta Land propone cifras superiores al 50 %.¹⁹⁹² Ross Dancy establece que el número de voluntarios fue de entre dos y tres veces superior al que se ha considerado tradicionalmente, y para ello argumenta que sólo es posible documentar un incidente por cada 750 hombres reclutados mediante *impressment*, haciendo de este un método objetivamente pacífico.¹⁹⁹³ Bien es cierto que los datos se obtienen de la obra de Lewis realizada en 1960 con base en la asunción de que la mitad de las tripulaciones eran voluntarias.¹⁹⁹⁴ Un vistazo rápido a estadísticas actualizadas desmiente rápidamente esta idílica versión:

Motines del pan	+900	1740-1801
Disturbios y violencia por el impressment	602	1738-1805
Disputas laborales violentas	383	1717-1800

Tabla 53. Reacciones violentas de la clase popular en respuesta a condiciones de vida, *impressment* y condiciones laborales.¹⁹⁹⁵

El problema, además de que el análisis cuantitativo varía si se emplean comparaciones como las de la tabla previa, en las que se aprecia claramente la relevancia de la respuesta popular violenta al *impressment*, es que a nivel metodológico no se puede prescindir de variantes cualitativas. Valiéndonos de un ejemplo concreto en el que un teniente de la Royal Navy abrió fuego contra una multitud levantada en contra de la requisición de gente de mar contaría como “1” hecho violento, pero ampliando el espectro analítico se pueden trazar hasta 20 años de cartas, escritos y tensiones sociales en dicho puerto con motivo del reclutamiento.¹⁹⁹⁶ Sería necesario, otrosí, considerar los distintos niveles de violencia

¹⁹⁹² ROBSON, M. *Op. Cit.* pp. 390-392; LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 1

¹⁹⁹³ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 1

¹⁹⁹⁴ MCCRANIE, KEVIN. *Op. Cit.* p. 85

¹⁹⁹⁵ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 7

¹⁹⁹⁶ *Ibid.* pp. 5 y 7

de cada hecho violento por 750 hombres reclutados, puesto que un 25 % de los disturbios en respuesta al *impressment* acabó con al menos un muerto o heridos graves.¹⁹⁹⁷ Aun así, estos dos argumentos no son la principal traba a la corriente optimista, sino que analizar la resistencia al *impressment* con base únicamente en los disturbios violentos parte del error conceptual, puesto que la mayor parte de la respuesta no se produjo de forma violenta, sino que se tradujo en obstrucción a las autoridades locales, huidas, deserciones y otros tipos de resistencia pasiva.¹⁹⁹⁸

Es más, incluso erróneamente restringiendo el examen a meras cantidades es harto complicado establecer números definitivos, puesto que la propia Armada británica no distinguía entre voluntarios y forzados.¹⁹⁹⁹ Citando al almirante Philip Cavendish en 1741 a través de Denver Brunsmán: *Todos son voluntarios en cuanto averiguan que no se pueden ir.*²⁰⁰⁰ Quizá los altos números de voluntarios recuperados de la Navy estuvieran maquillados por el hecho de que, una vez a bordo y sin posibilidad de escape, se daba la oportunidad al requisado de presentarse como voluntario y optar a las ventajas pecuniarias y de carrera de estos.²⁰⁰¹ Sin ir más lejos, a los voluntarios se les daba el *bounty*, de manera general solo a los genuinos, pero también a muchos forzados que aceptaban su nueva situación: 5 libras a los *able seamen*, 2 libras y un chelín a los marineros ordinarios y 1 libra y un chelín a los terrestres.²⁰⁰²

Con estas consideraciones en mente y sin que corresponda a esta tesis establecer si la historiografía tradicional o este estudio son más o menos válidos, puesto que para ello habría que comprobar innumerables fuentes primarias y derivar esta tesis hacia la casuística anglosajona, Dancy afirma que el *impressment* supuso únicamente el 16 % de los hombres reclutados para el servicio entre 1793 y 1801; mientras que, en sus antípodas, Brunsmán asevera que fueron hasta un 75 %.²⁰⁰³ Una fuente contemporánea al hecho y sin intereses directos en él como la obra de Jorge Juan y Antonio de Ulloa certificaba las cifras del segundo cuando mencionaba que

¹⁹⁹⁷ Ibid. p. 7

¹⁹⁹⁸ Ibid. p. 4

¹⁹⁹⁹ MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry... p. 263

²⁰⁰⁰ BRUNSMAN, DENVER. Men of war... p. 22

²⁰⁰¹ Ibid. pp. 30 y 38

²⁰⁰² MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry... p. 258

²⁰⁰³ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... pp. 1-2

[...]en Inglaterra por lo regular es gente forzada, sacada de los navios mercantes, o tomandola de leva en las poblaciones vecinas a los puertos de mar.²⁰⁰⁴

En lo que sí coinciden mayoritariamente ambas corrientes es en que la resistencia principal se daba con anterioridad al reclutamiento, expresándose después a bordo en numerosas deserciones y pequeños motines –al margen del ciclo finisecular–, pero aceptando la inmensa mayoría de los nuevos servidores de Su Majestad su nueva condición y trabajando como buenamente podían.²⁰⁰⁵

En este sentido, y aunque difícil de medir sino de forma cuantitativa, la cuestión de la calidad de vida y del trabajo a bordo de la Royal Navy en comparación con el servicio civil –y sus equivalentes españoles– se erige como fundamento en cuanto a la voluntariedad y calidad de las tripulaciones conseguidas mediante el *impressment*. No debe extrañar que la postura del muy crítico Gourly fuera creer que para los marinos mercantes el servicio en barcos de guerra era equivalente a *un sentimiento de horror, siendo considerado por ellos como esclavitud ilimitada*.²⁰⁰⁶ Los propios requisados, aún en lo duro de sus condiciones, le llevaban la contraria al considerar que servir en la Marina es algo honorable, no excesivamente negativo en tanto sus connotaciones de defensa del común y en pos de los demás; si bien al entrar en ella requisados, contra la voluntad del individuo de trabajar por tan nobles fines, se perdía tal condición.²⁰⁰⁷

Desde un punto de vista meramente utilitario, y al contrario de lo que sucedía en la contraparte española, era un lugar común entre la marinería el que la Armada ofrecía mejores provisiones, cuidados médicos y pensiones y menor carga de trabajo que la Marina mercante.²⁰⁰⁸ Aunque, por supuesto, esto cambiaba drásticamente en periodo de guerra, en el que no sólo la paga era mayor en los mercantes por el riesgo que asumían los armadores –y su asociado aumento de beneficios–, sino que las posibilidades de fallecer eran, lógicamente, mucho menores.²⁰⁰⁹ En la Navy, también a diferencia de la Armada, se podía progresar teóricamente hasta el final en el escalafón, puesto que el acceso a teniente se hacía a través de examen y sin necesidad de probar orígenes

²⁰⁰⁴ JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Op. Cit.* p. 96

²⁰⁰⁵ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 31

²⁰⁰⁶ GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. 63

²⁰⁰⁷ Librería del University College de Londres, Colección Hume Tracts, *Impressment of seamen* [panfleto anónimo], 1800. p. 1

²⁰⁰⁸ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 34

²⁰⁰⁹ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 331

nobles;²⁰¹⁰ aunque, qué duda cabe, las conexiones son y eran una parte fundamental de la permanencia y ascenso sociales. No era algo común, pues uno de cada 150 marineros llegaba a *commissioned officer* –oficial– y sólo uno de cada 750 ascendía más allá de teniente; pero la posibilidad y lo difundido de los ejemplos alentaría la positividad hacia el servicio militar.²⁰¹¹

Así, este era una opción atractiva para la gente de mar en periodo de paz y dejaba de serlo en cuanto los conflictos se extendían cronológicamente, tal como demuestra que año tras año de guerra la Royal Navy estuviera peor tripulada.²⁰¹² Cuando había que recurrir a las cuadrillas de requisición porque las carencias lo demandaban, estas perseguían especialmente a los *topmen*, los gavieros, por este motivo; pues eran los que más capacidades atesoraban y menos incentivos tenían para presentarse voluntarios, ya que en tiempo de guerra podían ganar mucho más dinero en mercantes y contrabandistas.²⁰¹³ Ante el problema de mantener el comercio y asegurarlo militarmente, cuestión hartamente discutida en la sociedad británica,²⁰¹⁴ se tomó la decisión de permitir en tiempo de guerra hasta un 75 % de tripulantes extranjeros en los mercantes, por el 25 % en paz;²⁰¹⁵ liberando así a casi toda la fuerza de trabajo del Atlántico británico para ser reclutada voluntaria o, más probablemente, forzosamente.

²⁰¹⁰ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 39

²⁰¹¹ *Íd.*

²⁰¹² GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. 57

²⁰¹³ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 331

²⁰¹⁴ LLOYD, CHRISTOPHER. *Op. Cit.* p. 114

²⁰¹⁵ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 21

6.4.2.3. La vulneración de derechos

Aun cuando siga siendo complicado establecer cifras definitivas de voluntarios y forzados a bordo, las fuentes desmienten la existencia de un mito del primer liberalismo y remiten irrefutablemente a una vulneración de derechos de la gente de mar constante y generalizada. Transgresión que se incrementó a la par que el tamaño de la Royal Navy, alcanzando debido a la carencia ya no solo a la población de los puertos, aunque sus profesiones no fueran marítimas, sino a la del interior.²⁰¹⁶ Protegidos los temporeros por intereses políticos y poco amigos de los levados indiscriminadamente a bordo, la primera expansión hacia el interior se hizo a través de sus aguas navegables, los abundantes ríos y canales de Gran Bretaña, arguyendo que sus trabajadores eran marítimos.²⁰¹⁷ Tan discutible lectura tuvo parangón en la Matrícula de mar de España en la Albufera, el Mar Menor y el Ebro, así como en la previamente analizada matrícula de Nueva Granada en el Magdalena.²⁰¹⁸

Del mismo modo que la contraparte española, la extensión del reclutamiento a más capas de la sociedad corrió paralela al incremento de las protestas por parte de sectores tanto marítimos como alejados de ellos:

*What readers will expect is a sequence like this: here's the pamphlet attributed to Vice-Admiral Knowles from 1758; here's the speech by Temple Luttrell in Parliament from the 1770s; here's the petition against impressment from the sailors of Newcastle in 1793; here's what Mary Wollstonecraft wrote against impressment; here are the articles from the Independent Whig on flogging and impressment from the summer and fall of 1816; here's the twenty-seven page discussion in the Edinburgh Review of 1824, reviewing five publications that had appeared on the topic in the last ten years and applying new concepts from political economy to the labor supply problem.*²⁰¹⁹

²⁰¹⁶ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... pp. 2-3

²⁰¹⁷ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 50

²⁰¹⁸ HOCES-GARCÍA, ALBERTO. "Insubordinados y repugnantes..." p. 14

²⁰¹⁹ T. del a. *Lo que los lectores esperarán es una secuencia como esta: el folleto atribuido al vicealmirante Knowles de 1758; el discurso de Temple Luttrell en el Parlamento de la década de 1770; la petición contra la requisición de los marineros de Newcastle en 1793; lo que escribió Mary Wollstonecraft contra el impressment; los artículos del Independent Whig sobre flagelación e impressment del verano y otoño de 1816; la discusión de veintisiete páginas en el Edinburgh Review de 1824, revisando cinco publicaciones que habían aparecido sobre el tema en los últimos diez años y aplicando nuevos conceptos de la economía política al problema de la oferta laboral.* | LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 3

La continuidad temporal y transversalidad social de las referencias mencionadas por Land evidencia que el reclutamiento forzoso fue un problema de primer orden político, tanto por su extrema necesidad en defensa de los intereses del Estado como por la evidente afrenta a los derechos de los individuos que este debía representar y proteger. Lamentablemente, no es posible establecer lazos comparativos de la presencia de Mary Wollstonecraft –madre de la celeberrima Mary Wollstonecraft Shelley– con España, pero no es la única vez que es mencionada en esta tesis dado que su labor fundamental en defensa de los derechos de las mujeres hizo que se posicionara firmemente en contra del *impressment* como una realidad que las afectaba en primera instancia; evidenciando el alcance de la institución a la totalidad de la clase popular. Incluyendo a los marineros en servicio.

Aunque pueda sonar absurdo, ni siquiera la marinería ya forzada a servir estaba exenta de volver a ser reclutada sin solución de continuidad. Cada vez que un barco de la Royal Navy quedaba fuera de comisión, todo el personal a bordo excepto los oficiales quedaban desvinculados de ella, volviendo a sus hogares. Semejante pérdida de personal con conocimientos se fue haciendo intolerable en la década de 1790, provocando que se incumpliese su derecho a retornar y fuesen reenganchados una y otra vez.²⁰²⁰ La libertad de movimientos temporal que el *impressment* imponía, como la matrícula, se convertía en indefinida y asemejaba, de este modo, a la esclavitud.²⁰²¹ En el reformador Estado británico eso entraba en contradicción con numerosos principios e incluso con reformas previas del sistema orientadas a incrementar la moral, que garantizaban periodos de permiso tras cada campaña.²⁰²²

La práctica semejaba la largo tiempo practicada de reclutar únicamente en los mercantes que regresaban a puerto dejando así emprender viaje a los que salían, que se había normalizado con la connivencia de los armadores, pues de este modo no veían afectada la finalización de sus negocios.²⁰²³ El comienzo de las singladuras en época de guerra, en cambio, llegó a ser tan complejo por la necesidad de tripulantes que incluso se popularizó la práctica del *crimping*, suplantar a reclutadores de la Navy para conseguir enrolar empleando incluso órdenes oficiales; pues estas se enviaban sin los nombres y la

²⁰²⁰ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 15

²⁰²¹ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 23

²⁰²² *Ibid.* p. 29

²⁰²³ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 339

corrupción facilitaba su adquisición.²⁰²⁴ No es difícil imaginar el tremendo estrés que debían sufrir los marineros cuando después de meses de navegación volvían a ver puerto y a imaginarse de vuelta con su familia o, simplemente, disfrutando de su ganada paga, sabiendo que entre ellos y esos momentos se interponía la posibilidad de ser reenganchados por la fuerza. Tampoco lo es el concebir que conforme esta práctica se generalizó, las respuestas a ellas se hicieron más violentas.

No sería correcto, sin embargo, asumir que el *impressment* trascendió como problemática principal de la gente de mar únicamente a finales de siglo XVIII. Ya a principios de este, alguien que se presentaba como un “caballero que había sido detenido ilegalmente” se quejaba de que el hecho había sido cometido por *comerciantes de almas*.²⁰²⁵ El texto se presenta de manera similar a las innumerables caricaturas y miniaturas críticas con el sistema y con el reclutamiento contra su voluntad de personas que luchaban a diario por garantizar el sustento de su familia.²⁰²⁶ Este, como otros conservados, supone un testimonio imprescindible para esta tesis, pues no tenemos la suerte de contar con los de sus colegas hispanohablantes. El caballero marinero partía del axioma de que la Navy debía tener marineros, sin cuestionar el punto sino el precio al que se conseguía: dejando las embarcaciones pobremente tripuladas, a las familias con sustentos mínimos y a las viudas pobres de solemnidad y dependiendo de las parroquias.²⁰²⁷ Las palabras de uno de los protagonistas contrastan con las conclusiones de Brunsmán, quien afirma que la mayoría de las críticas al sistema desde dentro de la Armada británica no se debían a su tiranía sino a su ineficiencia.²⁰²⁸

Esta tesis es refutada también por otro de los protagonistas, que en este caso había estado a cargo de cuadrillas de reclutamiento, el capitán John Gourly, quien afirmaba que los marineros se sentían degradados y jamás olvidaban la desgraciada condición de ser reducidos mediante el *impressment*.²⁰²⁹ El ejemplo de Gourly, un oficial al que preocupaba su tarea o al menos era sensible a ella, no es único. Hay algunas excepciones, aunque no demasiadas, en las que las cuadrillas demostraron respeto al desarrollo de la

²⁰²⁴ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* pp. 38-39

²⁰²⁵ Biblioteca Nacional de Escocia, 86225486. GENTLEMAN WHO WAS UNLAWFULLY DETAIN'D. *Sailor turn'd pyrate* [en línea]. 1705 [Accedido: 2019-06-12]. Disponible en: https://www.europeana.eu/portal/es/record/45/_Resource_86225486.html?q=press+sailor#dcId=1560339542668&p=1&rp=1

²⁰²⁶ Íd.

²⁰²⁷ Íd.

²⁰²⁸ BRUNSMAN, DENVER. *The Evil Necessity...* p. 51

²⁰²⁹ GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. 48

vida en las localidades en las que operaban, como tres tenientes que en 1794 juraron no apresar en North Shields mientras durasen las representaciones de teatro.²⁰³⁰

20 años antes de que los considerados tenientes respetasen la vida cultural de la desembocadura del Tyne, la postura de algunos marineros era similar a la de su colega de principios de siglo: aceptaban la necesidad del *impressment* porque la libertad de la nación estaba por encima de la del individuo,²⁰³¹ pero solicitaban una mejora en las condiciones e incremento en las pagas.²⁰³² Otros, en cambio, esgrimían una oposición fehaciente, como el referenciado por Brunsmán que había sido forzado, se amotinó y posteriormente pasó a aceptar su destino y cumplir con él incluso formando parte de una cuadrilla de apresamiento; cuya opinión del *impressment* es que era *shocking to the feelings of humanity*.²⁰³³

Las opiniones reformistas proponían que se pagase mejor que en los mercantes o que al menos se compitiese con ellos.²⁰³⁴ Esto se demostró complicado por la irregularidad de los pagos emitidos por la Royal Navy²⁰³⁵ –algo compartido por su rival española y relacionado también con las pobres tripulaciones– y porque los mejores marineros, como los de los corsarios, no sólo cobraban mejor, sino que podían defenderse legal y violentamente de las peores condiciones ofrecidas por el Almirantazgo.²⁰³⁶ Esta barrera de entrada fue también principal vía de salida adelantada –deserción–, ya que la política de retener la paga hasta la vuelta en la creencia de que ello evitaría la huida contribuyó precisamente a lo contrario.²⁰³⁷

La Armada británica, consciente de su incapacidad para competir económicamente con los actores privados, o no dispuesta a ello, esgrimió la premisa de que los beneficios no pecuniarios eran más importantes que el propio salario.²⁰³⁸ El principal de ellos tuvo considerable éxito, ya que el presunto interés compartido en la defensa de la nación fue aceptado de manera mayoritaria incluso por los más críticos con el *impressment*; si bien

²⁰³⁰ BRUNSMAN, DENVER. *The Evil Necessity...* p. 19

²⁰³¹ Letter LIX, 269. En: JUNIUS. *Op. Cit.*

²⁰³² JUNIUS. Letter LIX, 270. En: JUNIUS. *Op. Cit.*

²⁰³³ T. del a. *Espantoso para cualquier sentimiento de humanidad.* | BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 11

²⁰³⁴ Librería del University College de Londres, Colección Hume Tracts, *Impressment of seamen* [panfleto anónimo], 1800. pp. 3-4

²⁰³⁵ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 35

²⁰³⁶ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 72

²⁰³⁷ USHER, ROLAND G. *Op. Cit.* p. 688

²⁰³⁸ GATES, SCOTT. *Op. Cit.* pp. 119-120

otros, como las 4000 calorías diarias de comida y bebida a bordo²⁰³⁹ –difundidas en términos no anacrónicos como estos–, también valorado en su momento como algo positivo contribuía, en realidad, a las nefastas condiciones de salubridad a bordo.

Así, en aras de un análisis completo, es necesario huir de la visión economicista que analiza a los sujetos en clave puramente objetivista, de elección racional pura. En tanto que sujetos y no objetos, los marineros y la sociedad en su conjunto apreciaban el *impressment* como algo más que una suma de condiciones de salud y económicas, un hecho social y cultural que funcionaba incluso como canalizador del humor o de los mitos locales, tal como recoge Land en la siguiente canción popular:

*Cheerily, lads, cheerily! the warrant's out, the hanger's drawn; Cheerily, lads, cheerily! we'll leave 'em an R in pawn!*²⁰⁴⁰

De esta forma, la visión sobre el trabajo a bordo de la Navy no era una mera confrontación racional de salarios y seguridad, sino que el sentimiento nacional, los lazos comunitarios locales, la gravedad de las jerarquías o la percepción cultural tanto de la desertión como de la respuesta activa al *impressment* influyeron en las decisiones personales y grupales de la gente de mar. Así, la percepción que fue permeando de no únicamente no elegir enrolarse, aunque este sea el objeto de esta tesis, sino de carecer de derechos a bordo, ha de ser tenida en cuenta.

Los marineros de la Royal Navy no podían elegir guardias o el tiempo que servían, no podían, por supuesto, transgredir la firmísima jerarquía impuesta y sus arbitrarias decisiones; no podían, incluso, elegir compañeros de rancho. Este último punto se agravó aún más conforme se perdía la discreción en el *impressment*, puesto que traía a bordo a personas con ningún interés en común con la marinería, fomentando, en palabras de un contemporáneo, el mal ambiente y siendo causa de desertión de buenos marinos.²⁰⁴¹

Para luchar contra ella se disponía, en un ciclo sin fin y equivalente al español, que la disciplina y la represión eran los principales garantes del buen desempeño de los

²⁰³⁹ BRUNSMAN, DENVER. Men of war... p. 36

²⁰⁴⁰ T. del a. ¡Con alegría, muchachos, con alegría! La orden está dada, el verdugo está agotado; ¡Con alegría, muchachos, con alegría! Les dejaremos una R en prenda | La alusión a “dejar una R” es debida a que esta era la marca para los desertores en los roles, por el inglés “run”, correr o huir, en este caso, del servicio. | LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1... p. 6

²⁰⁴¹ Librería del University College de Londres, Colección Hume Tracts, *Impressment of seamen* [panfleto anónimo], 1800. p. 1

forzados.²⁰⁴² Su uso estaba estipulado por las *Instrucciones* de 1695 del almirante conde de Lindsay, que recogió muchas de las costumbres de origen medieval, y fueron posteriormente afianzadas por el *Act of Consolidation* de Jorge II en 1749; entre cuyos 36 artículos nada menos que 10 contemplaban la pena de muerte.²⁰⁴³

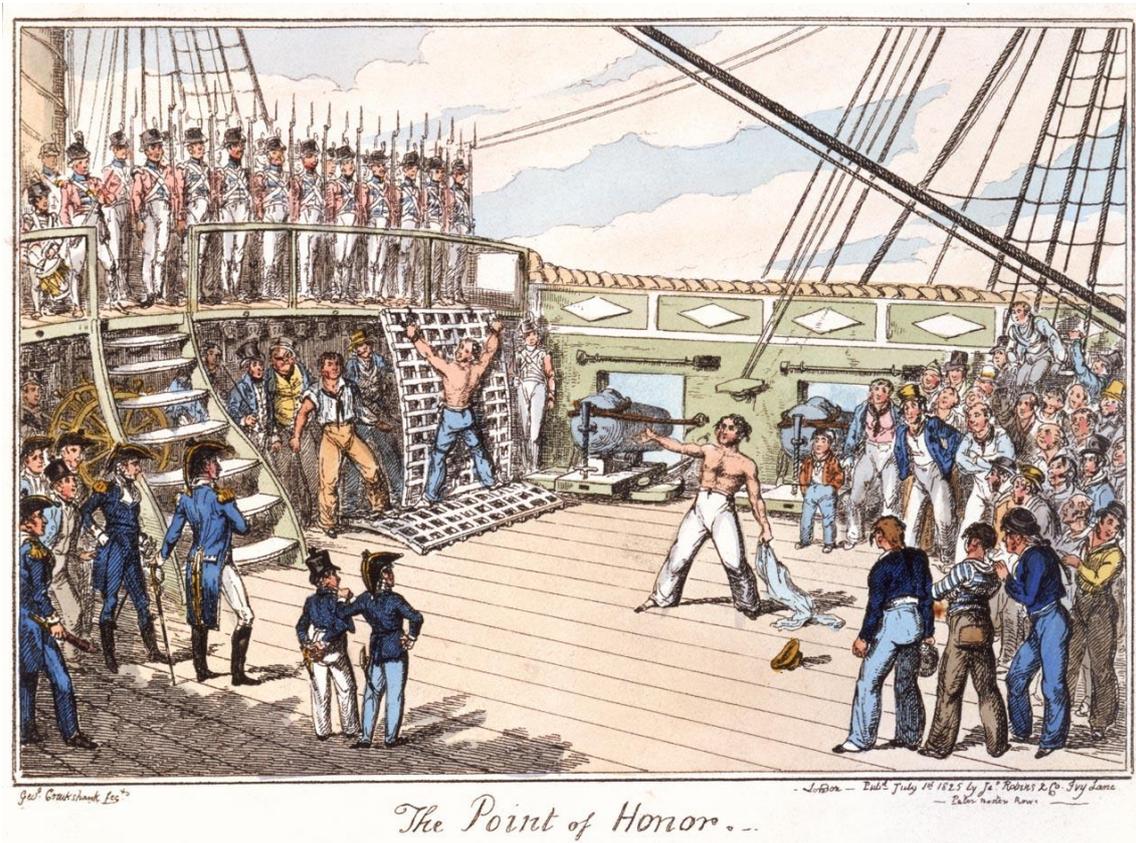


Ilustración 9. Flagelación en el enjaretado²⁰⁴⁴

La ilustración previa es buen ejemplo de lo expuesto, pues se aprecia en primer lugar el propio castigo físico al que un marinero es sometido ante toda la tripulación por alguna falta, sirviendo su sufrimiento físico, los latigazos, y psicológico, la humillación, de ejemplo así a toda la tripulación. La imagen está cargada de más significantes que ayudan a esclarecer las condiciones a las que eran sometidos los tripulantes, forzados o no. La presencia de la infantería de marina en el alcázar recuerda que no estaban a bordo únicamente para combatir al enemigo, sino para garantizar la policía y el cumplimiento y respeto de las órdenes y jerarquías. Estas aparecen claramente delimitadas por los grupos

²⁰⁴² BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 33

²⁰⁴³ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 19

²⁰⁴⁴ CRUIKSHANK, GEORGE. *The point of honor* [impresión], 1825. A través de Royal Museums of Greenwich. [Accedido: 2022-09-05] Disponible en: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-104328>

en los que la tripulación está dividida: la propia infantería de marina, vigilante; bajo la que están los suboficiales, vestidos de manera similar a la marinería, pero separados de ella evidenciando la propia distancia social a bordo; a la izquierda se sitúan los oficiales en actitud formal pero relajada y, por último, la marinería a la derecha de la imagen. Sus actitudes ante el castigo varían desde la curiosidad al asombro, pasando por el respeto de los que se han descubierto la cabeza ante lo que presencian. En este pueden trazarse los vínculos de solidaridad que les unen ante la injusticia, patentizados en la figura central: otro marinero que se presenta como el verdadero culpable para evitar el castigo a su compañero.

A medida que estos vínculos crecían, las respuestas ante los atropellos se hacían cada vez más comunes y menos individuales, por eso no es de extrañar que, a finales de siglo, cuando más indiscriminadamente se reclutó y más oficiales ascendieron rápidamente – menos experimentados y por ello, generalmente, peores gestores del orden a bordo–, más motines y alzamientos se produjeron.

Rescatando el argumento previo, al margen de las consideraciones sobre las condiciones económicas del servicio, no ha de ser descuidado el impacto psicológico de las situaciones hasta ahora relatadas; comenzando por el propio reclutamiento forzado, a menudo violento y conduciendo al marinero a bordo como si de un criminal se tratase. Si además este era joven, a pesar de servir durante cuatro años seguiría siendo considerado como *rated boy* en los roles; algo que desde luego no ayudaba a consolidar su posición a bordo.²⁰⁴⁵ En este sentido, Land analizó uno de los aspectos menos tratados por la historiografía, el de cómo el *impressment* afectó a la masculinidad de los marineros en tanto no podían hacer nada frente a la obligación de alistarse en contra de su voluntad y el sentimiento de robo contra su propiedad: sus habilidades.²⁰⁴⁶ Este sería uno de los principales motivos de los conscriptos para el buen comportamiento a bordo junto con la disciplina y el miedo a las arbitrariedades de sus superiores,²⁰⁴⁷ puesto que les permitiría escalar en la microsociedad de la embarcación y recuperar su posición; especialmente en caso de poderse probar en combate.²⁰⁴⁸ Sería también una de las motivaciones tras la popularidad de las historias y canciones como la referida previamente, identificando el

²⁰⁴⁵ GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. 57

²⁰⁴⁶ LAND, ISAAC. *New Scholarship on the Press Gang - Part 1...* p. 5

²⁰⁴⁷ Librería del University College de Londres, Colección Hume Tracts, *Impressment of seamen* [panfleto anónimo], 1800. p. 4

²⁰⁴⁸ LAND, ISAAC. *New Scholarship on the Press Gang - Part 1...* p. 5

combate y la resistencia a los *press gangs* como símbolo inequívoco de mantenimiento o recuperación de la masculinidad. Lo mismo ocurriría con la desertión y el motín.²⁰⁴⁹

Hasta el momento se han mencionado hechos políticos, económicos, sociales y psicológicos que el *impressment* y el servicio en la Royal Navy convertían en vulneraciones de los derechos de la gente de mar. La más grave vulneración, sin embargo, era la de la propia vida, con números realmente impactantes. Entre 1774 y 1780, un periodo marcado por la guerra de Independencia de las Trece Colonias en América, la Armada británica perdió a apenas un 1 % de todos sus marineros en combate y a más de un 10 % por enfermedad.²⁰⁵⁰ Es decir, el reclutamiento en este periodo, aún lejos de las proporciones de la década siguiente, equivalía a, cuanto menos, un diezmo de la población; pues uno de cada diez alistados perecería enfermo. A las bajas habría que sumar los mucho más numerosos heridos e inválidos.²⁰⁵¹

La violación del derecho más sagrado según los estándares del siglo XXI quizá no fuera, a ojos de la gente de mar del siglo XVIII, la peor de todas. La publicación de la *Murder Act* en 1752 supuso que tras las ejecuciones por pena capital se denegara el entierro cristiano a los ajusticiados y sus cuerpos fueran diseccionados para progreso de la ciencia.²⁰⁵² O lo que es lo mismo, si un consejo de guerra imponía la pena capital a un marinero –algo que podía suceder bajo cualquier sospecha de espionaje o no obedecer una orden en batalla, por poner ejemplos de situaciones que daban pie a la arbitrariedad²⁰⁵³–, no sólo le privaba de su vida, sino de la posibilidad de descanso eterno; confiriendo por el camino sufrimiento a sus seres queridos por tan fatídico destino. La *Murder Act* es un ejemplo perfecto del déspota Estado Ilustrado, que pisoteaba de los derechos de sus ciudadanos súbditos –*Del lat. subdītus, part. pas. de subdēre 'someter'*²⁰⁵⁴– en pos del pretendido bien común ejemplificado en este caso por la ciencia y la paz de la nación. Argumento similar al del mal necesario del *impressment*.

²⁰⁴⁹ Ibid. p. 6

²⁰⁵⁰ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 70

²⁰⁵¹ McCranie, Kevin. *Op. Cit.* p. 85

²⁰⁵² MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry... p. 274

²⁰⁵³ *Royal Navy Articles of War, 1757*. Arts. IV-VI y XI [en línea]. [Accedido: 2022-09-06]. Disponible en: https://web.archive.org/web/20210428151201/http://academic.depauw.edu/jeremyanderson_web/etea/ch/342_RoyalNavyArticlesOfWar.pdf

²⁰⁵⁴ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española / súbdito, ta* [en línea]. [Accedido: 2022-09-06]. Disponible en: <https://dle.rae.es/súbdito?m=form>

6.4.2.4. La respuesta social

En las líneas previas se han venido introduciendo algunas de las respuestas de la gente de mar y de la sociedad frente al *impressment* y a sus consecuencias, como la vida a bordo. Con lo analizado, no es de extrañar que los escritos y protestas del marco cronológico extenso de esta tesis, inicios y mediados del siglo XVIII, fueran dejando paso a las reacciones violentas propias del marco cronológico intenso; el último cuarto de siglo y los inicios del XIX. Se asiste así a un proceso en el que la contestación social a las presiones del reclutamiento obligatorio comienza de manera individual, pasiva y reactiva, caracterizándose por la desertión como respuesta primaria; para gradualmente convertirse en colectiva y activa, con los disturbios y motines como grandes exponentes del periodo revolucionario.

El análisis cuantitativo en el último cuarto de siglo no deja lugar a dudas sobre el aumento de la presión por el reclutamiento: en 1775 había 221 oficiales dedicados al *impressment*; en 1776 habían ascendido a 1129 y desde 1778 su número se mantuvo siempre por encima de 2500.²⁰⁵⁵ Un incremento de más del 1000 % en apenas tres años coincidente con la implantación de la Matrícula de mar en América, pues las necesidades navales de ambas potencias se retroalimentaban. Mayor presión significaba mayor incumplimiento de los derechos, ergo más desertión... que indefectiblemente llevaba nuevamente al inicio del ciclo y a aumentar el reclutamiento.²⁰⁵⁶ En los momentos de gran necesidad, el *impressment* era complementado con levas que no hacían sino agravar la situación y no solucionar el problema, pues, en palabras del almirante Philip Patton en 1807, *the Royal Navy is never properly stocked with men.*²⁰⁵⁷ Durante su destino en el *Impress Service*, a John Gourly le ordenaron reclutar en levas en 1787, 1790, 1793 y 1803, reclutando entre 100 y 200 hombres en cada una de las batidas.²⁰⁵⁸ Es decir, un solo oficial de los más de 2500 empleados en el sistema contribuyó con aproximadamente 1200 hombres reclutados durante sus años de servicio. Números que impresionan y que explican por qué Gourly acabaría siendo una de las principales voces en contra del sistema en la década de 1830.²⁰⁵⁹

²⁰⁵⁵ USHER, ROLAND G. *Op. Cit.* p. 676

²⁰⁵⁶ MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 213

²⁰⁵⁷ T. del a. *la Royal Navy nunca está apropiadamente surtida de hombres* | MCCRANIE, KEVIN. *Op. Cit.* p. 85; MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 209

²⁰⁵⁸ GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. 72

²⁰⁵⁹ *Ibid.* p. 71

Como se ha venido desarrollando, el ciclo fue causa y consecuencia del aumento de la desertión, pues esta era la principal forma de resistencia al *impressment*. Un 90 % de los desertores habían sido requisados o se habían presentado voluntarios –con las extremas dudas que genera la voluntariedad ya desarrolladas– menos de un año antes de huir.²⁰⁶⁰ Son múltiples las fuentes contemporáneas que destacan los grandes números de desertores, comenzando por las estimaciones realizadas por Nelson: 42.000 entre 1793 y 1802.²⁰⁶¹ Patton ofrecía los datos entre 1803 y 1805: 15.000.²⁰⁶² Gourly, que ampliaba la fecha hasta 1815, las fijaba en 70.000.²⁰⁶³

Las casuísticas de cada una de estas miles de decisiones variaban desde la “costumbre” de desertar al enemigo más cercano a casa posible, con esperanza de poder regresar; a la de, simplemente, abandonar la embarcación en la primera oportunidad que se presentara. Ejemplo de la primera es la desertión de un marinero irlandés de la escuadra inglesa, que en 1742 llegaba a Francia huyendo del servicio,²⁰⁶⁴ mientras que otro colega forzado hacía lo propio en el Egeo años después²⁰⁶⁵ –quizá únicamente por presentársele la oportunidad tan lejos de su hogar, aunque no pueda descartarse que fuera uno de los primeros británicos en apreciar las condiciones de sus islas. Teniendo en cuenta que la Armada británica buscaba o pretendía buscar especialmente a gente de mar, sorprende que hasta un tercio de ellos no volviese a acercarse jamás a la costa tras haber desertado, lo que suponía un cambio drástico de vida para los que verdaderamente lo eran; tal sería el pavor a ser descubiertos o reclutados nuevamente.²⁰⁶⁶

Otro de los motivos para desertar en cuanto hubiese ocasión era el conocimiento de que podían ser obligados a trasladarse a otra embarcación antes siquiera de pisar puerto a la vuelta de una campaña, lo que atentaba no sólo contra sus derechos sino también contra la propia posibilidad de desertar.²⁰⁶⁷ El sentimiento de indefensión sumado a los vínculos generados a bordo con los compañeros y contra la oficialía serían dos de los principales causantes del ciclo de motines finisecular. Compartir rutina diaria, situaciones de tensión y amenazas externas refuerza los vínculos de cualquier grupo humano, especialmente si

²⁰⁶⁰ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 32

²⁰⁶¹ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 83

²⁰⁶² Librería del University College de Londres, Colección Hume Tracts, *Impressment of seamen* [panfleto anónimo], 1800. p. 1

²⁰⁶³ GOURLY, JOHN. *Op. Cit.* p. 50

²⁰⁶⁴ AHNOB, BAENA, C.77, D.91

²⁰⁶⁵ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 12

²⁰⁶⁶ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 28

²⁰⁶⁷ LAND, ISAAC. *New Scholarship on the Press Gang - Part 1...* p. 4

es homogéneo. Las tripulaciones del siglo XVIII estaban lejos de serlo, especialmente en la época de las grandes levas, pero el tiempo a bordo ejerce en este sentido y en el de que compartieran una experiencia distintiva del resto de la población. Así, cuanto más largas fueran las campañas o el servicio, como durante los bloqueos ejercidos en las guerras revolucionarias, menos probabilidades habría de desertión y más de que la respuesta se presentara de forma colectiva.²⁰⁶⁸

Antes de que esta se diera a bordo, sin embargo, la respuesta común se daba en tierra. No en vano, Land justifica su uso de la palabra “comunidad” como descriptiva de la resistencia al *impressment* como la que mejor describe el actor que la ejecutaba, pues no eran únicamente los marineros y sus familias, sino que en los disturbios y protestas participaban

*[...]weavers, draymen, pitmen, tinnners, stonemasons, ironworkers, butchers, and even printer's devils as well as bricklayers, carpenters, coachmen, and woolcombers.*²⁰⁶⁹

Su trascendencia comunitaria puede resumirse en que durante el largo siglo XVIII,²⁰⁷⁰ el *impressment* fue la principal causa de disturbios en los territorios de la corona británica.²⁰⁷¹ Mary Wollstonecraft, mencionada previamente, argumentó incluso que el *impressment* fue un problema femenino por las gravísimas implicaciones que tenía en la vida de las mujeres.²⁰⁷² Su afirmación encuentra pruebas en la numerosa participación de mujeres en los disturbios contra la requisición de forma gráfica,²⁰⁷³ de canciones protestatarias desde el punto de vista femenino,²⁰⁷⁴ e incluso en documentos judiciales: durante las Guerras Napoleónicas, el mayor número de habeas corpus se debió al *impressment*, la mitad de ellos presentados por mujeres.²⁰⁷⁵

²⁰⁶⁸ GATES, SCOTT. *Op. Cit.* p. 115

²⁰⁶⁹ T. del a. *tejedores, carreteros, mineros, hojalateros, albañiles, herreros, carniceros e incluso diablos impresores, así como albañiles, carpinteros, cocheros y laneros.* | LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1... p. 2

²⁰⁷⁰ Se emplea aquí el concepto de Hobsawm acuñado para el siglo XIX para la centuria previa por la continuidad histórico-social de los primeros 15 años del XIX con la centuria precedente.

²⁰⁷¹ BRUNSMAN, DENVER. The Knowles Atlantic Impressment Riots... p. 349

²⁰⁷² LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1... p. 4

²⁰⁷³ Granger Collection, New York. *The Press Gang, or English Liberty Display'd. English engraving, 1770.* Recogido en BRUNSMAN, DENVER. The Knowles Atlantic Impressment Riots... p. 338

²⁰⁷⁴ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1... p. 4

²⁰⁷⁵ Íd.

Esta colaboración, que podría denominarse de carácter horizontal por suceder entre población del mismo nivel en la jerarquía social, es directa y evidente, pero no sucedió de manera aislada: hubo alcaldes que dejaron de garantizar la seguridad de las cuadrillas de reclutamiento o que alentaron juicios contra ellas, capitanes mercantes que agasajaron a los oficiales de la Navy cuando subieron a bordo o contrabandistas que ayudaron a esconder marineros.²⁰⁷⁶ Cada cual podría tener sus propios intereses y estos alinearse con los de la gente de mar, claro, pero es necesario dejar margen a la existencia de solidaridad frente a un enemigo común –lo militar, el Estado– o, simplemente, de la empatía. Recurriendo a ambas, más comunes en poblaciones de menor tamaño, puede explicarse que los disturbios más graves de la Islas Británicas no sucedieran en grandes puertos sino en comunidades menores pescadoras o carboneras.²⁰⁷⁷

Así, la agitación política de finales de siglo, amplificada por la Revolución francesa, tuvo su eco en Gran Bretaña, sin duda aumentada por el exponencial aumento de tripulantes de la Royal Navy, paradójicamente: 29.868 en 1793, 81.069 con carencia de casi 15.000 en 1784, 145.000 en 1812.²⁰⁷⁸ Muestra clara de todo ello es el bloqueo al que la gente de mar sometió al Tyne durante semanas en 1792, cuyos escritos no iban dirigidos únicamente al Parlamento sino a toda la nación: solicitaban aumento de pagas dejando clara su precaria situación y su fidelidad a Gran Bretaña.²⁰⁷⁹ En Poole, una masa ciudadana se organizó para vengar el asesinato de tres marineros que habían intentado ser reclutados por la fuerza.²⁰⁸⁰

En realidad, los disturbios en tierra, de dinámicas solidarias con la violencia contra la gente de mar, venían existiendo desde la década de 1740, si bien de manera más dispersa y menos violenta.²⁰⁸¹ Es medio siglo más tarde cuando esta se recrudece y poblaciones enteras escenifican su poder contra la representación de la arbitrariedad tiránica del Estado: las cuadrillas de reclutamiento. La población de Greenock en 1793, tras expulsarla, se tomó la molestia de sacar del agua su embarcación y llevarla hasta la plaza para quemarla. En South Shields optaron por un simbolismo más directo, pues hicieron

²⁰⁷⁶ Ibid. p. 2

²⁰⁷⁷ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 336

²⁰⁷⁸ MCCRANIE, KEVIN. *Op. Cit.* p. 85

²⁰⁷⁹ COATS, ANN VERONICA y MACDOUGALL, PHILIP. *Op. Cit.* p. 46

²⁰⁸⁰ MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 215

²⁰⁸¹ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 335

desfilan a la cuadrilla de vuelta con sus chaquetas al revés bajo una pancarta en la que estaba escrito *Liberty for ever*.²⁰⁸²

Ambas situaciones se dieron en el marco del ciclo de motines a bordo que comenzó en 1793, coincidiendo también con el bloqueo del Tyne,²⁰⁸³ y que produjo sediciones en el Winchelsea, Windor Castel, Culloden, Terrible, Defiance, etc.²⁰⁸⁴ En la misma época se produjeron también estallidos entre la marinería en aguas de Tolón, Brest y Cádiz –en una escuadra británica– por temáticas similares; probando la internacionalidad de las situaciones y respuestas de la gente de mar, mucho más politizada de lo que visiones posteriores han querido aportar.²⁰⁸⁵ Ese mismo año, llegaba una carta anónima a un integrante de la *press gang* de Swansea, amenazándole si seguía reclutando personas en pos de

*[...]una guerra que más de la mitad de la nación piensa que es injusta e innecesaria, y llevada a cabo con la única intención de real de mantener el papismo y el despotismo y parar el progreso civil y la libertad religiosa.*²⁰⁸⁶

El problema ya no era únicamente lo injusto del reclutamiento forzoso, sino sus fines. Estas líneas ejemplifican la toma de conciencia de uno de los grupos de población que más directamente tenía que convivir con las jerarquías estrictas, impuestas y arbitrarias; muy relacionada con la influencia revolucionaria llegada de América y de Francia y con la expansión de los ideales liberales.²⁰⁸⁷ Los motines a bordo de embarcaciones individuales no tardarían en dejar paso a los amotinamientos de flotas enteras.

Así, se amotinaron las 16 embarcaciones de la Flota del Canal en Spithead el 16 de abril de 1797, permaneciendo en desafío hasta que el 15 de mayo lograron que se satisficieran sus demandas: incremento de las pagas, compensación por heridas o enfermedad, garantía de descanso entre servicios o mejores raciones; entre otras.²⁰⁸⁸ Se demostró lo fructífero de la larga tradición negociadora del mundo marítimo, heredera de los procesos medievales,²⁰⁸⁹ pero el contexto de peligro de invasión para Gran Bretaña –perdida su

²⁰⁸² T. del a. *Libertad para siempre* | LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1... pp. 3-4

²⁰⁸³ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 3

²⁰⁸⁴ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 87

²⁰⁸⁵ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 87

²⁰⁸⁶ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2... p. 5

²⁰⁸⁷ LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1... p. 2

²⁰⁸⁸ PFAFF, STEVEN, HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. *Op. Cit.* p. 252

²⁰⁸⁹ COATS, ANN VERONICA y MACDOUGALL, PHILIP. *Op. Cit.* p. 42

principal defensa en el Canal de la Mancha— y los similares logros de la marinería francesa a inicios de la revolución sin duda coadyuvaron al entendimiento de las autoridades.²⁰⁹⁰ El análisis de la política interna del motín es ciertamente interesante, pues la marinería practicó principios democráticos muy superiores a los del Parlamento, eligiendo delegados que también cumplieron dichos principios: cinco guardiamarinas, seis contra maestres, un ayudante del contra maestro, dos condestables, un ayudante del condestable, un guardián de la pólvora, cuatro de velas, y trece marineros de primera.²⁰⁹¹ No puede considerarse el motín como un estallido revolucionario puesto que no estaba entre sus objetivos el revertir el orden establecido, pero los métodos radicales de democracia empleados hablan por sí solos de la expansión de dichas ideas entre los tripulantes.

Poco antes de que el motín de Spithead terminara satisfactoriamente, el 12 de mayo de 1797, se izó una bandera roja en el *Sandwich* dando la señal para que la flota del Nore se amotinara.²⁰⁹² En este caso sí que se puede hablar de motivaciones políticas profundas entre parte de los amotinados, lo que haría de este el primer uso de la bandera roja con connotaciones revolucionarias —antes de que se popularizara entre la clase obrera apenas 30 años después—, puesto que algunos de ellos incluyeron entre las demandas que el rey disolviese el Parlamento y firmase la paz con Francia.²⁰⁹³ Para lograr sus demandas bloquearon el Támesis y, como sus colegas de Spithead, eligieron representantes que también reclamarían clemencia para los desertores; evidenciando por enésima vez los problemas causados por el reclutamiento.²⁰⁹⁴ Las exigencias políticas supusieron una línea que la Royal Navy no estaba dispuesta a cruzar y, entre otros factores, dividieron a los amotinados; con objetivos menos directos y comunes que en Spithead. Así, el levantamiento acabó por desbaratarse y sus líderes fueron ejecutados con su correspondiente campaña de propaganda, lo que causó que el *modus operandi* de los hastiados marineros variara nuevamente: de la deserción se había pasado a los grandes motines con intención negociadora y a raíz de la represión de 1797 se popularizarían los motines en embarcaciones individuales en los que se asesinaba a la oficialía y se navegaba

²⁰⁹⁰ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 88

²⁰⁹¹ COATS, ANN VERONICA y MACDOUGALL, PHILIP. *Op. Cit.* p. 41

²⁰⁹² PFAFF, STEVEN, HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. *Op. Cit.* p. 252

²⁰⁹³ BATES, IAN. *Champion of the Quarterdeck: Admiral Sir Erasmus Gower (1742-1814)*. Pomona: Sage Old Books, 2017. p. 231

²⁰⁹⁴ PFAFF, STEVEN, HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. *Op. Cit.* pp. 247-248, 259, 253-264

hasta puerto enemigo para entregar el barco y pedir asilo.²⁰⁹⁵ Métodos más violentos y objetivos más sencillos.



Ilustración 10. Caricatura de los delegados del Nore en asamblea, 9 de junio de 1797²⁰⁹⁶

Este momento de agitación social y efervescencia política no se debía únicamente a los hechos acaecidos en Francia, ya que el ciclo revolucionario se había transmitido por todo el Atlántico, a través del mar. Serían los tripulantes, mientras experimentaban de manera más directa las jerarquías que se estaban cuestionando, los encargados de llevar las noticias y motivaciones de las revoluciones de las Trece Colonias o de Francia, pero también de Haití; verdadera afrenta al orden social establecido que logró unir en su contra incluso a la Asamblea francesa y a su enemiga Gran Bretaña:

News of it [Revolution of Haiti] spread quickly to Europe via slaves, merchants, mail, and newspapers departing on ships from Caribbean seaports (Scott, 2018: 118). Even before the mass slave revolt of August 1791, Europeans were already nervously following the racial struggles in the French colony. In May 1791, the

²⁰⁹⁵ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 88

²⁰⁹⁶ Aunque el análisis completo de la ilustración sería bien interesante, se destaca únicamente, por su carácter político –aunque ofrecido desde la crítica del autor– la presencia en la parte derecha de John Thelwall, orador radical británico que indica las fuertes convicciones del motín. Aparece diciendo: “Dile que queremos ser los jefes”, lo que, junto al escrito “Resoluciones” encima de la mesa sugiere el desarrollo de un programa político profundo. | NMMG, PAG8535 [Accedido: 2021-09-24] Disponible en: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-138483>

London Morning Chronicle quoted Burke as reciting the latest “alarming” report from the French Legislative Assembly on “St. Domingo”: “that the troops that had been sent from France had joined the insurgents, and that their General was cut to pieces by his own men” (Burke, 2016). When 100,000 slaves, free blacks, and free mulattos rose up against the white planters, starting on 21 August 1791 (Raupach, 2004: 21), the news of the world’s first successful mass colonial slave rebellion reached Britain by mail in September (Scott, 2018: 142). By October 26th, the “gory” reports of violence in Saint-Domingue had hit the British press (Geggus, 1982: 123). On November 12th, a London newspaper reported on the British colony of Jamaica’s relief of “the planters of San Domingo from the horrors of famine” and resupply of them with “military arms” to contain their “rebel Negroes” (*St. James’s Chronicle*, 1791). France’s Legislative Assembly, the paper noted with some surprise, had publicly thanked its rival Britain for its support.²⁰⁹⁷

Las noticias de Haití preocuparon especialmente porque se había producido una comunión entre oprimidos atlánticos, esclavos de origen africano en el Caribe a los que se unieron los soldados enviados desde Francia; todos con un enemigo común en las clases terratenientes y su orden político. Dicho intercambio y unión se daba también en las tripulaciones de la Royal Navy, cuyos orígenes distaban mucho de ser británicos, pues estos sólo suponían la mitad de la marinería, siendo un 20 % restante irlandeses, otro tanto americanos y un 10 %, extranjeros.²⁰⁹⁸ Muchos de ellos reclutados haciendo uso del

²⁰⁹⁷ T. del a. *Las noticias de ella [la Revolución de Haití] se extendieron rápidamente a Europa a través de esclavos, comerciantes, correos y periódicos que partían en barcos desde los puertos marítimos del Caribe* (Scott, 2018: 118). Incluso antes de la revuelta masiva de esclavos de agosto de 1791, los europeos ya seguían con nerviosismo las luchas raciales en la colonia francesa. En mayo de 1791, el *London Morning Chronicle* citó a Burke recitando el último informe “alarmante” de la Asamblea Legislativa francesa sobre “St. Domingo”: “que las tropas que habían sido enviadas desde Francia se habían sumado a los insurgentes, y que su General fue descuartizado por sus propios hombres” (Burke, 2016). Cuando 100.000 esclavos, negros y mulatos libres se levantaron contra los hacendados blancos, a partir del 21 de agosto de 1791 (Raupach, 2004: 21), la noticia de la primera rebelión masiva de esclavos coloniales exitosa del mundo llegó a Gran Bretaña por correo en septiembre (Scott, 2018: 142). Para el 26 de octubre, los “sangrientos” informes de violencia en Saint-Domingue habían llegado a la prensa británica (Geggus, 1982: 123). El 12 de noviembre, un periódico londinense informó sobre la colaboración de la colonia británica de Jamaica con “los hacendados de Santo Domingo por los horrores de la hambruna” y su reabastecimiento con “armas militares” para contener a sus “negros rebeldes” (*St. James’s Chronicle*, 1791). La Asamblea Legislativa de Francia, señaló el periódico con cierta sorpresa, había agradecido públicamente a su rival Gran Bretaña por su apoyo. | BOTTING, EILEEN HUNT. From revolutionary Paris to Nootka Sound to Saint-Domingue: The international politics and prejudice behind Wollstonecraft’s theory of the rights of humanity, 1789–91. *Journal of International Political Theory*, 2022, 18 (1), pp. 46-65 p. 58

²⁰⁹⁸ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 72

impressment, cuyas consecuencias globales acaban de ser expuestas, pero que afectó de manera concreta a las colonias americanas.



Ilustración 11. Marinero centinela a bordo del Pallas. Gabriel Bray, ca.1775²⁰⁹⁹

²⁰⁹⁹ Además de la infantería de marina, los propios marineros se encargaban de la vigilancia y seguridad a bordo. | NMMG, PAJ2002 [Accedido: 2022-09-02] Disponible en: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-200820>

6.4.3. Tripulantes de la Royal Navy en América

Una de las primeras consideraciones relevantes de esta comparativa es la diferencia conceptual del territorio americano por parte de las coronas británica y española. La primera siempre mantuvo escuadras de embarcaciones mediante las cuales no sólo defender sus posesiones, sino estar en condiciones de proyectarse militarmente donde fuere menester. Esto fue posible económicamente porque dichas escuadras estuvieron compuestas principalmente de fragatas y otros barcos de porte medio, que abarataban mantenimiento, disminuían el número de tripulantes necesarios y tenían una eminentemente mayor flexibilidad operativa. España, por su parte, mantuvo en tiempo de paz escuadras de guardacostas con los cuales defender sus puertos principales y perseguir el contrabando, corsarismo y piratería; pero no agrupaciones de carácter proyectivo u ofensivo. En su lugar, en tiempo de conflicto se enviaron grandes navíos de línea –Gran Bretaña también lo hizo en caso de necesidad– con el objetivo de confrontar a la escuadra principal enemiga. Dicha estrategia carecía de la flexibilidad de la británica, más adaptada a los mares americanos, de extensión mucho mayor que los europeos –donde la lógica de la concentración de fuerzas era efectiva–, e impactaba con más fuerza en las reducidas capacidades demográficas americanas.²¹⁰⁰

Con dicha decisión estratégica presente se publicó en 1707, durante la guerra de Sucesión Española, la *Act for the Encouragement of Trade to America*,²¹⁰¹ que, con objeto de promocionar el intercambio marítimo –como su propio nombre indica–, prohibía el *impressment* en América excepto para los desertores.²¹⁰² Su confusa redacción conllevó diversas lecturas tras el conflicto, pues no aclaraba si era únicamente aplicable durante él. Así, parece que siguió en uso en las colonias de Norteamérica, pero no en el Caribe, a pesar de los esfuerzos de los gobernadores por evitar el *impressment*.²¹⁰³

Las guerras de la Oreja de Jenkins (1739-1743) –o del Asiento– y del Rey Jorge (1744-1748) trataron de solventarse recurriendo principalmente a los marineros de los mercantes, pero la constante carencia de ellos hizo que durante los conflictos se

²¹⁰⁰ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 341

²¹⁰¹ T. del a. *Acta de estímulo del comercio a América*. También conocida como American Act o Sixth of Anne.

²¹⁰² BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 342

²¹⁰³ Íd.

expandiera el uso del sistema en América; especialmente en 1748.²¹⁰⁴ Durante la segunda mitad de siglo se dieron constantes problemas de reclutamiento para las potencias navales europeas en América, principalmente porque el tamaño de las embarcaciones y la tripulación necesaria respondía al teatro metropolitano. Por ejemplo, la Marina francesa tuvo especiales dificultades en 1759, resultando de ello su derrota en la guerra de los Siete Años y la pérdida de una posición de poder en el continente.²¹⁰⁵

Los problemas británicos venían, además de condicionados porque debido a la *Sixth of Anne* nunca se implantó en América el *Impress Service* regulado y centralizado en el Almirantazgo, sino que se procedió de manera irregular, con base en las órdenes expedidas para oficiales concretos y previa aprobación del gobernador de turno.²¹⁰⁶ Y, como en el caso español, el entendimiento entre los oficiales navales y las autoridades civiles no fue siempre sencillo;²¹⁰⁷ en parte debido a la falta de conocimiento de las costumbres locales de los primeros, en parte debido al celo de los segundos sobre sus propias competencias.²¹⁰⁸ Por si estas restricciones fueran pocas, la marinería de Groenlandia y del Pacífico, tripulante de balleneros, ergo muy capacitada, estaba exenta del servicio por su muy relevante impacto en la economía.²¹⁰⁹

Aun con todas las trabas, la marinería del Atlántico Norte –sin incluir aquí a la irlandesa– era el principal aporte no metropolitano a la Royal Navy, incluyendo importantes contingentes de afroamericanos.²¹¹⁰ Dados los problemas para su reclutamiento forzoso en América y la imposibilidad legal de ello si viajaban en convoy mercante, se extendió la práctica de acumular *press gangs* en tierra esperando a la llegada de estos para acometer su desagradable tarea.²¹¹¹ Por todo ello, el estallido de la Revolución Americana en 1775 fue todo un ciclón para la política naval británica: el momento de máxima necesidad y presencia de embarcaciones de guerra se convirtió en el de mayores complicaciones para reclutar.²¹¹² Su coincidencia con la extensión de la Matrícula de mar a la América

²¹⁰⁴ BRUNSMAN, DENVER. *The Evil Necessity...* p. 210; BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* pp. 91, 325 y 332

²¹⁰⁵ LE GOFF, T. J. A. *Problèmes de Recrutement de La Marine Française Pendant La Guerre de Sept Ans. Revue Historique*, vol. 283, no. 2 (574), 1990, pp. 205–233, pp. 230-231

²¹⁰⁶ USHER, ROLAND G. *Op. Cit.* p. 678

²¹⁰⁷ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 42

²¹⁰⁸ MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 209

²¹⁰⁹ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 49

²¹¹⁰ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 73

²¹¹¹ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 71

²¹¹² MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 207

española desequilibró la balanza hacia este lado, permitiendo la victoria rebelde y el triunfo naval español sobre Gran Bretaña; aunque no es factible asumir que Gran Bretaña perdiera el conflicto por la falta de tripulantes. Empero, sí lo es que el tripulado de sus embarcaciones supuso un factor importante en dicha derrota, pues causó imposibilidad de proyección de su poder militar y problemas sociales.²¹¹³

Dentro de la espiral negativa de causas y consecuencias, el reclutamiento se convirtió en uno de los más importantes aglutinantes y canalizador de violencia en contra de la metrópoli,²¹¹⁴ ya que la Royal Navy era, de facto, la representación de Londres.²¹¹⁵ Los disturbios causados por el reclutamiento en América fueron menos frecuentes que en la metrópoli, pero más violentos. Los puertos coloniales poseían un mercado laboral considerablemente más pequeño y frágil, por lo que no podían absorber el mismo impacto que los británicos; de ahí que cuando las necesidades navales se acrecentaron, las respuestas americanas fueran más viscerales.²¹¹⁶

Junto con esta característica, el *impressment* también se enfrentó a la distancia con el centro del poder imperial que había generado dinámicas de autogobierno muy útiles para estos casos –o para organizar un nuevo Estado– y a salarios muy superiores en los buques comerciales.²¹¹⁷ Otrosí, durante el proceso y tras la independencia, se sumó al conflicto la cuestión nacional. La Royal Navy, en esfuerzo revanchista, persiguió a los marineros americanos no reconociendo su nacionalidad e identificándolos como desertores británicos. En la otra trinchera se generalizó la falsificación de documentación para poder pasar por estadounidense.²¹¹⁸ Sin embargo, y aunque las Trece Colonias habían sido el principal aporte marino a Gran Bretaña en América, esta también reclutó en las Indias Occidentales, Terranova y Nueva Escocia.

²¹¹³ USHER, ROLAND G. *Op. Cit.* pp. 683-684

²¹¹⁴ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 114; MERCER, KEITH. *Terror in the Countryside...* p. 50

²¹¹⁵ MERCER, KEITH. *Terror in the Countryside...* p. 42

²¹¹⁶ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 339

²¹¹⁷ *Ibid.* p. 341 y 347

²¹¹⁸ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 91

6.4.3.1. Indias Occidentales

Antes de la guerra de los Siete Años, el centro del eje político americano para Gran Bretaña se situaba en el Caribe, por lo que sus colonias en él constituían un aporte demográfico y logístico fundamental para su armada. Tal como se refería previamente, muchos marineros americanos no eran reclutados en sus mares de origen, sino que se esperaba en el punto final del viaje: en Londres, Poole, Bristol, Liverpool, Foth, Clyde, el Humber y el Tyne se concentraban los reclutadores para hacer su tarea en barcos provenientes de, entre otros puntos del Imperio, Jamaica.²¹¹⁹

El aporte de la isla era fundamental, tal como su posición geoestratégica en la guerra del Asiento, lo que la hizo base de la flota del almirante Vernon. En este conflicto, lejos de suministrar la marinería suficiente para mantener la crecida presencia naval, las enfermedades y la existencia de mercantes con mayor poder adquisitivo que la propia Royal Navy provocó la huida desde la segunda a los primeros;²¹²⁰ dejando a la escuadra en 1743 en condición tal de *no poder emprender acción contra el enemigo*.²¹²¹ Knowles, conocido comandante por participar en las batallas de Cartagena o La Guaira y segundo al mando, informó entonces a los comerciantes de las Antillas Menores que se partiría en convoy protegido por la Navy hacia Inglaterra. En lugar de aceptar su protección, estos decidieron contratar a un corsario; a lo que el desairado comandante reaccionó intentando requisar a la tripulación de dicho corsario.²¹²²

El evento, lejos de permanecer como una anécdota de la voluntad de expresar su poder, escaló rápidamente, pues la tripulación corsaria respondió violentamente reteniendo a la cuadrilla de requisición y Knowles, por su parte, apresó a uno de sus tenientes para exigir un intercambio. De haberse producido tal cual, la permuta habría situado a la Armada en el mismo nivel de legitimidad para emplear la violencia que un contratista privado, por lo que tras recibir de vuelta a la *press gang*, no se liberó al teniente corsario. El conflicto, como casi todos los relacionados con el reclutamiento estudiados en esta tesis, se extendió rápidamente sobre el resto de la sociedad y la política de la isla, congregando a una multitud que exigió su liberación al gobernador y respondiendo este con la detención de Knowles y el oficial al mando de la cuadrilla.²¹²³ La respuesta del gobernador a favor de

²¹¹⁹ Ibid. p. 62

²¹²⁰ Ibid. p. 29

²¹²¹ BRUNSMAN, DENVER. The Knowles Atlantic Impressment Riots... p. 340

²¹²² Ibid. p. 344

²¹²³ Ibid. pp. 344-345

la sociedad isleña y en contra de las propias instituciones reales a las que él representaba supone una dinámica que se repite en el tiempo y tiene ecos en las colonias españolas. Puede que tomara dicha decisión desbordado por la amenaza popular, pero parece plausible asumir que entre un acto que podría condicionar seriamente su gobierno y el desaire a un oficial de la Armada, con poder temporal en la región pues tarde o temprano marcharía a otro destino; eligió el primero en aras de garantizar la estabilidad.

El asunto terminó mediante el desorbitado pago por sus servicios a otro corsario, cediendo así al poder económico representado por los comerciantes, no sin antes escudarse Knowles en que lo que hizo era práctica común en Inglaterra.²¹²⁴ Desde el punto de vista legal esto no era cierto puesto que se ha podido observar previamente, los corsarios estaban exentos del *impressment* y no sería hasta la década de 1790 que esto se empezara a incumplir de manera generalizada. Desde el punto de vista social, las diferencias entre la metrópoli y un punto colonial alejado del poder central de Londres son evidentes: el menor tamaño del puerto conlleva que el asunto pase más rápidamente a ser de general, amén de que no hay consecuencias para aquellos que cometieron un acto de traición tomando prisionero a un oficial de la Royal Navy; algo que no habría sucedido en Inglaterra.

Otrosí, lejos de ser un hecho puntual en Jamaica, los disturbios por el reclutamiento de la escuadra de guerra se repitieron en Antigua, Barbados y San Cristóbal. En la última alcanzaron un punto de violencia significativo al establecerse la amenaza de quemar la embarcación donde eran retenidos los requisados a menos que fueran liberados, ante lo que los oficiales, nuevamente, cedieron.²¹²⁵

La composición de los disturbios y los juegos de alianzas establecidos son ciertamente interesantes. Por un lado, descuella la unión vertical entre el poder político de Jamaica, su gobernador; el económico, sus mercaderes y corsarios; y la clase popular, la gente de mar; en contra del poder imperial, externo, lejano, representado por la Royal Navy. Algo que sucedería a una mucho mayor escala cuando las Trece Colonias declararan su independencia una generación más tarde. Por otro, ampliando el foco sobre la gente de mar, Foy confirma la amplia participación de marinería negra en la Armada británica, suponiendo esta al menos un tercio de la gente de mar de Antigua y hasta siete de cada

²¹²⁴ Ibid. pp. 345-346

²¹²⁵ Ibid. pp. 326 y 346

diez trabajadores de su astillero, English Harbour, central en sus operaciones caribeñas.²¹²⁶



Ilustración 12. English Harbour, Antigua, en 1745 ²¹²⁷

Como gente de mar, la población negra de origen esclavo mejoraba ligeramente su situación en tierra, pese a seguir siendo forzados.²¹²⁸ Pero resulta relevante su participación en las revueltas, que estadísticamente hubo de suceder, pues entabla también su conversión desde sujetos pasivos –esclavos bajo los designios de sus dueños– a activos políticamente; sembrando la semilla de los grandes levantamientos de la década de 1790.

²¹²⁶ FOY, CHARLES R. The Royal Navy's employment... pp. 24-25

²¹²⁷ Library of Congress, MARTEL, PETER. *A plan of English Harbour; with the King's yard and carrening wharfe*, 15th. Nov. 1745. [En línea] [Accedido: 2022-09-09] Disponible en: <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g5052e.ct000322>

²¹²⁸ BRUNSMAN, DENVER. Men of war... p. 15

La resistencia a los *impressments* acaecida durante esta década, que tensó las relaciones del Imperio con sus colonias mucho antes que la Ley del Timbre o la Masacre de Boston, se saldó con la aprobación de un acta *for the better Encouragement of the Trade of his Majesty's Sugar Colonies in America*²¹²⁹ junto a la reinstauración de la *Sixth of Anne* – aunque excluyendo a Norteamérica de su alcance– en 1746; otorgando la autoridad ejecutiva sobre el reclutamiento a las autoridades locales.²¹³⁰ Amén de su objetivo de favorecer demográfica y económicamente a las colonias por los grandes beneficios que extraía la metrópoli, la realidad es que esta se vio forzada tras el estallido de los disturbios y el entendimiento transclasista en las islas; pues a cambio se disminuyeron las capacidades de la Royal Navy en el teatro caribeño.

El primer ejemplo de sus resultados se dio en 1748, fecha en la que la Escuadra de Jamaica no estaba operativa por falta de medio millar de tripulantes. En esta ocasión, Knowles comenzó su tarea con un acercamiento mucho más cauteloso que unos años antes, reclamando voluntarios a cambio de elección de barco y tiempo de servicio. Sólo se presentaron tres personas y ninguno era marinero.²¹³¹ En vista del absoluto fracaso, solicitó permiso al gobernador para requisar, quien lo otorgó por dos meses, confirmando que la nueva legislación estaba en práctica y que eran las autoridades civiles las que ostentaban el poder sobre la gente de mar.²¹³²

A nivel legal la situación no sufriría cambios drásticos en el resto de la centuria, pero es interesante detenerse en la relación de Royal Navy con la marinería afrodescendiente, ya que sería la población negra la que lideraría los movimientos emancipatorios a final de la centuria. Hubley la definía como *brutalidad pragmática*, puesto que la Armada británica recurría a ellos en caso de necesidad, pero sus condiciones a bordo eran incluso peores que las de sus colegas blancos.²¹³³ Hubo excepciones, claro, como la muy notable del jamaicano John Perkins, oficial con gran presencia en el teatro caribeño en todos los conflictos desde la guerra de Independencia Americana hasta los primeros años del siglo XIX en los que llegó a comandante.²¹³⁴

²¹²⁹ T. del a. *para el mejor aliento del comercio de las colonias del azúcar de su Majestad en América* | MERCER, KEITH. *Sailors and Citizens...* p. 97

²¹³⁰ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 348

²¹³¹ *Ibid.* p. 325

²¹³² *Íd.*

²¹³³ FOY, CHARLES R. *The Royal Navy's employment...* p. 30

²¹³⁴ *Ibid.* p. 15

Empero, la desconfianza hacia ellos, compartida con todos sus colegas americanos –era práctica común el no asignarles a puestos de combate–, no fue óbice para su presencia tanto a bordo como, sobre todo, en los astilleros, tanto de forma esclava como forzada o libre; predominando esta última tras la independencia de los Estados Unidos.²¹³⁵ De este modo, la cultura tanto a bordo de los buques de la Royal Navy como de los mercantes se podría definir más como atlántica que como británica, gracias al aporte de ingleses, escoceses, norteamericanos, irlandeses, afrodescendientes...²¹³⁶ No es de extrañar, por ello, que los sentimientos revolucionarios provenientes de ambas orillas del Atlántico se expandieran rápidamente –provocando motines en 1783, por ejemplo²¹³⁷– y se mezclaran con los abolicionistas; especialmente tras la independencia de los Estados Unidos y dados los fuertes vínculos marítimos entre Nueva Inglaterra y Filadelfia con el Caribe, en los que predominaba la marinería negra.²¹³⁸

A finales de la década de 1780 y principios de la de 1790 se expandirían también ideas más radicales devenidas de la Revolución Francesa, que, pasando por Haití y través del contrabando, el corso²¹³⁹ y las islas neutrales como Curaçao,²¹⁴⁰ llegaron rápidamente a los tripulantes caribeños; quienes las expandieron por las costas inglesas, francesas y españolas.²¹⁴¹ El grito de libertad frente al *impressment* dejó paso así a uno aún más elemental tras la Declaración de los Derechos del Hombre: las sociedades marítimas del Caribe ya no clamaban únicamente contra la restricción temporal de movimientos que suponía el reclutamiento forzado, sino por la libertad de todas las personas.

De esta forma, se inicia el ciclo de levantamientos del Caribe con la Revolución de Haití, con estallidos en Guadalupe, Martinica, Santa Lucía y Dominica entre 1789 y 1794 y, tras

²¹³⁵ HUBLEY, M. *Op. Cit.* pp. 97, 100-101

²¹³⁶ *Ibid.* p. 101

²¹³⁷ COATS, ANN VERONICA y MACDOUGALL, PHILIP. *Op. Cit.* p. 47

²¹³⁸ GEGGUS, DAVID. *Slave rebellion during the age of revolution*. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014. pp. 23-57. p. 29

²¹³⁹ JORDAAN, HAN. Patriots, privateers and international politics: the myth of the conspiracy of jean baptiste tierce cadet. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014, pp. 140-170. pp. 145-155

²¹⁴⁰ OOSTINDIE, GERT. Slave resistance, colour lines, and the impact of the french and haitian revolutions in Curaçao in the Age of Revolutions. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014. pp. 1-23. p. 5

²¹⁴¹ KLOOSTER, WIM. Thee rising expectations of free and enslaved blacks in the greater Caribbean. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014. pp. 53-75. p. 66; AIZPURUA, RAMÓN. Revolution and politics in venezuela and curaçao, 1795-1800. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014. pp. 97-123. p. 97

la abolición de la esclavitud en Francia en 1794 –debido al impulso haitiano²¹⁴² –en Trinidad, la costa de Venezuela las islas holandesas y, por supuesto, las británicas.²¹⁴³ El ciclo revolucionario caribeño no puede entenderse, así, como un fenómeno únicamente esclavo,²¹⁴⁴ sino intrínsecamente conectado con las Revoluciones Atlánticas.²¹⁴⁵ Así, se desarrolló a través del contacto entre marineros, cuyo poso cultural en la lucha contra por sus libertades venía de antiguo, y afectó seriamente a estos: de las 90.000 bajas de la Royal Navy en su conjunto entre 1793 y 1801, 24.000 fueron en el Caribe.²¹⁴⁶

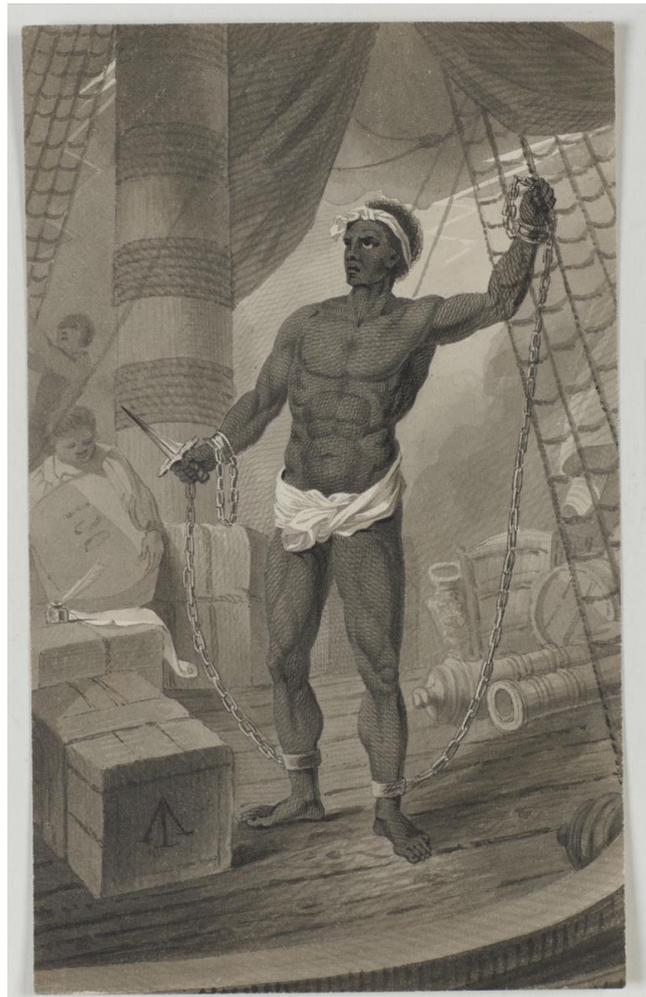


Ilustración 13. Un esclavo en cubierta. George Cooke, 1793 ²¹⁴⁷

²¹⁴² GEGGUS, DAVID. *Slave rebellion...* p. 30

²¹⁴³ OOSTINDIE, GERT. *Slave resistance, colour lines...* p. 9

²¹⁴⁴ GEGGUS, DAVID. *Slave rebellion...* p. 35

²¹⁴⁵ GEGGUS, DAVID. *Slave rebellion...* pp. 27-28

²¹⁴⁶ FRYKMAN, NIKLAS. *Op. Cit.* p. 70

²¹⁴⁷ La escena representada es muy inusual para el siglo XVIII, en el que los esclavos se solían representar sumisos. Aquí, sin embargo, está en cubierta en actitud de rebeldía, acorde a su contexto. | NMMG, ZBA2660 [Accedido: 2022-09-02] Disponible en: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-254793>

6.4.3.2. Trece Colonias

Si bien se han hecho ya referencias a las Trece Colonias a lo largo de este capítulo, es menester detenerse en su análisis con algo más de profundidad. Así, la economía de los grandes puertos norteamericanos, como Boston, Filadelfia, Nueva York o Charleston,²¹⁴⁸ oscilaba entre el comercio americano y el corso; vital para el sostenimiento de los intereses británicos y coloniales, pero fruto de problemas para la Royal Navy.²¹⁴⁹

La mayoría de las embarcaciones comerciales pertenecían a mercados laborales de tamaño reducido o parroquiales²¹⁵⁰ y se dedicaban al cabotaje, con tripulaciones que no excedían las tres personas.²¹⁵¹ Condiciones perfectas para propagar el miedo a las cuadrillas aunque no fueran muy activas, ya que en caso de armamento podrían paralizar hasta los más básicos intercambios al no estar exentos de reclutamiento los barcos de cabotaje.²¹⁵² Gran parte de estas pequeñas tripulaciones, además, compaginaban la vida en la mar con la agricultura según la temporada, quedando la marinería profesional reducida principalmente a los grandes puertos.²¹⁵³ En Salem, por ejemplo, sólo un 2 % de los marineros era mayor de 40 años, ya que la mayoría volvía al campo antes de esa edad.²¹⁵⁴

A pesar de la poca capacidad demográfica de las colonias, los oficiales de la Navy reclamaban ya desde 1727 la instauración del *impressment* para poder llevar a cabo su trabajo.²¹⁵⁵ Dado que esto no sucedió, la principal fuente de reclutamiento en la Norteamérica británica serían los voluntarios hasta la década de 1760²¹⁵⁶ y, tal como estaba previsto al otro lado del Atlántico, los apresados mediante botes auxiliares y pequeñas embarcaciones militares enviadas a lo largo de la costa en el último tercio de siglo.²¹⁵⁷ Hubo excepciones que remarcan el poder autónomo de las sociedades coloniales, como el caso de Nueva York, puerto en el que la Royal Navy llegó a un acuerdo con sus corsarios por el que, a cambio de no requisarles tripulantes, estos se

²¹⁴⁸ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 350

²¹⁴⁹ VICKERS, DANIEL y WALSH, VINCENT, J. C. *Op. Cit.* pp. 68-69

²¹⁵⁰ FOY, CHARLES R. *Sewing a Safety Net...* p. 9

²¹⁵¹ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 351

²¹⁵² *Íd.*

²¹⁵³ *Ibid.* p. 350

²¹⁵⁴ FOY, CHARLES R. *Sewing a Safety Net...* p. 15

²¹⁵⁵ BRUNSMAN, DENVER. *Men of war...* p. 19

²¹⁵⁶ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. 89

²¹⁵⁷ MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 218

comprometían a no reclutar desertores.²¹⁵⁸ Las mejores condiciones ofrecidas a bordo de los segundos supusieron una fuga constante de marinería desde la Navy en América durante toda la centuria, situación acentuada en puertos en los que eran especialmente comunes, como Nueva York. Además, la tradición contestataria de esta colonia o de Massachussets, debida más a las políticas domésticas y a las tensiones imperiales que a la poca frecuencia de los *impressments*, imbuyó a las autoridades navales de mayor cuidado.²¹⁵⁹ No en vano, se sucedieron disturbios en Norteamérica en las décadas de 1700, 1740, 1750 y 1760, coincidiendo con los conflictos militares sostenidos por Gran Bretaña; si bien la respuesta de cada puerto varió en tanto sus diferencias culturales y políticas.²¹⁶⁰

En estas circunstancias, no es de extrañar que la escuadra de Norteamérica estuviera casi toda la centuria falta de marineros con experiencia; dadas la contestación, los mejores sueldos en el corso y la participación temporal en la mar. A pesar de todo ello y de las dudas que levantaban los marineros coloniales en la oficialía británica, la participación norteamericana en la Royal Navy fue constante, dentro de la precariedad mayoritaria de sus conocimientos.²¹⁶¹

Para suplir dichas carencias, no serían pocos los intentos que, como había propuesto St. Lo en 1727, trataron de implantar algún tipo de *impressment*. En la década de 1740 fue el propio gobernador de Massachussets, Shirlet, el que lo intentara reiteradamente tratando de adaptarlo a las particularidades de su colonia y haciéndolo más llevadero para ella reclutando sólo a no residentes. Pese a que la iniciativa logró cierto éxito, expulsó a muchos a la “protegida” Rhode Island, en la que los sueldos del corso fueron tanto un importante factor de desertión para la Royal Navy como una importante llamada al traslado desde puertos cercanos.²¹⁶²

Algo similar sucedía en Boston, el otro gran puerto mercante y base corsaria en Norteamérica, hasta el punto de que embarcaciones reales llegaban a vaciarse por completo de marinería, como le sucedería al *Jasón* en 1753.²¹⁶³ Imposibilitada de una

²¹⁵⁸ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 347

²¹⁵⁹ MERCER, KEITH. *The Murder of Lieutenant Lawry...* p. 264

²¹⁶⁰ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* pp. 326 y 349

²¹⁶¹ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. 93

²¹⁶² BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* pp. 351-352; HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* pp. 29-30

²¹⁶³ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 30

respuesta por la fuerza, por los posibles disturbios, o legal, por la oposición de las autoridades; la Marina británica se vio en la obligación de recurrir a métodos menos ortodoxos para poder operar y reclamar a sus forzados. Así, paulatinamente iría surgiendo una red de dinero y recompensas a terceros para la detención de desertores en estos grandes puertos.²¹⁶⁴

Puede parecer algo exagerado que una institución armada no lograra imponerse mínimamente en estas sociedades coloniales y tuviera que operar con sus reglas, pero del mismo modo que la Matrícula de mar supone la extensión del Estado borbónico a costas y gente de mar sobre las que previamente tenía un poder mínimo, el *impressment* es la constatación fáctica del mismo hecho para el caso británico. El ejemplo claro de las resistencias a dicha expansión en Boston fueron los denominados “Disturbios Knowles”, en honor a su causante en 1747. Sí, el mismo Knowles que apenas cuatro años antes había sido responsable de hechos similares en Jamaica.

Movido por la oleada de revueltas iniciada en Jamaica en 1743 y expandida por el resto de las Indias Occidentales, el Parlamento británico había restaurado en 1746 la *Sixth of Anne* que prohibía el uso del *impressment* en América; excluyendo en su reposición que esta fuera de aplicación en Norteamérica o en casos de extrema necesidad, previa autorización de las autoridades locales.²¹⁶⁵ El almirante Charles Knowles estaba, de este modo, amparado por la ley para reclutar forzosamente en Boston, donde su escuadra se encontraba enormemente necesitada de tripulantes;²¹⁶⁶ pero no contó con que la larga tradición de resistencia al *impressment* del puerto americano generaría el mayor desafío a la corona antes de la Ley del Timbre de 1765.²¹⁶⁷ La larga tradición, que implicaba redes sociales cohesionadas, y otros motivos, como lo exhausto de la población tras ocho años de guerra contribuyendo al reclutamiento, la vulneración reiterada de la exención del mismo a los veteranos, el agravio comparativo por la delimitación de la *Sixth of Anne* a las Indias Occidentales o que la mayor parte de las pérdidas de la escuadra se debían a la desertión; evidenciando sus problemas.²¹⁶⁸

²¹⁶⁴ Íd.

²¹⁶⁵ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 348

²¹⁶⁶ HUBLEY, M. *Op. Cit.* pp. 89-90

²¹⁶⁷ GWYN, JULIAN. *Op. Cit.* p. 158; BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 325

²¹⁶⁸ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* p. 355

Aún con dichas condiciones, el 16 de noviembre se llevó a cabo una leva por la noche, con objeto de aumentar su intensidad al sorprender a la población durmiendo o alcoholizada, en la que se forzó a bordo a unas 300 personas entre las que había residentes, tripulación de embarcaciones que partían o carpinteros; todos exentos legalmente.²¹⁶⁹ Por poner en contexto la dimensión de lo sucedido, Boston tenía en la época algo más de 16.000 habitantes,²¹⁷⁰ por lo que durante la madrugada se vio privada de casi el 2 % de su población. La respuesta, lógicamente, no se hizo esperar: se concentró una multitud – que de unas 300 personas pasó a más del millar conforme avanzaba el día– reclamando la libertad de los requisados al tiempo que rompía los cristales de la asamblea, quemaba una barcaza y secuestraba oficiales para hacer efectivas sus demandas.²¹⁷¹ El gobernador requirió a la milicia tratando de ejercer la *potestas* del Estado,²¹⁷² pero únicamente se presentaron los oficiales, por lo que huyó a Castle Island temiendo por su integridad y confirmando el total apoyo de la ciudad a los requisados. La embarcación fue quemada, valga la anécdota, porque la multitud identificó en ella un *tender* reclutador, pero se trataba en realidad de la posesión de un marinero escocés presente en la propia turba; tal como relataba posteriormente con sorna el propio gobernador William Shirley.²¹⁷³

Los disturbios cesaron al día siguiente tras petición de la asamblea local, calmando la situación relativamente, ya que, aunque la ciudad quedó en paz, se tomó a más oficiales de la Royal Navy como rehenes.²¹⁷⁴ Que los disturbios en las ciudades costeras con ocasión de los reclutamientos forzados supusieron eventos de solidaridad social ha quedado demostrado en los numerosos ejemplos y casuísticas hasta ahora citadas, pero en los de Boston se puede apreciar también un importante componente antibritánico o anticolonial. La muchedumbre respondió positivamente, obedeciendo, al requerimiento de su institución local, redirigiendo sus acciones contra quien directamente era considerado el origen de la afrenta. Por otro lado, si bien la revuelta comenzó por los marineros de Boston y se extendió rápidamente a los foráneos y resto de la ciudad, en línea con eventos similares a ambas orillas del Atlántico, no fue únicamente popular; ya que el propio gobernador reconocía que detrás de la misma había *Persons of Influence in*

²¹⁶⁹ *Íd.*

²¹⁷⁰ KENNEDY, LAWRENCE W. *Planning the City Upon a Hill: Boston Since 1630*. Amherst: The University of Massachusetts Press, 1992. p. 255

²¹⁷¹ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* pp. 355-357

²¹⁷² MERCER, KEITH. *The Murder of Lieutenant Lawry...* p. 273

²¹⁷³ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 114

²¹⁷⁴ BRUNSMAN, DENVER. *The Knowles Atlantic Impressment Riots...* pp. 355-357

the Town.²¹⁷⁵ Algo que simplificaría la relación entre la petición de paz de la asamblea y la rápida asunción de esta por parte de la multitud y que remarca la rápida transformación de los “Disturbios Knowles” desde una respuesta del pueblo hacia una protesta transclasista y antimetropolitana.

Sin embargo, el tercer día del levantamiento comenzó a preocupar a las élites bostonianas cuando empezó a relacionarse la huida del gobernador con la de Jorge II durante la Revolución Inglesa, estableciendo un paralelismo en el que su propia posición podría peligrar. En una metáfora bien directa, se aceleraron las negociaciones entre la asamblea y el gobernador, entes representativos de la sociedad norteamericana y la monarquía británica, respectivamente, condenando la primera los disturbios y liberándose tanto a los oficiales como a los requisados.²¹⁷⁶

Los disturbios fueron notables por cuanto la Royal Navy procedió con mucha más cautela en adelante y porque mostraron el potencial revolucionario de Massachussets, tanto a Londres como a las propias élites locales. En ellos participó un joven Samuel Adams, padre fundador y primo del segundo presidente de los Estados Unidos, quien tras vivir de primera mano lo sucedido comenzó a alumbrar políticamente la insurrección como algo justo según el derecho natural.²¹⁷⁷ O lo que es lo mismo, los disturbios sucedidos en Boston en 1747 en contra del *impressment* fueron un hito en el desarrollo ideológico de la Revolución Americana, no sólo porque uno de sus impulsores se concienciara de ello durante su desarrollo, sino porque dejarían un poso fundamental en la sociedad marítima del puerto. No es difícil imaginar cómo esta construiría la narrativa en la que con su oposición se había vencido la injusticia propiciada por Gran Bretaña por medio de su Armada. Tampoco como esta se expandiría rápidamente por el resto de colonias mediante la abundante gente de mar empleada en comercio de cabotaje y curso regional.

²¹⁷⁵ T. del a. *Personas influyentes de la ciudad*. | BRUNSMAN, DENVER. The Knowles Atlantic Impressment Riots... p. 360

²¹⁷⁶ BRUNSMAN, DENVER. The Knowles Atlantic Impressment Riots... pp. 355-357 y 362

²¹⁷⁷ Ibid. p. 364



Ilustración 14. *Impressment británico en Nueva York, ca. 1760*²¹⁷⁸

Buen ejemplo de ello es el grabado previo, en el que se muestra uno de los pocos *impressment* realizados en Nueva York por la Royal Navy en la segunda mitad de siglo y de la que se puede deducir el sentir general de su población con respecto a este. Comenzando por las circunstancias temporales y de localización, el *impressment* representado se lleva a cabo de noche y en una taberna en el puerto o sus cercanías, como había sucedido en Boston y era práctica común con objeto de que los reclutados forzosamente no opusieran tanta resistencia. La proximidad del puerto es apreciable en las jarcias de la parte superior derecha, de gran tamaño y asociables por ello a buques militares. A partir de ahí, la escena es elocuente sobre la percepción que la sociedad americana tenía de estos hechos: los británicos, identificables por mantener sus sombreros –pues estaban listos para la reyerta–, arrastran forzosamente al exterior de la taberna a tres desubicados americanos. La violencia británica se simboliza mediante las actitudes de los miembros de la cuadrilla, especialmente los dos que sujetan al local que forcejea, la presencia de bastones, chafarotes, y, sobre todo, de armas de fuego. La escena representada en la parte izquierda, en la que un miembro de la cuadrilla encañona con su

²¹⁷⁸ PYLE, HOWARD. *British Press Gang*, ca.1760, en Granger Colecction, Nueva York.

pistola a dos marineros, uno de ellos empuñando un cuchillo, es también metafórica por cuanto la imposibilidad de equiparar fuerzas frente a Gran Bretaña. Empero, tanto ese marinero como el sujeto en la escena central han opuesto cierta resistencia: la tirana Armada se imponía por abrumadora superioridad, pero, en línea con lo sucedido en Boston y su posterior narrativa, la población oponía resistencia y mantenía su orgullo.

De este modo, la tradición oposición *per se*, en demanda de la propia libertad y la de los conciudadanos, que se presentó al *impressment* durante toda la centuria, se politiza y radicaliza en la década de 1770 de la mano de radicales y reformistas constitucionalistas, que empezaron incluso a llevar a juicio a algunos oficiales.²¹⁷⁹ La brecha se acrecentó en ambos sentidos, pues varios comandantes de la base de Norteamérica y algunos capitanes comenzaron también a expresar abiertamente sus dudas respecto al número de americanos sirviendo en la Navy; algo que era compartido y tenía expresión en la común práctica, no sancionada, de no asignarles puestos de combate. El almirante Samuel Graves advirtió de los riesgos de sedición tras los reclutamientos en masa que se estaban llevando a cabo, particularmente tras la rebelión de 1776,²¹⁸⁰ aviso significativo puesto que una parte importante de la estrategia en la guerra contra las colonias rebeldes fue realizada por los propios comandantes en América, en lugar de desde Londres.²¹⁸¹ Algo que coincide en el tiempo y el espacio con las respectivas propuestas de Matrícula de mar de Cuba y Cartagena, hechas por los propios oficiales de Marina de las colonias españolas por su mayor comprensión de la realidad estratégica colonial.

Con el estallido de la revolución, los tradicionales problemas de reclutamiento de la Royal Navy en la zona se vieron enormemente acrecentados no sólo por la posibilidad de la abierta rebeldía, sino por el nacimiento de una, aún pequeña, competencia en la Marina de guerra rebelde; hacia la que se empezó a fugar parte de la marinería.²¹⁸² Amén de los condicionantes políticos y patrióticos de esta, obligada a luchar contra sus paisanos, la fuga hacia el bando rebelde también pudo tener en cuenta motivaciones más directas, como la compensación económica o las facilidades para ejercer sus derechos. En el caso de que los marineros yankis sirviendo en la Royal Navy sufrieran heridas incapacitantes,

²¹⁷⁹ MERCER, KEITH. *The Murder of Lieutenant Lawry...* p. 271

²¹⁸⁰ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. 92

²¹⁸¹ TILLEY, JOHN A. *Op. Cit.* p. 123

²¹⁸² MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 220

por ejemplo, tenían derecho a una pensión... pero para ello estaban obligados a ir a Inglaterra por su cuenta y reclamarla allí.²¹⁸³

La revolución y el nacimiento de la nueva armada también supuso el aumento de las probabilidades de libertad para los esclavos negros americanos, pero, paradójicamente, a bordo de la Royal Navy.²¹⁸⁴ En el marco de medidas cada vez más desesperadas para tratar de vencer en el escenario norteamericano, se garantizó la libertad a todos los negros americanos que se enrolasen para servir a Jorge III, cuestión que les afianzó en la marina puesto que el regreso a las colonias supondría su vuelta a la esclavitud.²¹⁸⁵ Tras el estallido del conflicto independentista, la proporción de marineros negros americanos sobre el total ascendía a entre el 15 y el 25 %, debida también a ser una de las pocas profesiones existentes para ellos,²¹⁸⁶ en la que eran valorados más por sus habilidades que por el color de su piel:²¹⁸⁷

*Black maritime workers, including skilled artisans such as shipwrights and ship carpenters, were commonplace in the western Atlantic. They worked in ports from Boston to Cartagena and were critical to Britain's and its European enemies' abilities to operate in the Americas.*²¹⁸⁸

La práctica de emplearlos, tal como refiere Foy en el párrafo previo, fue común a todas las Armadas con presencia en América, siendo lo más habitual el refugiar a esclavos huidos desde las colonias enemigas en una suerte de involuntario reclutamiento cruzado que aseguraba ciertas posibilidades de libertad a los esclavos americanos; si bien escasas en tanto las características forzadas del trabajo a bordo.²¹⁸⁹

Por otro lado, durante la guerra los marineros americanos perseguidos por las *press gangs* británicas como desertores, pero después de ella continuaron siendo su objetivo tanto por la necesidad como por revanchismo.²¹⁹⁰ El tema es recurrente en el diario del corsario americano Jacob Nagle, quien afirmaba que durante el tiempo que estuvo sirviendo en

²¹⁸³ FOY, CHARLES R. Sewing a Safety Net... p. 21

²¹⁸⁴ FOY, CHARLES R. The Royal Navy's employment... p. 10

²¹⁸⁵ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. 101

²¹⁸⁶ *Ibid.*

²¹⁸⁷ FOY, CHARLES R. The Royal Navy's employment... p. 11

²¹⁸⁸ T. del a. *Los trabajadores de la mar negros, incluidos los artesanos cualificados como los carpinteros de ribera y los carpinteros de a bordo, eran comunes en el Atlántico occidental. Trabajaron en puertos desde Boston hasta Cartagena y fueron fundamentales para la capacidad de Gran Bretaña y sus enemigos europeos para operar en las Américas.* | FOY, CHARLES R. The Royal Navy's employment... p. 15

²¹⁸⁹ FOY, CHARLES R. The Royal Navy's employment... p. 11

²¹⁹⁰ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 91

mercantes, de 1780 a 1781, tuvo que huir en reiteradas ocasiones de ellas hasta que fue apresado en noviembre de 1781. Junto a él servirían marineros americanos que trabajaban a bordo de barcos franceses, arrestados en 1782 bajo sospecha de ser británicos.²¹⁹¹

Con objeto de paliar tal atropello a sus derechos básicos como ciudadanos, el Congreso de los Estados Unidos aprobó un acta en 1796 que permitía a sus marineros adquirir un certificado de ciudadanía por 25 centavos. Gran Bretaña ignoró los certificados y continuó forzando a los americanos a servir en su propia Armada, alegando que quien había nacido británico moriría británico y que había marineros que se hacían pasar por americanos para poder desertar.²¹⁹²

On this *Eighth* Day of *August* in the Year
 One Thousand Eight Hundred and *nine* Before me **Benjamin**
Rones, Esquire, Notary Public for the Commonwealth of Penn-
 sylvania, duly commissioned and authorized by Law to administer
 Oaths and Affirmations, dwelling in the city of Philadelphia,
 Personally came *Richard Dunn* a **Citizen**
 of the **United States of America**, who being duly sworn
 according to Law, on his solemn oath doth declare and
 say, that he was born in the *City of Philadelphia* in the
 State of *Pennsylvania* in the said **United States**, and that
 he is *twenty-two* Years of Age, and desires of me the No-
 tary aforesaid to describe his Person, which I find to be of the
 height of *five* Feet *three* Inches, *light Brown* Hair,
Grey Eyes, *straight* Nose, *Round* Chin, *smooth*
 Face, and of a *light* Complexion *has a scar on his chin*
and with indian ink on his right arm a Crucifix sun an
moving on his left arm a fowling anchor, and the letters
A.D.

I do further certify, That at the same Time came and ap-
 peared *Solomon Savage* a **Citizen**
 of the **United States**, who being also duly sworn did
 declare and say, that he is well acquainted with *Richard Dunn*
 and verily believes him to be born in
 the *City of Philadelphia* in the State of *Pennsylvania*

Richard Dunn
Solomon Savage Quod attestor,
 1796 *Benj. Rones*

Ilustración 15. Certificado de protección de Richard Dunn como ciudadano estadounidense, 8 de agosto de 1809²¹⁹³

²¹⁹¹ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. 94

²¹⁹² NEWMAN, SIMON P. *Op. Cit.* p. 60

²¹⁹³ NAEUU, Records of the United States Customs Service. A través de: NEWMAN, SIMON P. *Op. Cit.* p.

Semejante atropello, que equivalía en la práctica a no reconocer la soberanía estadounidense sobre sus propios sujetos, sería uno de los motivos fundamentales de la declaración de guerra a Gran Bretaña en 1812, conflicto que pondría fin en 1815 al asalto a la libertad de navegación de la gente de mar de las antiguas Trece Colonias por parte de la antigua metrópoli.²¹⁹⁴



Ilustración 16. La libertad del sujeto. Cuadrilla de reclutamiento en acción. James Gilray, 15 de octubre de 1779²¹⁹⁵

²¹⁹⁴ ROULEAU, BRIAN. Free Trade and Sailors' Rights in the War of 1812 by Paul A. Gilje. *Register of the Kentucky Historical Society*, 2014, 111 (4), pp. 599-602

²¹⁹⁵ Caricatura de *impressment* debido a la guerra de Independencia de los Estados Unidos. Es destacable la presencia de toda la sociedad en la lucha contra la requisición, especialmente la de las mujeres reaccionando violentamente para evitar que la cuadrilla se lleve a lo que parece ser un sastre. | NMMG, PAG8527 [Accedido: 2020-11-16] Disponible en: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-138475>

6.4.3.3. Canadá

Mientras esto sucedía en las colonias norteamericanas rebeldes, Gran Bretaña contaba con establecimientos y puertos leales en lo que hoy es Canadá, capaces no sólo de brindar vínculos económicos estables, sino bases para su Royal Navy. Nueva Escocia y Terranova, por su importante contribución en marinería y por estar bien estudiadas desde el punto de vista militar –si bien el resto del litoral canadiense no lo está tanto– son las dos regiones sobre las que se vertebra este último punto.²¹⁹⁶ En el estudio realizado en este punto son fundamentales las obras de Mercer Keith como principal figura académica con respecto al *impressment* en Canadá.

De este modo, ambas regiones fueron soporte fundamental en la contribución demográfica para las embarcaciones militares, habida cuenta de los problemas del resto del litoral,²¹⁹⁷ constituyéndose así como buenos ejemplos comparativos a la zona de Campeche para con la Armada española. En tanto que importantes zonas de gente de mar y a pesar de la concepción británica de que la población era excesivamente religiosa y poco experimentada en la mar en Nueva Escocia,²¹⁹⁸ las levas fueron comunes desde el siglo XVII.²¹⁹⁹ Terranova, por su parte, empleaba a la marinería en la pesca del bacalao y el comercio entre Norteamérica y el Báltico; si bien gran parte de ella alternaba este medio de vida con el cultivo de la tierra.²²⁰⁰ Atendiendo a este ciclo, y a la importancia global de la pesca del bacalao, se solía respetar a los que faenaban en ella hasta septiembre u octubre, aprovechándose el fin de los contratos y el lapso hasta la vuelta de muchos de ellos a Europa para reclutarlos.²²⁰¹

Esta forma de proceder, que tenía como objeto especialmente a los foráneos, perseguía respetar la costumbre en la isla, en la que no se forzaba a más de una quinta parte de los mercantes de tal forma que se garantizaron bastantes años de calma social.²²⁰² Junto a esto, la presencia de importantes números de voluntarios y que la Gobernación corría prácticamente a cargo de la Navy, y que el sistema judicial estaba compuesto por oficiales

²¹⁹⁶ GWYN, JULIAN. *Op. Cit.* p. 152

²¹⁹⁷ MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 207

²¹⁹⁸ HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. 91

²¹⁹⁹ MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 211

²²⁰⁰ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* pp. 92 y 104; MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 211

²²⁰¹ VALDÉS PIZZINI, MANUEL. La imperiosa necesidad del bacalao: Puerto Rico y Terranova en la Ecología-Mundo. *Relaciones Internacionales*, 2021, 47, pp. 163-179. pp. 163-167; MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry... p. 268

²²⁰² MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry... p. 276

de esta, aseguró un flujo constante de tripulantes.²²⁰³ Por el contrario, en Nueva Escocia, donde sí existían instituciones civiles con mayor desarrollo al margen de la Marina militar, se sucedieron los conflictos.²²⁰⁴

La composición social de ambas también influyó en sus relaciones con la Royal Navy, ya que el filtro al reclutamiento que imponía la administración local de Nueva Escocia, con potestad sobre él de tal forma que los oficiales al mando debían solicitar permiso para realizarlo,²²⁰⁵ era compensado por las buenas relaciones que los colonos blancos solían mantener con la Armada.²²⁰⁶ Sin embargo, la colonia desarrollaría una intensa lucha contra el *impressment* desde 1756,²²⁰⁷ como muestra que desde esta época se estableciera la exención del reclutamiento de los plantadores porque este afectaba gravemente a la demografía.²²⁰⁸ Dicha inmunidad lo restringiría enormemente y ello atraería a pobladores desde otras colonias como Nueva Inglaterra.²²⁰⁹

Entre las características mencionadas y que, a pesar del escarmiento público al que se sometía a los desertores, la mayoría eran reenganchados, a mediados de siglo aún se reclutaba poco en Nueva Escocia –Halifax estaba lejos aún de ser el importante nodo naval finisecular–; haciéndose la mayoría del reclutamiento de Norteamérica en Nueva Inglaterra.²²¹⁰ Las pocas veces que se requisó, como la leva nocturna realizada por Holbourne en 1757, fueron además pleiteadas por las autoridades; celosas de mantener su escasa población.²²¹¹ Sin embargo, dado que la exención era únicamente para los ciudadanos de Nueva Escocia, el conflicto legal se orientó en sentido de demostrar este punto. Ello resulta interesante puesto que, a veinte años de iniciarse el conflicto independentista, la definición de habitante orientaría el debate de la concepción de la ciudadanía por cuanto algo diferente a la condición de súbdito y ampliándose desde el *freeholder* tradicional, que sólo tenía en cuenta a quien poseyera propiedad. En 1775 se

²²⁰³ MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 225; MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry... pp. 256 y 269; MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 228

²²⁰⁴ MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 212

²²⁰⁵ Ibid. p. 216

²²⁰⁶ HULLY, THOMAS. The British Empire in the Atlantic: Nova Scotia, the board of trade, and the evolution of imperial rule in the mid-eighteenth century. *Acadiensis*, 2013, 42 (1), pp. 169-181. p. 176

²²⁰⁷ MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 88

²²⁰⁸ Ibid. p. 89

²²⁰⁹ Íd.

²²¹⁰ HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *Op. Cit.* p. 27; MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 90

²²¹¹ MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 90

terminaría por aceptar a cualquiera que viviera allí, pero esto rápidamente entraría en conflicto con la rebelión del resto de colonias.²²¹²

Su estallido produjo consecuencias diversas en todas las colonias en función de sus diferencias sociales y administrativas, desde el lógico aumento de las requisiciones hasta que se presentaran más voluntarios a causa de la pobreza.²²¹³ En agosto de 1775 se ordenaría el primer *impressment* a gran escala en Nueva Escocia, pues a los graves hechos de Massachussets se unió la expiración de la exención de reclutamiento de los plantadores y un importante aumento demográfico; que sería contestado en octubre mediante la formación de un comité de gente de mar y mercantes.²²¹⁴ La exigencia de finalización del reclutamiento supone el enésimo ejemplo de cooperación entre clases con intereses comunes, llegando en este caso a convencer al vicealmirante Samuel Graves en Boston de ella para los nativos de la colonia. En un momento en el que el consenso colonial se había roto, no sorprende que Graves, paralelamente, escribiera a Halifax comunicando que había acordado esos términos al tiempo que alentaba tanto reclutamiento como se pudiera intentando prescindir de los neoescoceses; pero no en caso de decretarlo la necesidad.²²¹⁵ Así, se continuó reclutando en las embarcaciones alrededor de Halifax con objeto de no enfurecer a la población de la ciudad, pero finalmente y tras extender la requisición a prisioneros americanos o al largo número de esclavos fugados de las colonias rebeldes, estallaron disturbios en 1776.²²¹⁶

Su consecuencia directa sería que el gobernador Richard Hughes, antiguo oficial de la Royal Navy, decretase nuevamente la prohibición de requisar en tierra, debiendo restringirse la práctica únicamente a la mar.²²¹⁷ Reiteradamente, se observa como la respuesta violenta de la población encuentra por un lado éxito en sus exigencias y, por otro, connivencia con las élites coloniales, celosas de su economía. Ejemplo de esto es el castigo que se dio en Quebec a un reclutador que mató a un marinero durante un *impressment* en 1778: se le condenó públicamente para rebajar la tensión que había

²²¹² Ibid. pp. 91-92

²²¹³ MANCKE, ELIZABETH. *The Fault Lines of Empire: Political Differentiation in Massachusetts and Nova Scotia, ca. 1760–1830*. New York: Routledge, 2005; MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 211; MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 92

²²¹⁴ MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 93

²²¹⁵ MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 94

²²¹⁶ CLIFFORD, MARY LOUISE. *From Slavery to Freetown: black loyalists after the American revolution*. London: McFarland, 2006; MERCER, KEITH. Northern exposure... pp. 207-208; MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 95

²²¹⁷ MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 95

causado el asesinato y, cuando las aguas estaban más tranquilas, se perdonó su condena.²²¹⁸ Así como las élites se unían a la gente de mar y el resto de la clase popular en contra de ciertas medidas metropolitanas, también cuidaban y amparaban a quienes permitían el mantenimiento de su posición.

Mientras, en Terranova no hubo necesidad de respuesta social pues se mantuvo la tradición de realizar las requisiciones a final de la temporada de pesca pese a que el ímpetu de la guerra llevó a realizar estas con demasiada frecuencia y a esquilmar a la población pesquera de la isla.²²¹⁹ Pese al relativo respeto mostrado en esta región, la situación en Nueva Escocia estaba lejos de haber sido apaciguada en 1776. En 1781 se realizó un nuevo *impressment* en tierra, con la gravedad y violencia de que fue realizado a plena luz del día y atando las manos de los marineros a su espalda; afectando de tal modo a su honor al equiparlos a malhechores.²²²⁰ La gravedad de las acciones de la Navy venía siendo criticada desde hacía tiempo por el gobernador Hughes, quien a pesar de su pasado en ella, censuró su falta de respeto por las autoridades coloniales y los altercados que provocaba el *impressment, frequently attended with Quarrels and Bloodshed and the loss of Life*.²²²¹ Tras el *impressment* de 1781 se reunió un Gran Jurado, institución popular con origen en la Inglaterra medieval, que presentó acusación contra la Navy por no haber solicitado permiso, condenando la violencia y lamentando la ilegalidad.²²²² La colonia volvió a proteger a sus habitantes, cristalizando la oposición popular, del gobierno y de los mercantes –que no podían prácticamente faenar en Halifax porque veían sus tripulaciones esquilgadas– en la nueva exención de requisición a los tripulantes de madereros, corsarios y pescadores.²²²³

La presión de la Royal Navy sobre la gente de mar norteamericana desde el estallido de la guerra de Independencia hasta el final de la guerra Anglo-Estadounidense provocaron contestaciones diversas e intensas en Terranova, Quebec y Nueva Escocia durante el periodo de 1775 a 1815.²²²⁴ Gran Bretaña hubo de maniobrar entre la extrema necesidad de poblar sus navíos con tripulaciones necesarias para poder proyectar su poder y el no

²²¹⁸ MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 210

²²¹⁹ Ibid. pp. 211-212

²²²⁰ Ibid. p. 208

²²²¹ T. del a. *frecuentemente acompañado de peleas, derramamiento de sangre y pérdida de vidas.* / Nova Scotia Archives (en adelante, NSA), RG1, vol. 170. Commission and Order Book, 12 Dec. 1778, 275; a través de MERCER, KEITH. Northern exposure... p. 208

²²²² MERCER, KEITH. Sailors and Citizens... p. 96

²²²³ MERCER, KEITH. Northern exposure... pp. 217 y 219

²²²⁴ MERCER, KEITH. Terror in the Countryside... p. 50

soliviantar en demasía a los territorios lealistas. Quizá por ello perseguía asiduamente a los marineros estadounidenses, en tanto ya eran rebeldes, causando miedo generalizado entre la población del litoral a las cuadrillas de apresamiento y a la vida como marinero.²²²⁵

Mayor tacto demostraría Richard Hughes en su vuelta a los mares canadienses como almirante en 1790, pues siguiendo los cauces legales solicitaría autorización para realizar el reclutamiento de 70 hombres al gobernador de Nueva Escocia, John Parr; quien se la negó con base en la *Sugar Act* de 1745. Esta volvería a usarse como negativa en 1793, quedando así establecida de facto durante todo el periodo revolucionario.²²²⁶ La aceptación por parte de la Royal Navy de esta imposición colonial, pues el acta original especificaba ser de aplicación únicamente en las Indias Occidentales, únicamente puede ser explicada por la cohesión colonial en torno a ella y el miedo a que intentar quebrantarla supusiera otro levantamiento. La cohesión social en torno a la marinería, la necesidad de ella y la comprensión de sus dificultades queda perfectamente plasmada en el sermón que el pastor Andrew Brown pronunció ese mismo año en Halifax.²²²⁷

Finalmente, el Gobierno de Nueva Escocia emitiría una orden para la segunda solicitud antedicha permitiendo reclutar a 30 marineros, copiando la forma de las *press warrants* emitidas en Inglaterra y siendo la primera de la colonia; a la par que estableciendo el modelo a seguir en los años venideros. Entre 1793 y 1805 emitiría 13 órdenes, ocho de las cuales limitadas en número de hombres, entre 20 y 70, y todas por un tiempo definido. Sólo se denegaron dos de ellas, una de las cuales, a Charles Henry Knowles, –hijo del célebre protagonista de los disturbios acaecidos en Boston la generación previa– puesto que otro reclutamiento llevado a cabo por él recientemente había afectado al clima comercial y social de la colonia.²²²⁸ Quedaba así institucionalizado el *impressment* de

²²²⁵ SHERBURNE, A *Memoirs of Andrew Sherburne: A Pensioner of the Navy of the Revolution*. Utica: William Williams, 1820. Recogido en HUBLEY, M. *Op. Cit.* p. 95

²²²⁶ MERCER, KEITH. *Sailors and Citizens...* pp. 97-98

²²²⁷ BROWN, ANDREW. *A sermon on the dangers and duties of the seafaring life: preached before the Protestant Dissenting Congregation, at Halifax, and published at the desire of the Marine Society, in that place.* [en línea]. Boston: Apollo Press, 1793 [Accedido: 2018-06-08]. Disponible en: <https://ia801408.us.archive.org/8/items/sermonondangersa00browrich/sermonondangersa00browrich.pdf>

²²²⁸ MERCER, KEITH. *Sailors and Citizens...* pp. 99-100

forma consuetudinaria en Nueva Escocia, una vez que el gobierno local pudo dominar las relaciones con la Royal Navy y asegurarse la válvula reguladora de la presión social.

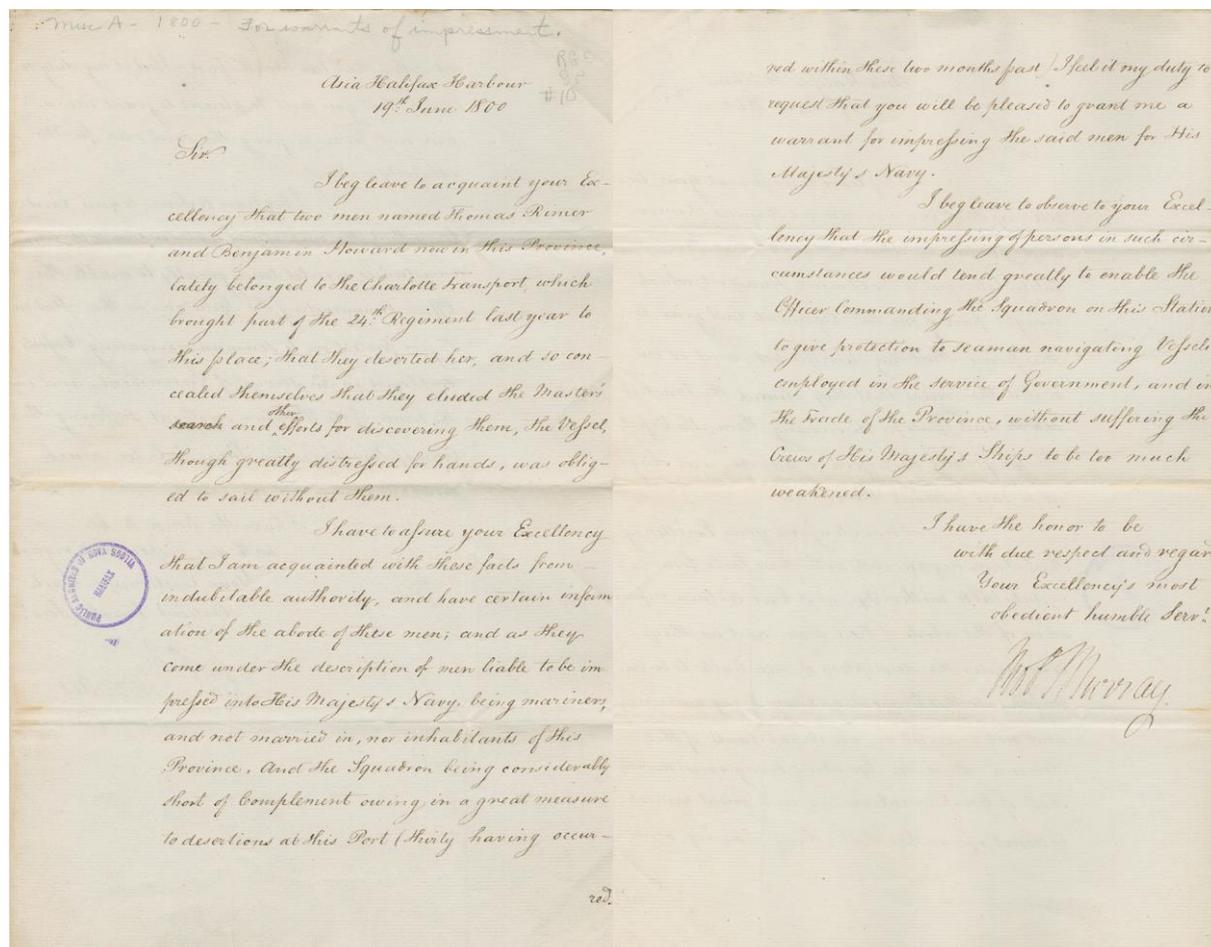


Ilustración 17. Solicitud de warrants of impressment para los desertores Thomas Rimer y Benjamin Howard al gobernador de Nueva Escocia, junio de 1800 ²²²⁹

Mientras dicha colonia comenzaba un periodo de entendimiento con la Armada – entendimiento en el que parte de la población era forzada a servir, claro–, las tornas se invirtieron en Terranova. En 1794 una turba atacó a una cuadrilla de reclutamiento dejando a muchos de sus miembros malheridos y a su teniente apalizado hasta la muerte, tras lo que la represión por parte de la Navy no se demoró: se detuvo a docenas de sospechosos y se condenó a dos de ellos a muerte.²²³⁰ La gravedad de los hechos, empero, conllevó que desde entonces las cuadrillas se limitaran al puerto y no bajaran a tierra, por su seguridad y la de la colonia, quedando restringidas a los guardacostas.²²³¹ No es que la Navy temiera iniciar más disturbios, que también, sino que lo hacía por la integridad física

²²²⁹ Nova Scotia Archives (en adelante, NSA), RG5, vol.1, 10

²²³⁰ MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry... p. 255

²²³¹ MERCER, KEITH. Northern exposure... pp. 213-214; MERCER, KEITH The Murder of Lieutenant Lawry... pp. 256, 258 y 276

de sus miembros, *deeply to lament the acknowledged incompetency of the Civil Power in this Island.*²²³² Se dejaba muy claro que las consecuencias de repetir el procedimiento en tierra serían fatales:

*[...]by no means sanction the landing of parties from the King's Ships for the purpose of Impressment on shore, well knowing, that such a measure would inevitably lead to the most serious and dangerous consequences.*²²³³

Lo expresado en estas palabras encontraba paragón en la violencia que experimentaban todas las costas americanas y europeas entre la segunda mitad de la década de 1790 y la primera de 1800: los grandes motines de la flota británica en Inglaterra, la insubordinación total de la marinería al reclutamiento en Cataluña, los levantamientos en el Caribe, los sangrientos motines en embarcaciones individuales, los Terrores en la Revolución Francesa o la Revolución Haitiana. Nueva Escocia, a pesar del acuerdo tácito entre autoridades y Armada, no sería ajena al proceso, sucediéndose en este periodo hasta 66 actos serios de violencia en Liverpool,²²³⁴ entre los que se relataban hechos como un oficial teniendo que escapar de una multitud por los tejados para salvar su vida.²²³⁵ Este tipo de hechos, que tal como se mencionó previamente contribuían a la creación de vínculos de unión y resistencia mediante una narrativa y un enemigo común, se darían también en San Juan de Terranova y en Halifax, y expresarían cada vez con más rotundidad el rechazo político de sus poblaciones a las acciones de la Royal Navy.²²³⁶

El ciclo de creciente desertión y mayor presión que redundaba en más defecciones se acrecentó conforme se alargaban los años de guerra y el hastío bélico hacía mella. Los circuitos paralelos de búsqueda de desertores mediante recompensas no parecían funcionar,²²³⁷ por lo que en 1805 se facilitó, desesperadamente, el *impressment* en tierra por 14 días e ilimitado número de reclutables y cuadrillas.²²³⁸ El capitán al mando, que había solicitado que su extensión fuera de seis meses, permitió continuar el trabajo a sus

²²³² T. del a. *lamentando profundamente la consabida incompetencia del Gobierno civil en la isla.* | MERCER, KEITH. *The Murder of Lieutenant Lawry...* p. 277

²²³³ T. del. a. *no sancionará en modo alguno el desembarco de partidas de las Naves del Rey con el propósito de requisar en tierra, sabiendo muy bien que tal medida conduciría inevitablemente a las más graves y peligrosas consecuencias*| Íd.

²²³⁴ Referido a la ciudad de Liverpool de Nueva Escocia, no confundir con su homóloga inglesa.

²²³⁵ LAND, ISAAC. *New Scholarship on the Press Gang - Part 1...* pp. 2-3

²²³⁶ MERCER, KEITH. *Northern exposure...* p. 213

²²³⁷ DROLET, MARC. *The North American Squadron of the Royal Navy, 1807-1815.* Dirigida por Hereward Senior. McGill University, 2003.

²²³⁸ MERCER, KEITH. *Sailors and Citizens...* p. 102

cuadrillas de reclutamiento, con lo que estallaron nuevamente disturbios con víctimas mortales. Como consecuencia de estos, tal como había sucedido una década antes, Nueva Escocia no volvió a autorizar reclutamientos de importancia hasta la guerra de 1812, condicionando parte de las operaciones del conflicto; en el que Gran Bretaña no pudo imponerse en la mar.²²³⁹ La lucha por mantener dicha política, sin embargo llevó en reiteradas ocasiones a los tribunales a los habitantes, las autoridades navales y civiles, quienes en el caso de 1809 de la siguiente ilustración reconocían el despoblamiento que causaba el *impressment*:

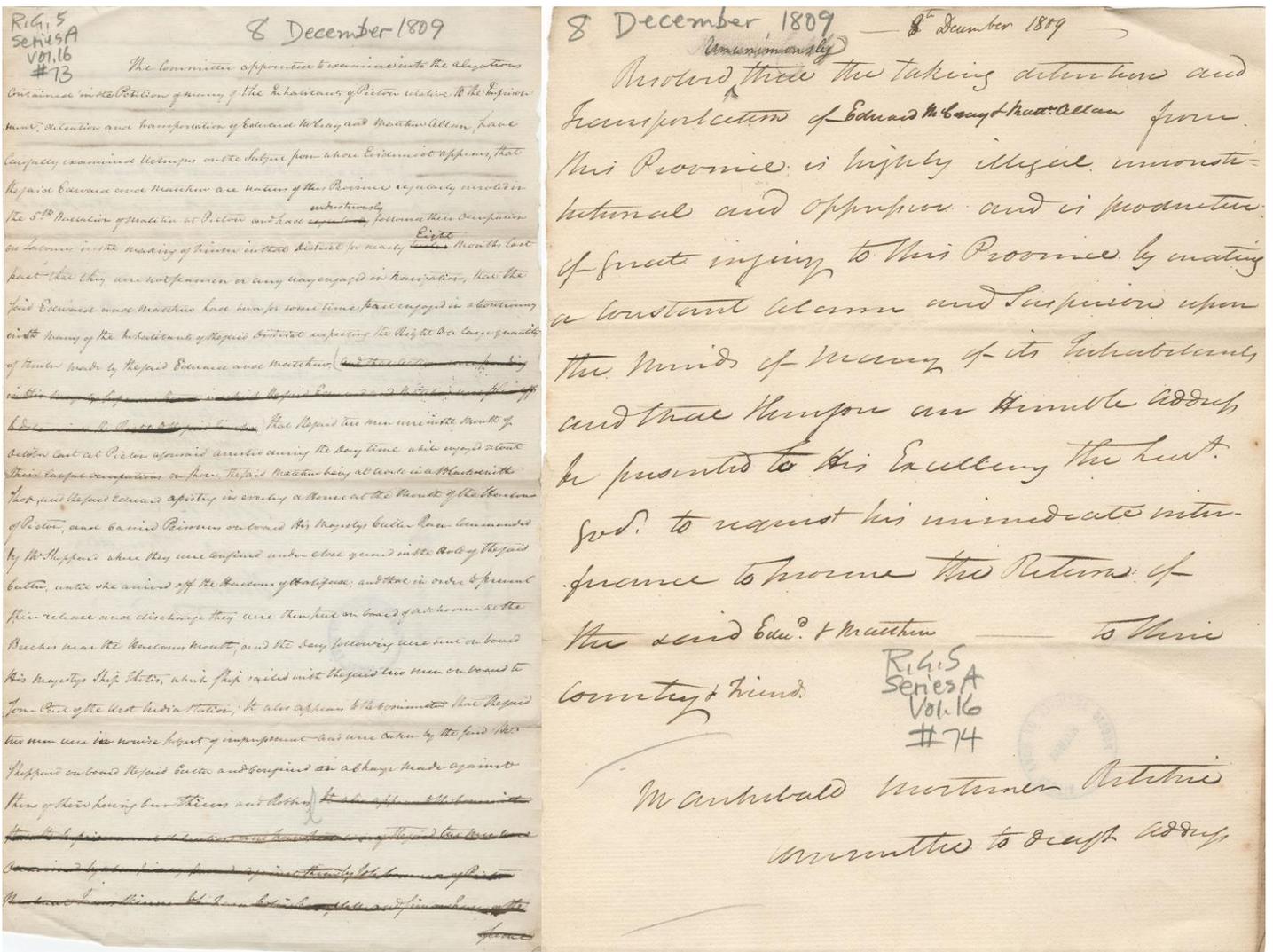


Ilustración 18. Informe del comité de la Cámara sobre la petición de Robert Pagan y otros con respecto al reclutamiento forzoso de Edward McCray y Matthew Allen, diciembre de 1809 ²²⁴⁰

²²³⁹ MERCER, KEITH. *Sailors and Citizens...* pp. 103, 106 y 108

²²⁴⁰ NSA, RG5, vol.16, 73

Así, mientras las contestaciones violentas o legales continuarían en Quebec y Nueva Escocia para mantener sus exenciones hasta el fin del ciclo bélico en 1815, Terranova había hecho lo propio tras el disturbio de 1794.²²⁴¹ El *impressment* sirve para el estudio sobre cómo ejerció en su momento de catalizador del deterioro de las relaciones de la gente de mar con el Estado en Canadá durante finales del XVIII y principios del XIX.²²⁴² Las consecuencias en cuanto a generación de identidad ciudadana, desarrollo de las competencias civiles y limitación de las militares son claras, si bien no llegaron al nivel de lo sucedido en las Trece Colonias, probablemente por no encontrar en Canadá la alineación de intereses económicos y políticos con las élites que llevarían a la declaración de independencia de los Estados Unidos.

²²⁴¹ MERCER, KEITH. *Terror in the Countryside...* p. 50; MERCER, KEITH. *The Murder of Lieutenant Lawry...* p. 278

²²⁴² MERCER, KEITH. *Terror in the Countryside...* p. 39

7. Conclusiones

La investigación de esta tesis partió de preguntarse por qué no pudo la Armada española mantener el control marítimo que asegurase sus vínculos con las colonias americanas y finaliza el capítulo de análisis con la revolucionaria independencia de los Estados Unidos. Ha pasado, además, por los campos de cultivo de un cacique mulato en el Darién o la conceptualización del espacio marítimo. ¿Qué une a tan variopintas vicisitudes históricas y, lo más importante, por qué? Las aproximadamente 190.000 palabras que preceden a estas líneas dan fe de que una respuesta sencilla es imposible, pero se puede empezar a plantear a partir de las distintas áreas de la Historia cubiertas. Lo que comenzó como un estudio de Historia Naval rápidamente se amplió a la Historia Marítima y hubo de incluir importantes aportes desde la social y la política. Todo ello, por supuesto, en el marco de la Historia de América. Veámoslo detalladamente mientras damos respuesta a los objetivos e hipótesis planteados al inicio.

El primero de ellos surgió al identificar una de las mayores fallas del poderío naval español a finales del XVIII: la carestía de tripulaciones para sus naves de guerra. Por ello, se ha estudiado el sistema que trató de dar respuesta a este problema desde el primer tercio del siglo, la Matrícula de mar. Así, al comienzo del análisis se ha revisado y detallado su funcionamiento desde los intentos de organizarla durante el XVII, incluyendo su falta de éxito inicial debido a la diversidad jurídica bajo la Corona durante los Austrias y la carencia de mecanismos sociopolíticos que le permitieran llegar a un control tan pormenorizado de la población marítima. Se ha continuado su estudio tras la llegada de los Borbones y los cambios legales introducidos, que permitieron su implantación gradual desde 1737 hasta la fecha clave de 1751, en la que las exenciones y privilegios de los matriculados se compilaron y estaban en pleno funcionamiento en España. Amén del mayor control pretendido, el contexto geopolítico jugó un papel fundamental en el desarrollo de la institución, pues la mayor amenaza internacional de la Corona española era Gran Bretaña y su capacidad para proyectarse navalmente; gracias, entre otros, a su potente demografía marítima. No sorprende, pues, que las fechas de expansión y reforma de la matrícula estén relacionadas con los enfrentamientos con los británicos. De esta forma, se considera probado que la principal causa de la matrícula fue esta competencia, pues las fechas de las principales ordenanzas así lo confirman, ya que tienen lugar en momentos previos o durante conflictos entre las potencias. La más importante de ellas

para esta tesis fue la del 23 de agosto de 1776, cuando se decidió extender la Matrícula de mar a América.

Una de las motivaciones esgrimida como hipótesis es que el número de tripulantes de las embarcaciones en América era inferior al necesario. En vista del aumento tanto de proporciones como de número de embarcaciones, la carencia es cierta no sólo para la Armada española, sino, como se ha podido comprobar, también para la británica. Estos no serían, sin embargo, los únicos motivos de que ambas potencias sufrieran el problema, pues la creciente presencia geopolítica de América a partir de la guerra del Asiento fue la principal responsable del aumento de la presencia naval en sus aguas. Es en este contexto geopolítico en el que las autoridades peninsulares asumieron la globalidad de los territorios de la Corona y la necesidad de reorientar la política más allá de Europa, lo que, entre otras medidas, trajo consigo la expansión de la Matrícula de mar a América en 1776.

No sucedería lo mismo con el *Impress Service* de la Royal Navy, que, sin embargo, sí aumentaría la presión generada por *impressment* cada vez más frecuentes. En aras de determinar esta, su estudio comenzó con el tratamiento del funcionamiento del *impressment* en las Islas Británicas –tal como con la matrícula española– para proceder posteriormente con su proyección atlántica. Se ha determinado que el cambio de proceder progresivo desde el *impressment* medieval característico de los armamentos estacionales a las tripulaciones permanentes de finales de la Edad Moderna es observable a finales del XVII, momento en el que la necesidad del *impressment* ha transfigurado desde la defensa del territorio a la imposición de un imperium transoceánico. Es decir, operó un cambio de mentalidad respecto a la geopolítica de lo naval, desde lograr el dominio negativo de las aguas que rodean a las Islas Británicas –especialmente el Canal– a garantizar el dominio positivo de las rutas comerciales que unen a estas con sus colonias... y de paso negar las de los enemigos. Para ello, el *impressment* se configuró como herramienta fundamental de la talasocracia británica del Dieciocho, en tanto debía garantizar unas tripulaciones progresivamente más estables conforme más lejanas eran sus necesidades.

Así, para la comprensión de la efectividad de ambos sistemas y, por extensión, de sus Marinas de guerra, es crucial atender a que esta política naval británica tuvo como objetivo durante la centuria el mantener en activo siempre más barcos que España y Francia juntas. También se ha demostrado que su sistema de reclutamiento ha sido mucho más tratado por su historiografía que el español, lo que ha permitido profundizar

considerablemente más en sus consecuencias sociales durante esta tesis. Las razones de esta mayor atención son variadas, pero es posible establecer la principal en que la Royal Navy fue, por un lado, la representación fáctica del Imperio en las colonias, y por otra, el mito fundacional del nacionalismo británico. El segundo punto atraería estudios ya desde la hegemonía británica en el XIX, tanto en la propia metrópoli como en sus excolonias americanas de Canadá; mientras que el primero haría lo propio en el ámbito americano, pues la lucha contra la imposición metropolitana también forma parte del mito nacional estadounidense.

Por su parte, la política naval española centralizó su americanización en La Habana, si bien tuvo en cuenta el resto de plazas relevantes en las aguas de Indias. Ello explica por qué se tomó la decisión de la extensión de la matrícula a toda América tras la solicitud del comandante de Marina de la plaza cubana, pues desde hacía unos años ya funcionaba en Cartagena de Indias y ello no había significado cambio global alguno. Empero, en dicha solicitud se aprecia perfectamente el cambio de mentalidad de Madrid, pues se había permitido el uso del sistema en el puerto neogranadino únicamente con intereses defensivos –o de dominio negativo del mar–, para suplir su escuadra de guardacostas; pero el caso cubano no era regional. Esto se manifiesta en primer lugar porque la propuesta del comandante viene precedida de una solicitud de información sobre la marinería de la isla para poder tripular los armamentos excepcionales que se estaban proyectando tras la rebelión de las Trece Colonias. Aún sin que la Corte hubiese decidido la implicación directa en el conflicto, la percepción de debilidad en el gran competidor por América –dadas las reiteradas alianzas con Francia y su expulsión como potencia regional tras la guerra de los Siete Años– conllevó la elaboración de preparativos, entre los que surtir a la Armada de tripulaciones que permitiesen la supremacía naval en el Caribe y el Atlántico era vital. Así, la real orden del 23 de agosto de 1776 ejemplifica el pensamiento ilustrado de concepción del Imperio como un todo, cuyo crecimiento e integración global son necesarios para el beneficio tanto de la metrópoli como de las colonias. Los contemporáneos decretos de Libre Comercio son la contrapartida civil que completa la imagen, indisolubles tanto de este pensamiento como de la propia matrícula que debía asegurar el intercambio.

De este modo, la Matrícula de mar americana se concibe desde y para La Habana, a pesar de las experiencias previas, a la que se pretende dotar de tripulaciones desde el resto de costas atlánticas al tiempo que estas garantizarían su autodefensa. La implantación

efectiva del sistema en Cuba, Nueva Granada, Nueva España y Puerto Rico supone la creación de un circuito de intercambio de gente de mar desde sus territorios hasta el Departamento Marítimo de La Habana, concepto que no ha de pasar inadvertido pues supone su integración en la Monarquía en los mismos términos que los tres departamentos peninsulares. A pesar de que dicho estatus no fue sancionado legalmente, a lo largo de la tesis se ha demostrado ampliamente su existencia y contemporánea conceptualización como tal. No en vano, contenía su arsenal más grande y estaba dotado de similar esquema de personal, economía y competencias jurídicas y territoriales que los europeos. Además, su situación estratégica, cerca del origen de las riquezas coloniales y del control de todo el flujo económico del Imperio, permitía al mismo tiempo plantear la posibilidad de subyugar el acceso al Caribe al enemigo.

Así, sería Cuba el primer espacio de la matrícula global gracias a su preexistente red de oficiales de Marina, lo que garantizó una rápida extensión del sistema y unos sorprendentes iniciales réditos para la demografía de la isla. El buen desempeño de la Armada en el conflicto que siguió con Gran Bretaña probó que la matrícula podía surtirla de gente suficiente para ello, pero decaería en la década de 1780. Al agotamiento de la guerra y el aumento de las respuestas pasivas contra el sistema habría que sumarle las competencias entre los oficiales de Marina y la propia Gobernación, que vio mermadas las suyas. Lidiando con dichos problemas y la creciente agitación social de la década de 1790, la matrícula continuaría en funcionamiento durante el periodo estudiado, incluso demostrando el crecimiento demográfico de la isla. Fue, sin embargo, insuficiente para surtir los grandes armamentos de las guerras finiseculares, para lo que tuvo que emplear recurrentemente marinería de Nueva España y Yucatán.

Esta península fue administrada desde Nueva España, con cierta independencia, pero pretendida por La Habana en diversos momentos debido a que fue la principal proveedora de tripulaciones a la Armada en América. Las solicitudes cubanas sobre ella, por otro lado, demuestran que la conceptualización del espacio y las divisiones administrativas estaban cambiando a finales del siglo XVIII, permitiendo que Marina solicitase gestionar desde La Habana un territorio que pertenecía y estaba conectado territorialmente a México. Además de la subversión jerárquica, se concebía el mar no sólo como espacio de tránsito, sino ordenable y que permitía una gestión más sencilla de territorios por él contactados. Pero el Virreinato de Nueva España no cedió nunca sus competencias sobre la península.

En este, la administración corrió a cargo de los oficiales dependientes de él y no de Marina, aunque las atribuciones sobre matrícula no estaban sobre las cubanas sino supeditadas indirectamente a sus necesidades. Ello garantizó menores luchas competenciales que las acaecidas entre gobernación civil y naval en La Habana, pues fue México, a través de Veracruz y siguiendo órdenes de la Secretaría de Indias, quien gestionó el litoral novohispano. La estabilidad administrativa fue crucial para el suministro de gente de mar desde Veracruz y, especialmente, Yucatán, a La Habana; aunque también se vio comprometida por los exponenciales incrementos de demanda y convulsiones sociales.

Mención aparte supone el Departamento de San Blas, gestionado también desde México con la idea de crear una base naval capaz de asegurar Acapulco y el flanco y costas del Pacífico norte, amenazado tanto por británicos como por rusos. A diferencia del *de facto* de la Habana, el de San Blas lo fue nominalmente, si bien nunca alcanzó categoría tal que permitiese compararlo con el cubano o los europeos. Al contrario, en lugar de suministrar gente de mar a través de la matrícula de sus escasísimas poblaciones costeras, San Blas la demandó para poder asegurar las misiones de las Californias. La cuestión de su denominación departamental queda, por lo tanto, pendiente para la historiografía; puesto que pudo deberse tanto al intento de crear un verdadero departamento, como a la de dotar al pequeño apostadero de una categoría superior con la que alimentar mayores reservas en la inteligencia rusa y británica.

De vuelta en el Caribe, Nueva Granada fue el ejemplo contrario a Cuba en lo que a competencias se refiere, pues la matrícula fue establecida desde Santa Fe y peleada constantemente por Marina a fin de lograr su gestión efectiva. La casuística de la matrícula con sede en Cartagena es, de las estudiadas, la más poliédrica por sus ramificaciones en cuanto a su concepción como defensiva o parte del sistema imperial, su extensión tierra adentro a través de los ríos, las competencias políticas y económicas que afloró y la enormemente diversa casuística social, racial y política a la que se enfrentó. De manera breve, puesto que todos estos problemas se afrontan de manera detallada en el análisis, la matrícula cartagenera nació de manera consensuada entre las administraciones de Indias y Marina pues su objetivo principal fue garantizar tripulantes para los guardacostas; sirviendo así a los intereses económicos de la primera –asegurando el comercio y persiguiendo el contrabando, haciendo efectiva su autoridad– y geoestratégicos de la segunda: defender Cartagena y la conexión con el Pacífico. De este

modo, su inclusión en el sistema global de 1776, no exenta de ciertos problemas de delimitaciones, fue relativamente sencilla; proporcionando también tripulantes a La Habana de manera constante, si bien no al nivel de Yucatán.

Los problemas comenzarían dada la asunción del mar como espacio cedido por el rey a los matriculados, que pronto despertó malestar entre milicianos que también lo tenían como modo de vida. El conflicto entre milicias y Matrícula de mar, presente asimismo en el resto de administraciones territoriales, se daría en Nueva Granada de manera especialmente intensa, ejemplificando una lucha que también se vivió con las demás reformas borbónicas y cuya respuesta más conocida es la Rebelión de los Comuneros. Sería, en fin, otro más de los frentes de disputa entre la de la *autoritas* del rey metropolitano tratando de imponerse sobre la *potestas* de los grupos de poder coloniales. Las constantes concesiones que la primera hizo a la segunda en materia de Matrícula de mar presagiaban lo que acabaría por confirmarse durante el ciclo de Revoluciones Atlánticas.

Por otro lado, la tensión en la matrícula neogranadina se vería gradualmente aumentada, conforme lo hacían las demandas desde La Habana, hasta el punto de dejar a los guardacostas mal surtidos; lo que levantó suspicacias entre los grupos de poder en Cartagena, que veían amenazadas sus necesidades regionales por las imperiales. De nuevo, la matrícula sirve para ejemplificar estas al tiempo que las internas virreinales en la lucha entre Cartagena y Santa Fe, por cuanto los oficiales de Marina trataron de extender el sistema no sólo sobre las costas, sino sobre los principales ríos del virreinato. La abundante demografía fluvial era su principal objetivo, pero no puede obviarse que la extensión de la jurisdicción de Marina sobre ella llevaba aparejado un incremento de su poder dentro de las dinámicas políticas neogranadinas que Santa Fe combatió tan pronto como dejó de tener virreyes marinos. No en vano, el Magdalena, el Sinú y resto de ríos eran el propio Virreinato de Nueva Granada, pues suponían sus conexiones principales.

La disputa en torno a ellos se tornó rápidamente gris, pasando del terreno legal al de la extensión efectiva del poder. Es en este punto en el que las compañías, los hacendados y los distintos poderes económicos y regionales cobraron aún más importancia, pues bien por sus propios intereses o espoleados –dejando hacer la justicia por su cuenta– por Santa Fe, supusieron una barrera sobre la que Marina, desde Cartagena, no pudo extender su jurisdicción en la práctica. Finalmente, muy relacionada con todas las disputas

mencionadas, la respuesta social, con fuertes componentes raciales tanto en la toma de decisiones como en los efectos, fue infranqueable más allá de la Bahía de Cartagena e incluso en sus aguas. Las dependencias y poderes independientes caciquiles, la *potestas* miliciana y la efervescencia política tanto comunera como esclava explican que desde la década de 1790 el sistema fuera únicamente funcional en la capital.

Al tiempo que esta sucumbía por las innumerables presiones internas, el gobernador de Puerto Rico tomaba posesión como subdelegado de Matrícula de mar de la isla, dependiente de Cuba. Su aporte hasta esta década es mínimo, pero tiene relevancia especialmente desde 1798, pues dicho gobernador concibió el sistema como medio para revivir la maltrecha economía de la isla, afectada por el bloqueo británico del Caribe, y garantizar su libre acceso al mar y el fomento de su población marítima. Su completa propuesta legal, geográfica y económica, que, por supuesto, incluía arsenal, es el perfecto paradigma de las posibilidades que tenía el sistema desde el pensamiento ilustrado.

La implantación de la Matrícula de mar también fue ordenada el 23 de agosto de 1776 por Gálvez a Buenos Aires, la Luisiana, Guatemala, Santo Domingo y Sonora; con escasos efectos. En el Río de la Plata se hizo de manera temprana, pero la escasa importancia geoestratégica que Madrid le dio hasta inicios del Diecinueve y las sempiternas competencias entre Montevideo y Buenos Aires hicieron que el sistema se demostrase débil en la práctica; siendo, a pesar de ello, pretendido por los patriotas como garantía de su autonomía. Su implantación legal en Luisiana por parte del sobrino del ministro, Bernardo de Gálvez, también parece confirmada en Nueva Orleans; si bien su alcance real sería aún menor que el platense pues no se siguió el ejemplo neogranadino extendiéndola por el Mississippi. Por concepción o capacidades, las autoridades españolas no miraron río arriba siguiendo la relevante enseñanza de Temístocles – extendida aquí al dominio sobre las aguas dulces –, que les hubiera proporcionado acceso a lo que hoy supone la columna vertebral de la mayor economía del planeta.

Por su parte, no se han encontrado pruebas de la existencia de Matrícula de mar ni en Guatemala, ni en Santo Domingo, ni en Sonora. En la primera, pretendida inicialmente por Nueva España, el Estado no tenía el dominio efectivo suficiente sobre su gente de mar para ello, tal como prueban los numerosos intentos de colonias inglesas o escocesas. En la isla, dadas las palabras de su gobernador pretendiendo algo similar a su colega boricua a finales de la década de 1790, parece que fue la propia dejación de la

administración la que evitó su implantación; pues ni se enviaron ordenanzas ni se crearon como en el resto de territorios. Sonora, finalmente, no poseía la relevancia geográfica, económica o demográfica para invertir en el sistema.

Por otro lado, la orden también contemplaba el Pacífico en su globalidad, al dirigirse a Perú, Chile y Filipinas. El caso asiático es similar en fechas y casuística al de Puerto Rico, pues con ocasión de la llegada de una escuadra se pretende instalar el sistema, garantizando el control sobre la abundantísima gente de mar de la bahía de Manila. Las razones de su falta de éxito, sin embargo, no se asemejan a las de la isla caribeña sino a las de Chile: la constante disponibilidad de gente de mar y la inexistencia de grandes escuadras que demandasen tripulaciones de manera constante hicieron que la Matrícula de mar fuera innecesaria. En el caso de la Capitanía General de Chile habría que añadir, además, que la mayor parte de matriculados del litoral dependieron directamente de la matrícula del Callao. A pesar de que el Virrey del Perú cedió las competencias como cabeza de matrícula a Santiago y que esta anunció que la implantaría, no hay pruebas que confirmen este punto. Así, el Pacífico sur quedaría bajo el poderoso paraguas de Lima, que no necesitó extender territorialmente la matrícula puesto que El Callao centralizaba todo el tráfico de la región, por lo que toda la marinería de altura pasaba por el puerto. El gran número de esta, especialmente la chilena, sumado al mínimo tamaño, necesidades e independencia de la Armada del Mar del Sur, haría que el sistema fuese suficiente hasta la década de 1790. Parcialmente revisado por los desvelos que causó la Rebelión de Túpac Amaru II en las autoridades y objeto, de nuevo, de competencias entre oficiales de Marina e Indias, su existencia no supondría mayores problemas hasta la difusión de noticias con respecto a la llegada de una escuadra británica. La reacción española, propia de la gestión geoestratégica del siglo precedente y que evidencia la desconexión del Pacífico en este ámbito, no fue la de potenciar su autonomía naval, sino la de enviar embarcaciones como respuesta a las del enemigo. Las mayores necesidades pronto dejaron al descubierto las carencias del Pacífico, pues la inexistencia de matrícula en Chile complicó el reclutamiento en dichas costas y dio alas a la ya muy extendida desertión en la Frontera. La temida escuadra británica no llegó a cruzar a la Mar del Sur, por lo que la cuestión volvió a desatenderse hasta el estallido de los conflictos independentistas. En estos, el dominio peruano sobre la mar se demostró crucial para su longeva permanencia lealista y la imposición de esta sobre Chile; especialmente gracias a que el archipiélago de Chiló

estaba directamente administrado por Lima y suministraba tripulaciones suficientes para ello.

Las conclusiones sobre casuística territorial británica, por su parte, también necesitan ser divididas en las distintas regiones de su Imperio en América. Dado lo irregular del sistema de reclutamiento de la Royal Navy, cabe destacar su enorme vinculación con los levantamientos de mediados de siglo en las Indias Occidentales, sus posesiones caribeñas, que, entre otras consecuencias, garantizaron que fueran eximidas de la práctica de manera legal. Este sería uno de los principales motivos que garantizaría la victoria naval española en el Caribe durante el conflicto de la guerra de Independencia de los Estados Unidos, pues la recién estrenada matrícula compitió regionalmente contra la exención de reclutamiento que limitaba la operatividad de la Escuadra de Jamaica. Incluso dependiendo de las autoridades isleñas, el *impressment* estaría nuevamente relacionado con los levantamientos y revoluciones caribeñas de la década de 1790, bien a través de quejas directas, bien a través del importantísimo vínculo político que supusieron los marineros forzados en todo el Atlántico británico.

Este sería especialmente importante en las Trece Colonias, en las que se sucedieron problemas similares a los caribeños a mediados de siglo; en este caso sentando el precedente cultural e ideológico de intereses separados y lucha contra la metrópoli imprescindible para la posterior rebelión. La mayor dependencia comercial de estas y el poder indirecto del corso hizo aumentar la relevancia política de su gente de mar, facilitando así el establecimiento de los vínculos sociales entre clases imprescindibles para el nacimiento de un nuevo Estado. Además de esta consecuencia indirecta, el *impressment* estuvo entre los agravios que los padres fundacionales de Estados Unidos denunciaron sufrir por parte de Gran Bretaña y sería motivo fundamental en la posterior guerra de 1812; pues esta no reconoció la nueva ciudadanía de sus marineros y se encargaba de demostrarlo obligándoles a servir en sus bajeles hasta que el conflicto le obligó a poner fin a esta práctica.

Por último, en los territorios canadienses, el reclutamiento británico se expresó de diversas maneras y fue contestado también de distintas formas; aunque siempre se procuró un respeto a las imprescindibles tripulaciones pesqueras de los grandes bancos y de los balleneros. Ello aligeraría las consecuencias sociales en Terranova, administrada directamente por la Royal Navy, en comparación con Nueva Escocia; si bien tampoco

estuvo exenta de importantes disturbios y contestaciones. En la segunda, el reclutamiento formó parte del nacimiento del concepto de la ciudadanía de la colonia, si bien los logros de esta sobre la Armada británica, forzados por la violencia social amén de otros condicionantes, conllevaron que Halifax se convirtiera en su principal base en Norteamérica durante el conflicto independentista y con posterioridad.

A todos los problemas regionales mencionados en ambos sistemas hay que superponer en el caso de la Matrícula de mar el de competencias surgido incluso con anterioridad a su extensión a América. Así, la separación de la Secretaría de Marina e Indias tras la muerte de Arriaga en las de Marina, a cargo de Castejón, e Indias, de Gálvez; supuso que la política naval y la colonial siguiesen caminos diferenciados a pesar de estar indisolublemente unidas. Una de las primeras evidencias de ello es la lucha entre camarillas que se produjo cuando Castejón informó a su colega en Indias de que planeaba ordenar la implantación de la matrícula en América tras lo cual, sin que sepamos cómo, Indias se adelantó a Marina con una circular. El movimiento de Gálvez fue tan cuidado o la casualidad del transporte de dichas órdenes tan poderosa que todos los territorios reconocieron la implantación de la matrícula obedeciendo a su orden del 23 de agosto a excepción de allá donde la Marina tenía más poder: La Habana. Esta ordenó la implantación siguiendo la orden del 28 de agosto, emitida por Marina, por lo que, en su caso, la lucha de competencias entre Marina e Indias surgida en la Corte tendría como protagonistas a los oficiales de la segunda peleando por recuperar las atribuciones ganadas por la primera. En el resto de territorios, con la excepción de los primeros años en Cartagena, sería Marina quien luchara por lograr las competencias que le permitieran gestionar el sistema de manera apropiada.

La lucha, con distinto éxito territorial según la secretaría, siendo ejemplos positivos de ambas Cuba y Nueva España para Marina e Indias, respectivamente, se acrecentó con la supresión de Indias en 1790 que cristalizaría los conflictos regionales existentes. La reforma de la Matrícula de mar en 1802, que conllevó su militarización completa y la definitiva asunción de su gestión por parte del Cuerpo General de Marina, es decir, los oficiales de guerra, no hizo sino complicar la situación. A los problemas relacionados con los poderes locales habría que sumar la llegada de nuevos gestores, la mayoría de ellos sin experiencia previa en el sistema, y la militarización completa de grupos sociales que ya se habían demostrado reacios, por activa y por pasiva, cuando esta era parcial. En cualquier caso, los marinos no gozaron de demasiadas oportunidades para demostrar su

valía al frente, puesto que la desconexión americana de la Península Ibérica ya era importante desde antes de la reforma, se profundizaría con la invasión napoleónica y sería definitiva con las revoluciones hispanoamericanas en la década de 1810. En los territorios que permanecieron unidos a España, el sistema sufriría constantes instauraciones y derogaciones a lo largo del siglo XIX hasta que fue finalmente eliminado en 1873.

Por otra parte, tal como había sucedido en España, la aplicación de la Matrícula de mar en América supuso la expansión del Estado a aspectos y espacios de la sociedad sobre los que previamente no tenía autoridad efectiva, del mismo modo que el *impressment* supuso el mantenimiento de un derecho feudal sobre una sociedad liberal en ciernes. La Armada y sus instituciones, como la Matrícula de mar, fueron la punta de lanza de la creación y extensión del Estado preliberal en su paulatina sustitución de la Corona y su dimensión global, que asumió quizá tardíamente. No hay mejor metáfora de ello que la actual bandera del Estado, que sustituyó a la de la dinastía, y que fue implantada como enseña naval en 1785 y asumida por las liberales Cortes de Cádiz en 1812 como insignia nacional.

Así, la matrícula supuso la expansión del Estado hacia comunidades que eran súbditas en tanto que grupo y la privatización de un espacio por definición abierto, el mar. Tal como sucedía en Inglaterra con los cercamientos del común que expulsaban al campesinado – hacia los puertos– privatizando sus tierras de labor, el rey asumió la jurisdicción sobre las aguas abiertas al prohibir faenar en ellas sin matrícula. Desde este momento, fue el Estado el que garantizó, o trató de hacerlo, el derecho a trabajo en el mar, patrimonializándolo y “vendiéndolo” de manera individual mediante las cédulas de matrícula. El derecho a trabajo y libertad de movimientos pasaba así de depender de la comunidad, el pueblo o la cofradía, a la individualidad; dividiendo por el camino a las poblaciones en cuadrillas más manejables, identificables y sujetables a un lugar para hacer efectiva la implantación. *Divide et impera.*

La casuística británica sería similar dentro de las amplias diferencias de ambos sistemas. El *impressment* no supuso una extensión geográfica del Estado en América como lo fue mediante el *Impress Service* en Gran Bretaña, pero sí que significó que este podía entrar en todos los ámbitos de la sociedad. A imagen de la monarquía absoluta, abolida drásticamente en la anterior centuria, el Gobierno parlamentario del rey, apoyado en la nobleza y la *gentry* de similares intereses en cuanto al comercio y la política colonial y

naval, mantuvo las prerrogativas despóticas sobre sus súbditos. Como si de trabajo feudal se tratase, el *impressment* subyugó la libertad y la vida de la gente de mar de las colonias de la América británica convirtiéndola en forzados a bordo de la Royal Navy para defender los intereses del Imperio.

En ambos casos, las atribuciones de la autoridad central, ya sea el Estado borbónico o el Gobierno británico; se vieron incrementadas por la necesidad militar. La sociedad de finales del siglo XVIII estaba, en definitiva, supeditada a lo castrense; y a través de los sistemas estudiados se aprecia como ambos Estados contemporáneos nacen y se desarrollan –de manera apreciablemente menor en Gran Bretaña– por dicha necesidad.

Todo ello es claramente observable en los ordenamientos americanos de matrícula estudiados en esta tesis, en los que se incide insistentemente en el control de la residencia de la población, restringiendo su derecho a mudarse sin permiso o incluso a viajar entre provincias; puesto que la única forma de identificarla y controlarla era mediante su ubicación geográfica. Dicho control sería causa de incesantes desvelos demostrados en Cuba, Chile y las Trece Colonias, donde el alto componente mercante de su gente de mar traería de cabeza a ambas administraciones, deseosas de apacibles y localizables hombres de familia.

Por supuesto, el enorme cambio que la Matrícula de mar introducía en las vidas de la gente de mar de tan vasto territorio y diferentes sociedades, en medio de procesos de radicalización y toma de conciencia política, no tenía muchos visos de prosperar en gran parte de ellas. Amén de los distintos procesos revolucionarios de los que formaron parte tanto la matrícula como el *impressment*, directa o indirectamente, lo cierto es que ambos sistemas generaron actos de resistencia constantes. La deserción fue el más evidente y extendido de ellos, un acto de resistencia pasivo pues no implica una respuesta directa contra el problema, sino la huida de él. En sus distintas formas, esta fue tanto colectiva, cuando las poblaciones o las tripulaciones encubrían a desertores o facilitaban su fuga ante actos de reclutamiento, como individual; siendo así cuando se producía el escape de la embarcación una vez sirviendo en ella. Tanto en las leyes disciplinarias de la Royal Navy como en todos los ordenamientos estudiados tiene fundamental acto de presencia, lo que evidencia que fue el principal método de respuesta y problema al que se enfrentaron ambas armadas.

Hubo también constantes casos de resistencia activa, más fácilmente trazables en el ámbito británico dado lo extenso de sus estudios al respecto; pero presentes asimismo en la América española. Desde las amenazas de disparo a los subdelegados de los hacendados y caciques neogranadinos a las revueltas populares que produjo el *impressment* en el Caribe, en Boston y en Canadá; las sociedades marítimas demostraron, jugándose la vida, su oposición a los resortes tiránicos para tripular sendas Marinas de guerra. Los hitos de estas revueltas se darían en las Trece Colonias y en el Caribe finisecular –incluyendo las costas neogranadinas–, en los que los métodos de reclutamiento estaban conectados de manera indirecta; y en los grandes motines de la flota británica de 1797, de los que el *impressment* fue causa fundamental. Pese a que en el caso español no se dio tal sediciosa organización a un nivel tan general, sí que es observable en numerosos motines y en el aumento de la violencia de la marinería en la misma época; que presidiría las relaciones a bordo durante los inicios del siglo XIX en todos los mares.

De esta forma, la visión de la marinería sobre el trabajo en el barco no era una mera confrontación racional entre salarios y seguridad, sino que el sentimiento de adhesión a la Corona, los lazos comunitarios locales, la gravedad de las jerarquías o la percepción cultural tanto de la desertión como de la respuesta activa influyeron en las decisiones personales y grupales de la gente de mar. Las canciones y mitos que alababan al fiero marinero que se imponía a la cuadrilla de reclutamiento se fueron extendiendo en el último tercio de siglo, haciendo así mucho más común esta respuesta; pues ya no sería considerado un traidor por parte de sus semejantes al haber desertado. En esta asunción de un relato propio de la clase popular confrontado a los intereses de la oficialía –la visión del desertor como un cobarde– se aprecian los brotes de los que nacería unos años después la clase obrera. No es extraño, por tanto, que el periodo de los grandes motines coincida con el ciclo de revoluciones atlánticas. Lo mismo sucedería, ha de deducirse por el incremento de la conflictividad y los niveles de desertión masivos, en España y sus colonias.

De cualquier modo, y dando respuestas concretas a las hipótesis planteadas al inicio de la investigación, se planteó que el número de tripulantes de la Armada en América fue, en general, menor al necesario. Con los datos cuantitativos de los estados de matrícula y los cualitativos de las apreciaciones de las autoridades, la respuesta a esta hipótesis es ambivalente, pues sí que fueron suficientes durante el conflicto con Gran Bretaña entre

1779 y 1783, pero dejaron de serlo en la década de 1790. El estallido de la Revolución Americana en 1775 fue todo un ciclón para la política naval británica, pues el momento de máxima necesidad y presencia de embarcaciones de guerra se convirtió en el de mayores complicaciones para reclutar. Su coincidencia con la extensión de la Matrícula de mar a la América española desequilibró la balanza hacia este lado, permitiendo la victoria rebelde y el triunfo naval español sobre Gran Bretaña. Con posterioridad a ello, ni Gran Bretaña tuvo tripulaciones completamente surtidas ni España dejó de tenerlas hasta la última década del siglo; pero el estudio comparativo permite afirmar que, efectivamente, el número y calidad de tripulantes de la Armada fue menor al necesario para garantizar su operatividad. En primer lugar, la Royal Navy ejerció su proyección americana recurriendo a embarcaciones de menor porte y tripulación como las fragatas, permitiéndole diversificar más sus esfuerzos; mientras que la doctrina española consistió en garantizar la seguridad de sus grandes plazas mediante grandes concentraciones de navíos de línea. Por otro lado, la realidad demográfica haría irrelevantes los esfuerzos españoles, puesto que, en torno al cambio de siglo y sumando España y sus posesiones americanas, la totalidad de su gente de mar se estimaría en torno a los 70.000 individuos, por los entre 100.000 y 150.000 del Atlántico británico.

La siguiente hipótesis planteaba que la Matrícula de mar permitirá acercarse a la composición social de los entornos costeros americanos y se considera probada de diversas formas. Por un lado, el estado de matrícula de Trinidad de 1785 y la cédula individual de Lima demuestran que la documentación refleja de manera precisa cómo y quién era la gente de mar. Por otro, lo analizado en esta tesis demuestra que la imagen paradigmática de tripulaciones de Armada compuestas por hombres blancos y la de trabajadores forzados en América, únicamente por indios en la mina o africanos en las plantaciones es, cuanto menos, imprecisa. Forzados fueron todos los marineros reclutados a través de la matrícula de mar, desempeñando su trabajo a bordo, y esta tesis demuestra que, pese a la preferencia de europeos por parte de la oficialía, innumerables indios, mulatos y negros sirvieron en la Armada; siendo el ejemplo más claro su sostén demográfico fundamental: Yucatán.

Se preveía también el impacto negativo de la matrícula sobre las costas, lo cual parece probado parcialmente habida cuenta de los grandes números de deserciones y huidas hacia el interior; si bien no fue un impacto grave debido a la nula o incompleta aplicación del sistema sobre muchos de los lugares y su cumplidor respeto de las tripulaciones

mercantes. Comparativamente, el caso británico afectó gravemente a estos y menos a los lugares de costa debido a sus constantes y violentas respuestas, si bien cuantitativamente los marineros requisados constituyeron el segundo número de trabajadores forzados del Imperio Británico tras los esclavos africanos.

La siguiente hipótesis esbozaba que la Matrícula de mar fue fruto de un cambio de mentalidad en la política estatal y una importante innovación administrativa. La prueba fehaciente de ello es que desde 1776 la libertad de faena y movimiento de la gente de mar americana pertenece al monarca, siendo también prueba de la necesidad del naciente Estado de tener controladas a poblaciones móviles por naturaleza. La limitación de la pesca puede ser entendida igualmente en tanto la mencionada conceptualización del mar, que supone un radical cambio con lo establecido previamente; fruto de un periodo en el que se trató de reformar todo el sistema imperial con decretos como los del Libre Comercio, intrínsecamente relacionados con la orden de matrícula. Que la causa de todo ello fue la necesidad militar está también ampliamente probado en estas líneas, así como que los problemas políticos frenaron su correcta implantación tanto desde Madrid como desde las distintas circunstancias americanas.

Cumplidos, pues, todos los objetivos y respondidas todas las hipótesis, no resta sino espacio para una reflexión final sobre las dimensiones naval y político-social de lo analizado. Desde el punto de vista puramente militar y de la proyección marítima, la Matrícula de mar fue un sistema estable durante la paz pero que sufrió enormemente los vicios durante los periodos de guerra. Aún con ello, contribuyó de manera decisiva a uno de los dos breves paréntesis al dominio naval británico ejercido desde mediados de siglo XVIII, el que va desde 1778 a 1781, y que garantizó la independencia de los Estados Unidos de América gracias, entre otros motivos, a la superioridad naval española en el Caribe. El otro periodo en el que *Britannia* dejó de mandar sobre las olas, de 1796 a 1798, está directamente relacionado con esta tesis también, puesto que la causa principal de la flaqueza temporal fueron los amotinamientos de sus flotas causados por el duro servicio.

Desde el punto de vista político y social, a pesar de la definitiva hegemonía talasocrática de Gran Bretaña, la Matrícula de mar pervivió como institución contemporánea durante todo el siglo XIX tanto en la Península Ibérica como en Cuba; mientras que el *impressment* hizo gala de sus antiguos orígenes para decaer hasta su desaparición en el primer tercio de dicha centuria. Finalmente, las respuestas colectivas observadas en la

gente de mar, su experiencia directa y constante con los sistemas altamente jerárquicos y cerrados de a bordo, así como con el cercenado de derechos y su alta movilidad, contribuyeron a su constitución como vector revolucionario. Serían cruciales en la dimensión cultural del concepto de clase obrera, pero durante el periodo cronológico de esta tesis, lo fueron para la expansión de los ideales revolucionarios entre Europa y América. O, mejor dicho, a lo largo y ancho del Atlántico.

7b. Conclusions

The research of this thesis started from wondering why the Spanish Navy could not maintain maritime control that would ensure its links with the American colonies and ends the analysis chapter with the revolutionary independence of the United States. It has also passed through the farmlands of a mulatto cacique in the Darién or the conceptualization of maritime space. What unites such varied historical vicissitudes and, most importantly, why? The approximately 190,000 words that precede these lines attest that a simple answer is impossible, but it can be started from the different areas of History covered. What began as a study of Naval History quickly expanded to Maritime History and had to include important contributions from social and political backgrounds. All this, of course, within the framework of the History of America. Let us see it in detail while we answer to the objectives and hypotheses raised at the beginning.

The first of these arose when identifying one of the greatest flaws in Spanish naval power at the end of the 18th century: the shortage of crews for its warships. For this reason, it has been studied the system that tried to respond to this problem since the first third of the century, the *Matrícula de mar*. Thus, its operation has been reviewed and detailed at the beginning of the analysis, since the attempts to organize it during the 17th century, including its initial lack of success due to the legal diversity under the Crown during the Habsburgs and the lack of socio-political mechanisms that would allow it to reach such detailed control of the maritime population. Its study has continued after the arrival of the Bourbons and the legal changes introduced, which allowed its gradual implementation from 1737 to the key date of 1751, in which the exemptions and privileges of those enrolled were compiled and were fully operational in Spain. In addition to the greater control sought, the geopolitical context played a fundamental role in the development of the institution; because the greatest international threat to the Spanish Crown was Great Britain and its ability to project navally, thanks, among others, to its powerful maritime demography. It is not surprising, then, that the dates of expansion and reformation of the *matrícula* are related to the clashes with the British. Thus, it is considered proven that the main cause of enrolment was this rivalry, since the dates of the main ordinances confirm it, taking place at previous moments or during conflicts between the two powers. The most important of them for this thesis would be that of the 23rd August of 1776, when it was decided to extend the *Matrícula de mar* to America.

One of the motivations used as a hypothesis is that the number of crew members of the vessels in America was less than the necessary one. Given the increase both in proportions and in the number of vessels, the shortage is true not only for the Spanish Navy, but, as has been verified, also for the British. These would not, however, be the only reasons why both powers suffered from the problem, since the growing geopolitical presence of America from the War of Jenkins' Ear was the main reason for the increase of the naval presence in its waters. It is in this geopolitical context that the peninsular authorities assumed the globality of the Crown territories and the need to reorient its policy beyond Europe, which, among other measures, brought about the expansion of the *Matrícula de mar* to America in 1776.

The same would not happen with the Impress Service of the Royal Navy, which, however, would increase the pressure generated by increasingly frequent impressments. In order to determine this, its study began with the procedures of impressment in the British Isles – as with the Spanish *matrícula*– to subsequently proceed with its Atlantic development. It has been determined that the progressive change of procedure from the medieval impressment, characteristic of seasonal armaments, to the permanent crews of the Modern Age is observable at the end of the 17th century, a moment in which the need for impressment has transfigured from the defence of the territory to the imposition of a transoceanic imperium. In other words, there was a change in mentality regarding naval geopolitics, from achieving negative control of the waters surrounding the British Isles – especially the Channel– to guaranteeing positive control of the trade routes that link them with their colonies... and incidentally deny those of the enemies. To do this, the impressment was configured as a fundamental tool of the British thalassocracy of the Eighteenth, insofar as it had to progressively guarantee more stable crews the more distant their needs were.

Thus, in order to understand the effectiveness of both systems and, by extension, of their navies, it is crucial to note that this British naval policy had as its objective during the century to always keep more ships active than Spain and France combined. It has also been shown that its recruitment system has been much more worked by the historiography than the Spanish one, which has allowed to delve considerably deeper into its social consequences during this thesis. The reasons for this greater attention are varied, but it is possible to establish the main one in that the Royal Navy was, on the one hand, the factual representation of the Empire in the colonies, and on the other, the founding myth of

British nationalism. The second point would attract studies since the British hegemony in the 19th century, both in the metropolis itself and in its former American colonies in Canada; while the first would do the same in the American sphere, since the fight against metropolitan impressment is also part of the United States national myth.

Furthermore, the Spanish naval policy centralised its Americanisation in Havana, although it considered the rest of the relevant places in the waters of the Indies. This explains why the decision to extend the *matrícula* to all of America was made after the request of the Navy commander of the Cuban plaza, since it had already been operating in Cartagena de Indias for a few years and this had not meant any global change. However, the change in mentality of Madrid is perfectly appreciated in said request, since the use of the system in the New Grenadian port had been allowed only with defensive interests, or negative control of the sea, to supply its coastguard squadron; but the Cuban case was not regional. This is manifested in the first place because the proposal of the commander is preceded by a request for information about the availability of the sailors of the island to man the exceptional squadrons that were being planned after the rebellion of the Thirteen Colonies. Even without the Court having decided on direct involvement in the conflict yet, the perception of weakness in the great competitor for America –given the repeated alliances with France and its expulsion as a regional power after the Seven Years' War– led to preparations, among which supplying the Navy with crews that would allow naval supremacy in the Caribbean and the Atlantic was vital. Thus, the royal order of the 23rd of August of 1776 exemplifies how the Enlightenment thought conceives the Empire as a whole, whose growth and global integration is necessary for the benefit of both the metropolis and the colonies. The contemporary Free Trade decrees are the civil counterpart that completes the image, indissoluble both from this thought and from the registration itself that was supposed to ensure the exchange.

Thus, the American *Matrícula de mar* is conceived from and for Havana, intended to provide crews from the rest of the Atlantic coasts while these would guarantee their self-defence. The effective implementation of the system in Cuba, New Granada, New Spain and Puerto Rico supposes the creation of a circuit for the exchange of seafarers from their territories to the Maritime Department of Havana, a concept that should not go unnoticed as it implies their integration in the Monarchy in the same terms as the three peninsular departments. Despite the fact that this status was not legally sanctioned, its existence and contemporary conceptualization as such have been widely demonstrated throughout the

thesis. Not surprisingly, it contained its largest arsenal, endowed with the similar scheme of personnel, economy and legal and territorial powers as the Europeans. In addition, its strategic location, near the origin of the colonial wealth and control of the entire economic flow of the Empire, allowed at the same time present the possibility of subjugating access to the Caribbean to the enemy.

Thus, Cuba would be the first global space of *matrícula* thanks to its pre-existing network of Navy officers, which guaranteed a rapid expansion of the system and some surprising initial returns for the island's demography. The good performance of the Navy in the conflict with Great Britain that followed proved that enrolment could provide enough people for it, but it would decline in the 1780s. With the war-weariness and the increase in passive responses against the system, it would have to add the competences between the Navy officials and the Government itself, which saw theirs being diminished. Dealing with these problems and the growing social unrest of the 1790s, the matriculation would continue to function during the studied chronological period, actually showing a surprising demographic growth on the island. It was, however, insufficient to supply the large crews needs of the turn-of-the-century wars, for which it repeatedly had to employ sailors from New Spain and Yucatan.

This peninsula was administered from New Spain, with a certain independence, but claimed by Havana at various times because it was the main supplier of crews to the Navy in America. Cuban requests for it, alternatively, show that the conceptualisation of space and administrative divisions were changing at the end of the 18th century, allowing the Secretary of the Navy, from Havana, to request the management of a territory that belonged and was territorially connected to Mexico. In addition to hierarchical subversion, the sea was conceived not only as a transit space, but also as an organisable place that allowed easier management of the territories earth-connected to it. But the Viceroyalty of New Spain never gave up its powers over the peninsula.

In the last, the attributions on enrolment were not over the Cuban ones but indirectly subordinated to their needs, but the administration was carried out by the officers dependent on the viceroy and not by the Navy. This ensured fewer jurisdictional struggles than those that occurred between the civil and naval governments in Havana, since it was Mexico, through Veracruz and following orders from the Secretary of the Indies, who managed the New Spain coast. Administrative stability was crucial to the supply of

seafarers from Veracruz, and especially Yucatan, to Havana, although it was also compromised by the exponential increases in demand and social convulsions.

The Department of San Blas is worth a separate mention, also managed from Mexico with the idea of creating a naval base capable of securing Acapulco and the flank and coast of the North Pacific, threatened by both the British and the Russians. Unlike the *de facto* one in Havana, the one in San Blas was nominally so, although it never reached a category that would allow it to be compared with the Cuban or European ones. On the contrary, instead of supplying seafarers through the *matrícula* of their very few coastal populations, San Blas asked for them in order to secure the missions of the Californias. The question of its departmental denomination remains, therefore, pending for historiography; since it could be due both to the attempt to create a true department, and to provide the small post with a higher category with which to feed greater fears in Russian and British intelligence.

Back in the Caribbean, New Granada was the opposite example to Cuba as far as jurisdictions are concerned since the registration was established from Santa Fe and constantly fought by the Navy in order to achieve its effective management. The casuistry of the enrolment based in Cartagena is, of those studied, the most polyhedral due to its ramifications in terms of its conception as defensive or part of the imperial system, its extension inland through the rivers, the political and economic competencies that surfaced and the enormously diverse social, racial and political casuistry it faced. Briefly, since all these problems are dealt with in detail in the analysis, the *matrícula* of Cartagena was born by consensus between the administrations of the Indies and the Navy, since its main objective was to guarantee crew members for the coast guard; thus serving the economic interests of the former –ensuring trade and persecuting smuggling, making its authority effective– and the geostrategic interests of the latter: defending Cartagena and the connection with the Pacific. Therefore, its inclusion in the global system of 1776, not exempt from certain delimitation problems, was relatively simple; also providing crew members to Havana on a constant basis, although not to the level of those provided from Yucatan.

The problems would begin from the very beginning, since the assumption of the sea as a space ceded by the king to those enrolled soon aroused discomfort among militiamen who also had it as a way of life. The conflict between the militias and the *Matrícula de mar*, also present in the rest of the territorial administrations, would take place in New Granada

in a particularly intense way, exemplifying a struggle that was also experienced with the other Bourbon reforms and which best-known response is the Revolt of the Comuneros. It would be, in short, another one of the dispute fronts between the *autoritas* of the metropolitan king trying to prevail over the *potestas* of the colonial power groups. The constant concessions that the former made to the latter in matters of the *Matrícula de mar* foreshadowed what would end up being confirmed during the cycle of Atlantic Revolutions.

On the other hand, the tension in the New Granada enrolment system would gradually increase as the demands from Havana increased, to the point of leaving the Coast Guard undermanned; thus raising reservations among the power groups in Cartagena, who saw their regional needs threatened by the imperial ones. Once again, the *matrícula* serves to exemplify these, at the same time as the internal viceroyalty ones in the fight between Cartagena and Santa Fe, since the Navy officials tried to extend the system not only on the coasts, but on the main rivers of the viceroyalty. The abundant fluvial demography was its main objective, but it cannot be ignored that the extension of the jurisdiction of the Navy over it entailed an increase in its power within the political dynamics of New Granada that Santa Fe fought as soon as it ceased to have mariner viceroys. Not in vain, the Magdalena, the Sinú and the rest of the rivers were the Viceroyalty of New Granada itself, since they represented its main connections.

The dispute around them quickly turned grey, passing from the legal field to that of the effective extension of power. It is at this point that the *compañías*, the landowners and the different economic and regional powers became even more important, because either for their own interests or spurred on by Santa Fe –letting them do justice on their own–, they represented a barrier over which the Navy, from Cartagena, could not extend its jurisdiction in reality. Finally, closely related to all the disputes mentioned, the social response, with strong racial components both in decision-making and in effects, was insurmountable beyond the Bay of Cartagena and even in its waters. The dependencies and independent powers of chieftains, the militia *potestas* and the political effervescence of both community members and slaves explain why, since the 1790s, the system was only functional in the capital.

At the same time that it succumbed to innumerable internal pressures, the governor of Puerto Rico took office as sub-delegate of the *Matrícula de mar* of its island, dependent

on Cuba. Its contribution until this decade is minimal, but it is especially relevant since 1798, given that said governor conceived the system as a means to revive the battered economy of the island, affected by the British blockade of the Caribbean, and guarantee its free access to the sea and the promotion of its maritime population. His complete legal, geographical, and economic proposal, which, of course, included an arsenal, is the perfect paradigm of the possibilities that the system had from Enlightened thought.

The order of implantation of the *Matrícula de mar* by Gálvez was also ordered on the 23rd of August of 1776 to Buenos Aires, Louisiana, Guatemala, Santo Domingo and Sonora, with little effect. In the Río de la Plata it was done early, but the scant geostrategic importance that Madrid gave it until the beginning of the Nineteenth and the never-ending competitions between Montevideo and Buenos Aires made the system weak in practice; being, despite this, sought by the patriots as a guarantee of their autonomy. Its legal implantation in Louisiana by the minister's nephew, Bernardo de Gálvez, also seems to be confirmed in New Orleans, although its real scope would be even less than in the Plata, since the example of New Granada was not followed by extending it along the Mississippi. Due to conception or capabilities, the Spanish authorities did not look upstream following the relevant teaching of Themistocles –extended here to dominance over the waters–, which would have given them access to what today is the backbone of the largest economy on the planet.

For its part, no evidence of the existence of the *Matrícula de mar* has been found in Guatemala, Santo Domingo, or Sonora. In the first, initially sought by New Spain, the State did not have sufficient effective control over its seafarers to do so, as evidenced by the numerous attempts by English or Scottish colonies. On the island, given the words of its governor claiming something similar to his Puerto Rican colleague at the end of the 1790s, it seems that it was the abandonment of the administration itself that preclude its implantation; because ordinances were neither sent nor created as in the rest of the territories. Sonora, finally, did not have the geographic, economic, or demographic relevance to invest in the system.

On the other hand, the order also contemplated the Pacific, being addressed to Peru, Chile and the Philippines. The Asian case is similar in dates and casuistry to that of Puerto Rico, since on the occasion of the arrival of a squadron it is used to install the system, guaranteeing control over the abundant seafarers in Manila Bay. The reasons for its lack

of success, however, are not similar to those of the Caribbean island but to those of Chile: the constant availability of seafarers and the non-existence of large squadrons that constantly demanded crews made the *Matrícula de mar* unnecessary. In the case of the General Captaincy of Chile, it should also be added that the majority of those registered on the coast depended directly on the *matrícula* of Callao. Despite the fact that the Viceroy of Peru ceded the powers as head of it to Santiago and that the Chilean capital announced that it would implement it, there is no evidence to confirm this point. Thus, the South Pacific would remain under the powerful umbrella of Lima, which did not need to extend the system territorially since El Callao centralized all the region's traffic, so that all sailors passed through the port. The large number of these, especially the Chilean ones, added to the minimum size, needs and independence of the *Armada del Mar del Sur*, would make the system sufficient until the 1790s. Partially revised by the troubles caused in the authorities by the Túpac Amaru Rebellion II and object, again, of competitions between officers of the Navy and the Indies, its existence would not suppose major problems until the spread of news regarding the arrival of a British squadron. The Spanish reaction, typical of the geostrategic management of the previous century and which shows the disconnection of the Pacific in this area, was not to strengthen its naval autonomy, but to send ships in response to those of the enemy. The greatest needs soon revealed the shortcomings of the Pacific since the lack of enrolment in Chile complicated recruitment on those coasts and fuelled the already widespread desertion on the *Frontera*. The dreaded British squadron did not cross into the *Mar del Sur*, so the issue was again neglected until the outbreak of the conflicts of the independencies. In these, the Peruvian dominion over the sea proved crucial for its long loyalist permanence and the imposition of this on Chile; especially thanks to the fact that the Chiloé archipelago was directly administered by Lima and provided sufficient crews for it.

The conclusions on British territorial casuistry also need to be divided into the different regions of their Empire in America. Given the irregularity of the Royal Navy's recruitment system, it is worth noting its enormous connection with the mid-century uprisings in the West Indies, which, among other consequences, ensured that they were legally exempted from the impressment. This would be one of the main reasons that would guarantee the Spanish naval victory in the Caribbean during the conflict of the War of Independence of the United States, since the newly released *matrícula* competed regionally against the exemption from recruitment that limited the operation of the Squadron of Jamaica. Even

depending on the island authorities, the impressment would again be related to the Caribbean uprisings and revolutions of the 1790s, either through direct protests, or through the very important political link that forced sailors represented throughout the British Atlantic.

This would be especially important in the Thirteen Colonies, in which problems similar to those in the Caribbean occurred in the middle of the century, in this case setting the essential cultural and ideological precedent of separate interests and struggle against the metropolis for the subsequent rebellion. The greater commercial dependence of these and the indirect power of the privateer increased the political relevance of their seafarers, thus facilitating the establishment of social links between classes indispensable for the birth of a new State. In addition to this indirect consequence, the impressment was among the grievances that the founding fathers of the United States denounced suffering from Great Britain and would be a fundamental reason in the subsequent War of 1812; because the Empire did not recognise the new citizenship of the American sailors and showed it by forcing them to serve on its vessels until the conflict forced the king to put an end to this practice.

Finally, in the Canadian territories, the British impressment was expressed in different ways and was also answered diverse, although some respect for the essential fishing crews of the whalers and the big banks was always sought. This would lighten the social consequences in Newfoundland, administered directly by the Royal Navy, compared to Nova Scotia, although it was not exempt from important disturbances and protests. In the second, recruitment was part of the birth of the concept of citizenship of the colony, although its achievements over the British Navy, forced by social violence, in addition to other conditions, led to Halifax becoming its main base in North America during the American conflict and afterwards.

All the regional problems mentioned in both systems must be superimposed by the case of the *Matrícula de mar* competences, that arose even before its extension to America. Thus, the separation of the Secretary of the Navy and the Indies after the death of Arriaga in those of the Navy, in charge of Castejón, and the Indies, of Gálvez; meant that naval and colonial policy followed different paths despite being indissolubly linked. One of the first evidences of this is the fight between cliques that took place when Castejón informed his colleague in Indias that he was planning to order the introduction of the *Matrícula de*

mar in America after which, without us knowing how, Indias went ahead of Marina with a circular. The movement of Gálvez was so careful or the coincidence of the transport of said orders so powerful that all the territories recognised the implantation of the system obeying his order of the 23rd of August with the exception of where the Navy had more power: Havana. The latter issued the implantation following the order of the 28th of August, by the Navy, so that, in this case, the competition fight between the Navy and the Indies that arose in the Court would have as protagonists the officers of the second fighting to recover the attributions won by the first. In the rest of the territories, with the exception of the first years in Cartagena, it would be the Navy who would fight to achieve the jurisdiction that would allow it to manage the system appropriately.

The fight, with different territorial success depending on the Secretary, being positive examples of both Cuba and New Spain for the Navy and the Indies, respectively; increased with the suppression of Indies in 1790, which would crystallise the existing regional conflicts. The reform of the *Matrícula de mar* in 1802, which led to its complete militarisation and the definitive assumption of its management by the General Corps of the Navy, i.e., the war officers, only complicated the situation. To the problems related to the local powers, we must add the arrival of new managers, most of them without previous experience in the system, and the complete militarisation of social groups that had already shown themselves to be reluctant, actively and passively, even when this was partial. In any case, the officers did not have too many opportunities to prove their worth, since the American disconnection from the Iberian Peninsula was already important before the reform, it would deepen with the Napoleonic invasion and would be definitive with the Spanish-American revolutions in the 1810s. In the territories that remained united to Spain, the system would suffer constant establishments and revocations throughout the 19th century until it was finally eliminated in 1873.

On the other hand, as it had happened in Spain, the application of the *Matrícula de mar* in America entailed the expansion of the State to aspects and spaces of society over which it previously had no effective authority, in the same way that impressment entailed the maintenance of a feudal right over a liberal society in the making. The Navy and its institutions, such as the *Matrícula de mar*, were the spearhead of the creation and extension of the pre-liberal State in its gradual substitution of the Crown and its global dimension, which it assumed belatedly. There is no better metaphor for this than current

flag of the State, which replaced that of the dynasty, was established as a naval standard in 1785 and was assumed by the liberal Cortes of Cádiz in 1812 as the national insignia.

Thus, registration meant the expansion of the State towards communities that were subjects as a group and the privatisation of a space that was open by definition, the sea. As was the case in England with the common enclosures that expelled the peasantry – towards the ports– privatising their farmland, the king assumed jurisdiction over the open waters by prohibiting fishing in them without registration. From this moment on, it was the State that guaranteed, or tried to guarantee, the right to work at sea, patrimonialising it and “selling” it individually through *Matrícula de mar* certificates. The right to work and freedom of movement thus passed from depending on the community, the town or the guild, to individuality; dividing along the way communities into more manageable, identifiable and subjectable to a place to make implementation more effective. *Divide et impera*.

The British casuistry would be similar within the wide differences of both systems. The impressment did not mean a geographical extension of the State in America as it was through the Impress Service in Great Britain, but it did mean that it could enter all areas of society. In the image of the absolute monarchy, drastically abolished in the previous century, the parliamentary government of the king, supported by the nobility and the gentry with similar interests in terms of trade and colonial and naval policy, maintained despotic prerogatives over their subjects. As if it were feudal work, the impressment subjugated the freedom and life of the seafarers of the colonies of British America, turning them into forced aboard the Royal Navy to defend the interests of the Empire.

In both cases, the attributions of the central authority, be it the Bourbon State or the British Government; were increased by military necessity. Society at the end of the 18th century was, in short, subordinated to the military; and through the systems studied, it can be seen how both contemporary States were born and developed –to a much lesser extent in Great Britain– due to said necessity.

All of it is clearly observable in the American *matrícula* legal systems studied in this thesis, in which the control of the residence of the population is insistently affected, restricting their right to move without permission or even to travel between provinces; since the only way to identify and control them was through their geographical location. It would be the cause of the incessant wakefulness shown in Cuba, Chile and the Thirteen

Colonies, where the high merchant component of their seamen would bring both administrations, eager for peaceful and controllable family men, upside down.

By all means, the enormous change that the *Matrícula de mar* introduced in the lives of seafarers from such a vast territory and different societies, in the midst of processes of radicalisation and political awareness, did not have many signs of prospering in much of them. In addition to the different revolutionary processes that both enrolment and impressment were part of, directly or indirectly, the truth is that both systems generated constant acts of resistance. Desertion was the most obvious and widespread of them, an act of passive resistance since it does not imply a direct response against the problem, but rather fleeing from it. In its different forms, this was both collective, when populations or crews covered deserters or facilitated their escape in the face of acts of recruitment, and individual; this being the case when the vessel escaped once it was serving. Both in the disciplinary laws of the Royal Navy and in all the systems studied, it has a fundamental presence, which shows that it was the main method of response and problem faced by both navies.

But there were also constant cases of active resistance, more easily traceable in the British sphere given the extent of their studies on the matter; but also present in Spanish America. From the shooting threats of the New Granada landowners and caciques against the sub-delegates to the popular revolts that the impressment produced in the Caribbean, in Boston and in Canada; the maritime societies demonstrated, risking their lives, their opposition to the tyrannical springs to man paths of both war navies. The milestones of these revolts would occur in the Thirteen Colonies and in the end-of-the-century Caribbean –including the coasts of New Granada–, in which the recruitment methods were indirectly connected; and in the great mutinies of the British fleet of 1797, of which the impressment was the fundamental cause. Despite the fact that in the Spanish case there was no such seditious organisation at such a general level, it is observable in numerous mutinies and in the increase in the violence of the sailors at the same time; that would preside over shipboard relations during the early 19th century on all seas.

In this manner, the vision of the sailors regarding the work on the ship was not a mere rational confrontation between wages and security, but rather the feeling of adherence to the Crown, local community ties, the seriousness of hierarchies or cultural perception of both desertion and active response influenced their personal and group decisions. The

songs and myths that praised the fierce sailor who prevailed over the recruiting gang spread in the last third of the century, thus making this response much more common; for he would no longer be considered a traitor by his peers for having deserted. In this assumption of a story of the popular class confronted with the interests of the officialdom –the view of the deserter as a coward– the roots from which the working class would be born a few years later can be seen. It is not surprising, therefore, that the period of the great riots coincides with the cycle of Atlantic revolutions. The same thing would happen, it must be deduced from the increase in conflict and the levels of massive desertion, in Spain and its colonies.

Regardless, and giving concrete answers to the hypotheses raised at the beginning of the investigation, it was suggested that the number of Navy crew members in America was, in general, less than necessary. With the quantitative data of the states of registration and the qualitative data of the appraisals of the authorities, the answer to this hypothesis is ambivalent since they were sufficient during the conflict with Great Britain between 1779 and 1783 but ceased to be so in the 1790s. The outbreak of the American Revolution in 1775 was a cyclone for British naval policy because the moment of greatest need and presence of warships became the most difficult to recruit. Its coincidence with the extension of the *Matrícula de mar* to Spanish America unbalanced the tide towards the latter, allowing the rebel victory and the Spanish naval triumph over Great Britain. After that, neither Great Britain had fully stocked crews nor Spain stopped having them until the last decade of the century; but the comparative study allows us to affirm that, effectively, the number and quality of *Armada* crew members was less than necessary to guarantee its operability. In the first place, the Royal Navy exercised its American projection by resorting to smaller ships and smaller crews such as frigates, allowing it to further diversify its efforts, while the Spanish doctrine consisted of guaranteeing the security of its large plazas through large concentrations of ships of the line. On the other hand, the demographic reality would make the Spanish efforts irrelevant, since around the turn of the century, the totality of its seafarers, adding Spain and its American possessions, would be estimated at around 70,000 individuals, for the in between 100,000 and 150,000 from the British Atlantic.

The following hypothesis proposed that the *Matrícula de mar* allows the approaching to the social composition of American coastal environments and is considered proven in several ways. On the one hand, the report of Trinidad of 1785 and the individual identity

certificate from Lima demonstrate that the documentation accurately reflects who and how the seafarers were. On the other hand, what is analysed in this thesis shows that the paradigmatic image of *Armada* crews consisting of white men and the one of forced laborers in America, Indians in the mines or Africans on the plantations is, to say the least, imprecise. Forced were all the sailors recruited through the sea registration, carrying out their work on board, and this thesis shows that, despite the preference of Europeans by the officers, countless Indians, mulattoes and blacks served in the Spanish Navy; the clearest example being its fundamental demographic support: Yucatan.

It was also anticipated the negative impact of the enrolment system on the coasts, which appears to be partially proven given the large numbers of desertions and of people fleeing inland, although it was not a serious impact due to the null or incomplete application of the system on many of the places and its compliant respect to the merchant crews. Comparatively, the British case seriously affected these and did it less to the coastal places due to their constant and violent responses, although, quantitatively, the requisitioned sailors constituted the second number of forced laborers in the British Empire after the African slaves.

The following hypothesis outlined that the *Matrícula de mar* was the result of a change in mentality in the State policy and an important administrative innovation. The irrefutable proof of this is that since 1776 the freedom of work and movement of American seafarers belonged to the monarch, being also proof of the need of the nascent State to control populations that are mobile by nature. The restriction imposed on the fishing can also be understood as the aforementioned conceptualisation of the sea, which supposes a radical change with what was previously established; fruit of a period in which it was tried to reform the entire imperial system with decrees such as those of Free Trade, intrinsically related to the registration order. That the cause of all this was military necessity is also widely proven in these lines, as well as that political problems stopped its correct implementation both from Madrid and from the different American circumstances.

Once all the objectives have been met and all the hypotheses have been answered, there is only room left for a final reflection on the naval and social-political dimensions of what has been analysed. From the purely military and maritime projection point of view, the *Matrícula de mar* was a stable system during peace, but it suffered enormously during

periods of war. Even with it, the system contributed decisively to one of the two brief parentheses to the British naval dominance exercised since the mid-Eighteenth century, the one that goes from 1778 to 1781, and that guaranteed the independence of the United States of America thanks, among other reasons, to Spanish naval superiority in the Caribbean. The other period in which *Britannia* stopped ruling the waves, from 1796 to 1798, is directly related to this thesis as well, since the main cause of the temporary weakness was the mutinies of the fleets caused by the impressment and harsh conditions.

From the political and social point of view, despite the definitive thalassocratic hegemony of Great Britain, the *Matrícula de mar* survived as a contemporary institution throughout the 19th century both in the Iberian Peninsula and in Cuba; while the impressment proved its ancient origins to decline until its disappearance in the first third of said century. Finally, the collective responses observed in seafarers, their direct and constant experience with the highly hierarchical and closed systems on board, as well as with the curtailment of rights and their high mobility, contributed to their constitution as a revolutionary vector. They would be crucial in the cultural dimension of the working class concept, but during the chronological period of this thesis, they were crucial for the expansion of revolutionary ideals between Europe and America. Or, rather, across the Atlantic.

8. Bibliografía

- AGUIRRE, ANDRÉS. Conflictos interétnicos en frontera Sur Hispano-Portuguesa. El caso de Río Grande de San Pedro durante la ocupación española de 1763-1777. *TEFROS* [en línea]. 2014, 12 (1), 6-25 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <http://www2.hum.unrc.edu.ar/ojs/index.php/tefros/article/view/273>
- AIZPURUA, RAMÓN. Revolution and politics in venezuela and curacao, 1795-1800. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014. pp. 97-123.
- ALABART, MÓNICA, et al. *Las revoluciones de independencia hispanoamericanas a través de sus fuentes*. Los Polvorines: Ediciones UNGS, Universidad Nacional de General Sarmiento, 2017
- ALBAREDA, JOAQUIM. Representación y participación política en Cataluña en torno a 1700. *eHumanista*, 2021, 48, pp. 113-121
- ALBEROLA ROMÁ, ARMANDO. Disputas entre militares. Los problemas de los ingenieros en los inicios del cuerpo. En: BALAGUER, EMILIO Y CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ (Eds.). *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1995, pp. 327-342
- ALEGRET, JUAN L. Space, Resources and Historicity The Social Dimension of Fisheries in the Northwestern Mediterranean. En: *European Social Science Fisheries Network Fourth ESSFiN Workshop, SOUTHERN WATERS Hermoupolis, Syros, Greece 14 -16 May 1998* [en línea]. 1998, 33 [Accedido: 2020-02-24]. Disponible en: <http://biblioteca.udg.es/gespm>
- ALÍA PLANA, J.M. *La enseñanza de la náutica en la Armada española (1717-1820)*. Dirigida por Paloma Pernil Alarcón. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2001

ALPAUGH, MICAH. Adam Zamoyski, Phantom Terror: Political Paranoia and the Creation of the Modern State, 1789–1848, Basic Books: New York, 2015. *European History Quarterly*, 2016, 46 (1), pp. 201-202

ANDERSON, FRED. *Crucible of War: The Seven Years' War and the Fate of Empire in British North America 1754-1766* [en línea]. New York: Vintage Books, 2000 [Accedido: 2021-08-29]. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=FFO2clqJCqMC&oi=fnd&pg=PR17&dq>

ANDÚJAR CASTILLO, FRANCISCO. Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII. *Studia Historica: Historia Moderna*, 2013, 35, pp. 235-268

ANDÚJAR, FRANCISCO; BERTRAND, MICHEL; GLESENER, THOMAS. *Gobernar y reformar la monarquía. Los agentes políticos y administrativos en España y América (siglos XVI-XIX)*. Valencia: Albatros, 2017

ANSON, GEORGE. *A voyage round the World, in the years MDCCXL, I, II, III and IV. Compiled From his Papers and Materials, by Richard Walter, chaplain of his Majesty's ship the Centurion, in that expedition*. Londres: 1748

ARMADA ESPAÑOLA. Monográfico sobre la Armada y la emancipación de Hispanoamérica. *Revista General de Marina*, 2009, 257

ASDRÚBAL SILVA, HERNÁN. La estructuración del comercio y la navegación desde el Río de la Plata a Cuba. *Anuario de Estudios Americanos* [en línea], 1994, 51, pp. 61-73 [Accedido: 2017-07-15]. Disponible en: <http://estudiosamericanos.revistas.csic.es>

ASHER, L. *The resistance to the maritime Classes*, Berkeley, University of California Press, 1960

ASSEMBLÉE NATIONALE CONSTITUANTE. *Déclaration des droits de l'homme et articles de constitution présentés au roi, avec sa réponse du 5 octobre soir* [en línea]. París: Chez Baudo, 1789 [Accedido: 2022-04-05]. Disponible en: <https://data.cervantesvirtual.com/manifestation/242498>

ASTRAIN GALLART, MIKEL. Profesionales de la Marina, profesionales del Estado. La aportación del cuerpo de Cirujanos de la Armada al proceso de profesionalización de la cirugía española del setecientos (1703-1791). En: BALAGUER, EMILIO Y CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ (Eds.). *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1995. pp. 513-530

BAHAR, MATTHEW R. People of the Dawn, People of the Door: Indian Pirates and the Violent Theft of an Atlantic World. *The Journal of American History* [en línea], 2014, 101 (2), pp. 401-426 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/pdf/44287701.pdf>

BARRIENTOS MÁRQUEZ, MARÍA DEL MAR y GULLÓN ABAO, ALBERTO JOSÉ eds. *América y el mar*. Cádiz: Editorial UCA, 2019

BATES, IAN. *Champion of the Quarterdeck: Admiral Sir Erasmus Gower (1742-1814)*. Pomona: Sage Old Books, 2017.

BAUDOT MONROY, MARÍA. La defensa del imperio: Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754). Murcia: Ministerio de Defensa; Editum, 2013

BAUDOT MONROY, MARÍA. Asientos y política naval. El suministro de víveres a la Armada al inicio de la guerra contra Gran Bretaña, 1739-1741, *Studia historica, H.^a mod.*, 35, 2013, pp. 127-158

BAUDOT MONROY, MARÍA. Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins, (1739-1740), *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 69, 2014, pp. 37-62

- BAUDOT MONROY, MARÍA. «Navíos, navíos, navíos». La política naval de Julián de Arriaga, (1754-1759). MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO (eds.). *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823, 3 vols.* Sevilla: Editorial Doce Calles, 2015
- BAUDOT MONROY, MARÍA. La Ilustración y el pulso en la Gobernación de Filipinas de José Basco y Vargas (1778-1788). En: BERNABÉU ALBERT, SALVADOR; MENA-GARCÍA, CARMEN; LUQUE AZCONA, EMILIO JOSÉ. *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones.* Sevilla: Universidad de Sevilla, 2016
- BAUDOT MONROY, MARÍA. La hacienda de Marina entre la neutralidad de Fernando VI y la movilización de Carlos III en 1760. En: RODRÍGUEZ, A.J., ARROYO, J, SÁNCHEZ, J. A., (eds.). *Comercio, Guerra y Finanzas en una época de transición, (siglos XVII y XVIII).* Valladolid: Castilla Ediciones, 2017
- BAUDOT MONROY, MARÍA. La política naval española entre 1700 y 1736. La recuperación del poder naval de la Monarquía. *TEMPUS Revista en Historia general*, 2019, (9), pp. 1-50
- BAUDOT MONROY, MARÍA. La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del Siglo XVIII. *Espacio Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 2019, (32), pp. 161-190
- BENNASSAR, M.B. et al. *Historia Moderna.* Madrid: Akal, 1980
- BERMEJO GREGORIO, JORDI. Perdón, restitución y teatro musical: Antonio de Zamora y su visión poético-musical de los sublevados españoles durante la Guerra de Sucesión. *SCRIPTA. Revista Internacional de Literatura i Cultura Medieval i Moderna*, 2018, 11, pp. 237-257
- BLACK, JEREMY. *Politics and Foreign Policy in the Age of George I, 1714–1727.* London and New York: Routledge, 2016

- BLAKEMORE, RICHARD J. Pieces of eight, pieces of eight: Seamen's earnings and the venture economy of early modern seafaring†. *Economic History Review*, 2017, 70 (4), pp. 1153–1184
- BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA. Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793). En: GARCÍA HURTADO, M.R. (ed.) *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex, 2012
- BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA. La Real Armada en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes. En: MUSEO NAVAL Y MUSEO ARQUEOLÓGICO NACIONAL, EDS. *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado* [en línea]. Madrid: Acción Cultural Española, 2014 [Accedido: 2021-08-20], pp. 91-127. Disponible en: <https://www.culturaydeporte.gob.es/fragatamercedes/dam/jcr:e4a1bbf4-59c2-40bc-8570-ee4332a0e372/real-armada.pdf>
- BONIALIAN, MARIANO. México, epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740). *América Latina en la historia económica*, 2007, 35, pp. 7-28
- BONIALIAN, MARIANO. Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del lago indiano y del Galeón de Manila. *Am. Lat. Hist. Econ.* [en línea], 2017, pp. 7-36. [Accedido: 2020-10-02] Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/v24n1/2007-3496-alhe-24-01-00007.pdf>
- BOTTING, EILEEN HUNT. From revolutionary Paris to Nootka Sound to Saint-Domingue: The international politics and prejudice behind Wollstonecraft's theory of the rights of humanity, 1789–91. *Journal of International Political Theory*, 2022, 18 (1), pp. 46-65
- BRILLI, CATIA. The Genoese Response to the Collapse of the Spanish Empire in America. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 2010, 47, pp. 247-272

- BROWN, ANDREW. *A sermon on the dangers and duties of the seafaring life: preached before the Protestant Dissenting Congregation, at Halifax, and published at the desire of the Marine Society, in that place.* [en línea]. Boston: Apollo Press, 1793 [Accedido: 2018-06-08]. Disponible en: <https://ia801408.us.archive.org/8/items/sermonondangersa00browrich/sermonondangersa00browrich.pdf>
- BRUNSMAN, DENVER. The Knowles Atlantic *Impressment* Riots of the 1740s. *Early American Studies*, 2007, 5 (2), pp. 324-366
- BRUNSMAN, DENVER. Men of war: British sailors and the *impressment* paradox. *Journal of Early Modern History*, 2010, 14 (1-2), pp. 9-44
- BRUNSMAN, DENVER. *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-century Atlantic World* [en línea]. 2013 [Accedido: 2019-01-30]. Disponible en: <https://books.google.com/books?id=JuGwwDGpTyoC>
- BUCKLEY, ELEANOR CLAIRE. The Aguayo Expedition into Texas and Louisiana, 1719-1722, *The Quarterly of the Texas State Historical Association* [en línea], 1919, XV, pp. 1-65 [Accedido: 2021-09-12]. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/30243078>
- BURGOS MADROÑERO, M. La Matrícula de mar en Andalucía. Siglos XVIII y XIX. En: *II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba: Instituto de Historia de Andalucía, 1991
- BURGOS MADROÑERO, M. La Matrícula de mar en las provincias de Sanlúcar y Cádiz, 1750-1850. En: *Actas del XI Congreso de Profesores Investigadores de Hespérides*. Palos de la Frontera: Asociación Hespérides, 1992. pp. 641-656
- BURGOS MADROÑERO, M. Precisiones en torno a la pesca y a la gente de mar de Málaga en el siglo XVIII. *Isla de Arriarán*. 1994, III, pp. 21-43

- BUSHNELL, DAVID. Las independencias comparadas: las Américas del Norte y del Sur. *Historia Crítica* [en línea], 2010, 41, pp. 20-37 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <http://ref.scielo.org/gf5jb7>
- BUTERA, FABRIZIO, FALOMIR-PICHASTOR, JUAN MANUEL, MUGNY, GABRIEL y QUIAMZADE, ALAIN. Minority Influence. En: STEPHEN G. HARKINS, KIPLING D. WILLIAMS y JERRY M. BURGER, (eds). *The Oxford Handbook of Social Influence* [en línea]. New York: Oxford University Press, 2017 [Accedido: 2021-09-16], pp. 317-337. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=AvUtDwAAQBAJ>
- CABEZOS ALMENAR, FRANCISCO. La legislación sobre corso en Hispanoamérica durante el siglo XVIII: Revisión y caracterización general de su aplicación. En: SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ (coord.). *La política naval en el Caribe español durante el siglo XVIII: ordenanzas y realidades*. Murcia: Editum, 2019. pp. 17-60
- CALDERÓN ARGELICH, ALFONSO. La polémica sobre la expulsión de los jesuitas por Carlos III en la España liberal (1856-1868). *Historia Social* [en línea]. 2019, 95, pp. 3-20. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/pdf/26775582.pdf?refreqid=excelsior%3A8518a3f6db28ced55ed5e3b9d91bb095>
- CALLEJA LEAL, GUILLERMO. Actitud de España ante la revolución de las colonias de la América del Norte, antes de declarar la guerra a Gran Bretaña (1776-1779). *Revista de Historia Militar*. 2016, Ext.1, pp. 41-96
- CAPTIER, J. *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, París, V. Giard & E. Brière, 1907
- CASTILLERO CALVO, ALFREDO. Invasión de Vernon a Panamá y otras guerras coloniales en el Istmo. *Tareas*, 2017, 156, pp. 27-50

- CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. La crisis del ejército real y el nacimiento del ejército nacional. En: BALAGUER, EMILIO Y CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ (Eds.). *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1995. pp. 19-42
- CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ. La Marina y el equilibrio de los océanos en el siglo XVIII. En: AGUSTÍN GUIMERÁ Y VÍCTOR PERALTA, EDS. *El Equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar* [en línea]. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2005 [Accedido: 2019-04-05]. Disponible en: http://digital.csic.es/bitstream/10261/146714/1/R.C.FEHM_Madrid_2005_2_p_447-482_Cepeda_Gómez.pdf pp. 447-482
- CASTELLANO GARCÍA, MANUEL. Construyendo la paz de Utrecht: las negociaciones secretas entre Francia y Gran Bretaña y la firma de los preliminares de Londres. *Cuadernos de Historia Moderna*, 2020, 45 (1), pp. 199-232
- Catálogo Fondo Guerra y Marina (1643-1870)*. Lima: Archivo General de la Nación, 2020
- CHAÍN NAVARRO, C. Repositorios Digitales: un universo infinito de recursos para la docencia y la investigación del área de las Humanidades. *II Foro Editorial de Estudios Hispánicos y Americanistas*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 2013
- CHAÍN NAVARRO, CELIA. Fuentes para la Historia: soportes, análisis, acceso y difusión en la era de Internet. En: GÓMEZ DÍAZ, RAQUEL; GARCÍA RODRÍGUEZ, ARACELI y CORDÓN GARCÍA, JOSÉ ANTONIO (coords.). *Fuentes especializadas en Ciencias Sociales y Humanidades*. Madrid: Pirámide, 2017
- CLÉMENT, ALAIN. English mercantilist thought and the matter of colonies from the 17th to the first half of the 18th century. En: SERGE DAUCHY, HEIKKI PIHLAJAMÄKI, ALBRECHT CORDES Y DAVE DE RUYSSCHER, eds. *Legal History Library*. Leiden: Koninklijke Brill, 2021, pp. 127-164

CLIFFORD, MARY LOUISE. *From Slavery to Freetown: black loyalists after the American revolution*. London: McFarland, 2006

COATS, ANN VERONICA y MACDOUGALL, PHILIP. *The Naval Mutinies of 1797: unity and perseverance* [en línea]. Woodbridge: Boydell and Brewer Ltd, 2011. [Accedido: 2019-04-16]. Disponible en: [https://researchportal.port.ac.uk/portal/en/publications/the-naval-mutinies-of-1797\(e995a27e-3860-47e6-aef4-21119ba5ec94\).html](https://researchportal.port.ac.uk/portal/en/publications/the-naval-mutinies-of-1797(e995a27e-3860-47e6-aef4-21119ba5ec94).html)

CONGRESO DE POLLEUR. *Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen du Ban de Franchimont*, 1789 [en línea]. [Accedido: 2021-11-04]. Disponible en: <http://www.wallonie2010.eu/DroitsHomme.htm>

CONVENCIÓN NACIONAL. *Pétition présentée par les députés des communes des Pays de Franchimont, de Stavelot et de Logne* [en línea]. Paris: Imprimée par ordre de la Convention Nationale, 1796. Disponible en: <https://ia601602.us.archive.org/33/items/ptitionpresente00fran>

CHRISTENSEN, ASGER NØRLUND. Professional Seamen: A Strategic Resource during the Scanian War, 1675–1679. *International Journal of Maritime History*, 2015, 27 (2), pp. 192-207

CRISNEOY, J.G. Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay, *Revue Contemporaine*, 1864, 40, pp. 112-152

CRUZ, PEDRO y LUENGO, PEDRO. El Caribe durante la guerra de los Siete Años. El espionaje británico sobre las fortificaciones españolas y francesas. *Colonial Latin American Review*, 2019, 28 (4), pp. 556-576

CUADRA CENTENO, PABLO ANDRÉS y MAZZONI, MARÍA LAURA. La invasión inglesa y la participación popular en la Reconquista y Defensa de Buenos Aires 1806-1807. *Anuario del Instituto de Historia Argentina* [en línea]. 2011, 11, pp. 43-71 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <https://search.proquest.com/docview/1944206505?pqorigsite=gscholar>

- DE ALDAMA, DIONISIO. *Historia general de España: desde los tiempos primitivos hasta fines del año 1860* [en línea]. Madrid: Imprenta de Moliner y compañía, 1864 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=ZiIDAAAACAAJ>
- DE ÁNGELIS, PEDRO. *Relación histórica de los sucesos de la rebelión de José Gabriel Tupac-Amaru, en las provincias del Perú, el año de 1780.* [en línea] Buenos Aires: Imprenta del Estado, 1836. [Accedido: 2020-05-24]. Disponible en: https://ia800907.us.archive.org/14/items/colecciondeobras00unkn_3
- DE MATURANA, VICENTE JOAQUÍN. *Descripción historial de la provincia y archipiélago de Chiloé.* Madrid: Imprenta de Don Benito Cano, 1791
- DE OÑATE ALGUERÓ, P. Nueva dinastía, nuevo ejército. los primeros años del reinado de Felipe V. En: FERNÁNDEZ GARCÍA, J., BEL BRAVO, M.A., DELGADO BARRADO, J.M. *El cambio dinástico y sus repercusiones en la España del siglo XVIII.* Jaén: Servicio de publicaciones de la Universidad de Jaén, 2001, pp. 109-118.
- DE PAZZIS PI CORRALES, MAGDALENA. La armada de los Austrias. *Estudis*, 2001, 27, pp. 23-51
- DE XIMÉNÈS, AUGUSTIN LOUIS. *L'Ère républicaine* [en línea], 1793 [Accedido: 2021-11-04]. Disponible en: <https://sites.google.com/site/texteschoisis/home/augustin-louis-de-ximenes>
- DEDIEU, JEAN-PIERRE. La Nueva Planta en su contexto. Las reformas del aparato de Estado en el reinado de Felipe V. *Manuscrits: revista d'història moderna*, 2000, 18, pp. 113-139. pp. 116-117
- DHONDT, FREDERIK. La consolidation juridique du système des traités d'Utrecht et de Rastatt par la diplomatie franco-anglaise (1713-1725). *Une paix pour le monde: Utrecht, 1713* [en línea]. 2016, CXXVII (7), pp. 1-17 [Accedido: 2021-09-12]. Disponible en: <http://hdl.handle.net/1854/LU-4183097>

- DHONDT, FREDERIK. The Law of Nations and Declarations of War after the Peace of Utrecht. *History of European Ideas*, 2016, 42(3), pp. 329-349
- DÍAZ PÉREZ, FERNANDO; MARTÍNEZ SOLÍS, LORENA y CHAÍN NAVARRO, CELIA. Herramienta de recuperación y difusión patrimonial. Los museos navales y marítimos del ámbito hispanohablante. *El futuro del pasado. Revista Electrónica de Historia*. 2016, 7, pp. 553-574
- DIB, MATÍAS. El virrey Sobre Monte ante el dominio británico de Buenos Aires y la apropiación del tesoro real. *Revista Temas de historia argentina y american* [en línea], 2018, 1 (26), pp. 27-48 [Accedido: 2021-09-09]. Disponible en: <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/6680>
- DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, JOSÉ MARÍA. «Todos los extranjeros admiraron la fiesta»: Farinelli, la música y la red política del Marqués de la Ensenada. *Berceo. Revista riojana de Ciencias Sociales y Humanidades* [en línea], 2015, 169, pp. 11-53. Disponible en: http://digitk.areandina.edu.co/repositorio/bitstream/123456789/457/2/Ciencias_sociales_y_humanidades0001.pdf
- DROLET, MARC. *The North American Squadron of the Royal Navy, 1807-1815*. Dirigida por Hereward Senior. McGill University, 2003
- DUBET, ANNE. El marqués de la Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un proyecto de equipo. *Estudios de Historia Novohispana*, 2016, 55, pp. 99-116
- DUO, GONZALO. Cuatro aspectos de la enseñanza de náutica en el País Vasco (s. XVI-XIX). *Vasconia*, 1998, 27, pp. 87-99
- ESDAILE, CHARLES. Conscription in Spain in the Napoleonic era. En: STOKER, DONALD, SCHNEID, FREDERICK C. y BLANTON, HAROLD D. *Conscription in the Napoleonic era: A revolution in military affairs?* Nueva York.: Routledge, 2008. pp. 102-121

- FÀBREGAS ROIG, JOSEP. Las relaciones entre España e Inglaterra en el inicio de la Guerra los Siete Años. Las incidencias marítimas (1756-1761). *Roczniki Humanistyczne*, 2018, 66 (2), pp. 85-11
- FERNÁNDEZ DÍAZ, C., MARTÍNEZ SHAW, C. 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: Universidad de Granada, 1995, pp. 243-271
- FERNÁNDEZ DURO, C. *La armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid: Imp. Rivadeneyra, 1895-1903
- FERNÁNDEZ DURO, C. *Disquisiciones náuticas. Vol. II La mar descrita por los mareados*. Madrid: Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C^a, 1881
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, MANUELA. La presencia rusa en el Pacífico Noroeste. En: MARTÍNEZ PEÑAS, LEANDRO y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, MANUELA (coords.) *El Ejército y la Armada en el Noroeste de América: Nootka y su tiempo*. [en línea] Madrid: Universidad rey Juan Carlos, 2011, pp. 93-118. [Accedido: 2018-06-20]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850292>
- FERNÁNDEZ-SHAW, CARLOS MANUEL. Participación de la Armada española en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos. *Revista de Historia Naval*, 1985, 10, pp. 75-80
- FERRADOU, MATHIEU. «Aux États-Unis de France et d'Irlande»: circulations révolutionnaires entre France et Irlande à l'époque de la République atlantique. [En línea] *La Révolution française*, 2021, 20, pp. 1-13 [Accedido: 2021-11-05]. Disponible en: <https://journals.openedition.org/lrf/4918>
- FERRER DE COUTO, J. *Historia de la Marina Real española. Desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*. Madrid: Imprenta de José María Ducazcal, 1854

- FLORES MOSCOSO, ANGELES. Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII. *Actas IV Jornadas de Andalucía y América* [en línea], S.l.: s.d. [Accedido: 2017-07-15]. Disponible en: <http://dspace.unia.es/bitstream/handle/10334/420/10JIVTI.pdf?sequence=1>
- FONDEVILA SILVA, PEDRO. Las galeras de España del siglo XVIII. *Revista General de Marina*, 2004, 247, pp. 223-237
- FONDEVILA SILVA, P. Iconografía y documentación náutica española de los siglos XVI al XVIII. Su aplicación a la identificación de buques, tipos de embarcaciones y de aparejos. En: SANCHEZ BAENA, J.J. y PROVENCIO, L. (eds.). *El Mediterráneo y América*. Murcia: Editora Regional, 2006, pp. 153-164
- FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*. Murcia: Fundación Séneca, 2011
- FONDEVILA SILVA, PEDRO. *Evolución y análisis de las galeras de los reinos peninsulares (Siglos XII-XVIII). Construcción, dotación, armamento, aparejos y tácticas*. Dirigida por J.J. Sánchez-Baena y Celia Chaín-Navarro. Murcia, 2018. Universidad de Murcia
- FOY, CHARLES R. Sewing a Safety Net: Scarborough's Maritime Community, 1747–1765. *International Journal of Maritime History*, 2012, 24 (1), pp. 1-28
- FOY, CHARLES R. The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers, 1754-1783. *The International Journal of Maritime History* [en línea]. 2016, 28 (1), pp. 6-35 [Accedido: 2019-08-29]. Disponible en: https://www.academia.edu/22065420/The_Royal_Navy_s_employment_of_black_mariners_and_maritime_workers_1754-1783?email_work_card=title
- FRYKMAN, NIKLAS. Seamen on late eighteenth-century European warships. *International Review of Social History*, 2009, 54 (1), pp. 67-93

GAINOT, BERNARD. « Sur fond de cruelle inhumanité » ; les politiques du massacre dans la Révolution de Haïti. *Cahiers de l'Institut d'histoire de la Révolution française* [en línea]. 2011, 3, pp. 1-14 [Accedido: 2021-09-11]. Disponible en: <http://journals.openedition.org/lrf/239>

GALERA, ANDRÉS. Los militares españoles y el conocimiento de la naturaleza americana en el siglo XVIII. En: BALAGUER, EMILIO Y CEPEDA GÓMEZ, JOSÉ (eds.). *Ejército, Ciencia y Sociedad en la España del Antiguo Régimen*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1995, pp. 473-482

GARCÍA DOMINGO, ENRIC. «La hermana mayor»: las difíciles relaciones entre la Marina mercante española y la Armada (1802-1932). *Hispania* [en línea]. 2017, LXXVII (255), pp. 217-249 [Accedido: 2018-04-13]. Disponible en: <http://hispania.revistas.csic.es/index.php/hispania/article/view/514>

GARCÍA LOZADA, ANTONIO. A las dos orillas de los mares de Colón: Presencia de Bernardo de Gálvez. *TSN. Transatlantic Studies Network: Revista de Estudios Internacionales*. 2016, 1 (2), pp. 11-16

GARRIGUES LÓPEZ-CHICHERI, EDUARDO. El reconocimiento de Bernardo de Gálvez y la imagen de España en los EEUU. *TSN. Transatlantic Studies Network: Revista de Estudios Internacionales* [en línea], 2016, 1 (2), pp. 7-10 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6064134>

GARRIOCH, DAVID. *The Making of Revolutionary Paris*. Berkeley: University of California Press, 2004

GATES, SCOTT. Recruitment and Allegiance. The microfoundations of rebellion. *Journal of Conflict Resolution*, February 2002, 46 (1), pp. 111-130

- GATHMANN, CHRISTINA y HILLMANN, HENNING. *Commerce and Crime: States, Property Rights, and the War on Trade, 1700-1815* Christina [en línea]. Cambridge: Economic Sociology Seminar, MIT Harvard, 2014. [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: https://stuff.mit.edu/afs/athena.mit.edu/course/other/econsocseminar/OldFiles/www/privateers_MIT20062.pdf
- GEGGUS, DAVID. The Enigma of Jamaica in the 1790s: New Light on the Causes of Slave Rebellions. *The William and Mary Quarterly*, 1987, 44 (2), pp. 274-299
- GEGGUS, DAVID. *Slave rebellion during the age of revolution*. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014. pp. 23-57
- GILBERT, NICOLAS PIERRE. *Histoire médicale de l'armée française à Saint-Domingue, en l'an dix* [en línea]. Paris: Chez Gabon et Comp., 1803 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=bP01AQAAMAAJ>
- GILJE, PAUL A. *Liberty on the waterfront: American maritime culture in the age of revolution* [en línea]. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2011 [Accedido: 2019-08-28]. Disponible en: https://books.google.es/books/p/pennpress?q=impressment&hl=EN&vid=9780812237566&redir_esc=y#v=snippet&q=impressment&f=false
- GILJE, PAUL A. *To Swear like a Sailor: Maritime Culture in America, 1750–1850*. New York: Cambridge University Press, 2016
- GODOY, MANUEL DE. *Memorias* [en línea]. Alicante: Universidad de Alicante, 2008 [Accedido: 2021-08-19]. Disponible en: <https://books.google.es/books/about/Memorias.html?id=Uj9MTRo7z7wC>

- GOLD, ROBERT L. Politics and Property during the Transfer of Florida from Spanish to English Rule, 1763-1764. *The Florida Historical Quarterly*, 1963, 42 (1), pp. 16-34
- GÓMEZ URDÁÑEZ, JOSÉ LUIS. *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida: Milenio, 1996
- GONZÁLEZ CRUZ, DAVID. La circulación de la información entre España y América en los períodos de guerra del siglo XVIII. En: MELÓN JIMÉNEZ, MIGUEL ET AL. (Eds.). *Dinámica de las fronteras en periodos de conflicto*. Cáceres: Universidad de Extremadura. Servicio de Publicaciones, 2019, pp. 173-193
- GONZÁLEZ FERRALES, JESSICA. La personalidad cubana de la caña de azúcar. Encuentros nacionales de patrimonio azucarero en su contexto En: SANTAMARÍA GARCÍA, ANTONIO. *Azúcar, patrimonio y paisaje en Cuba* [en línea]. La Habana y Madrid: Digital CSIC, 2019. Disponible en: <https://digital.csic.es/handle/10261/173982> pp. 49-55
- GÓMEZ-JUÁREZ DE LA TORRE, FERNANDO IGNACIO. La reorganización económico-administrativa de los arsenales: una herramienta de cohesión de la política naval de Carlos III. En: SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ (coord.). *La política naval en el Caribe español durante el siglo XVIII: ordenanzas y realidades*. Murcia: Editum, 2019. pp. 159-200
- GÓMEZ JUÁREZ DE LA TORRE, FERNANDO y SÁNCHEZ BAENA, JUAN. Entre la paz y la guerra: del presupuesto general de caudales a las partidas de gasto en el Departamento Naval de Cartagena, 1778-1780. *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*. 2016, 16, 8, pp. 169-193
- GONZÁLEZ, PEDRO MARÍA. *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas, y los medios de precaverlas* [en línea]. Madrid: Imprenta Real, 1805 [Accedido: 2018-04-17]. Disponible en: <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/consulta/registro.cmd?id=1015654>

- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, MARCELINO. La Armada en tiempos de Carlos III. *Pendvlo* [en línea]. sin fecha, 126-141 [Accedido: 2018-06-20]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6162010.pdf>
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, MARCELINO. El navío Atlante y su curiosa historia. *Revista General de Marina*, 2008, 255, pp. 403-414
- GOURLY, JOHN. *On the great evils of impressment and its mischievous effects in the Royal Navy and the merchant ships, with the great benefits to the seamen, bestowed by the Registration Act, of the 30th July 1835*. Southampton: John Wheeler; London: Longman & Co, 1838
- GRIFFEN, WILLIAM B. Spanish Pensacola, 1700-1763. *The Florida Historical Quarterly* [en línea]. 1959, 37, pp. 242-262 [Accedido: 2021-09-12]. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/30166288>
- Guía de fondos del Archivo Nacional Histórico. Instituciones coloniales y republicanas* [en línea]. Santiago de Chile: Archivo Nacional de Chile, 2009. [Consultado el 09-04-2022]. Disponible en: https://www.archivonacional.gob.cl/616/articles-10983_archivo_06.pdf
- GUILLAMÓN ÁLVAREZ, F. JAVIER. Rusia en la gestión diplomática de Floridablanca. En: *Actas de la XI reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Volumen I, El Estado absoluto y la monarquía*. Granada: Universidad de Granada, 2012, pp. 1030-1042
- GUIMERÁ RAVINA, A. “Trafalgar y la marinería española”. En: GUIMERÁ RAVINA, A. y PERALTA RUIZ, V. *Actas de la VIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Vol. 2, El equilibrio de los imperios: de Utrecht y Trafalgar*. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2005. pp. 819-838
- GUIMERÁ RAVINA, A. Un liderazgo compartido: la conquista de Panzacola, 1781. *Revista de Historia Militar*, 2016, Ext.1, pp. 141-166

- GUIMERÁ RAVINA, A. Naval Leadership and the 'Art of War': John Jervis and José de Mazarredo Compared (1797–9). En: *Naval Leadership in the Atlantic World*.. London: University of Westminster Press, 2017, pp. 117-130
- GULLÓN ABAO, ALBERTO JOSÉ; MORGADO GARCÍA, ARTURO; MORENO y RODRÍGUEZ, JOSÉ JOAQUÍN (ed.). *El mar en la historia y en la cultura*. Cádiz: Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 2013
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, ANTONIO. Asentamientos urbanos, poblaciones y villas en La Española, 1664-1778. *Temas Americanistas* [en línea], 1994, 11, pp. 22-24. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/36044101.pdf>
- GUTIÉRREZ RIVAS, PATRICIA. *José Antonio de Areche y la Visita General a la Audiencia de Lima*. Dirigida por Juan José Sánchez-Baena. Murcia: Universidad de Murcia, 2015
- GUZMÁN, I. Normativa contable en la Armada española durante el período 1700-1850: especial referencia a la administración de provisiones. *De Computis. Revista española de Historia de la Contabilidad*, 3 (5), 2006, pp. 65-146
- GWYN, JULIAN. Poseidon's Sphere: Early Naval History in Atlantic Canada. *Acadiensis* [en línea]. 2001, XXXI(1), pp. 152-163. Disponible en: <https://journals.lib.unb.ca/index.php/Acadiensis/article/view/10739/11472>
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, MANUEL. La pugna hispano-lusa por el control de los mares: de la expedición de Cevallos a la frustrada colonización de Fernando Poo (1776-1783). *Librosdelacorte.es*, 2019, 19, pp. 232-246
- HERRERO GIL, DOLORES. El control de las comunicaciones marítimas: el caso particular de la Administración de Correos de Cádiz entre 1764 y 1802. *Trocader*, 2008, 20, pp. 127-138
- HERREROS CEPEDA, ALICIA. *Breve introducción a la presencia española en el Noroeste de América* [en línea]. Madrid: Vicerrectorado de Extensión Universitaria y de

Centros Adscritos, Universidad rey Juan Carlos, 2011 [Accedido: 2018-06-20].
Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3850267>

HOCES-GARCÍA, ALBERTO. La Matrícula de mar en el Departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: Una complicada aplicación. *Mediterranea: Ricerche Storiche* [en línea]. Dic. 2015, 35, pp. 539-558. [Accedido: 2020-11-30]
Disponible en: <http://www.storiamediterranea.it/wp-content/uploads/mediterranea/p4560/Garzia.pdf>

HOCES-GARCÍA, ALBERTO; MORAL-GARCÍA, CARLOS (coords.) *El mar: una forma de vida en América*. Madrid: Historia y Cultura del mar, 2016

HOCES-GARCÍA, ALBERTO. “Insubordinados y repugnantes para prestarse al servicio”. La Matrícula de mar en Cataluña entre 1751 y 1802. *Historia Social*, 2020, 98 (III), pp. 3-24

HOCES-GARCÍA, Alberto. La Matrícula de mar en el Caribe a finales del siglo XVIII. En: SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ (coord.). *La política en América en el siglo XVIII: ordenanzas y realidades*. Murcia: editum, 2019. pp. 61-122

HOCQUET, J.C. Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'antiquité à nos jours: actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, *Revue du Nord*, 1986

HUBLEY, M. *Desertion, identity and the experience of authority in the North American Squadron of the Royal Navy, 1745-1812*. Dirigida por Richard Connors y Julian Gwyn [en línea]. Ottawa, 2009 [Accedido: 2019-01-30]. University of Ottawa.
Disponible en: <https://www.ruor.uottawa.ca/handle/10393/29882>

HUGUET SANTOS, MONTSERRAT. *Breve historia de la Guerra de la Independencia de los EE. UU.* Madrid: Ediciones Nowtilus, 2017

HULLY, THOMAS. The British Empire in the Atlantic: Nova Scotia, the board of trade, and the evolution of imperial rule in the mid-eighteenth century. *Acadiensis*, 2013, 42 (1), pp. 169-181

HUTCHINSON, JOHN ROBERT. *The press-gang afloat and ashore* [en línea]. Londres: Eveleigh Nash, 1913. [Accedido: 2019-01-30]. Disponible en: <http://www.searchengine.org.uk/pdfs/3/376.pdf>

IBÁÑEZ DE IBERO, C., *Historia de la Marina de guerra española desde el siglo XIII hasta nuestros días*. Madrid: Espasa-Calpe, 1939

Instrucción, sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España y ha de tener fuerza de Ordenanças, hasta que su Magestad mande publicar las que inviolablemente deberan practicarse [en línea]. 16 de junio de 1717 [Accedido: 2021-08-20]. Disponible en: <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000228499>

IRIGOYEN LÓPEZ, ANTONIO y SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ. Análisis de las relaciones de méritos de los capellanes de la Armada para la petición de prebendas americanas en la primera mitad del siglo XVIII. *Naveg@mérica*. 2015, 14, pp. 1-28

JODA ESTEVE, BEATRIZ. El comercio de esclavos a Cuba (1790-1840): una proporción femenina/The Slave Trade to Cuba (1790- 1840): The Female Quota/O comércio de escravos a Cuba (1790-1840): uma proporção feminina. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 2014, 41 (2), pp. 107-130

JORDAAN, HAN. Patriots, privateers and international politics: the myth of the conspiracy of jean baptiste tierce cadet. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014, pp. 140-170

JUAN, JORGE y ULLOA, ANTONIO DE. *Noticias Secretas de América, sobre el estado naval, militar, y político de los reynos del Perú y Provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile: Gobierno y Régimen particular de los pueblos de indios: cruel opresión y extorsiones de sus corregidores*. Londres: Imprenta de R. Taylor, 1826

JUNIUS. *Letters of Junius* [en línea]. London: Printed for Henry Sampson Woodfall In Pater Noster Row, 1771, pp. 1-4. Disponible en: https://en.wikisource.org/wiki/Letters_of_Junius/Letter_LIX

KISSOUN, BRUNO. L'expédition française de reconquête de Marie-Galante en 1808-Érudit. En: *Les occupations anglaises de la Guadeloupe : Colloque du 8 et 9 décembre 2016* [en línea]. Basse-Terre: Guadeloupe : Archives départementales, 2018 [Accedido: 2021-09-11], pp. 65-104. Disponible en: <https://www.erudit.org/fr/livres/hors-collection/les-occupations-anglaises-guadeloupe-978-2-900339-41-1/004488co/>

KLOOSTER, WIM. *Curaçao in the Age of Revolutions, 1795-1800*. Leiden: Brill, 2011

KLOOSTER, WIM. Thee rising expectations of free and enslaved blacks in the greater Caribbean. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014. pp. 53-75

KORPÁS, ZOLTÁN. Habsburg Dynastic Politics and Empire Building during Charles V's Reign. En: PÁL FODOR, ED. *The Battle for Central Europe*. Leiden: Koninklijke Brill, 2019, pp. 163-177

KUETHE, ALLAN J. ministros y consejeros en la formación de la política colonial de Carlos III, 1763-1776. *Tiempos de América: revista de historia, cultura y territorio* [en línea]. 1998, 2, pp. 35-42 [Accedido: 2021-11-05]. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/TiemposAmerica/article/view/104946>

KUETHE, ALLAN J. La política naval de la Monarquía Española a fines del Antiguo Régimen En: MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO. *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol. 1. Una Armada en tiempos de Ilustración política, ciencia, ingeniería y hacienda*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015. pp. 17-86

- LAMIKIZ, XABIER. Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII. *Revista de Historia Económica*. 2007, 2 (XXV), pp. 233-260
- LAND, ISAAC. Customs of the sea. Flogging, Empire, and the «True British Seaman» 1770 to 1870. *Interventions*, 2001, 3 (2), pp. 169-185
- LAND, ISAAC. The Many-Tongued Hydra: Sea Talk, Maritime Culture, and Atlantic Identities, 1700-1850. *Journal of American and Comparative Cultures* [en línea]. 2002, 25 (3/4), pp. 412-417 [Accedido: 2019-08-22]. Disponible en: <https://search.proquest.com/docview/1724664646/fulltextPDF/8B41A73C1BE D400BPQ/1?accountid=17225>
- LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 1 of 2. *Port Towns & Urban Cultures* [en línea]. 2015 [Accedido: 2019-06-12]. Disponible en: <http://porttowns.port.ac.uk/press-gang-1/>
- LAND, ISAAC. New Scholarship on the Press Gang - Part 2 of 2. *Port Towns & Urban Cultures* [en línea]. 2015 [Accedido: 2019-08-27]. Disponible en: <http://porttowns.port.ac.uk/press-gang2/>
- LESAFFER, RANDALL. The peace of Aachen (1748) and the rise of multilateral treaties. [En línea] *Oxford Historical Treaties*, 2017 [Accedido: 2021-09-12] Disponible en: <https://opil.ouplaw.com/page/559>
- LAURSEN, JOHN CHRISTIAN. Spinoza in Denmark and the fall of Struensee, 1770-1772. *Journal of the History of Ideas*. 2000, 61 (2), pp. 189-202
- LAW, RANDALL D. Adam Zamoyski. Phantom Terror: Political Paranoia and the Creation of the Modern State, 1789–1848. New York: Basic Books, 2015. pp. 592. *Austrian History Yearbook*, 2018, 49, pp. 294-295
- LE GOFF, T. J. A. Problèmes de Recrutement de La Marine Française Pendant La Guerre de Sept Ans. *Revue Historique*, 283 (2), 1990, pp. 205-233

- LEDDY PHELAN, JOHN. *El pueblo y el rey: la revolución comunera en Colombia, 1781*. Editorial Universidad del Rosario, 2012
- LEVINE, NORMAN. *Marx's Resurrection of Aristotle*. Cham: Palgrave Macmillan, 2021
- LINEBAUGH, PETER y REDIKER, MARCUS. *La hidra de la revolución: marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona: Crítica, 2005
- LÓPEZ ANGUITA, JOSÉ ANTONIO. Entre la colaboración y la supeditación. La embajada de Don Juan Antonio Albizu en Turín y la firma del Tratado de Alianza Borbónico-Saboyano de 1701. En: ANTONIO JIMÉNEZ ESTRELLA Y JULIÁN LOZANO NAVARRO (eds.) *Actas de la XI reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna. Volumen I. El Estado absoluto y la Monarquía*. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2012, pp. 447-459
- LÓPEZ CARO, CEFERINO. Cerramientos de tierra en el siglo XVIII según los despachos de Gracia del Consejo de Castilla. *Hispania - Revista Española de Historia*, 2017, 77 (255), pp. 117-153
- LÓPEZ HERNÁNDEZ, IGNACIO J. La fortificación de campaña en Cuba durante la guerra del Asiento: la definición de un modelo defensivo en el Caribe hispano. *Revista de Indias*, 2021, 81 (282), pp. 345-374
- LÓPEZ MIGUEL, OLGA. La maestranza en el mar: Contractación y remuneración de carpinteros de ribera y calafates a bordo de buques mercantes catalanes (siglos XVIII-XIX). *Drassana: revista del Museu Marítim* [en línea]. 2016, 24, pp. 92-123 [Accedido: 2018-09-29]. Disponible en: <https://www.raco.cat/index.php/Drassana/article/view/320263/410478>
- LÓPEZ MIGUEL, O., MIRABET CUCALA, M. La institucionalización de la Matrícula de mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza. En: MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.). *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Granada: Universidad de Granada, 1995, pp. 217-239

- LORÉN GARAY, GONZALO. El sitio de Cartagena de Indias (1741). *Revista de Historia Naval* [en línea], 2013, 120 (XXXI), pp. 87-98 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/rhn/2013/2013120.pdf>
- LUENGO, PEDRO y LÓPEZ HERNÁNDEZ, IGNACIO JOSÉ. Fortificaciones francesas en el Caribe frente a los ataques de la guerra de los Siete Años. *Aldaba*, 2019, 43, pp. 273-289
- LLOVET, J. *La Matrícula de mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII*. Mataró: Caixa d'Estalvis Laietana, 1980
- LLOYD, CHRISTOPHER. The British seaman 1200-1860: a social survey. [en línea]. 1968 [Accedido: 2019-01-30]. Disponible en: https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=Akyn_wEeiboC&oi=fnd&pg=PR2&ots=uWFpps9p2O&sig=ZuMVh1ryX7WWHqVDerNPAXEjG8
- LYNCH, JOHN. *La España del siglo XVIII*. Barcelona: Crítica, 1991
- MANCKE, ELIZABETH. *The Fault Lines of Empire: Political Differentiation in Massachusetts and Nova Scotia, ca. 1760–1830*. New York: Routledge, 2005
- MANZANILLA CELIS, ANGEL FRANCISCO. *Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del Virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1788-1808*. Tesis doctoral dirigida por Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno. Universidad de Sevilla, 2013
- MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*. Madrid: Fundación MAPFRE, 1992
- MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. Capital, créditos e intereses comerciales a fines del periodo colonial: los costos del sistema defensivo americano. Cartagena de Indias y el sur del caribe. *Tiempos de América: revista de historia, cultura y territorio* [en línea], 2002, 9, pp. 3-38 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/TiemposAmerica/article/view/105138>

- MARCHENA JUAN. De las “reliquias” de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y Marina durante la primera mitad del siglo XVIII. En: SÁNCHEZ BAENA, J.J., CHAÍN-NAVARRO, C. y MARTÍNEZ SOLÍS, L. (coords.). *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en Real Armada del siglo XVIII*. Madrid, Ministerio de Defensa; Murcia, Universidad de Murcia-Editum, 2012. pp. 49-90
- MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. El Ejército y la Marina de la Monarquía española en el proceso de las independencias latinoamericanas. En: BONILLA, HERACLIO (ed.) *La Cuestión Colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia-Clacso, 2011, pp. 247-311
- MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN. Elogio de la gloria efímera. Las ciudades del Istmo en el Caribe. En: FERNANDO QUILES Y JUAN MARCHENA FERNÁNDEZ, EDS. *Viaje al corazón del mundo Las ciudades coloniales del Istmo de Panamá* [en línea]. Sevilla: E.R.A. Arte, Creación y Patrimonio Iberoamericanos en Redes; Universidad Pablo de Olavide, 2021 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/9838>
- MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO (eds.). *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol. 1. Una Armada en tiempos de Ilustración política, ciencia, ingeniería y hacienda*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015.
- MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO. *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol.2 Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada. 1700-1825*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015.
- MARCHENA, JUAN y CUÑO, JUSTO. *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol.3 Los arsenales, el Pacífico, la vida a bordo*. Ediciones. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015
- MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804). *Espacio, Tiempo y Forma*, 1999, Serie IV (Hª Moderna), 12, pp. 415-441

- MARTÍN GARCÍA, ALFREDO. Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte en la escuadra de La Habana (1780- 1783). *Revista de Indias* [en línea]. 2002, LXII (225), pp. 511-534 [Accedido: 2018-04-13]. Disponible en: <http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/article/view/479>
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, ALFREDO JOSÉ. Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736). *Revista Hispanoamericana. Real Academia Hispano-Americana de Ciencias, Artes y Letras* [en línea], 2013, (3), pp. 1-26 [Accedido: 2018-04-30]. Disponible en: <https://idus.us.es/xmlui/handle/11441/67165>
- MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.). *El Derecho y el Mar en la España Moderna*. Granada: Universidad de Granada, 1995
- MARTÍNEZ SHAW, CARLOS. *El Sistema Atlántico Español (siglos XVII-XIX)* Barcelona: Marcial Pons, 2005
- MARTÍNEZ SHAW, CARLOS y ALONSO MOLA, MARINA. La introducción de la Matrícula de mar en Indias. En: MARTÍNEZ SHAW, CARLOS (dir.) *El sistema atlántico español (siglos XVII- XIX)*, Madrid: Marcial Pons, 2005. pp. 269-284
- MÁS BLEDA, AMALIA; CHAÍN NAVARRO, CELIA y SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ. Fuentes para el estudio de la historia naval a través de las webs de los archivos nacionales de España y América Latina. *Boletín de la ANABAD*. 2008, 2, pp. 165-182
- MAZZEO DE VIVÓ, CRISTINA ANA. El circuito comercial en el Pacífico Sur durante la guerra entre España e Inglaterra visto a través de una triada de comerciantes conectados, 1796-1816. *América Latina en la Historia Económica* [en línea], 2021, 28 (1), pp. 1-27 [Accedido: 2021-09-11]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7790290&info=resumen&idioma=ENG>
- MCCRANIE, KEVIN. The recruitment of seamen for the British Navy, 1793–1815: “Why don’t you raise more men?”. En: STOKER, DONALD, SCHNEID, FREDERICK C. y

BLANTON, HAROLD D. *Conscription in the Napoleonic era: A revolution in military affairs?* Nueva York.: Routledge, 2008. pp. 84-101

MCLYNN, FRANK. *1759: The Year Britain Became Master of the World*. London: Pimlico, 2005

MEISEL ROCA, ADOLFO. Crecimiento a través de los subsidios: Cartagena de Indias y el Situado, 1751-1810. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* [en línea]. 2002, (9), pp. 1-28 [Accedido: 2018-04-30]. Disponible en: <http://repositorio.banrep.gov.co/handle/20.500.12134/1960>

MÉMAIN, R. *Matelots et soldats des vaisseaux du Roi. Les levées d'hommes au département de Rochefort*, tesis presentada en Universidad de Poitiers, 1937

MERCER, KEITH. The Murder of Lieutenant Lawry: A Case Study of British Naval Impressment in Newfoundland, 1794. *Newfoundland and Labrador Studies*. 2006, 21 (2), pp. 255–289

MERCER, KEITH. Sailors and Citizens: Press Gangs and Naval-Civilian Relations in Nova Scotia, 1756-1815. *Journal of the Royal Nova Scotia Historical Society*. [En línea] 2007, 10 (87), pp. 87-114 p. 101 [Accedido: 2022-04-20]. Disponible en: https://www.academia.edu/3770440/Sailors_and_Citizens_Press_Gangs_and_Naval_Civilian_Relations_in_Nova_Scotia_1756_1815

MERCER, KEITH. *North Atlantic Press Gangs: Impressment and Naval-Civilian Relations in Nova Scotia and Newfoundland, 1749-1815* [en línea]. Halifax, 2008. [Accedido: 2018-03-30]. Dalhousie University. Disponible en: https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32028516/Keith_Mercer_Ph.D._Thesis_2008.pdf

MERCER, KEITH. Terror in the Countryside: HM Schooner Whiting in Southern Nova Scotia in 1805. *Trafalgar Chronicle*, 2009, 19, pp. 38-54

- MERCER, KEITH. Northern exposure: resistance to naval impressment In British North America, 1775–1815. *The Canadian Historical Review*, 2010, 91 (2), pp. 199-232
- MERINO, TOMÁS. La Matrícula de mar de Buenos Aires, su desarrollo hasta 1814, ausente en el esfuerzo naval patriota contra Montevideo. *Revista del Mar*, 2016, 171, pp. 6-18
- MERINO NAVARRO, J. P. *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones 19, 2019
- MESTRE PRAT DE PAUDA, MARÍA y MATAMOROS APARICIO, DAVID. La organización del astillero de La Habana durante el siglo XVIII. *Anuario de Historia de America Latina*, 1997, 34 (1), pp. 89-104
- MIR, GREGORI. Una conseqüència de la tercera dominació anglesa de Menorca (1798-1802): els menorquins sota sospita - Dialnet. *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana: revista d'estudis històrics* [en línea]. 2000, 56, pp. 489-494 [Accedido: 2021-09-09]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2702966>
- MOISAND, JEANNE. Revolutions, Republics and IWMA in the Spanish Empire (around 1873) En: FABRICE BENSIMON, DELUERMOZ QUENTIN y JEANNE MOISAND, EDS. «*Arise Ye Wretched of the Earth*»: *The First International in a Global Perspective* [en línea]. S.l.: Brill, 2018, pp. 238-252 [Accedido: 2020-02-24]. Disponible en: https://brill.com/view/book/edcoll/9789004335462/B9789004335462_017.xml
- MONSEGUR, JUAN DE. *Memoria que parece puede servir para formar una buena Armada en España*. Madrid: 15 mayo de 1713 [en línea]. [Accedido: 2021-07-16]. Disponible en: http://catalogo.bne.es/uhtbin/cgisirsi/x/0/0/57/5/3?searchdata1=3908249%7BCKEY%7D&searchfield1=GENERAL%5ESUBJECT%5EGENERAL%5E%5E&user_id=WEBSERVER

- MORENO GULLÓN, AMPARO. La Matrícula de mar de Campeche (1777-1811). *Espacio, Tiempo y Forma* [en línea], 2004, 17, pp. 273-29. [Accedido: 2018-02-10] Disponible en: <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:ETFSerie4-EA2F7080-C23A-3B10-ED07-54BC46D2CD8F/Documento.pdf>
- MUKERJEE, ANIL. La negociación de un compromiso: la mita de las minas de plata de San Agustín de Huantajaya, Tarapacá, Perú (1756-1766). *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 2008, 37 (1), pp. 217-225
- MÜLHMAN, R. *Die Reorganisation der Spanischen Kiregsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena: Bohlau, 1975.
- MUNFORD, CLARENCE J. y ZEUSKE, MICHAEL. Black Slavery, Class Struggle, Fear and Revolution in St. Domingue and Cuba, 1785-1795. *Journal of Negro History*, 2017, 73 (1-4), pp. 12-32
- NAVA HERNÁNDEZ, EDUARDO. 1810 y 1910. *Economía y Sociedad*. 2010, 15 (26), pp. 15-20
- NEWMAN, SIMON P. Reading the Bodies of Early American Seafarers. *Omohundro Institute of Early American History and Culture* [en línea]. 1998, 55 (1), pp. 59-82 [Accedido: 2019-02-01]. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/2674323?origin=crossref>
- O'BRYEN, CRISTOPHER. *Naval Evolutions: or a System of Sea Discipline*. London: W. Johnston, 1762
- O'DOGHERTY, Á. La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III. *Anuario de Estudios Americanos*. 1952, IX, pp. 347-370
- OFFICE OF LORD HIGH ADMIRAL OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND IRELAND. *Impressment Warrant (Ref D2/19/16)* [en línea]. Londres, 1803. Orkney Library's Balfour Collection. [Accedido: 2019-06-12]. Disponible en: http://www.hmsacasta.com/2013_08_01_archive.html

- OLAECHEA, RAFAEL. Resonancias del motín contra Esquilache en Córdoba (1766).
Cuadernos de Investigación. Geografía e Historia, 1978, 4 (1), pp. 75-124
- ONNEKINK, DAVID. Treaty of Ryswick (1697). En: GORDON MARTEL, ED. *The Encyclopedia of Diplomacy*. S.l.: John Wiley & Sons Inc, 2018, pp. 1-4
- OOSTINDIE, GERT. Slave resistance, colour lines, and the impact of the french and haitian revolutions in Curaçao in the Age of Revolutions. En: KLOOSTER, WIM y OOSTINDIE, GERT. *Curaçao in the Age of Revolutions*. Leiden; Boston: Brill, 2014. pp. 1-23
- O'PHELAN GODOY, SCARLETT. Cuzco 1777: el movimiento de Maras, Urubamba. *HISTORICA* [en línea]. 1977, I (1), pp. 113-128 [Accedido: 2021-06-24]. Disponible en: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/historica/article/view/7794>
- Ordenanzas generales de la Armada Nval. Parte primera, sobre la Gobernación militar y marinera de la Armada en General, y uso de sus fuerzas en la mar*. Madrid: Imprenta Viuda de J. Ibarra, 1793
- Ordenanza de SM para el gobierno económico de la Real Hacienda de Marina*. Madrid: Imprenta Real, 1799
- Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus reales arsenales de Marina*. Madrid: Imprenta de P. Marín, 1776
- Ordenanza de S.M. para el mejor método de conservar los pertrechos de los vageles de la Real Armada, y mando militar de los Arsenales de Marina*. Madrid: Imprenta P. Marín, 1772
- Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de Mar*. Madrid: Imprenta Real, 1802

Ordenanza de S.M. para el servicio del cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos y a bordo de los navíos de guerra. Madrid: Imprenta de P. Marín, 1772

Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval. Madrid: Imprenta de J. Zúñiga, 1748

Ordenanzas del Buen Gobierno del arma y los militares [en línea]. 1633. [Accedido: 2017-06-17]. Disponible en Web: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000056727&page=1>

Ordenanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano, de 24 de fevrero de 1633. Barcelona: Imprenta de F. Cormellas, 1678

Ordenanza que S.M. manda observar para la cría, conservación, plantíos y cortas de los montes, con especialidad los que están inmediatos a la Mar, y ríos navegables. Método y reglas que en esta materia deben seguir los intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena. Cartagena: Imprenta de P. Ximénez, 1788

Ordennance du Roi concernant la Marine, du 25 mars 1765. París: Imprenta Royale, 1765

PADRÓN REYES, LILYAM. Conflicto y guerra en el Caribe. Papel desempeñado por las milicias de indios frente al intento de invasión británica a Santiago de Cuba (1739-1748). *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea], 2020, 24, pp. 1-20 [Accedido: 2021-09-13]. Disponible en: <https://revistas.um.es/navegamerica/article/view/418651>

PAJARES LIBERAL, VÍCTOR. Deconstruyendo el Ministerio de Ripperdá. Un trickster entre la razón de estado y el reformismo borbónico. *Familia, cultura material y formas de poder en la España moderna. III Encuentro de jóvenes investigadores en Historia Moderna*, 2016, pp. 911-923

PAOLO SOLANO, SERGIO. Artesanos, jornaleros y formas concentradas de trabajo: el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX. *Theomai* [en línea]. 2015, 31, pp. 79-105. [Accedido: 2017-07-15]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/html/124/12441581005/>

PAREDES VERA, MARÍA ISABEL. El comercio entre Canarias y las Indias (1708-1718). La limosna de San Telmo. *Coloquio de Historia Canario-Americana* (2014), pp. 1-10

PARES, R. The Manning of the Navy in the West Indies, 1702-63. *Transactions of the Royal Historical Society* [en línea]. 1937, 20, pp. 31-60. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/3678592>

PARLAMENTO DE GRAN BRETAÑA. *An Act for the more effectual Suppression of Societies established for Seditious and Treasonable Purposes; and for better preventing Treasonable and Seditious Practices.* (39 Geo. 3) C A P. LXXIX. [en línea]. Londres: Parliament of Great Britain, 12 de julio de 1799 [Accedido: 2021-11-05]. Disponible en: <https://vlex.co.uk/vid/unlawful-societies-act-1799-808113257>

PARLAMENTO DE GRAN BRETAÑA. *Slavery Abolition Act: order in council relative to the abolition of slavery in the colonies (Jaimaica)*, marzo de 1834. [en línea] [Accedido: 2021-09-23]. Disponible en: <https://digitalcollections.nypl.org/items/1f81f180-b3fa-0133-ee1b-00505686d14e>

PARKMAN, FRANCIS. *Montcalm and Wolfe: The French and Indian War*. Charleston: BiblioLife, 2009

PEÑA, BEATRIZ CAROLINA. Hilario Antonio Rodríguez: un spanish negro de La Habana en la Nueva York colonial (1746-c. 1757). *Fronteras de la Historia*, 2020, 25 (1), pp. 46-74

- PEÑALVER MARTÍNEZ, MARÍA JESÚS y MACIÁ SÁNCHEZ, JUAN FRANCISCO. Los proyectos de los ingenieros militares Alejandro de Rez y Antonio Montañón de la Perille para el puerto de Cartagena. Las primeras propuestas para la transformación de su contorno litoral (1717-1731). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [en línea]. 2013, XVII (437) [Accedido: 2021-11-05]. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-437.htm>
- PÉREZ DÍAZ, JUAN FELIPE. *Saberes y conocimientos náuticos en el Caribe neogranadino*. Tesis doctoral dirigida por Rafael López Guzmán. Universidad de Granada, 2019
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, CARLOS. El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748): conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina. *Anuario de historia del derecho español*, 74, 2004, pp. 409-476
- PÉREZ TURRADO, GASPAR. *Armadas españolas en Indias*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992
- PERRICHET, M. L'administration des classes de la Marine et ses archives dans les ports bretons. *Revue d'histoire économique et sociale*. 1959, XXXVII, pp. 89-112
- PFAFF, STEVEN; HECHTER, MICHAEL y CORCORAN, KATIE E. The problem of solidarity in insurgent collective action: The Nore mutiny of 1797. *Social Science History*, 2016, 40 (2), pp. 247-270
- PIETSCHMANN, HORST. Consideraciones en torno al protoliberalismo, reformas borbónicas y revolución: la Nueva España en el último tercio del siglo XVIII. *Historia Mexicana*. 1991, 41 (2), pp. 167-205
- PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)* [en línea]. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2018 [Accedido: 2020-01-02]. Disponible en: http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/616a/hombres_mar.html

- PINZÓN RÍOS, GUADALUPE. De zona olvidada a plataforma de expansión. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742). *Anuario de Estudios Americanos*, 2018, 75 (1), pp. 185-210
- POVEA MORENO, ISABEL M. Coacción y disensión. Protestas frente a los repartimientos mineros en Perú y Nueva España, siglo XVIII. *Estudios de Historia Novohispana*, 2015, 53, pp. 1-17
- PRADELLS NADAL, JESÚS. La formación de la Marina española en el siglo XVIII. *Canelobre* [en línea]. 2006, 51, pp. 44-58 [Accedido: 2019-04-16]. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/research/la-formacion-de-la-Marina-espanola-en-el-siglo-xviii--0/3bbd2cfb-71de-4478-93a9-f4a0344646eb.pdf>
- QUINTERO SARAVIA, GONZALO M. *Bernardo de Gálvez y América a finales del siglo XVIII*. Tesis doctoral dirigida Sylvia L. Hilton. Madrid, 2015. Universidad Complutense de Madrid
- RAHN PHILLIPS, CARLA. ‘The life blood of the navy’: Recruiting sailors in eighteenth-century Spain. *Mariners Mirror*, 2001, 87(4), pp. 420-445
- RAHN PHILLIPS, CARLA. Fish, Fishing and Fishers in Eighteenth-Century Spain: The Case of Galicia. *International Journal of Maritime History*, 2005, 17(2), pp. 231-238
- RAHN PHILLIPS, CARLA. Naval Recruitment and Basque Resistance in Early Modern Times. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2006, 5, pp. 173-185
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española* [en línea]. [Accedido: 2022-09-06]. Disponible en: <https://dle.rae.es/súbdito?m=form>
- Real Cedula por la qual se declaran esentos del sortéo para el reemplazo del Exercito todos los dependientes del Correo Maritimo*. Madrid: Imprenta de Pedro Marín, 1776

REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS. *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: noticias historiales prácticas de los sucesos y adelantamiento de esta compañía, desde su fundación año de 1728 hasta el de 1764. Por todos los ramos que comprehende su negociación.* Sídney: Wentworth Press, 2018

Real Instrucción para el gobierno de los arsenales y de los gastos de Marina en sus Departamentos. Madrid: Imprenta Real, 1803

Real Orden disponiendo que la jurisdicción militar de Marina en las provincias resida en los oficiales del cuerpo general de la Armada, con total independencia de la administración de caudales, que deberán correr en adelante por las tesorerías del Ejército. Aranjuez: 10 de abril de 1800

Real ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la jurisdicción de Marina [en línea]. Madrid: Imprenta Real, 1803 [Accedido: 2021-08-20]. Disponible en: <http://hdl.handle.net/2027/ucm.5305964716>

Real Ordenanza de S.M. para el establecimiento del cuerpo de ingenieros de Marina. Madrid: Imprenta de P. Marín, 1770

Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S.M. Madrid, Imprenta Real, 1802

REDIKER, MARCUS. *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750* [en línea]. Cambridge: Cambridge University Press, 1987 [Accedido: 2019-08-21]. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=Tr4WAeJtLb0C>

Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778 [en línea]. Madrid: en la imprenta de Pedro Maris, 1778 [Accedido: 2018-10-23]. Disponible en: <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=436065>

- REICHERT, RAFAL. Corsarios españoles en el Golfo de Honduras, 1713-1763. *Estudios de Cultura Maya*, 2018, 51, pp. 151-174
- REICHERT, RAFAL. Navegación, comercio y guerra. Rivalidad por el dominio colonial en la región del Golfo de Honduras, 1713-1763. *Península* [en línea]. 2012, 7 (1), pp. 13-37 [Accedido: 2019-04-16]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1870-57662012000100001&script=sci_arttext&tlng=en
- RESTREPO MEJÍA, ISABELA. La soberanía del «pueblo» durante la época de la Independencia, 1810-1815. *Historia Crítica* [en línea], 2005, 24, pp. 101-123 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <http://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.7440/histcrit29.2005.05>
- RIVERA GARCÍA, ANTONIO. Floridablanca y los cambios en la política exterior: la lucha por el equilibrio y la centralidad de ultramar. *Res Publica* [en línea], 2009, 22 (22), pp. 111-126 [Accedido: 2021-08-29]. Disponible en: <https://revistas.um.es/respublica/article/view/135801>
- ROBSON, M. Book Review: The Myth of the Press Gang: Volunteers, *Impressment* and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century by J Ross Dancy. *War in History*, 2017, 24(3), pp. 390-392
- RODGER, N. A. M. War, Nationalism, and the British Sailor, 1750–1850, by Isaac Land. *Victorian Studies*, 2011, 53 (3), pp. 544-547
- RODRÍGUEZ GARAT, JUAN. Alfil contra caballo. En defensa de Luis de Córdoba. *Revista de Historia Naval*, 2021, 151, pp. 9-48
- ROULEAU, BRIAN. Free Trade and Sailors' Rights in the War of 1812 by Paul A. Gilje. *Register of the Kentucky Historical Society*, 2014, 111 (4), pp. 599-602

Royal Navy Articles of War [en línea], 1757 [Accedido: 2022-09-06]. Disponible en: https://web.archive.org/web/20210428151201/http://academic.depauw.edu/jeremyanderson_web/eteach/342_RoyalNavyArticlesOfWar.pdf

RUIZ GARCÍA, VICENTE. *La Provincia Marítima de Segura (1733-1836) Poder Naval, Explotación Forestal y Resistencia Popular en la España del Antiguo Régimen*. Dirigida por Celia Chaín-Navarro y Juan José Sánchez-Baena. Universidad de Murcia, 2018

RUIZ GARCÍA, VICENTE. *El Navío Oriflame y su Tiempo. Un patrimonio cultural de España en la costa de Chile*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2022

RUIZ MANTECA, RAFAEL. La protección jurídica del patrimonio cultural subacuático frente al expolio. *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada* [en línea], 2016, 25, pp. 49-73. Disponible en: http://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/cholr2015§ion=24

SALAS, F. J. *Historia de la Matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Madrid: Imprenta de Fortanet, 1870

SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ y BOUZÓN CALVO, LAURA. La Academia de Guardiamarinas de Cartagena en el contexto de la invasión napoleónica y la pérdida de los territorios americanos (1808-1824). En: MARÍA ENCARNA NICOLÁS MARÍN Y CARMEN GONZÁLEZ MARTÍNEZ, EDS. *Ayeres en discusión: El Estado y sus instituciones y Cultura política*. Murcia: Universidad de Murcia, 2008, pp. 21-43

SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ y CHAÍN NAVARRO, CELIA. La presencia de hispanoamericanos en la Academia de Guardiamarinas de Cartagena (1777-1800). En: SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ, PROVENCIO GARRIGÓS, LUCÍA. (coords.) *El mediterráneo y América. Actas del XI Congreso de la Asociación Española de Americanistas*. Murcia: Editora Regional de Murcia, 2004, pp. 433-448

SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ y FONDEVILA SILVA, PEDRO. Un nexo de comunicación en la historia naval: la lengua franca mediterránea. *Contrastes, Revista de Historia Moderna*. 2004-2007, 13, pp. 157-182

SÁNCHEZ-BAENA, JUAN JOSÉ, FONDEVILA-SILVA, PEDRO y CHAÍN-NAVARRO, CELIA. Los Libros Generales de la Escuadra de Galeras de España: una fuente de gran interés para la Historia Moderna. *Mediterranea-Ricerche Storiche*, 2012, IX, pp. 577-602

SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ; CHAÍN NAVARRO, CELIA y MARTÍNEZ SOLÍS, LORENA (coords.). *Estudios de Historia Naval*. Murcia: Editum, 2011

SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ. Instituciones documentales en la historia de la Armada: Antecedentes y creación de la Biblioteca Central de Marina. En: ESTEVE RAMÍREZ, FRANCISCO y PARRA VALCARCE, DAVID (coords.). *Perspectivas multisectoriales de la comunicación en el entorno del tercer milenio: homenaje a los profesores Francisco J. Bernal, Fernando Ripoll y Fernando Lallana*. Madrid: Fragua, 2011, pp. 282-299

SÁNCHEZ BAENA, J.J. Aspirantes a oficiales de la Real Armada en la Academia ilustrada del Mediterráneo: esplendor y crisis (1776-1824). En: GARCÍA HURTADO, M.R. (ed.). *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Editorial Sílex, 2012, pp. 329-362

SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ e IRIGOYEN LÓPEZ, ANTONIO. La Armada y la Iglesia en tiempos de Independencia: [la Asociación de Jesús Sacramentado de Cartagena, 1808-1814](#). *Hispania Sacra*. 2017, 69 (139), pp. 319-332

SÁNCHEZ BAENA, JUAN JOSÉ (coord.). *La política naval en el Caribe español durante el siglo XVIII: ordenanzas y realidades*. Murcia: Editum, 2019

- SÁNCHEZ MOO, WILBERTH GABRIEL. La defensa de Yucatán contra ataques piratas durante la Intendencia de Benito Pérez Valdelomar (1800-1811). *Temas Antropológicos. Revista Científica de Investigaciones Regionales* [en línea], 2018, pp. 119-132 [Accedido: 2021-09-11]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=455859449005>
- SÁNCHEZ ROMERO, FRANCISCO. La formación de palabras compuestas a partir del nombre propio neerlandés Jan. *Alfinge: Revista de filología* [en línea]. 2011, 23, pp. 217-234 [Accedido: 2021-09-16]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3832886>
- SANTANA, J.M. La Matrícula de mar y el banco sahariano. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*. 2009, 22. pp. 151-166
- SAPUNAR PERIC, PEDRO. Lord Anson en el Pacífico. Captura de otra Covadonga. *Revista de Marina*. 1994, 2, pp. 149-160
- SECRETARÍA DE ESTADO Y DEL DESPACHO UNIVERSAL DE MARINA. *Estado general de la Real Armada*. Madrid: Imprenta Real, 1789
- SERRANO, JOSE MANUEL. El astillero militar de La Habana durante el S. XVIII. En: *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada. 1750-1823. Vol.3 Los arsenales, el Pacífico, la vida a bordo*. Aranjuez: Ediciones Doce Calles, 2015, pp. 317-377
- SERRANO ÁLVAREZ, JOSÉ MANUEL. El poder y la gloria: élites y asientos militares en el astillero de la Habana durante el siglo XVIII. *Studia Historica, Historia Moderna*, 2013, 35, pp. 99-125
- SILLEMAEKER, FRÉDÉRIC. Guerres révolutionnaires, conspirations et naissance de l'Indépendantisme sud-américain. Menaces sur la souveraineté hispanique en Nouvelle-Grenade, au Venezuela et dans l'île de Trinidad (1791-1806). *Annales historiques de la Révolution française*, 2019, 395 (1), pp. 119-141

- STOUT, NEIL R. Manning the Royal Navy in North America, 1763–1775. *American Neptune*. 1963, 23, pp. 174-185
- SUÁREZ SÁNCHEZ, FERNANDO. La Matrícula de mar en los Virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 2019, 11(21), pp. 319-349
- TAGER, JACK. *Boston Riots: Three Centuries of Social Violence*. Boston: Northeastern University Press, 2001
- TAU GOLIN, LUIZ CARLOS. Cartografía e combate naval na reconquista do Río Grande: 19 de Fevereiro de 1776. En: *V Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. 2013, pp. 1-15
- TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. Anson, Wall y el Papel del «Lago Español» en el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762). *Tiempos Modernos* [en línea]. 2005, 11, pp. 1-8 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/47/70>
- TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. La Independencia de los EE.UU en el marco de la «Guerra Colonial» del s. XVIII (1739-1783). *Tiempos Modernos* [en línea]. 2001, 5 (5), pp. 1-32 [Accedido: 2021-08-16]. Disponible en: <http://tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/16/30>
- TÉLLEZ ALARCIA, DIEGO. *El Ministerio Wall. La “España discreta” del “ministro olvidado”*. Sevilla: Fundación de Municipios Pablo de Olavide. Madrid: Marcial Pons, 2012.
- THOMPSON, I. A. A. Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI. *Manuscripts: revista d’història moderna* [en línea], 2006, 24, pp. 95-124 [Accedido: 2017-03-02]. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/Manuscripts/article/view/86866>

TIERNEY-HYNES, REBECCA. Locke: Metaphorical Romances. En: TIERNEY-HYNES, REBECCA. *Novel Minds*

Philosophers and Romance Readers, 1680-1740. Cham: Palgrave Macmillan, 2012. pp. 32-57

TINKER, KEITH LAMONT. *The African Diaspora to the Bahamas: The Story of the Migration of People of African Descent to the Bahamas* [en línea]. Victoria: FriesenPress, 2012 [Accedido: 2021-11-04]. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=nvF-xJQsUrgC>

TILLEY, JOHN A. *The British Navy and the American Revolution. (Studies in Maritime History)*. Columbia: University of South Carolina Press, 1987

TURISO SEBASTIÁN, JESÚS. Emigración, comerciantes y comercio en la región de Veracruz entre 1778-1822. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea], 2019, 22, pp. 1-25 [Accedido: 2021-11-04]. Disponible en: <https://revistas.um.es/navegamerica/article/view/363601>

ULLOA, ANTONIO DE. *La campaña de las Terceras* [en línea]. Editado por Pablo Emilio Pérez-Mallaína. Sevilla: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Sevilla, 1995 [Accedido: 2018-04-29]. Disponible en: <https://books.google.es/books?id=yyH7bterdxsC>

USHER, ROLAND G. Royal navy impressment during the American revolution. *Mississippi Valley Historical Review*, 1951, 37 (4), pp. 673-688

VALDÉS PIZZINI, MANUEL. La imperiosa necesidad del bacalao: Puerto Rico y Terranova en la Ecología-Mundo. *Relaciones Internacionales*, 2021, 47, pp. 163-179

VALDEZ-BUBNOV, IVAN. Shipbuilding administration under the Spanish Habsburg and Bourbon regimes (1590–1834): A comparative perspective. *Business History*, 2018, 60(1), pp. 105-125

- VARGAS PONCE, J. *Elogio histórico de d. Antonio de Escaño*, Madrid: Editorial Naval-Ministerio de Marina, 1962
- VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL. Los privilegios de la Matrícula de mar y su cuestionamiento práctico: la dureza del Real Servicio en la Armada del siglo XVIII. *Obradoiro de historia moderna* [en línea]. 1997, 6(6), pp. 107-130 [Accedido: 2017-07-15]. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=174539>
- VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL *La Matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*. Tesis doctoral dirigida por Ofelia rey Castelao. Universidade de Santiago de Compostela, 2005.
- VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL. La Matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII. *Obradoiro de historia moderna* [en línea]. 2006, (15), 289-322 [Accedido: 2018-04-28]. Disponible en: https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/6797/OH_15_RT_Vazquez.pdf?sequence=1
- VÁZQUEZ LIJÓ, JOSÉ MANUEL. Las tripulaciones de la Armada Española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos. *Revista electrónica de Historia Moderna*, 2020, 10 (40), pp. 379-393
- VICKERS, DANIEL y WALSH, VINCENT, J. C. *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven: Yale University Press, 2005
- VOZMEDIANO, JULIO ARROYO. The embassy of Francisco Bernardo de Quirós at The Hague: Spanish diplomatic praxis during the succession crisis. *Historical Research*. 2020, 93 (261), pp. 483-502
- ZAPATA HUAMÁN, SERGIO ANÍBAL. Rivalidad geopolítica entre las potencias marítimas de España y Gran Bretaña en la costa noroeste del Pacífico en el siglo XVIII. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 2019, 16 (1), pp. 19-35

9. Índices

9.1. Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Respuesta en correo electrónico del Archivo Nacional de Honduras donde se refleja la carencia fundamental de dinero	53
Ilustración 2. Correo indicando como el Archivo del Instituto Hondureño de Antropología e Historia ha restringido el acceso a sus colecciones debido a las empresas cazatesoros	54
Ilustración 3. El Conde de Aranda detalla la ayuda enviada a los rebeldes entre Francia y España	159
Ilustración 4. Vista de Panzacola y su Baia: Tomada por los Españoles año de 1781	161
Ilustración 5. Propuesta de modelo de nombramiento de subdelegado de matrícula. La Habana, 10 de enero de 1777	238
Ilustración 6. Cédula de matriculado de Manuel Contreras, español residente en Lima y casado en Valparaíso, 20 de julio de 1778	426
Ilustración 6. The Press Gang or English Liberty Display'd. English engraving	470
Ilustración 7. Marinero apoyado en un cañón a bordo del Pallas, Gabriel Bray, ca. 1775	477
Ilustración 8. Flagelación en el enjaretado	487
Ilustración 9. Caricatura de los delegados del Nore en asamblea, 9 de junio de 1797	496
Ilustración 10. Marinero centinela a bordo del Pallas. Gabriel Bray, ca.1775	498
Ilustración 11. English Harbour, Antigua, en 1745	504
Ilustración 12. Un esclavo en cubierta. George Cooke, 1793	507
Ilustración 13. Impressment británico en Nueva York, ca. 1760	513
Ilustración 14. Certificado de protección de Richard Dunn como ciudadano estadounidense, 8 de agosto de 1809	516
Ilustración 15. La libertad del sujeto. Cuadrilla de reclutamiento en acción. James Gilray, 15 de octubre de 1779	517
Ilustración 16. Solicitud de warrants of impressment para los desertores Thomas Rimer y Benjamin Howard al gobernador de Nueva Escocia, junio de 1800	523
Ilustración 17. Informe del comité de la Cámara sobre la petición de Robert Pagan y otros con respecto al reclutamiento forzoso de Edward McCray y Matthew Allen, diciembre de 1809	525

9.2. Índice de figuras

Figura 1. Primera representación de matriculados por mes obtenida de la revista de Trinidad del 15 de abril de 1785.....	67
Figura 2. Fragmento del código empleado en Matlab.....	68
Figura 3. Representación en Matlab con dos escalas verticales al mismo tiempo	69
Figura 4. Representación en Matlab con la escala vertical partida	69
Figura 5. Representación en Matlab con escala vertical logarítmica	70
Figura 6. Representación de matriculados por mes obtenida de la revista de Trinidad del 15 de abril de 1785 con el eje vertical en escala logarítmica en base 10	70
Figura 7. Organigrama del Cuerpo General de Marina	124
Figura 8. Organigrama del cuerpo del Ministerio en cada Departamento.....	143
Figura 9. Evolución de matriculados por mes obtenida de la revista de Trinidad del 15 de abril de 1785, eje vertical en escala logarítmica en base 10	270
Figura 10. Evolución de matriculados en Cuba por localidad y año, eje vertical en escala logarítmica en base 10	293
Figura 11. Evolución de matriculados en Nueva Granada por localidad y año, escala aritmética	373

9.3. Índice de tablas

Tabla 1. Unidades documentales por archivo.....	47
Tabla 2. Marineros registrados en 1792 y 1800.	167
Tabla 3. Provincias y jurisdicciones según la historiografía existente	225
Tabla 4. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar. Leyenda de las siguientes tablas	226
Tabla 5. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en Cuba con fecha de primer establecimiento	226
Tabla 6. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España con fecha de primer establecimiento	227
Tabla 7. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en el Virreinato del Río de la Plata con fecha de primer establecimiento	227
Tabla 8. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada con fecha de primer establecimiento	228
Tabla 9. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en la Gobernación de la Luisiana con fecha de primer establecimiento	228
Tabla 10. Lugares de aplicación de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú con fecha de primer establecimiento	229
Tabla 11. Primera extensión de la Matrícula de mar en el Departamento de La Habana con fechas de matrícula inicial confirmada por provincia y subdelegación.	253
Tabla 12. Gente matriculada por demarcación según la revista de Cuba de 1779	257
Tabla 13. Extensión de la Matrícula de mar en el Departamento de La Habana tras la reforma de 1784	267
Tabla 14. Gente de mar matriculada en Trinidad durante la revista del 15 de abril de 1785 (tabla simplificada)	270
Tabla 15. Gente de mar matriculada en Cuba en 1788	278
Tabla 16. Comparativa de la extensión de la Matrícula de mar en el Departamento de La Habana tras la reforma de 1784 y la eliminación de los ministros de Santiago y Trinidad con la de 1790	279
Tabla 17. Gente matriculada por demarcación en Cuba en 1791	281
Tabla 18. Gente matriculada por demarcación en Cuba en 1798	290
Tabla 19. Departamento de La Habana en 1798, sin incluir las 17 localidades dependientes de la subdelegación de Puerto Rico	294

Tabla 20. Departamento de La Habana en 1801, sin incluir las 17 localidades dependientes de la subdelegación de Puerto Rico	297
Tabla 21. Primera extensión de la Matrícula de mar efectiva en Puerto Rico el 2 de abril de 1796	302
Tabla 22. Extensión de la Matrícula de mar en Puerto Rico el 2 de febrero de 1802 .	306
Tabla 23. Primera extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada con fechas de matrícula inicial confirmada por localidad	313
Tabla 24. Gente matriculada en Cartagena y su bahía. 28 de febrero de 1777	343
Tabla 25. Gente matriculada en Cartagena por clases. 20 de marzo de 1777	344
Tabla 26. Revista de gente matriculada por demarcación y clase en la provincia de Cartagena en agosto de 1777	345
Tabla 27. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1778	347
Tabla 28. Estado de gente de mar y maestranza por demarcación y clase en la provincia de Cartagena de Indias el 13 de junio de 1778	348
Tabla 29. Gente matriculada en el Virreinato de Nueva Granada por demarcación en 1781	353
Tabla 30. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1781	354
Tabla 31. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1784	360
Tabla 32. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1788	367
Tabla 33. Gente matriculada en el Virreinato de Nueva Granada por demarcación en 1788	369
Tabla 34. Maestranza matriculada en el Virreinato de Nueva Granada por oficio en 1788	370
Tabla 35. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva Granada en 1794	371
Tabla 36. Gente matriculada por demarcación en el Virreinato de Nueva Granada en 1794	372
Tabla 37. Primera extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España con fecha de matrícula inicial confirmada el 27 de febrero de 1777	381
Tabla 38. Oficiales empleados San Blas en 1774.....	386

Tabla 39. Gente matriculada en la primera matrícula completa de Yucatán, a 19 de octubre de 1778	389
Tabla 40. Gente matriculada por demarcación en Yucatán en 1777	389
Tabla 41. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España 1780	391
Tabla 42. Estado de gente de mar en la provincia de Veracruz en 1780	392
Tabla 43. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España en 1786	398
Tabla 44. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España en 1792	402
Tabla 45. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato de Nueva España en 1805	409
Tabla 46. Primera extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú con fecha de matrícula inicial confirmada el 20 de agosto de 1777	412
Tabla 47. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú en mayo de 1778	425
Tabla 48. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú en abril de 1779	428
Tabla 49. Estado de matrícula de la provincia de Lima en abril de 1779	428
Tabla 50. Estado de matrícula de la provincia de Arica en abril de 1779	428
Tabla 51. Extensión de la Matrícula de mar en el Virreinato del Perú en 1784	430
Tabla 52. Primera extensión de la Matrícula de mar en Filipinas el 5 de julio de 1796	436
Tabla 53. Reacciones violentas de la clase popular en respuesta a condiciones de vida, impressment y condicionales laborales.	478

9.4. Índice de abreviaturas

ACGEO: Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército

AHN: Archivo Histórico Nacional

AHNOB: Archivo Histórico de la Nobleza

AGI: Archivo General de Indias

AGMAB: Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán

AGS: Archivo General de Simancas

AMN: Archivo del Museo Naval de Madrid

ANC: Archivo Naval de Cartagena

ARAH: Archivo de la Real Academia de la Historia

CH.ANH: Archivo Nacional Histórico de Chile

CO.AGN: Archivo General de la Nación Colombia

ME.AGN: Archivo General de la Nación (México)

NSA: Nova Scotia Archives

NMMG: National Maritime Museum, Greenwich

NAEEUU: National Archives de los Estados Unidos de América

PE.AGN: Archivo General de la Nación del Perú