

Alberto Hoces-García

## LA MATRÍCULA DE MAR EN EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DURANTE EL SIGLO XVIII: UNA COMPLICADA APLICACIÓN\*

**RESUMEN:** *Se analiza el grado de aplicación que tuvo la Matrícula de Mar en el Departamento Marítimo de Cartagena a lo largo del siglo XVIII. Se estudian las problemáticas ocurridas durante su implantación. Se realiza una base de datos de reales órdenes y se contrasta con la reglamentación de matrículas y otros documentos indicativos o relacionados con su organización. La matrícula de mar tuvo una implantación irregular cronológica y geográficamente en el Departamento Marítimo de Cartagena. La existencia de lugares comunes con otras reglamentaciones complicó su implementación. La falta de sueldos e incumplimiento de contraprestaciones conllevaron altos porcentajes de deserción.*

**PALABRAS CLAVE:** *Historia Naval, Historia de España, Siglo XVIII, Armada Española, Matrícula de Mar, Departamento Marítimo de Cartagena, Ordenanza, Real Orden, Reclutamiento, Deserción.*

**THE SPANISH ARMADA'S ENROLLMENT SYSTEM AT MARITIME REGION OF CARTAGENA DURING THE 18<sup>TH</sup> CENTURY: A COMPLICATED ENFORCEMENT**

**ABSTRACT:** *It is analyzed the success level that the Matrícula de Mar had at the Maritime Department of Cartagena during the eighteenth century. The issues occurred during its implementation are studied. It is made a database of royal orders, which is contrasted with the regulation of fees and other indicators or documents related to its organization. The Matrícula de Mar had a chronologically and geographically irregular presence in the Maritime Department of Cartagena. The existence of common places with other regulations complicated its implementation. The lack of salaries and breach of compensations entailed high dropout rates.*

**KEYWORDS:** *Naval history, History of Spain, Eighteenth Century, Spanish Navy, Matrícula de Mar, Marine Department of Cartagena, Ordinance, Royal Order, Recruitment, Desertion.*

El propósito de este trabajo es analizar las complicaciones de aplicación del sistema de inscripción marítima conocido como Matrícula de Mar en el ámbito geográfico del Departamento Marítimo de Cartagena<sup>1</sup> desde el punto de vista social. De esta forma, se investiga tam-

---

\* Abreviaturas utilizadas: Anc (Archivo Naval de Cartagena).

<sup>1</sup> Uno de las tres demarcaciones geográficas en que se organizó la Armada durante el siglo XVIII, junto con el de Ferrol y el de Cádiz. El Departamento Marítimo de Cartagena abarcaba la costa mediterránea desde Vera hasta la frontera con Francia, además de las Baleares y, en momentos puntuales, algunos puntos del norte de África.

bién en qué medida determinó las condiciones de vida de las gentes relacionadas con el mar.

Se ha elegido el siglo XVIII como marco cronológico puesto que es durante este periodo cuando la Matrícula de Mar comienza a ser efectiva – pese a que existe un pequeño precedente en la centuria anterior –, además de por ser un siglo clave en la historia de España y de su Armada. Así, la investigación se centra especialmente en el periodo comprendido desde 1751, fecha de la implantación de las Ordenanzas de Matrícula más relevantes y de mayor alcance; y finaliza al comienzo del siglo XIX, máxime porque se publica la Ordenanza de Matriculas de 1802 que cambia en gran medida el sistema anteriormente dispuesto.

La circunscripción del ámbito geográfico al Departamento Marítimo de Cartagena encuentra sus razones en que este abarcaba gran parte del litoral mediterráneo de la Península Ibérica, incluidas las Baleares, y que se hallaba prácticamente virgen al comienzo de este estudio en lo que a Matrícula de Mar respecta. Por ello, su análisis genera conocimiento de la vertiente social de la Armada dieciochesca, uno de las menos estudiadas y de las más relevantes. Resulta trascendental no sólo para conocer las fortalezas y debilidades de la Armada, sino para interpretar la sociedad marinera del Mediterráneo español, puesto que la Matrícula le afectó de manera amplia y directa. Además, la especificidad del Departamento Marítimo de Cartagena en cuanto a la aplicación de la Matrícula es relevante: esta división administrativa posee diferentes características físicas y náuticas propias del Mediterráneo – en comparación con el Atlántico y el Cantábrico –, como el hecho de ser un mar sin mareas y donde la navegación de altura se limita a pocas jornadas. Junto con estas, encontramos las históricas, tales como la tradición de Cartagena y Barcelona como puertos de galeras, que hacen de este un Departamento completamente distinto a los otros dos. A estas características diferenciadoras más visibles habría que sumarles los condicionantes políticos a los que está sujeto el levante peninsular, tanto en lo que a política interna se refiere – el caso del Principado de Cataluña y las rémoras legales que deja su cambio de estatus tras el ascenso de Felipe V es el más relevante –, como a política externa, con los asuntos africanos e italianos en primer orden junto a la presencia inglesa en Baleares y otras plazas del Mediterráneo. Es necesario agregar a todo esto la enorme vinculación – tanto política como económica – de los Departamentos atlánticos con América, que si bien llega hasta el de Levante, lo hace con mucha menos intensidad; siendo apreciable en este a nivel económico el potencial comercial y preindustrial de Cataluña. De esta forma, la preponderancia de la flota mercantil catalana se hace especialmente relevante en

toda la costa mediterránea, estableciendo unos importantes vínculos comerciales y sociales.

En lo concerniente a la temática pesquera, se puede afirmar que el abuso de la Matrícula por excesivas llamadas a campaña perjudicó de manera palpable el desarrollo de las poblaciones costeras más vinculadas a la pesca; complicando con ello las economías regionales directa e indirectamente relacionadas con este hecho. Enlazando esto con la anterior propuesta, obtenemos que el litoral catalán habría sufrido menos este hecho dada la aludida importancia de su flota mercante.

Respecto de los autores que en el pasado han estudiado la temática, se ha considerado mencionar a Vázquez Lijó como referente<sup>2</sup>, puesto que su reciente tesis recoge ampliamente los conocimientos existentes en la materia. La tradición historiográfica sobre el sistema de inscripción marítima español es escueta e incontinua al margen de Vázquez Lijó, únicamente autores como Salas<sup>3</sup>, O'Dogherty<sup>4</sup>, Burgos Madroño<sup>5</sup> o Fernández Díaz y Martínez Shaw<sup>6</sup> la han estudiado desde diferentes puntos de vista; si bien algunos otros la mencionan en sus trabajos de forma más indirecta. Palidece esta tradición al ser comparada con la francesa, que ha recibido una continuada atención desde principios del siglo pasado de la mano de Crisneoy<sup>7</sup>, Captier<sup>8</sup>, Mémain<sup>9</sup>, Asher<sup>10</sup> o Hocquet<sup>11</sup>, además de muchos otros. Un análisis más detallado de la bibliografía sobre sería propio de un artículo en sí mismo, dado que, como se ha mencionado, la gran mayoría de investigadores han trabajado la Matrícula de Mar en España de manera secundaria o

<sup>2</sup> J.M. Vázquez Lijó, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Ministerio de Defensa, 2007.

<sup>3</sup> F.J. Salas, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de Fortanet, 1879.

<sup>4</sup> Á. O'Dogherty, *La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III*, «Anuario de Estudios Americanos», t. IX (1952), pp. 347-370.

<sup>5</sup> M. Burgos Madroño, *La Matrícula de Mar en Andalucía. Siglos XVIII y XIX*, en *II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, Instituto de Historia de Andalucía, 1991.

<sup>6</sup> C. Fernández Díaz, C. Martínez Shaw, *Las Revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII*, en C. Martínez Shaw (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, pp. 243.271.

<sup>7</sup> J.G. Crisneoy, *Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay*, «Revue Contemporaine», n. 40 (1864), pp. 112-152.

<sup>8</sup> J. Captier, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, París, V. Giard & E. Brière, 1907.

<sup>9</sup> R. Mémain, *Matelots et soldats des vaisseaux du Roi. Les levées d'hommes au département de Rochefort*, tesis presentada en Universidad de Poitiers, 1937.

<sup>10</sup> L. Asher, *The resistance to the maritime Classes*, Berkeley, University of California Press, 1960.

<sup>11</sup> J.C. Hocquet, *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.

superficial, por lo que no se ajustaría a los objetivos de esta redacción.

Por otra parte, la investigación que aquí se desarrolla se ha realizado principalmente a través de la documentación existente en el Archivo Naval de Cartagena que, a pesar de no contar con herramientas de descripción, constituye una ventana inmejorable a través de la cual acercarse al pasado marítimo del litoral mediterráneo español. Es notable que menos del 2% de los documentos tratados versan sobre personas concretas, por lo que resulta complicado establecer estudios sobre procesos individuales<sup>12</sup>. Así, el corpus del trabajo se ha elaborado mediante el contraste de más de un centenar de Reales Órdenes, además de otra variada documentación, con las Ordenanzas que regulaban en el servicio en la Armada. Con ello, se ha contrapuesto el funcionamiento teórico que establecían estas últimas al real, deducido de las primeras.

### **El Departamento Marítimo de Cartagena en el siglo XVIII**

Es necesario comenzar este análisis atendiendo a las dinámicas poblacionales del siglo XVIII, responsables en cierta medida de los problemas de aplicación de la Matrícula de Mar. Este siglo supone un punto de inflexión puesto que desde su comienzo se aprecia un aumento poblacional<sup>13</sup>, entre otros motivos por el crecimiento del comercio marítimo. Esta propuesta resulta de especial relevancia para este trabajo, puesto que los grandes núcleos portuarios como Barcelona o Cádiz vieron aumentar su población en paralelo a su bonanza económica.

Según José Manuel Pérez García<sup>14</sup>, este crecimiento provoca que en España el porcentaje de población que vivía cerca de las costas pasase de aproximadamente un 30% a finales del siglo XVI a más de la mitad en los años centrales del siglo XVIII. Este autor, que basa su estudio en las poblaciones del litoral gallego y cántabro, afirma que sólo un

---

<sup>12</sup> Dado que no se han encontrado procesos concretos contra marinería o expedientes similares en el Archivo Naval de Cartagena, se ha venido en deducir que estos se llevaban a cabo con carácter provincial. Así, el Ministro de Provincia actuaría como autoridad jurídica, por lo que los expedientes escritos, si es que se redactaron, habrían podido quedar en las diversas capitales de provincia.

<sup>13</sup> Además de la expansión efectiva de cultivos como la patata y el maíz, se producen inventos e innovaciones tecnológicas en este campo, como la introducción de nuevos sistemas de roturado de la tierra o la sembradora y el arado Brabante, ambos de comienzos de siglo.

<sup>14</sup> J.M. Pérez García, *Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar*, en I. Dubert, H. Sobrado Correo (eds.), *El mar en los siglos modernos*, Tomo I, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2009, pp.17-52.

32,6% de las habitantes de dichas poblaciones eran marineros<sup>15</sup>, por lo que aventura que aproximadamente un 40% de los hogares vivía en relación al mar. Atendiendo a la lógica familiar de la época y al estudio de Vázquez Lijó<sup>16</sup>, mucho más apropiado para realizar dicha afirmación y sin embargo no citado, obtendríamos un porcentaje más elevado. Sin embargo, Pérez García trata en su artículo la dinámica demográfica de la España costera mediterránea, lo que merece nuestra atención con mayor detenimiento.

Atendiendo al mismo, se observa un aumento de población sustancial en algunas ciudades marítimas en el Levante<sup>17</sup>, como Cartagena y Alicante. Para la primera se referencian unos 11.000 habitantes hacia principios del siglo XVIII, mientras que para la segunda, se aprecia que su población se cuadruplicó de la década de 1660 a la de 1750. Sin embargo, en otras ciudades de considerable tamaño ya en el siglo XVI, como Valencia y Barcelona, no hay un crecimiento palpable a principios de la centuria siguiente; incluso observándose un decrecimiento en el porcentaje de población que aportan a la región.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII en la que centra su atención este trabajo, sin embargo, se aprecia un cambio en las dinámicas. En 1787 el área mediterránea obtenía una de las tasas de urbanización más altas de Europa<sup>18</sup>, símbolo inequívoco de que el crecimiento poblacional se había hecho uniforme en todo el Levante a la par que había comenzado un lento éxodo rural que haría desarrollarse más a los grandes núcleos que a las pequeñas villas.

En paralelo al incremento demográfico, se consolida progresivamente una burguesía que, si bien en la Marina de Felipe V no tiene un papel especialmente relevante, se retroalimenta con el crecimiento del comercio por anteriormente apuntado: a más capital acumulado, más posibilidad de arriesgarse a fletar embarcaciones; ergo más beneficios y, por ende, aumento del tráfico marítimo. En contraposición a ello, el auge económico europeo – sensiblemente menor en la Península Ibérica – provoca la acumulación de tierras y el crecimiento de la población sin posesiones y con empleo estacional o jornalera.

---

<sup>15</sup> *Ibidem*, p.19.

<sup>16</sup> J.M. Vázquez Lijó, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza* cit.

<sup>17</sup> J.M. Pérez García, *Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar* cit., p. 28.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 29.

Franch Benavent<sup>19</sup> ha incidido sobre la cuestión mercantil en el ámbito marítimo, señalando que «la política reformista impulsada por la monarquía borbónica en el siglo XVIII trató de reducir el dominio adquirido por los extranjeros sobre la navegación y el comercio español mediante el estímulo de la industria de construcción naval»<sup>20</sup>. Afirma que los resultados de esta política fueron tímidos, si bien se asevera también que el tonelaje de la flota mercante española se duplicó durante esta centuria. Siendo el área mediterránea la que mayor crecimiento experimentó de 1750 a 1800, es destacable que ello fue a rebufo del litoral catalán; que no sólo ve como su flota aumenta sino que también lo hace el tonelaje de sus embarcaciones, fruto de un comercio a más larga escala. En este sentido, además de participar en las exportaciones hacia costas europeas y en los intercambios de todo el litoral español – con el consiguiente movimiento de marinería que tan de cabeza traía a las autoridades –, el comercio americano y las tímidas aperturas comerciales a los bajeles musulmanes contribuyeron a que Barcelona se convirtiese en el centro del comercio mediterráneo en la Península Ibérica.

Por su parte, el comercio Balear estuvo fuertemente vinculado a este centro, a través del cual se internacionalizaban sus exportaciones, mientras que en el litoral valenciano eran Alicante y Valencia los más importantes – con un carácter comercial considerablemente más regional –, y Cartagena aumentaba su importancia tras ser designada base naval, a la par que su dependencia de esta casuística. Así, no es de extrañar que sea en estas urbes donde se concentra el mayor número de barcos mercantes, quedando los pesqueros vinculados a villas de menor tamaño.

En dicha pesca también se observa un crecimiento importante en el área litoral mediterránea, impulsada de la misma forma que el comercio por la zona catalana; fruto entre otros motivos de la introducción de la pesca de arrastre – conocida como *pesca de bou* – en los puertos de la Costa Brava y el Maresme. A pesar del influjo económico producido, las restricciones que sufrieron este tipo de prácticas impulsaron a los pescadores que las empleaban a adentrarse en otros caladeros, lo que supuso un sinfín de problemáticas para la aplicación de la matrícula, tal como se verá más adelante. La adopción de estas técnicas significa, asimismo, la llegada de las formas de producción de carácter capitalista ya observadas en los núcleos

---

<sup>19</sup> R. Franch Benavent, *El proceso de concentración de los negocios y las actividades marítimas*, en I. Dubert, H. Sobrado Correo (eds.), *El mar en los siglos modernos*, Tomo I, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2009, pp.191-221.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 208.

urbanos<sup>21</sup> al sector pesquero. Como consecuencia directa de ello, las relaciones laborales de los pescadores y marineros fueron cambiando progresivamente para pasar de un modelo basado en sociedades y participaciones junto con los patrones de las embarcaciones a uno en que los trabajadores eran asalariados; remunerados en víveres o dinero. La deflación de precios producida por estas nuevas prácticas no estuvo exenta de los lógicos conflictos sociales, consecuencia de que los pescadores empleados mediante técnicas tradicionales vieran amenazada su supervivencia<sup>22</sup>.

Por otra parte, desde el punto de vista político y administrativo, la Monarquía Hispánica gozaba de distintos estatus dentro de sus propios dominios antes de la promulgación de los Decretos de Nueva Planta de Felipe V. Por un lado, Castilla: eje fundamental del reino entre otros motivos debido a la mayor libertad de acción del rey en sus dominios, a la influencia en la administración de las Indias, a su peso demográfico y al gran número de nobles y prohombres castellanos que poblaban los Consejos e instituciones dependientes de la Monarquía. Por otro lado, Aragón: cuya complejidad legal heredada de la política pactista no sólo residía en unas instituciones y fueros diametralmente distintos de los castellanos – y que socavaban en distinta medida el poder real –, sino que estos eran diferentes en cada territorio de la propia Corona.

Además, Navarra, el País Vasco y el Valle de Arán también poseían fueros distintos de los castellanos, pero su casuística es tratada en menor medida en la presente obra puesto que permanecieron fieles al Borbón y por ello les fueron respetados. A consecuencia de ello, la política reorganizadora de la nueva dinastía afectó en menor medida en estas regiones.

Por último, cabe destacar que antes del estallido de la Guerra de Sucesión, Felipe V había creado el Consejo de Despacho, que en la práctica se superponía al resto de instituciones, estando sólo por debajo del propio rey.

Así, la llegada de la nueva dinastía al poder en España a principios del siglo XVIII trajo nuevas formas políticas y una profunda reorganización del Estado. En un contexto histórico en el que se había afianzado el poder absoluto de algunas monarquías como la que servía de espejo a Felipe V – la de Francia bajo su omnipresente Luis XIV –, el complicado conglomerado de reinos, leyes y fueros heredado de los Habsburgo fue reconstituido en un modelo centralista.

---

<sup>21</sup> Fruto de la acumulación de capitales que permitía hacer frente al coste de las redes empleadas en tales técnicas, más caras; o al de mayores embarcaciones.

<sup>22</sup> R. Franch Benavent, *El proceso de concentración de los negocios y las actividades marítimas* cit., p. 211.

Tras los Decretos de Nueva Planta y sin profundizar demasiado en los detalles, puesto que serían propios de un trabajo específico, la administración territorial quedaría articulada en torno a unas provincias gobernadas por un Capitán General y una audiencia; ambos controlados por el Rey. Con carácter también provincial se establecieron las corregidurías, que remplazaban a antiguas divisiones provinciales propias de algunas leyes particulares derogadas; como el caso de las veguerías catalanas, sustituidas por doce de nuevo cuño. Estas se implantaron en los municipios más importantes, mientras que a los menores se destinó un regidor.

En el marco fiscal, la tarea recayó en las Intendencias, creadas bajo las Secretarías de Estado. De esta forma, las Secretarías de Estado absorbían las tareas ejecutivas de lo que posteriormente serían los Ministerios, y puesto que sus sillas se ocupaban mediante nombramiento real, el Rey quedaba directamente al mando de funciones antes reservadas o complicadas por causa de los pactos entre agentes históricos. Cabe destacar que si bien esta ingente tarea legislativa se realizó eliminando gran parte de la administración heredada de los Habsburgo e implantando una nueva con considerable éxito<sup>23</sup>, ciertos derechos específicos se mantuvieron, ya fuera por su conveniencia o por lo complicado de su sustitución; creando conflictos legislativos que afectarían de manera significativa a los ámbitos sociales.

A nivel militar las reformas no fueron menores, puesto que se eliminó la división básica del anterior ejército, los tercios, para dejar paso a una mayor profesionalización y estratificación de las armas; siempre siguiendo el modelo francés<sup>24</sup>. Ello implicaba también un cambio de mentalidad tendente a la centralización del poder y la autoridad en Felipe V, cuando anteriormente las fuerzas regionales eran detentadas por las propias repúblicas<sup>25</sup>; influyendo esto también en la concepción de la nueva Armada.

Lo descrito convirtió al ejército en una institución controlada directamente por la monarquía, prescindiendo de la dependencia de la

---

<sup>23</sup> A. Dubet, *¿La importación de un modelo francés? Acerca de algunas reformas de la administración española a principios del siglo XVIII*, «Revista de historia moderna: Anales de la Universidad de Alicante», n. 25 (2007), p. 208.

<sup>24</sup> P. de Oñate Algueró, *Nueva dinastía, nuevo ejército. Los primeros años del reinado de Felipe V*, en J. Fernández García, M.A. Bel Bravo, J.M. Delgado Barrado, *El cambio dinástico y sus repercusiones en la España del siglo XVIII*, Jaén, Servicio de publicaciones de la Universidad de Jaén, 2001, p. 109.

<sup>25</sup> Es decir, las ciudades. José Javier Ruiz Ibáñez ha trabajado la temática, como se puede apreciar en J.J. Ruiz Ibáñez, *Repúblicas en armas, huestes urbanas y ritual político en los siglos XVI y XVII*, «Studia historica. Historia Moderna», n. 31 (2009), pp. 95-125.

nobleza que aún sufrían los Austrias. Para ello, de igual manera que veremos en la Armada, se generó un importante cuerpo legal que amparase este nuevo funcionamiento; asistido además por nueva burocracia y personal dedicado a la administración. Una vez, más con el modelo francés como referencia. En referencia al reclutamiento, a las conocidas levas de vagos se le sumaron las “levas honradas” o “quintas”, un sistema de reclutamiento por sorteo con bastantes elementos comunes al empleado en la Matrícula de Mar.

Si en el ejército terrestre la modificación fue amplia, en el caso que nos compete, la Armada, fue aún mayor. Las antiguas armadas y flotas, organizadas *ad hoc* según habían surgido las necesidades y adscritas por lo general a zonas concretas, fueron sustituidas por una única Armada el 14 de febrero de 1714:

dispuso la reunión en una sola Armada las distintas que con diversas denominaciones existían: Océano, Guarda Estrecho, Carrera de Indias, Avería [...], Barlovento, Flota de Nueva España, galeones de Tierra Firme, de la Mar del Sur y Filipinas, Cataluña, Flandes, Nápoles, Portugal[...]. El momento histórico de esta fusión coincide con el sitio de Barcelona, cuando la ciudad Condal, bloqueada por tierra, debía serlo también por mar, y los ministros de Felipe V se dan cuenta de la nulidad de las fuerzas navales heredadas de los Austrias<sup>26</sup>.

De esta forma, se pretendía que las inoperativas escuadras territoriales gozasen de una estructura logística más uniformada y, por ello, más simple de manipular. Hasta entonces, la existencia de varias flotas y denominaciones había conllevado una Marina escasa de embarcaciones de guerra a la que en ocasiones se sumaban mercantes armados o flotas mercenarias; regidas en gran medida por las Ordenanzas de 1633<sup>27</sup>. La medida supone así la unificación administrativa y operativa para la Armada, que funcionará a partir de este momento con independencia de la marina mercante. Nuevamente nos encontramos con que las ordenanzas españolas están profundamente influidas por las dadas en Francia bajo Luis XIV, aunque estas también lo estuvieron por algunos intentos de los Austrias españoles durante el siglo XVII<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> J.M. Blanco Núñez, *Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793)*, en M.R. García Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, pp.101-120.

<sup>27</sup> *Ordenanzas del Buen Gobierno del arma y los militares*. 1633. Disponible en Web: <<http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000056727&page=1>> [Consultado el 7 de junio de 2015].

<sup>28</sup> En concreto, el Conde-Duque de Olivares pretendió establecer en la Península un sistema similar en 1625, sobre la base de un intento de matriculación en 1606 en Guipúzcoa. El «système des classes» aplicado en Francia desde 1668 se inspiraba en gran medida en el intento de Olivares.

En 1725 se publican las *Ordenanzas e Instrucciones Generales de la Armada*; verdadero asiento legal creado a instancias de Patiño<sup>29</sup> para la organización de la institución. Sobre él se desarrollarían a lo largo del siglo todas los cambios e innovaciones legislativos y administrativos relacionados con la Armada, como el establecimiento en 1726 de tres departamentos como subdivisión administrativa geográfica de la Secretaría de Marina. Se trataba de demarcaciones de la costa bajo jurisdicción de un capitán o comandante general e intendente de Marina con base en Cádiz, Ferrol y Cartagena: «para los negocios del ramo y formación de las matrículas de marinería»<sup>30</sup>.

La elección de esta última estuvo condicionada en gran medida a haber sido elegida también como base de la escuadra de Galeras en 1721<sup>31</sup>. Sus límites administrativos iban desde Vera hasta la frontera con Francia, además de las Baleares y algunas posiciones norteafricanas en diversos periodos.

Es en las capitales en las que residían las autoridades departamentales y en las que se ubicaron los Arsenales, piezas fundamentales de la nueva organización naval. Estos fueron definidos en su concepción como un

conjunto de edificios así en tierra como en el agua propios para la construcción y carenas de los vajeles, para su mejor conservación y resguardo, igualmente que de quantos pertrechos, municiones, materiales y géneros se necesitan para los mismos buques y demás fines del servicio de la Armada<sup>32</sup>.

De este modo, los arsenales poseían obradores, almacenes, cuarteles, defensas compuestas por baterías y fortificaciones y lo indispensable: un astillero, aunque estos no fueran privativos de las capitales de Departamento.

La segmentación inmediatamente inferior a los tres departamentos la compusieron las provincias marítimas, al mando de un Ministro de Provincia encargado de la Matrícula y otros asuntos de la Armada<sup>33</sup> –

---

<sup>29</sup> I. Guzmán, *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», n. 5 (dic. 2006), p. 68.

<sup>30</sup> J.P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981, p. 25.

<sup>31</sup> El Cuerpo de Galeras fue la única división de la Marina de los Austrias que no se eliminó al crear la centralizada Armada borbónica.

<sup>32</sup> J.P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* cit., p. 27 y Anc 2188.25 [P.1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas Generales de la Real Armada. Artículo XXVI.

<sup>33</sup> Anc 2188.25 [P.1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas Generales de la Real Armada. Artículos VIII-XI.

como vigilar los comisionados relacionados con las maderas y cáñamos<sup>34</sup> –, además de actuar como juez de primera instancia. A diferencia del trazado de los Departamentos, cuyos límites permanecen prácticamente inalterables incluso hoy un día, las provincias variaron considerablemente su número, extensión y sede administrativa. Originariamente se dibujaron sobre la base de antiguos reinos – a excepción de las andaluzas –, estableciéndose en un principio doce sedes que serían cabezas de partido. La denominación de partidos se cambiaría oficialmente a la de provincias en 1751, fecha en la que se establecieron 27.

Por último, se establecieron una serie de subdelegaciones un nivel administrativo por debajo de las provincias, las cuales estaban a cargo de subdelegados que realizaban tareas de índole local; relacionadas principalmente con el asiento y sorteo de Matrícula de Mar. Las subdelegaciones variaron tanto como los ministros de las provincias sugirieron y los intendentes dispusieron, ya que estas se establecieron según las necesidades de cada momento y en función de la población y tráfico de los distintos municipios.

De esta forma, el mapa geográfico quedaba establecido según la jerarquía Departamento-Provincia-Subdelegación, profundamente influenciada por el sistema de inscripción marítima francés. Las similitudes con este no acababan ahí, puesto que los privilegios y obligaciones otorgados a los matriculados eran ciertamente semejantes, destacando la exclusividad de la pesca y la exención del servicio en el Ejército. Incluso las funciones del personal encargado de levantar las listas y de hacer inspecciones extraordinarias tuvieron su origen en el *systeme des classes* francés, con la notable excepción del *entretenus*; un marinero que quedaba sin obligación de servir en la marina a cambio de auxiliar en su tarea al *chef des classes*, homólogo del subdelegado español.

Pero sería sin duda su objetivo, el de registrar a todos los profesionales relacionados con trabajos marítimos para poder reclutarlos posteriormente, y su funcionamiento, lo que convertiría al sistema francés en espejo del español; tal como comenta Vázquez Lijó:

fue obligada la matriculación de pescadores, mareantes, carpinteros de ribera, calafates, veleros, cordeleros, etc. Capitanes, maestros o patronos y pilotos de altura fueron exentos de servir en la Armada bajo una serie de condiciones ya contempladas en la ordenanza de 1689. Se formó asiento individual de cada uno de los inscritos, existiendo libros separados para marineros y profesionales

---

<sup>34</sup> *Ibidem*, Artículo VI.

de la construcción [...]. Cada alistado tendría su propia cédula personal, un formulario impreso en el que el funcionario competente habría de cumplimentar los espacios en blanco concernientes a estado civil, campañas que acreditaba, con indicación de clase [...] y sueldo correspondiente<sup>35</sup>.

En cuanto al resto del personal de la Armada, sólo destacaremos en este artículo la disputa por el poder interno que tuvo lugar a lo largo de todo el siglo entre los oficiales del Cuerpo del Ministerio y los del Cuerpo General, dado que afectó a las prerrogativas de unos y otros sobre la Matrícula; que irían pasando de los primeros a los segundos según avanzase la segunda mitad del siglo XVIII.

### **Una complicada aplicación**

Gran parte de los problemas para la correcta implantación de este sistema de inscripción tenían origen en la cuestión de la pesca, dado que era de especial relevancia económica y social. Tanto es así que hasta el 12% de las disposiciones tratadas en esta investigación tenían como objeto regularla.

Uno de los puntos más conflictivos en este ámbito era la figura del patrón, puesto que dependiendo de la legislación vigente podía estar exento de ir a campaña, lo que lo convertía esta figura en la escapatoria ideal al servicio militar; tal como se deduce de las Reales Órdenes que regulan estos casos<sup>36</sup>. Estas llegan a hacer obligatoria la participación en varias campañas para obtener el título<sup>37</sup> y establecen una edad mínima en 24 años<sup>38</sup> como soluciones parciales al trapeo ejercido alrededor de dicha condición de patrón.

Pero serían sin duda las interpretaciones jurídicas en torno a las aguas dulces y el incumplimiento por parte de los no matriculados de la prohibición de pesca en aguas salubres lo que más ríos de tinta generó. Es decir, los conflictos de la gente de mar con los *terrestres*. Y es el de la Albufera el más relevante en este sentido, puesto que este espacio, que guarda múltiples similitudes con los espacios fronterizos entre mar y río, destacó por lo que desde la Armada se consideró intrusismo de trabajadores no autorizados.

---

<sup>35</sup> J.M. Vázquez Lijó, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza* cit., p. 85.

<sup>36</sup> *Ibidem*, Reales Órdenes de 3 de enero de 1775, 12 de marzo de 1776, 29 de marzo de 1786 y 22 de octubre de 1788.

<sup>37</sup> *Ibidem*, Real Orden de 7 de febrero de 1783.

<sup>38</sup> *Ibidem*, Real Orden de 2 de mayo de 1786.

La Albufera y su dehesa, propiedad de la Corona, fueron cedidas por Felipe V al Conde de las Torres tras la Guerra de Sucesión para ser reincorporadas al Real Patrimonio en 1761. La reincorporación se realizó por las complicaciones de conciliar lo establecido en la Matrícula de 1751 con los privilegios de origen medieval que aún pervivían en la zona, ya que según las Ordenanzas de Marina, los pescadores de la Albufera debían matricularse para poder pescar, mientras que los privilegios preexistentes les garantizaban este derecho.

De la mano de la reincorporación al patrimonio real, se estableció una Ordenanza que regulaba cómo había de distribuirse el espacio y su usufructo, generando gran caos jurídico por la superposición de leyes. Según esta, el Intendente del Ejército y Reino de Valencia tenía autoridad sobre el cobro de derechos, el quinto del pescado y el tercio diezmo del capturado en el mar por los pescadores del lago; mientras que se delimitaba el área de acción de dicho Intendente y del Ministro de Marina mediante la colocación de mojones. Eso sí, los pescadores de la Albufera tenían que tener asiento en las listas de Matrícula.

Sólo seis años después, en 1767, y también en 1768, Intendente y Ministro volvían a batallar por la presidencia de la junta anual que se encargaba de fijar los puestos de pesca de la Albufera. Ante este enésimo conflicto, Carlos III resolvió el 4 de septiembre de 1768<sup>39</sup> que se formasen dos listas anualmente: una con los pescadores que no podrían faenar fuera de la zona y otra con los que se quisiesen matricular voluntariamente. De este modo, los primeros habrían de ser registrados por el Intendente de Valencia y formar gremio separado de los de la matrícula, habida cuenta que podían ser reclutados para el Ejército<sup>40</sup>. Apenas unos meses después se hacía necesaria una nueva resolución delimitadora.

El 27 de abril de 1769 se restablecía el ámbito de actuación de los dos cargos y se instituía libertad de pesca en la Albufera, mientras que jurídicamente cada autoridad sería competente con los que estuviesen bajo ella. El Intendente de Valencia presidiría el señalamiento de parajes de pesca pero no podría hacer lo propio con las juntas del gremio de pescadores ni podría nombrar a los jurados de esta corporación, que obligatoriamente serían matriculados. Junto con la cesión del poder del gremio también se reconocía el derecho de estos a asistir a la Pescadería de Valencia, lo que era una clara inclinación de la balanza

<sup>39</sup> J.M. Vázquez Lijó, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza* cit., p. 321.

<sup>40</sup> La exención del servicio en el Ejército era, junto con la exclusividad de la pesca en aguas saladas, el principal reclamo para inscribirse como matriculado.

a favor de los matriculados. Así, se pretendía respetar las costumbres locales en cuanto a que los pescadores de la zona podrían seguir faenando – bastante lógico para no sumir en la miseria a la región –, pero se promocionó el que se matriculasen mediante el otorgamiento de más ventajas a estos; provocando que dicho estatus jurídico fuera casi necesario. Para que todo esto se llevase a cabo y evitar futuros roces se recolocó en otros puestos y regiones tanto al Ministro como al Intendente de Valencia, instalando en su lugar a nuevos responsables sin el historial de roces personales que ambos acumulaban.

Finalmente, el 6 de marzo de 1779 todos los pescadores de la zona se integraron en la Matrícula, quedando así bajo sus Ordenanzas. Aún así, «se exceptuaban del Real Servicio los casados con cuarenta años cumplidos y aquellos que por dolencias o lesiones estuviesen incapacitados para esta prestación militar»<sup>41</sup>.

El Intendente General de Valencia quedó al mando de todos los asuntos relacionados con la custodia y conservación de La Albufera, así como los referentes a los derechos del quinto y tercio diezmo antedichos. Se estableció que se respetaban todos estos privilegios, pero siempre subordinados a lo que establecía la Ordenanza de Matrículas de 1751, lo que en la práctica significaba derogar gran parte de ellos. Nuevamente, se insistió en la necesaria armonía entre instituciones, por lo que no es de extrañar que los conflictos fueran tan comunes como unos años atrás. Parece que el problema principal se zanjó de esta forma, pero aún en 1787 seguían existiendo órdenes restrictivas para con el gremio de pescadores de Valencia<sup>42</sup>, por lo que es de suponer que el conflicto seguía vivo, si bien con menor intensidad.

En esta línea, la exclusividad de pesca, principal ventaja obtenida al matricularse, seguía sin cumplirse en 1788. Y parece que nunca llegó a hacerlo, a juzgar por las palabras de la Real Orden del 13 de noviembre de ese año: «repítese lo mandado de que sólo a estos se les permita pescar»<sup>43</sup>.

La voz *repítese* es bastante significativa en cuanto a que no era la primera disposición que ordenaba esto, por lo que no resulta arriesgado aseverar que el incumplimiento de esta restricción era algo generalizado. Aún así, parece que desde el ámbito terrestre se trató de poner limitación a los matriculados para la pesca en aguas dulces, en

<sup>41</sup> J.M. Vázquez Lijó, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza* cit., p. 323.

<sup>42</sup> Anc 2129, Reales Órdenes Índices (1749-1795). Real Orden de 12 de junio de 1787.

<sup>43</sup> *Ibidem*, Real Orden de 13 de noviembre de 1788.

una suerte de Ley del Talión que evidenciaba resquemores entre ambos colectivos. Una letra de 1793 confirmaba el derecho de los matriculados a pescar en aguas dulces con el mismo derecho que sus vecinos, al tiempo que repetía una vez más la prohibición a los no matriculados de faenar en agua salada<sup>44</sup>.

En ocasiones estos conflictos iban más lejos, posicionando a la Armada en favor de los terrestres en contextos de crisis de subsistencia<sup>45</sup> o exacerbándolos al proclamar que los matriculados podían salvarse de su año de campaña si presentaban un terrestre en su lugar<sup>46</sup>. De esta última se deduce que el interés por preservar la economía marítima y al mismo tiempo garantizar la tripulación de los navíos se superpuso a la atención por mantener la cohesión social. No es de extrañar que se diera un año después de la Revolución Francesa.

No podríamos despedirnos de los conflictos pesqueros sin mencionar la Real Orden de 13 de enero de 1777, que evidencia el proteccionismo por parte de las autoridades a los pequeños pescadores<sup>47</sup>. La expansión de los *bous*<sup>48</sup> gracias al empuje económico de la burguesía catalana<sup>49</sup>, beneficiada por las diferencias de desarrollo entre las economías pesqueras del Departamento de Cartagena; provocó que se restringiese la pesca a los métodos tradicionales de cada zona. De esta forma, se restringía la pesca de arrastre al litoral catalán y, en caso de tener permiso «para hacerlo con Panesa o Javega, solo desde el 20 de octubre hasta la Pascua de Resurrección»<sup>50</sup>.

El objeto de ello era desahogar la producción de las regiones más pobres del Departamento, ya que de esta manera el número de marineros no se reduciría como parece que lo estaba haciendo de la mano de la expansión de las compañías pesqueras.

Por lo que respecta al comercio, la gran mayoría de las disposiciones aplicadas a la pesca competen también al mercadeo, especialmente al pequeño. Por lo demás, a los matriculados se les prohibió *nuevamente* el servicio en embarcaciones mercantes extranjeras<sup>51</sup>, tal como lo hacía

<sup>44</sup> *Ibidem*, Real Orden de 9 de febrero de 1793.

<sup>45</sup> *Ibidem*, Real Orden de 7 de diciembre de 1779. Se urge a los matriculados a observar rigurosamente la Ordenanza de Matrícula por problemas de distribución del pescado entre gente de mar y terrestre.

<sup>46</sup> *Ibidem*, Real Orden de 11 de marzo de 1790.

<sup>47</sup> *Ibidem*, Real Orden de 13 de enero de 1777.

<sup>48</sup> Grandes pesqueros de origen catalán que practicaban la pesca de arrastre.

<sup>49</sup> R. Fernández, C. Martínez Shaw, *El despliegue de los "bous" catalanes en el siglo XVIII*, «Historia Moderna. Historia en Construcción», Vol.I, Economía, mentalidades y cultura (1999), pp. 61-75.

<sup>50</sup> Anc 2129, Reales Órdenes Índices (1749-1795). Real Orden de 13 de enero de 1777.

<sup>51</sup> *Ibidem*, Real Orden de 5 de febrero de 1757.

el artículo 144 de las Ordenanzas<sup>52</sup>, de lo que se deduce una desobediencia generalizada al artículo. En cuanto a los mercantes nacionales, encontramos otras tres disposiciones.

La primera de ellas establece la prohibición de viajar en barcos comerciales a América hasta dos años después de haberse desvinculado de la matrícula<sup>53</sup>, por lo que debía ser una práctica común el registrarse con el único objetivo de migrar. La segunda, a propuesta de Muñoz de Guzmán, determina la libertad de navegación de los matriculados en tiempos de paz – siempre para embarcaciones nacionales – con el objeto de fomentar el comercio<sup>54</sup>; mientras que la tercera determina que los marineros sin matrícula de los mercantes son considerados *marineros vagos* y por tanto enrolados en campaña<sup>55</sup>. Esta última bebe probablemente de la potente influencia inglesa, que nutría la Royal Navy con un gran número de marineros de mercantes incorporados a la fuerza.

En otro orden de cosas, no existen demasiadas disposiciones relativas a sueldos y pagos en el Departamento de Cartagena más allá de pensiones de invalidez<sup>56</sup> o reordenaciones de subdelegaciones que incluyen el cese del sueldo del subdelegado en cuestión<sup>57</sup>. Únicamente cuatro de las Reales Órdenes tratadas se dirigen concretamente al Departamento. Una detalla el gasto de las provincias<sup>58</sup>, mientras que otra incide en que los Ministros habían de recibir su sueldo<sup>59</sup>; síntoma inequívoco de que su emolumento no llegaba. Más relevante y específica resulta la que determina el sueldo de los marineros de las galeras, en 1789<sup>60</sup>. Por último, se hace referencia a que los Ministros de Provincia de Cataluña asumen el sueldo – y poderes – que hasta entonces había detentado la Contaduría del Ejército del Principado<sup>61</sup>; en el momento en el que se elimina el estado excepcional de este, ya que hasta tan tardía fecha los asuntos y poderes de la Armada en Cataluña

<sup>52</sup> Anc 2188.25 [P.1751.01]. Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas Generales de la Real Armada. Artículo CXLIV. En el artículo se prohíbe a todo matriculado que tome plaza en ninguna embarcación extranjera y que salga a otro reino sin licencia del Intendente de su departamento. Estas sólo se concedían con el fin de aprender o a navegar o las lenguas extranjeras, por un máximo de 3 años y a condición de que sus parientes u otros matriculados se hicieran responsables de su vuelta.

<sup>53</sup> Anc 2129, Reales Órdenes Índices (1749-1795). Real Orden de 26 de agosto de 1785.

<sup>54</sup> *Ibidem*, Real Orden de 24 de enero de 1786.

<sup>55</sup> *Ibidem*, Real Orden de 23 de febrero de 1787

<sup>56</sup> *Ibidem*, Real Orden de 2 de enero de 1751.

<sup>57</sup> *Ibidem*, Real Orden de 6 de agosto de 1757.

<sup>58</sup> *Ibidem*, Real Orden de 3 de mayo de 1766.

<sup>59</sup> *Ibidem*, Real Orden de 3 de febrero de 1786.

<sup>60</sup> *Ibidem*, Real Orden de 24 de julio de 1789.

<sup>61</sup> *Ibidem*, Real Orden de 10 de junio de 1788.

eran detentados por el Intendente del Principado, dependiente del Ejército. Se añade en este punto otra de las órdenes tratadas, aunque no sea de ámbito exclusivo del Mediterráneo, por lo significativo de su contenido: que se pague a los marineros que vienen de campaña<sup>62</sup>. En efecto, la existencia de este mandato a finales del siglo XVIII coincide con uno de los momentos de mayor número de desertiones e insubordinación a la Matrícula, con lo que guarda una estrecha relación. Recoge Merino Navarro una interesante epístola unos años posterior, en la que Mazarredo le escribe a Godoy algo que confirma lo aquí expuesto:

En los ejercicios de instrucción se oye con frecuencia “a lo menos ropa”. Es verdad que la necesidad llega a punto de ofender el pudor a su vista, y deberse esconder para expulsar [sic.] sus harapos. [...] Si suben a las vergas a la enseñanza de tomar rizos, o con otro motivo, suena el mismo eco de “a lo menos ropa”. Pero eso no es todo. Pasaba un buque los días anteriores por cerca del mi insignia, y en el saludo de las voces de Viva el Rey se oyeron distintamente muchas de “pague el rey”<sup>63</sup>.

Los comportamientos contrarios a lo dispuesto no son propios únicamente de finales del siglo, sino que se dan desde la misma instauración del sistema. Así, en 1766 se aminoraba la pena a los desertores de 10 a 4 años<sup>64</sup>, probablemente porque las autoridades habrían entendido que la desertión no se solucionaba mediante más castigo. De la mano, se endurecían otras penas relacionadas con las faltas en el servicio, especialmente a los reincidentes<sup>65</sup>; lo que evidencia una indisciplina continuada. Ejemplo de ello lo son las órdenes del 11 de junio de 1779<sup>66</sup>, 14 de octubre de 1783<sup>67</sup>, 15 de septiembre de 1786<sup>68</sup>, 20 de noviembre de 1787<sup>69</sup>, 20 de mayo de 1788<sup>70</sup>, 27 de julio de 1790<sup>71</sup>, 17 de julio de 1792<sup>72</sup> y 9 de febrero de 1793<sup>73</sup>. Como se aprecia, es una cuestión de enormes raíces y consecuencias no muy bien

<sup>62</sup> *Ibidem*, Real Orden de 30 de marzo de 1792.

<sup>63</sup> J.P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* cit., p. 88.

<sup>64</sup> Anc 2129, Reales Órdenes Índices (1749-1795). Real Orden de 29 de mayo de 1766.

<sup>65</sup> *Ibidem*, Real Orden fechada en 1766.

<sup>66</sup> *Ibidem*, Real Orden de 11 de junio de 1779.

<sup>67</sup> *Ibidem*, Real Orden de 14 de octubre de 1783.

<sup>68</sup> *Ibidem*, Real Orden de 15 de septiembre de 1786.

<sup>69</sup> *Ibidem*, Real Orden de 20 de noviembre de 1787.

<sup>70</sup> *Ibidem*, Real Orden de 20 de mayo de 1788.

<sup>71</sup> *Ibidem*, Real Orden de 27 de julio de 1790.

<sup>72</sup> *Ibidem*, Real Orden de 17 de julio de 1792.

<sup>73</sup> *Ibidem*, Real Orden de 9 de febrero de 1793.

llevada por la administración de la Armada, dado que gran parte de las órdenes endurecen las condenas y unas pocas alivian ciertas cargas; en un juego a dos bandas completamente contraproducente. En este sentido, la obstinación en ciertos aspectos es notoria, no sólo para el investigador sino para los propios contemporáneos, que, ya sea mediante la alusión directa a una Real Orden anterior o mediante el empleo de voces como *se incide* o *repítese*, denotan un incumplimiento masivo tanto de las Ordenanzas como de los correctivos impuestos.

Es notorio, asimismo, que este no se daba sólo en los matriculados, sino que los propios Ministros y Subdelegados abusaban de su función legal imponiendo castigos sin realizar juicios<sup>74</sup>, probablemente presionados desde instancias superiores para cumplir los cupos de matrícula. Así, no es de extrañar que la indefensión jurídica, la falta de sueldos y las pocas esperanzas de vida a bordo de los buques dadas sus pésimas condiciones higiénicas<sup>75</sup> provocasen desde fraudes con objeto de no prestar servicio<sup>76</sup> hasta un elevadísimo número de desertores. Esto queda reflejado en las ocho alusiones directas a los mismos halladas en los fondos estudiados, lo que los convierte en uno de los principales objetos de regulación.

Para finalizar las líneas dedicadas a la deserción, destacaremos el indulto que concedió Carlos IV en 1791<sup>77</sup>, buscando con ello aumentar la base de marinería disponible aun a costa de perdonar tan importante delito. Tal era la necesidad.

En la línea de las buenas acciones, la Armada consideró necesario otorgar protección a sus matriculados si estos eran condenados por otras instituciones<sup>78</sup>, para lo que se les dotó de documentación que les previniera en caso de atropello. Ahora bien, estos papeles no llegaban siempre a tiempo, por lo que se urgía a los Ministros a que cumplieran los plazos<sup>79</sup>. Mientras, estos denunciaban que habían de afrontar de su propia hacienda el gasto de elaborar y

---

<sup>74</sup> *Ibidem*, Real Orden de 24 de noviembre de 1786. Resulta relevante el fragmento: «No se impongan penas de campañas y trabajos en arsenales sin un juicio previo...».

<sup>75</sup> J.P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* cit., p. 87.

<sup>76</sup> Destaca Vázquez Lijó que en 1758 un gran número de marineros consiguió la condición de inhábiles de manera fraudulenta para librarse de la campaña. J.M. Vázquez Lijó, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza* cit., p. 287.

<sup>77</sup> Anc 2129, Reales Órdenes Índices (1749-1795). Reales Órdenes de 24 y 17 de mayo de 1791. La primera indulta a la marinería mientras que la segunda incluye a la marinería y la maestranza desertora.

<sup>78</sup> *Ibidem*, Real Orden de 11 de noviembre de 1786.

<sup>79</sup> *Ibidem*, Real Orden de 26 de mayo de 1777.

hacer llegar las distintas cédulas, licencias, certificados, roles... Una vez más, las buenas intenciones quedaban empañadas por la falta de circulante.

Como solución a ello, en 1786 se trató de instaurar un distintivo que los matriculados habían de llevar visible para gozar del fuero de Marina y evitar así abusos por parte de otras instituciones del Estado<sup>80</sup>. Sería un escudo de grana bordado en estambre y portado en el pecho izquierdo, y contemplaba la distinción entre matriculado, matriculado distinguido, patrón y patrón distinguido. Sabemos que su aplicación real fue prácticamente nula, puesto que sólo seis años después una nueva Real Orden decretaba que los matriculados disfrutaban del fuero tanto si llevaban el distintivo como si no<sup>81</sup>. Algo que en teoría debería haber sido sencillo de implantar ilustra perfectamente las abundantes y diversas complicaciones a que se enfrentó la Armada para la correcta aplicación de la Matrícula de Mar.

## Conclusiones

Es posible afirmar que al calor de una sociedad litoral cambiante, crecientemente urbanizada y con un mayor tejido asociativo gracias a las nacientes compañías pesqueras y comerciales, la implantación de la Matrícula de Mar llegó en mal momento. La centralización y mayor eficacia organizativa del nuevo Estado reformado por la dinastía borbónica había de resultar positiva para un gran número de aspectos de la nueva Armada, pero chocó con rémoras legales preexistentes y con las salvedades impuestas por el propio Felipe V. Es el caso de La Albufera y el Principado de Cataluña, respectivamente, que plantearon innumerables quebraderos de cabeza al Cuerpo del Ministerio primero, y al General en las postrimerías del siglo.

Por otro lado, los aludidos cambios sociales fueron vagamente respondidos en las Ordenanzas de Matrícula, con tímidas actualizaciones – mediante Reales Órdenes – que no llegaron a adaptarse a estos. No en vano, el *système des classes* francés en el que se basó la Matrícula de Mar española contaba con casi un siglo de antigüedad cuando esta comenzó a ser efectivamente implantada.

Como último punto destacable, al margen de los ideales revolucionarios de finales de siglo que con probabilidad llegaron a un cre-

---

<sup>80</sup> *Ibidem*, Real Orden dada en mayo de 1786.

<sup>81</sup> *Ibidem*, Real Orden de 3 de julio de 1792.

ciente número de marineros insumisos al sistema, fue el dinero lo que más complicó la correcta aplicación de la Matrícula de Mar en el Departamento de Cartagena. O deberíamos decir la falta de él. Así, los impagos a la marinería en servicio hacían poco apetecible arriesgar el pellejo a bordo de los bajeles de Su Majestad, los propios funcionarios encargados del registro no recibían correctamente sus emolumentos, y las reformas del sistema no contaban con la base pecuniaria suficiente para aplicarse. Algo tan fundamental como el dinero se constituyó en una grieta a todos los niveles en la aplicación de la Matrícula de Mar, lo que sumado a las casuísticas concretas del Departamento de Cartagena antedichas, explica que las magníficas naves de la Armada surcaran los mares con una tripulación escasa y poco preparada.