

Francisco Cabezos Almenar

EL CUERPO DE PILOTOS DE LA ARMADA EN CARTAGENA (1748-1805)

DOI 10.19229/1828-230X/3942017

RESUMEN: *La formación de la Real Armada española en el siglo XVIII dio pie a un proceso de profesionalización sin precedentes que catalizó, entre otras cosas, en la creación de una serie de cuerpos que englobaron a distintos oficios específicos del mar para el Real Servicio. Siendo uno de los casos el de los pilotos, sometemos a estudio el caso del Cuerpo de pilotos de la Armada en el Departamento de Cartagena, desde su creación hasta los prolegómenos de la Guerra de Independencia española. Así planteamos las particularidades del Cuerpo ante el estudio del caso concreto de su aplicación en uno de los Departamentos. Planteamos que la proyección estratégica de la Armada en Cartagena afecta al desarrollo de los cuerpos específicos, en este caso los Pilotos, viendo cómo se adapta el desarrollo profesional a la zona y a la estrategia que representa. Esta adaptación da lugar a especializaciones muy concretas del oficio, así como a un abastecimiento humano específico en cada categoría dentro del Cuerpo.*

PALABRAS CLAVE: *Pilotos, Cuerpo de Pilotos, Armada española, Siglo XVIII, pilotaje, Cartagena, Departamento del Mediterráneo, Prácticos.*

SPANISH NAVY'S PILOTS IN CARTAGENA (1748-1805)

ABSTRACT: *The Royal Spanish Navy's creation in the Eighteenth century caused an unprecedented process of professionalization that catalysed, among other things, in the creation of some corps that included different and specific sea jobs for the Royal Service. Being one of this cases pilots, we subject to study the Navy's pilots corps case in the Cartagena's Department, from its inception to the prolegomena of Spanish Independence War. In this way we present the Corp particularities studying this specific case and its application in one of the Departments. We consider that strategic projection for Navy in Cartagena affects to the professional development in the zone and in the strategy that it represents. This adaptation cause specific specialitations in the pilot's job and a specific human supply in each category inside the Corp.*

KEYWORDS: *Pilots, Pilot's Corp, Spanish Navy, Eighteenth Century, piloting, Cartagena, Mediterranean's Department, Prácticals.*

Introducción y contextos

El siglo XVIII hacía patente que la realidad político-económica de las distintas potencias del momento pasaba por el mar. Los equilibrios de poder en el mar debían determinar el control de las colonias, las rutas económicas y en una parte inmensa, el devenir de los conflictos derivados de la búsqueda de la primacía. Se trata así de una concepción de larga duración durante la Edad Moderna¹, razón por la

¹ R. Harding, *Modern Naval History. Debates and Prospects*, Bloomsbury Academic, London, 2016, pp. 1-8 y 13-25.

cual habían surgido distintos planes de armadas fijas y profesionales entre mediados del XVII y principios del XVIII². Con esto se pretendía garantizar ese equilibrio en el mar, configurando un juego de poderes en el que la España borbónica no dudó en participar.

Desde lo material y lo logístico a las infraestructuras, pasando por el personal humano, la nueva dinastía implantada con Felipe V dio un impulso constante de modernización y profesionalización a la Marina de guerra española durante el siglo XVIII. Este esfuerzo se perfiló mediante una reorganización amplia, conducente a la adaptación de las estructuras administrativas, militares y económicas de la Corona a los nuevos sistemas ilustrados. El proceso que inicia Patiño en la primera década de vida de la Dinastía no solo busca una marina centralizada, sino también competente frente al resto de potencias marítimas, algunas de las cuales presentan una organización con una historia dilatada en el tiempo – como la Royal Navy o la Marine Royale –³. El proceso de creación y evolución de la *Real Armada* española responde en este contexto a una constante modernizadora en los distintos perfiles y líneas que le atañen, tanto en lo material como en lo humano. Así, de la misma manera que se crearon y desarrollaron los sistemas de construcción y logística, los arsenales, las armas y los mismos barcos, se asistió a la creación y desarrollo de los Cuerpos Generales y de Intendencia, de las Compañías de Guardiamarinas o de los Cuerpos específicos como el de ingenieros, cirujanos o pilotos, el cual tratamos en este trabajo⁴. Se trata de un proceso de larga duración que no se plantea en la primera mitad con la complejidad con que a mediados de siglo se da pie al resto de corporativismos y medios. Sin embargo, podemos determinar que se trata de un proceso de larga duración justificado en su contexto y en sus objetivos.

Partiendo de estas necesidades operativas de la nueva marina borbónica, en 1748 se crea el Cuerpo de Pilotos de la Armada, apareciendo en las *Reales Ordenanzas* de ese mismo año el aparato básico que debía regir al Cuerpo⁵. Se cumple así con la necesidad que durante la primera mitad del siglo XVIII dejaron patente en la

² Recomendamos el trabajo del historiador inglés Geoffrey Parker respecto a esta idea: G. Parker, *La Revolución militar: innovación militar y apogeo de Occidente, 1500-1800*, Alianza editorial, Madrid, 2002. También en G. Parker, *Historia de la guerra*, Akal, Madrid, 2010.

³ Hacia el último tercio del siglo XVII se fundarían ambas Instituciones navales.

⁴ Recomendamos para una comprensión más dilatada del proceso de composición de la Real Armada a J. P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria española, Madrid, 1981.

⁵ *Ordenanzas de su Majestad para el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada Naval, 1748. Parte Primera, Tratado Cuarto*, Imprenta de Juan Zúñiga, Madrid, 1748.

Secretaría de Marina borbónica sobre la conveniencia de que la marina de guerra española dispusiera de sus propios pilotos y medios⁶, dependiendo hasta ese momento de los formados y desarrollados en el mundo mercante⁷. A lo largo de la segunda mitad del Siglo se desarrolló el Cuerpo en los tres Departamentos⁸, manteniendo estructuras similares a la par que particulares para cada uno de ellos. Las capacidades y necesidades operativas de cada una de las regiones departamentales dotaron a los pilotos de la *Real Armada* de una serie de características propias, siempre bajo la estructura centralizada que marcaba la dirección del Cuerpo en Cádiz, desde donde se relegaba a los directores de Ferrol y Cartagena, tal y como veríamos en la figura 1. El sistema se mantuvo siempre regido por las firmes bases que establecieron las *Reales Ordenanzas* de 1748 y las de 1793⁹, así como las distintas *Reales Ordenes* y similares que fueron acogiendo las correcciones funcionales de este órgano corporativo.

Su evolución plantea por lo tanto un ejemplo de la profesionalización que protagonizó la Armada en el siglo XVIII, viéndose con el desarrollo de sus pilotos como evolucionó la náutica como ciencia y oficio. Esto lo demuestran los escritos desarrollados a lo largo del Siglo, así como el uso de una tecnología material cada vez mayor¹⁰.

⁶ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, Cádiz, 21 de junio de 1734. En estos momentos se da pie a la creación de un "pre-número" que configura el antecedente directo a la creación del Cuerpo.

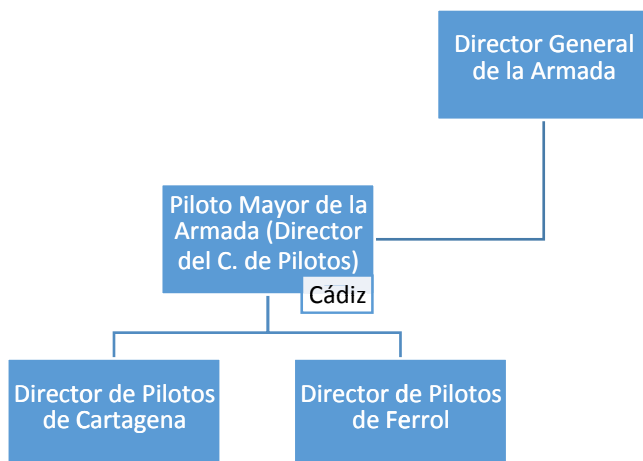
⁷ A pesar de crearse el Cuerpo de Pilotos, la Armada no estuvo exenta de la necesidad de recurrir en algunos momentos al pilotaje civil para sus servicios. Por ello se terminaría ejerciendo un control creciente sobre las estructuras formativas y el pilotaje en el mundo civil. M. García Garralón, *Los ojos del buque: los pilotos de los navíos del Rey (1748-1846)*, en J.J. Sánchez Baena, C. Chaín Navarro, L. Martínez Solís, *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, Murcia, 2012, pp. 192-193.

⁸ Cádiz, Ferrol y Cartagena. Para más información sobre la organización departamental se resume bastante bien el tema en J.M. Blanco Núñez, *Nacimiento y desarrollo de la Real Armada (1717-1793)*, en M.R. García Hurtado, *La Armada española en el siglo XVIII: Ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid, 2012, pp. 106-110. En el conjunto de ese capítulo se encontrarán también unas excelentes explicaciones sobre el desarrollo de la Armada a través de sus tres ordenaciones básicas: Patiño en 1717, con la Ordenanza de 1748 y con la de Mazarredo de 1793. También se tratan desde una perspectiva de evolución y contexto técnico en I. Valdez-Bubnov, *Poder Naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, UNAM, Mexico, 2011.

⁹ Las Ordenanzas de 1748 mostraban la organización del Cuerpo en sí, mientras que las de 1793 se centran más en el papel del piloto dentro de la *Real Armada*, así como su peso y sus funciones a bordo. *Ordenanzas Generales de la Armada Naval, Parte Primera, Tratado 3º*, Imprenta de la viuda de Don Joaquín Ibarra, Madrid, 1793.

¹⁰ Desde los escritos y tratados sobre náutica que podemos encontrar en cualquier biblioteca, al uso y perfeccionamiento de técnicas e instrumentos como el sextante, octante y similares.

Fig. 1 - Escala de mando del Cuerpo de Pilotos.
Elaboración propia a partir de Archivo General de Simancas y bibliografía



La historia del Cuerpo es también un ejemplo de la pugna derivada de la tecnificación y adquisición de conocimientos superiores, la cual llevó a los pilotos a igualarse a la oficialidad respecto al estatus y la apariencia social¹¹.

Todo lo planteado hasta aquí se ha tratado ampliamente en los últimos años, abarcando un espectro de estudios que reflejan los innumerables vacíos que todavía quedan en lo referente a la *Real Armada* del XVIII. Estudios colectivos como el dirigido por García Hurtado¹² o la compilación de trabajos de la *Cátedra de Historia Naval* de la Universidad de Murcia¹³, son algunos de los ejemplos más recientes del trabajo de revisión y análisis de una bibliografía relativamente amplia, de autores que han tratado a la Armada

¹¹ Un análisis de la pugna que protagonizaron los oficiales del Cuerpo General y los pilotos del Número de la *Real Armada* por el reconocimiento de estos últimos lo podemos encontrar en: M. García Garralón, *Los ojos del buque: los pilotos de los navíos del Rey (1748-1846)*, en J.J. Sánchez Baena, C. Chaín Navarro, L. Martínez Solís, *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, Murcia, 2012, pp. 198-212.

¹² M.R. García Hurtado, *La Armada española en el siglo XVIII: Ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid, 2012.

¹³ J.J. Sánchez Baena, C. Chaín Navarro, L. Martínez Solís, *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, Murcia, 2012,

ilustrada desde distintas vertientes y perspectivas, tanto a nivel nacional como internacional.

Si atendemos a la historiografía al respecto del tema encontraríamos una considerable cantidad de investigaciones referidas al pilotaje en la España de la Edad Moderna veríamos que la mayoría de los autores atienden al mundo civil y la Carrera de Indias, incluso en el contexto dieciochesco. No encontramos por lo tanto un gran número de estudios centrados exclusivamente en los pilotos de la Armada en el XVIII. Pertenecen la gran mayoría de estos trabajos a estudios surgidos en la Escuela Americanista española, la cual ha acogido hasta nuestros días un alto porcentaje de estudios de Historia naval-marítima, dada la relación temática con los estudios de la América hispánica. La mayor parte de los trabajos al respecto de pilotos corresponden al análisis de los centros de enseñanza náutica en España, destacando autores como Sellés y Lafuente o Pérez-Mallaína¹⁴, entre muchos otros que han tratado de forma directa o indirecta a los pilotos o la náutica en la Edad Moderna. También se han dedicado algunas tesis doctorales recientes a profundizar en los planes de enseñanza náutica en el XVIII, dedicando páginas al pilotaje mercante y militar¹⁵.

En la primera década del siglo XXI los trabajos sobre pilotos y su formación se actualizan con un nombre de referencia. La obra de Marta García Garralón será una pieza clave para comprender a los pilotos entre la segunda mitad del XVII y el siglo XVIII. Sin embargo, hay que destacar que se centra mucho más en el pilotaje civil que en el de la Armada, sirviendo no obstante las pinceladas que aporta para sentar muchas de las bases de nuestro trabajo, sobre todo al ver la relación del pilotaje de la *Real Armada* con el civil a través del *Colegio de San*

¹⁴ Destacamos trabajos como: M.A. Sellés, A. Lafuente, *La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII*, en J.L. Peset (ed.), *La Ciencia moderna y el Nuevo Mundo. Actas de la I Reunión de Historia de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos (Madrid, 25 a 28 de septiembre de 1984)*, CSIC-Sociedad Latinoamericana de Historia de las ciencias y de la tecnología, Madrid, 1985, pp. 149-191. También P.E. Pérez-Mallaína, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Servicio de publicaciones de la diputación de Sevilla, Sevilla, 1992. Incluimos también trabajos importantes para tratar la formación náutica en el norte, como: I. Itsaso, J. Lombart, *La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX*. «Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco», n° 3 (2000), pp. 747-772.

¹⁵ M.J. Manterola Zabala, *Las matemáticas en los estudios de náutica en España en el siglo XVIII: estudio comparativo de los libros de texto empleados en la formación de pilotos y guardiamarinas*, Tesis doctoral defendida en la Universidad de La Rioja el año 2016, dirigida conjuntamente por Luis Español González y María del Mar Ibáñez Fernández. También: J.M. Alía Plana, *La enseñanza de la náutica en la Armada Española (1717-1820)*, Tesis doctoral defendida en la Universidad Nacional de Educación a Distancia en el año 2001, dirigida por Paloma Pernil Alarcón.

*Telmo*¹⁶. Además de su investigación sobre el San Telmo y el pilotaje mercante, la propia García Garralón realizará un estudio centrado en el Cuerpo de Pilotos¹⁷, el cual ofrece una perspectiva general del Cuerpo en toda su historia – 1748-1846 –, revisando y actualizando investigaciones de índole general anteriores y centrándose sobre todo en atender a la evolución del Cuerpo y su relación competencial con los oficiales de la Real Armada. En cualquier caso, su trabajo queda dotado de un cuerpo más completo en términos analíticos que los estudios anteriores, los cuales destacan por un carácter más crónico¹⁸. A todo lo anterior se sumarán como decíamos un amplio espectro de estudios y autores tratando de manera directa e indirecta el pilotaje y la náutica en el siglo XVIII y todo lo que los rodea – astronomía, matemáticas, instrumentación, cartografía, etc.

No encontramos referencias al pilotaje militar en Cartagena más allá de las menciones en los artículos y análisis generales arriba referidos, siendo un campo que comenzaremos a describir en estas líneas. Si encontraremos sin embargo algunos trabajos sobre el Departamento de Cartagena durante el XVIII a niveles generales y humanos¹⁹, así como investigaciones en los últimos años sobre la Compañía de Guardiamarinas de Cartagena²⁰.

Ante la generalización de los estudios de la Armada y del propio tema del pilotaje, así como teniendo visión de los vacíos patentes en la Historia naval-marítima española, queda justificado el objetivo principal de este trabajo. Tratamos con este artículo la evolución de un sector humano componente de la Armada borbónica del XVIII como

¹⁶ M. García Garralón, “*Taller de Mareantes*”: *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847). Volúmen I y II*, Fundación Cajasol, Sevilla, 2007. También destacamos: M. García Garralón, *La formación de los pilotos en la Carrera de Indias en el siglo XVIII*, «Anuario de Estudios atlánticos», n° 55 (2009), pp. 159-228.

¹⁷ M. García Garralón, *Los ojos del buque: los pilotos de los navios del Rey (1748-1846)*, en J.J. Sánchez Baena, C. Chaín Navarro, L. Martínez Solís, *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, Murcia, 2012, pp. 189-213.

¹⁸ Nos podemos referir a estudios como J.M. Blanca Carlier, *El Cuerpo de Pilotos de la Armada*, «Revista General de Marina», n° 197 (1979), pp. 165-173.

¹⁹ Fundamental para el estudio humano del Departamento es la temática de la Matrícula de Mar, bien trabajada en A. Hoces García, *La Matrícula de Mar en el Departamento Marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: Una complicada aplicación*, «Mediterranea: ricerche storiche», n° 35 (2015), pp. 539-558. Otros estudios sobre el Departamento se pueden consultar en la bibliografía.

²⁰ Un ejemplo de este tipo de estudios lo vemos reflejado en trabajos como: J.J. Sánchez Baena y C. Chaín Navarro, *La presencia de hispanoamericanos en la Academia de Guardiasmarinas de Cartagena (1777-1800)*, en J.J. Sánchez Baena, L. Provencio Garrigós, (coord.), *El Mediterráneo y América. Actas del XI Congreso de la Asociación Española de Americanistas. Vol. 1*, Editora Regional de Murcia, Murcia, 2006, pp. 433-448.

ejemplo de estudio a través del cual se pueden vislumbrar características generales y particulares de la marina de guerra española, del Departamento y del propio Cuerpo de Pilotos. A partir de este buscaremos analizar el desarrollo de los pilotos de la Armada en Cartagena respecto a la proyección estratégica del Departamento, plantear las cifras del Cuerpo con objeto de conocer el desarrollo y relacionarlo con el panorama general del resto del Cuerpo y, finalmente analizar la relación de los pilotos particulares del Departamento con respecto a la Armada.

Junto a la bibliografía pertinente trabajaremos la documentación del Archivo General de Simancas – Ags – y del Archivo Naval de Cartagena – Anct –, depositarios de la documentación generada por la Secretaría de Marina borbónica en el espacio temporal que hemos seleccionado – 1748-1805 –. Así mismo, se han consultado datos procedentes del Archivo General de Marina *Don Álvaro de Bazán*, aunque la situación de los archivos navales españoles nos ha llevado a que la mayor parte de la documentación del último tercio del XVIII se conserve en el Archivo cartagenero.

Tras la consulta de la documentación correspondiente a la “historia de derecho” – Ordenanzas, reglamentaciones, etc. –, hemos atendido a la variedad ofrecida por la documentación generada respecto al Cuerpo de Pilotos: *Estados Generales* de la Armada y del Cuerpo, correspondencia entre la Secretaría y direcciones, asuntos personales de los pilotos relacionados, Reales Órdenes, etc. Todo ello nos permitirá, además de la realización del propio análisis, aplicar métodos estadísticos cuantitativos para la creación de una serie de tablas y gráficas que den pie a una mejor comprensión de los datos utilizados en esta investigación.

Los pilotos de la Real Armada: notas previas

El Cuerpo de Pilotos de la Real Armada se configuró entorno a la necesidad de mantener un número fijo de especialistas en la navegación que pudieran garantizar la operatividad e integridad de los buques del Rey en sus Campañas²¹. Desde la formalización del Cuerpo

²¹ Recomendamos a M. García Garralón, *Los ojos del buque: los pilotos de los navíos del Rey (1748-1846)*, en J.J. Sánchez Baena, C. Chaín Navarro, L. Martínez Solís, *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, Murcia, 2012, pp. 189-213. La autora trata la relación de los pilotos con los oficiales de la Armada a lo largo de toda la historia del Cuerpo, aportando en las primeras páginas una explicación que ha servido de base para desarrollar estas breves líneas.

en 1748, este vivió un proceso de desarrollo paralelo respecto a los acontecimientos que tenían lugar en el resto de la marina de guerra borbónica²². Ese proceso sería causa y efecto de los cambios más importantes que acontecieron al Cuerpo y al pilotaje en la Monarquía española del siglo XVIII, viéndose como esta era parte activa de la política borbónica de control de los asuntos marítimos.

Como se desprende de la documentación, con el paso de los años los Pilotos de la Real Armada pasaron a ser la punta de lanza del oficio en la Península, estando beneficiados de las distintas aplicaciones de reglamento, formación, e incentivos de los que los pilotos particulares carecían. Las diferencias de vida entre un profesional del pilotaje de la Armada y un particular fueron marcadas prácticamente hasta el final del siglo XVIII, salvando las distancias y beneficios de aquellos que sirvieron en los navíos de las rutas americanas²³. Sin embargo a este respecto, la apertura de los puertos peninsulares hacia el tráfico indiano en la década de los 80 igualó en mayor o menor medida las características de los pilotos españoles del momento. El Cuerpo de Pilotos se mantuvo no obstante como referencia y organizador de la gran mayoría de actividades relacionadas con el pilotaje en la Corona española, siendo los encargados de marcar las líneas directoras de las escuelas y la formación, del control numérico de los profesionales de este sector e incluso de la propia experiencia profesional. Respecto a la idea anterior, el control de experiencia profesional se ejercía al establecer parámetros como los servicios obligatorios de los pilotos para lograr distintos grados o beneficios en sus desempeños mercantes-particulares²⁴. De esta manera, se podría decir que el Cuerpo de Pilotos de la Armada es un “todo” que envuelve a la profesión del Piloto en la España del siglo XVIII, en cualquiera de sus niveles. Si bien es cierto que siempre se pretenderá dar preferencia a los pilotos del Número, el Cuerpo siempre dispondrá de las listas de pilotos particulares matriculados como tales y formados, o bien en las Escuelas del Cuerpo, o bien bajo los esquemas formativos del Cuerpo²⁵.

²² Construcción naval, cambios administrativos, guerras y proyecciones estratégicas, etc.

²³ El pilotaje en rutas transoceánicas y americanas en los pilotos de la Armada se afianzó como un requisito de ascenso y una necesidad de cara al aumento de la experiencia profesional. Anct, Fondo Histórico, 886,6.

²⁴ Por ejemplo, los pilotos que desearan navegar a América debían haber servido un número determinado de campañas en la Armada.

²⁵ En excepciones como el Colegio de San Telmo (Sevilla y Málaga), esta equidad de nivel profesional se mantuvo mediante los exámenes y a partir de 1790, a través de la unificación de planes formativos. M. García Garralón, “*Taller de Mareantes*”: *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*. Volúmen II, Fundación Cajasol, Sevilla, 2007, pp. 205-207.

Para formar parte del Cuerpo se debe aprobar el examen previsto, el cual se realizaría en Cádiz frente al Piloto Mayor/Director del Cuerpo, dos ayudantes y al menos dos pilotos experimentados del Cuerpo²⁶. También se podrá examinar frente al Director departamental y los pilotos de la dotación de ese destino, algo que terminará siendo lo habitual en la práctica, pasando con posterioridad los resultados para la aprobación del Director del Cuerpo y del Director General de la Armada. En función de los conocimientos examinados se concederá la plaza que se opte. Esta plaza podrá ser en propiedad o interina, es decir, que dependiendo de las vacantes del número, un piloto de cualquiera de las clases podrá pasar a ocupar una plaza del número, mientras que en caso de necesidad se podrán recurrir a una dotación de particulares comisionados para determinados servicios, al término de los cuales volverán a sus correspondientes labores fuera del Cuerpo²⁷. Sin embargo, el artículo 15 del Tratado 4º, título 1º, abre las puertas a que esos pilotos particulares se puedan quedar y asentar plaza si la necesidad se hace patente por incapacidad o servicio continuado de algunos de los del número. Incluso se permitiría su admisión a las dotaciones del Cuerpo en cualquiera de los Departamentos, si el piloto en cuestión demostrara unos conocimientos y una práctica excepcional del oficio de piloto. Esto es lo que se conocerán como pilotos *supernumerarios*, los cuales entran dentro del Cuerpo y por lo tanto a la opción de sueldo fijo y trabajo continuado, teniendo opción a lograr las plazas en propiedad con el tiempo y el pertinente examen, tal y como demuestran los datos y la experiencia.

Para poder pertenecer a las dotaciones del Cuerpo de Pilotos, aquellos que aspiren a las plazas o la dispongan ya deben acreditar buena conducta, resumiéndose esta tanto en la conducta social como en la propia carrera desarrollada. Además, cuando el piloto opte al acceso a *Primer piloto*, máximo rango de pilotaje, deberá acreditar una edad mínima de 25 años²⁸. Esto presenta el reconocimiento de la experiencia a través de la edad, partiendo de que un piloto comienza su carrera profesional embarcado, y embarcado es como va aprendiendo los conocimientos teórico-prácticos que le forman, a través de las propias enseñanzas de los pilotos de mayor rango. Esta función que suple el *pilotín*, le permitirá examinarse con la experiencia necesaria para *Segundo piloto*, al cual se puede llegar joven si los

²⁶Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 206, Cádiz 11 de septiembre de 1754

²⁷ Ordenanzas de su Majestad para el Gobierno Militar, Político y Económico de su Armada Naval, 1748, Trat. 4º, Título 1º, art. 14.

²⁸ *Ibidem*, art. 7

primeros embarques han sido en la adolescencia. Sin embargo no se consideraría un amplio bagaje o una cierta madurez si no es con esa edad mínima de 25 años, ante lo cual se preveía que el aspirante a *Primero* ya había obtenido las suficientes campañas y horas de embarque y aprendizaje como para ser capaz de enfrentarse a una navegación de altura con los conocimientos y riesgos que esta traía.

Este organigrama era común a los tres Departamentos y al oficio, tanto la vertiente militar como la civil. Entorno a estas premisas se organizará el Cuerpo en cada región marítima, atendiendo a proyecciones y medios específicos. Además, para facilitar el suministro constante de pilotos propios de la Real Armada se organizará una *Escuela de Navegación* en cada Departamento, orientada a la enseñanza de las ciencias náuticas y aplicadas a la navegación. Ingresando por lo general como jóvenes estudiantes, la Armada se garantizaba la exclusividad de formar a una cantera plenamente orientada al servicio en barcos de guerra, no perdiendo el hilo ilustrado que la época reclamaba²⁹. Con el tiempo, estas Escuelas se convertirán en cabeza de partido de las escuelas civiles que surgen a partir de la década de los 70. La formación náutica de la Armada será, a grandes rasgos, la que establezca los cánones del pilotaje marítimo en la España del XVIII³⁰.

Perfilando ya el caso concreto de Cartagena y su Departamento respecto al Cuerpo de Pilotos, hemos de citar como antecedentes directos al mismo a los pilotos del número fijo establecido en 1734 para la Real Armada³¹. Este número llegaría a formar a una plantilla de 5 Primeros pilotos, 5 Segundos y 11 Pilotines para Cartagena³², los cuales en su gran mayoría dependerían económicamente de la tesorería del Departamento de Cádiz³³. Como anotación, algunos de los asientos realizados en 1752 a Primeros, Segundos y Pilotines de la dotación oficial del Cuerpo de Pilotos, aportan nombres como Roberto Rossiter o Mateo Pumarejo en la clase de Primeros, Thomas Charrier,

²⁹ Los futuros pilotos recibían formación en física, matemáticas, hidráulica, astronomía, teoría del buque, etc.

³⁰ El *Plan Winthuysen* de 1790 homogeniza la formación náutica alrededor de lo programado por la Secretaría de Marina y por ende, según las necesidades de la Real Armada. Una explicación la encontraríamos con el ejemplo del Colegio de San Telmo de Sevilla: M. García Garralón, *"Taller de Mareantes": El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847). Volumen I*, Fundación Cajasol, Sevilla, 2007, pp. 280-292.

³¹ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cádiz, 21 de junio de 1734*. Mencionada esta decisión, entre otros autores, en M. García Garralón, *"Taller de mareantes": El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847). Volumen 2*, Fundación Cajasol, Sevilla, 2007, p. 15.

³² Anct, Fondo Histórico, 756-5, *Contaduría-Maestres de Jarcia. Oficiales de Mar desembarcados en la plaza de Cartagena, 1746-1748*.

³³ Salvo excepciones concretas dependientes de Cartagena.

Julián Inguanzo o Francisco del Río en la de Segundos y Mateo Gamiz de Torres, Cristóbal Matamoros o Juan Daza en la de Pilotines. Todos ellos son pilotos cuya trayectoria en el Cuerpo y en Cartagena hunde sus raíces en el número pre-ordenanzas. Por lo tanto, hay que entender que existe una continuidad clara entre el periodo anterior a 1748 y el periodo de creación y asiento del Cuerpo de Pilotos en este Departamento. Si bien es cierto que no todos los pilotos del número de Cartagena pasaron a la dotación del Cuerpo una vez creado, sí que sirvieron como trampolín y como base para conformar el nuevo número en el Departamento a partir de 1750.

Cartagena nos ofrece un ejemplo claro del proceso de formación del Cuerpo, viendo a través de la documentación como el periodo de 1748-1751 refleja los años de “puesta en marcha”, no siendo hasta 1751-1752 en que se puede considerar oficialmente el inicio operativo del Cuerpo de Pilotos en Cartagena. Las cuentas de los primeros años de vida de la Escuela Departamental de Cartagena nos ofrecerían referencias de funcionamiento de las estructuras del Cuerpo en 1751³⁴. Sin embargo, atendiendo a las anotaciones de los libros de contaduría del Cuerpo en el Departamento de Cartagena, la vida contable del mismo comienza en enero de 1752³⁵. Si partimos del momento en que el Departamento de Cartagena se hace cargo de las cuentas del Cuerpo y por lo tanto de su plena administración, 1752 sería la fecha definitiva en que podemos determinar que el Cuerpo de Pilotos de la Armada comienza su funcionamiento en Cartagena.

A partir de esos instantes veríamos un desarrollo con nombre y características propias, dando pie en los siguientes 50-60 años desde la puesta en marcha del Cuerpo a una evolución que se mantendrá de la mano de los logros y fracasos de la Armada en el siglo XVIII, afectando por lo tanto al día a día del pilotaje militar y particular en el Departamento del Mediterráneo.

1752-1805: evolución del Cuerpo de Pilotos en Cartagena

El primer reglamento sobre el número de personal del Cuerpo de Pilotos establecido en 1750 determinaba para Cartagena la dotación de 10 Primeros pilotos, 10 Segundos y 15 Pilotines, a los cuales había que sumarle 4 pilotos prácticos de costa³⁶. Se trataría de un total de

³⁴ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Relación de cuentas de la Escuela de Navegación de Cartagena, 15 de octubre de 1755*.

³⁵ Anct, Fondo Histórico, Personal, 876, *Contaduría Pilotos 1752-1753*.

³⁶ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *21 de julio de 1750*.

39 pilotos de altura y prácticos que deberían atender a las necesidades operativas proyectadas para el Mediterráneo. Algunos de estos pilotos se establecieron directamente desde el número establecido con anterioridad a las ordenanzas de 1748, completando el número del Cuerpo mediante los exámenes oportunos a los profesionales de la náutica que optaron a ingreso³⁷, así como mediante transferencia y movilidad de los pilotos de la Armada con los otros Departamentos, tal y como se desprende de la documentación.

Siguiendo el mismo compás que en Cádiz y Ferrol, Cartagena tardaría varios años en ver completo el número del Cuerpo, siendo no obstante un proceso más rápido al tener que dotarse de un número menor de pilotos que en los demás Departamentos. Tal y cómo podríamos ver en la tabla 1 para 1756 la dotación del Cuerpo en Cartagena contempla una serie de vacantes respecto a las cifras reglamentadas en 1750, concretamente 4 vacantes de las 39 plazas previstas, permitiendo deducir un mayor nivel operativo a corto plazo atendiendo a las necesidades previstas para el Departamento.

Tab. 1 - Situación del Cuerpo de Pilotos en Cartagena en 1756
Elaboración propia a partir de los datos del Ags³⁸

Cartagena	Primeros	Segundos	Pilotines	Prácticos
	8	10	13	4

Para 1761, veríamos una dotación completa e incluso sobrenumerada – salvo una vacante en la clase de segundos –, con 11 Primeros pilotos, 9 segundos y 16 pilotines³⁹. Incluso veríamos como a finales de la década, el Cuerpo se ajusta a las necesidades operativas del Departamento en función de las fuerzas de acción principales – ver tabla 2 –. A partir de la década de los 70 y con el impulso de la construcción naval, el Cuerpo de Pilotos tendría que suplir las nuevas necesidades, al menos en teoría.⁴⁰

³⁷ Desde los primeros momentos se asoció el Cuerpo al pilotaje civil, dada la importancia que este oficio tenía para la vida marítima española. M. García Garralón, “Taller de mareantes”: *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*. Volumen 2, Fundación Cajasol, Sevilla, 2007, pp. 13-16.

³⁸ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Estado General del Cuerpo de Pilotos de la Armada [...]*, 1756.

³⁹ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Madrid*, 17 de marzo de 1761.

⁴⁰ Si bien podríamos ver en la tabla 2 como la proporción prevista de pilotos barcos era de 1 Primero, 1 Segundo y 2 Pilotines para los navíos y fragatas, las distintas arbitrariedades darían pie a ver alterada la norma. En otros casos tendrían que solventarse con gente embarcada o particulares comisionados con conocimientos de pilotaje o examinados para ello.

Tab. 2 - *Reglamento de pilotos previsto para el Cuerpo de Pilotos en el Departamento de Cartagena en 1769. Elaboración propia a través de Ags*⁴¹

Bajeles	Primeros Pilotos	Segundos Pilotos	Pilotines
Para 12 Navíos	12	12	24
Para 5 Fragatas	5	5	10
	17	17	34

Se plantea no obstante aquí un problema que se hará prácticamente crónico en Cartagena si atendemos a las evidencias documentales. Mientras que Ferrol y Cádiz se orientan al Atlántico y tienen un importante núcleo de pilotos de altura nutriendo los barcos o siendo habilitados para ello, Cartagena verá una escasez importante de este tipo de pilotaje en sus filas. El número ajustado de Primeros y Segundos hará que en momentos de necesidad se planteen problemas técnicos para armar fragatas y navíos.

A principios de los 60 tendríamos un claro ejemplo de lo que planteamos, viéndose la necesidad de proyectar un incremento de la fuerza operativa en el Mediterráneo ante futuras campañas⁴². Cartagena no dispondría de pilotos suficientes para llevarlo a cabo, viendo en esos momentos un descenso de Primeros por retiro, así como una serie de embarques donde algunos meritorios de la Escuela habrían embarcado de Pilotines, y algunos Pilotines de Segundos. Ante la prevención de disponer de al menos cuatro navíos más presentes en Cartagena, el Cuerpo no podría atender a las nuevas necesidades, ni siquiera recurriendo a pilotos en retiro, los cuales obviamente no se plantean como aptos para el servicio por la propia condición de jubilados con invalidez. No se trataría de un caso aislado, puesto que la situación se mantendría en años posteriores, encontrando igualmente informes de escasez de Segundos en la década de los 80⁴³, o la continua habilitación de pilotines particulares en los 90 para suplir plazas en las fragatas⁴⁴.

Se trataría por lo tanto de una problemática prolongada en el tiempo para Cartagena y su Departamento, puesto que la dotación del

⁴¹ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *2 de junio de 1769*. Faltaría la previsión para barcos de menor porte, los cuales por sus características operativas variaban en número y tipología. Los Prácticos de Costa estarían más ligados a estas *fuerzas sutiles*, estando fuera de la previsión también según el documento.

⁴² Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 206, *Cartagena, 29 de julio de 1761*.

⁴³ Anct, Fondo histórico, Personal, 886,6, *11 de abril de 1785 y 2 de mayo de 1785*.

⁴⁴ El ejemplo más claro lo podemos dar a través de relaciones de pilotos habilitados. Anct, Fondo histórico, 886,6, *Relación de los pilotines particulares de las provincias de Barcelona y Mataró que han venido al servicio [...], Cartagena, 13 de febrero de 1799*.

Departamento seguiría manteniéndose en números bajos ante los reajustes reglamentarios de 1773. Casualmente, las pesquisas iniciadas en 1769 para el reajuste, arriba mencionado, de la dotación del Cuerpo, dio pie a que durante 5 años los Departamentos y sus responsables comunicaran las necesidades de pilotos que se requerían en relación a las exigencias operativas previstas. Es en estos momentos en los que Cartagena habría podido solicitar un incremento de su dotación en las clases de Primeros y Segundos, mostrando sin embargo un carácter reacio al aumento de su dotación:

Paso a manos de VE la adjunta relación de Pilotos de todas clases que componen la dotación de este Departamento, comprendidos los que están destinados en los vageles que han sabido de él: y hallando con presencia de dicha relación existir hoy aquí seis de primera, nueve de segunda y siete ayudantes o pilotines, satisfago a la Real Orden que se sirvió VE comunicarme con fecha de 9 del corriente diciendo contemplo suficiente este número para el servicio de este Departamento, no solo porque no le pide mayor el de navíos de hábil disposición para navegar que se hallan en él sino también principalmente porque en las derrotas del Mediterráneo ejercitan rara vez su arte los Pilotos y perjudica mucho este destino a el adelantamiento que requiere la primera clase, por lo que sería muy ventajoso se mudaren con frecuencia todos a excepción de los primeros de ya acreditada inteligencia, para hacer navegaciones de otra naturaleza en los demás Departamentos⁴⁵.

Siendo esta la respuesta de Cartagena, aún sorprende más si atendemos a las cuentas realizadas por el Comandante del Departamento:

Para formar el nuevo reglamento de pilotos de todas clases que de orden del Rey me mandó VE en fecha de 9 del corriente, pedí las noticias convenientes a estos oficios de Marina, por los cuales se ha formado el adjunto documento en que suponiéndose por la Real Orden de 23 de Agosto de 1766 que la dotación de Vageles en este Departamento es de catorce navíos y ocho fragatas a más de las embarcaciones del corso en que solo se embarcan pilotos prácticos, corresponderá haber 14 pilotos de altura de primera clase, igual número de la de segunda con 28 pilotines y 20 pilotos prácticos, entre los de número y supernumerario, para cuyo completo faltan 2 pilotos de primera clase y 10 pilotines, hallándose lleno sin exceso el número de los segundos y prácticos⁴⁶.

Es decir, que Don Julián Domínguez de Medina, Comandante del Departamento de Cartagena en esos momentos, expone que la necesidad de pilotos ante el nuevo reglamento debe ir en relación a la dotación de

⁴⁵ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 20 de mayo de 1769*.

⁴⁶ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 20 de mayo de 1769*.

barcos que se emplean allí. Sin embargo, el Cuerpo de Pilotos ofrece una perspectiva distinta, admitiendo que no ve mayor necesidad en aumentar la dotación. En contraposición a esto, hemos podido ver ejemplos en los que la dotación de pilotos de Cartagena se hace corta ante las imprevisiones y las necesidades de la Real Armada del siglo XVIII. No se trataría solamente de que quede corto el número reglado, puesto que hay que entender que desde 1761 se dieron directrices para admitir al servicio con carácter supernumerario o incluso con plaza del número, a aquellos pilotos que sobresalieran en sus habilidades, cómo método también de incentivar el servicio en la Armada⁴⁷. La relación que llega en este contexto del nuevo reglamento desde la Intendencia de Cartagena nos plantea de hecho la realidad del Departamento a ese respecto:

Que la dotación de pilotos para este departamento se regló en veinte y uno de julio de mil setecientos cincuenta, asignando diez de primera clase de altura, otros tantos de segunda, quince pilotines y cuatro pilotos de costa, cuyo número se aumentó por Real Orden de diez y siete de febrero de mil setecientos sesenta y uno, a disposición del Capitán General de la Armada y Comandante General de los Departamentos, pues en ella se ordenó que mediante ser la voluntad de SM que por todos los medios posibles se procurase animar la aplicación de los Pilotos de la Armada promoviendo y admitiendo el Real Servicio los que lo mereciesen, aunque se hallase completo el número de sus clases, se formase asiento por los oficios de marina a cuantos se presentasen con sus correspondientes nombramientos, por cuya determinación se hallan en el día con destino en este Departamento, comprendido los que de él han servido para viajes de América, doce de los de primera clase, catorce de segunda, diez y ocho pilotines y veinte pilotos de costa, nueve de ellos con título de número y los once restantes, supernumerarios⁴⁸.

Por lo tanto, el planteamiento lógico habría sido solicitar el aumento reglado y calcular a mayores los supernumerarios, atendiendo así a los imprevistos surgidos del propio día a día del Cuerpo, tales como licencias, enfermedades de los pilotos, embarques con carácter imprevisto o incluso la extrañísima necesidad de armar a la vez todos los barcos. Aunque esto último no pasara, sí que era cierto que las plazas quedaban con bajas constantes por las propias arbitrariedades del servicio y la misma vida de los pilotos, y por lo tanto, la solución para evitar casos como los descritos anteriormente podía resolverse en estos momentos⁴⁹. Todo lo anterior se contrarresta con las cifras

⁴⁷ Anct, Fondo Histórico, Reales Órdenes, 2196, *17 de febrero de 1761*.

⁴⁸ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos 212, *Cartagena, 16 de mayo de 1769*.

⁴⁹ Los propios estados y revistas del Cuerpo nos ofrecen esa información. Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 13 de mayo de 1769*.

propuestas para Cartagena por las autoridades de la Secretaría de Marina y de la Real Armada – ver tabla 3 –:

Tab. 3 - *Propuestas del número para el Cuerpo de Pilotos en Cartagena. Elaboración propia a través de los datos del Ags⁵⁰*

	Primeros	Segundos	Pilotines	Prácticos
Marqués de la Victoria	17	17	34	-
Don Carlos Reggio (Comandante del Departamento de Cartagena)	12	16	20	12
Intendente Don Carlos (Intendente de Cádiz)	11	13	16	20
Julián Domingo de Medina (Intendente de Cartagena)	14	14	28	20
Dotación real del momento	12	14	18	20

Con lo anteriormente expuesto se llega a 1773 estableciéndose una dotación definitiva de 12 Primeros, 15 Segundos y 30 pilotines, manteniéndose las mismas cifras para los prácticos de costa, los cuales se ven reforzados desde la década de los 60⁵¹ con 16 plazas supernumerarias, completando así un número de 20 prácticos de costa⁵². Es decir, tan sólo vemos un aumento de 2 Primeros y 5 Segundos respecto a las cifras de 1750, siendo los pilotines la clase que más crece con un aumento de 15 miembros más en su clase.

Sobre las razones que llevan a esta toma de decisiones al respecto de la dotación del Cuerpo en el Departamento de Cartagena en 1773, cabe destacar que no podemos más que realizar un análisis del mismo, no aportando los protagonistas más información documental que la arriba expuesta. Podemos plantear como principal causa la económica, resultando en este sentido más fácil y barato para la Armada y el Departamento de Cartagena recurrir a la habilitación temporal de pilotos o a la comisión temporal de los del Cuerpo que mantener una cifra estable y más alta de pilotos del número ante la mera previsión. Junto a esto, el Cuerpo de Pilotos en Cartagena procuraría hacer uso

⁵⁰ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, 9 de mayo de 1769.

⁵¹ Véanse los asientos correspondientes a la Contaduría de Marina del Departamento Marítimo de Cartagena entre 1758 y 1769: Anct, Fondo Histórico, Personal, 876,7-877,4.

⁵² Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212.

de sus propios medios en la medida de lo posible, comisionando así a sus pilotos en puestos superiores y dejando los prácticos y pilotines para los particulares que pudieran ser habilitados. Si esto no evita la dependencia del piloto particular en momentos de necesidad, sí que restringe su papel en la Armada, al menos en el Mediterráneo, no significando esto un perjuicio en la carrera particular⁵³.

Por lo tanto, a partir de la década de los 70, establecido el número de nuevo reglamento y coincidiendo con la máxima etapa de desarrollo del Cuerpo, la documentación nos mostraría a Cartagena como una sede operativa y capaz en términos de pilotaje, funcionando a partir de estos momentos a pleno rendimiento⁵⁴ y alcanzando un alto nivel técnico-profesional a través de su Escuela de Navegación y de las experiencias que sus pilotos desarrollan en el Mediterráneo e incluso en América. Además, la ampliación de la dotación del Cuerpo se establece en un periodo – 1773 y 1785 –, de relativa calma operativa⁵⁵, coincidiendo con un momento de máximo desarrollo en el Cuerpo de Pilotos, tal y como se desprendería de la documentación⁵⁶. La dotación se mostraría completa en ese periodo, con leves variaciones suplidas por los propios pilotos, tal y como reflejaría la documentación de ese periodo⁵⁷. En la década de los 80, concretamente 1783, veríamos no obstante un nuevo aumento de la dotación de pilotos del Departamento de Cartagena⁵⁸, manteniendo las 30 plazas de pilotines pero aumentando las cifras de primeros y segundos de altura – ver tabla 4 –⁵⁹. Se ajustarían aquí las

⁵³ La Armada incentivaría los servicios de particulares con algunos beneficios, como los tratamientos de “Don” en los años 80 por citar un ejemplo. Anct, Fondo Histórico, Reales Órdenes, 2214, 2 de mayo de 1781.

⁵⁴ En la dirección departamental del Cuerpo vemos ya a un Director asistido por dos ayudantes, algo de lo que no disponía Cartagena en los primeros años de vida del Cuerpo, suponiendo quizás una merma a nivel de funcionamiento. Ags, Secretaría de Marina, 206, Cádiz, 24 de septiembre de 1753.

⁵⁵ I. Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 2011, pp.341-343.

⁵⁶ Por ejemplo, la década de los 70 muestra un momento de gran nivel técnico entre los pilotos del Cuerpo en Cartagena y los concurrentes a la Escuela de Navegación, los cuales lucirían su experiencia en certámenes científico-técnicos relacionados con el oficio de la navegación: Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, Cartagena, 13 de abril de 1772.

⁵⁷ En 1774 Cartagena tendría superávit de 1 piloto por cada clase excepto para la de pilotines. Tan solo un año después tendría ajustado el número. Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 213, *Estado del Cuerpo de Pilotos en 1774 y 1775*.

⁵⁸ Anct, Fondo Histórico, Personal, 879.

⁵⁹ Dos años antes se acuciaría una escasez importante al necesitar armar varios navíos. Por diversas acciones apenas quedaban 2 Primeros, 2 prácticos y 1 pilotín, estando además en malas condiciones los de altura. Anct, Fondo histórico, Personal, 886,6, Cartagena, 17 de septiembre de 1781.

cifras que se habrían podido requerir 10 años atrás para suplir la problemática de la carencia de pilotos, la cual como vemos en la documentación de los 80 y 90, seguirá estando presente en las clases de pilotines y segundos. Veríamos además como se incluyen en la dotación oficial los 20 prácticos de costa, que serían en este caso numerarios y no supernumerarios como veíamos en los estados de 1775.

Tab. 4 – *Dotación del Cuerpo de Pilotos en Cartagena a partir de 1783*
Elaboración propia a partir de los datos del Anct

Primeros	Segundos	Pilotines	Prácticos de costa
20	30	30	20

Las vacantes resultantes del aumento dotacional de 1783 quedarían cubiertas con los ascensos de algunos de los componentes del Número a clases superiores, incluidos los de los meritorios de la Escuela de Navegación. De la misma manera, veríamos en la documentación de esos años un cierto movimiento de particulares, sin percibirse este recurso como excesivamente acusado. Estas cifras apenas se alterarían hasta la década de los 90, momento en que la Corona española se vería envuelta en nuevas situaciones de guerra. Estas necesidades, junto a una falta constante de pilotines llevarían a que en octubre de 1797 se diera un nuevo aumento de la dotación reglada del Cuerpo⁶⁰, encuadrado en el marco de las Guerras revolucionarias francesas⁶¹. Este nuevo reglamento aportaría un incremento de pilotos de altura y pilotines para el Cuerpo en el Departamento de Cartagena, atendiendo a la nueva demanda de la Armada para dotar los navíos y fragatas de la época, así como los navíos de menor porte del Departamento. De esta manera se seguía cumpliendo con la premisa de ampliar el Cuerpo según las necesidades de la Fuerza Naval⁶².

Encontraríamos en los asientos de esa etapa un número de primeros que rondarían los 30-35 pilotos, cifras que rondarían los segundos. Mientras tanto los pilotines ascenderán hasta 50 en el reglamento⁶³. 1750, 1773, 1783 y 1797, serían las fechas en las que Cartagena ve regulado su número de pilotos – gráfico 1 –. La

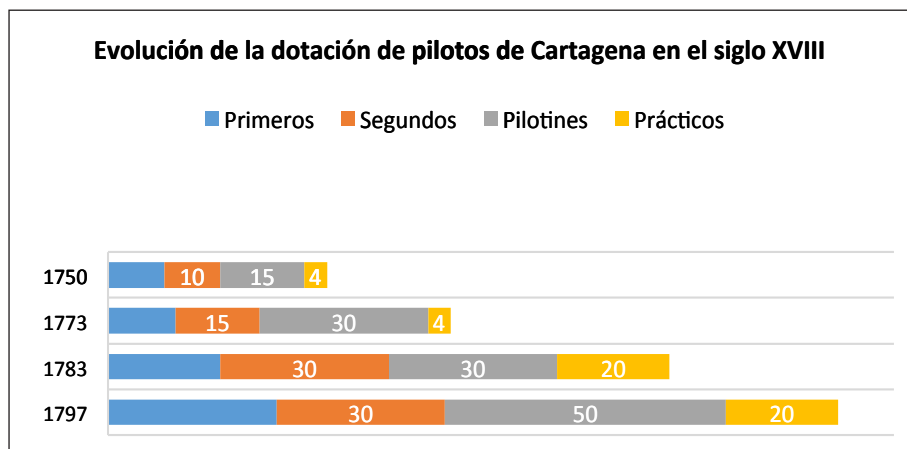
⁶⁰ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, 3 de febrero de 1801.

⁶¹ A. Floristán (coord.), *Historia de España en la Edad Moderna*, Ariel, Barcelona, 2011, pp. 647-650.

⁶² J.P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981, p. 41.

⁶³ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, 3 de febrero de 1801.

constante problemática de la falta de pilotos de altura llevaría a aumento específico en Cartagena de los primeros y segundos, un hecho que haría trasvasar la carencia de personal a la clase de pilotines en los 90.



Gráf. 1 - Evolución de las dotaciones del Cuerpo en Cartagena durante el siglo XVIII
Elaboración propia a partir de Ags y Anct

A finales de la década de los 90 podríamos atender a un paulatino descenso del número de pilotos de la Armada en el Departamento, el cual coincidiría con el momento de declive anterior a la Guerra de Independencia española⁶⁴. Los *Estados Generales* del Cuerpo para 1799 nos permitirían ver como se mantiene en Cartagena la cifra de primeros, mientras que desciende la de pilotines drásticamente – tabla 4 –, algo que se mantendrá en 1800. Sin embargo, en 1808 se ve un nuevo aumento de los pilotines, en detrimento del pilotaje práctico, manteniéndose así de cara a la Guerra. Ese repunte contradice las órdenes dadas en 1801 respecto a la progresiva disminución del número, sobre todo en la clase de pilotines⁶⁵. Podría corresponder a un último esfuerzo anterior a la guerra para reforzar la dotación del

⁶⁴ El último tercio del siglo XVIII, sobre todo el marco de la guerra contra la Francia revolucionaria e Inglaterra ocasionó un comienzo de descenso en las capacidades operativas de la *Real Armada*. Atiéndanse a momentos como Cabo San Vicente (1797). A.R. Rodríguez González, *La Marina Ilustrada: reflexiones sobre su eficacia combativa*, en M.R. García Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid, 2012, pp. 186-189 y 196-204.

⁶⁵ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 23 de marzo de 1801*.

Cuerpo. Sin embargo en ese periodo de 1807-1808 el Cuerpo había visto una dura disminución de su número reglamentado⁶⁶, intuyéndose por lo tanto que esta cobertura de plazas por parte del Cuerpo en Cartagena respecto a las cifras de 1797 correspondería a un caso particular de este Departamento – tabla 5 –.

Tab. 5 - *Estado del Cuerpo en Cartagena en la primera década del XIX. Elaboración propia a partir de los Estados Generales de esos años*⁶⁸

	Primeros	Segundos	Pilotines	Prácticos
1799	33	29	35	10
1800 ⁶⁷	34	32	35	19
1808	28	30	50	13

A lo largo del siglo XVIII y de la evolución que hemos visto del Cuerpo de Pilotos, podemos desprender el carácter operativo del Departamento de cara al Mediterráneo. En contraposición con Cádiz o Ferrol, el número de prácticos de costa en Cartagena supone un porcentaje muy alto de la dotación del Cuerpo en esa región marítima. Esa proyección operativa se traduce en el constante movimiento de jabeques y barcos de bajo porte orientados a la vigilancia costera y a la lucha contra el corso berberisco, los cuales requieren para sus embarques de pilotos prácticos de costa⁶⁹. De esta manera, restringir el servicio del corso⁷⁰ a pilotos prácticos permitiría liberar a los pilotos de altura para poder embarcarse en navíos y fragatas, aun cuando estas apoyaban las operaciones contra los berberiscos. Por lo tanto, a través del Cuerpo de Pilotos podríamos determinar que el Departamento de Cartagena suple como función principal la vigilancia mediterránea, así como el apoyo a las operaciones de altura en que se les pudiera requerir.

⁶⁶ M. García Garralón, *Los ojos del buque: los pilotos de los navíos del Rey (1748-1846)*, en J.J. Sánchez Baena, C. Chaín Navarro, L. Martínez Solís, *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en la Real Armada del s. XVIII*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, Murcia, 2012, p. 212.

⁶⁷ Para 1800 el número de segundos eran realmente 30 del número más 2 fuera de reglamento. De la misma manera sucederá en 1808 para primeros y segundos, cuyos números oficiales serán de 26 y 28 pilotos respectivamente.

⁶⁸ *Estado General de la Real Armada. Año de 1799*, Madrid, Imprenta Real, 1799, pp. 87-95; *Estado General de la Real Armada. Año de 1800*, Madrid, Imprenta Real, 1800, pp. 95-96; *Estado General de la Real Armada. Año de 1808*, Imprenta Real, Madrid, 1808, pp. 80-82.

⁶⁹ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 12 de febrero de 1757*.

⁷⁰ Como se conocía a las actividades contra Berberiscos, además de a la propia actividad del corso por parte de particulares con patente.

Las necesidades operativas del Departamento de Cartagena dieron pie a que el Cuerpo de Pilotos bebiera de la habilitación de pilotos particulares y de los servicios comisionados de pilotines y segundos de su propio número para copar las vacantes requeridas en puestos superiores. Problemas como los vistos a lo largo del apartado anterior sobre la carencia de pilotos de algunas clases en momentos de gran actividad o de necesidad de estos, hicieron que Cartagena dependiera en ciertos momentos de la habilitación de particulares.

Uno de los objetivos del Cuerpo de Pilotos es suministrar a la Armada una plantilla de profesionales del pilotaje para sus navíos, evitando así la dependencia vista en los siglos anteriores de los pilotos del comercio para poder dotar los barcos de guerra. Sin embargo, fue inevitable que la Armada contase con pilotos particulares a lo largo del siglo XVIII para poder cubrir las vacantes de las dotaciones fijas o las crecientes necesidades de una Marina de Guerra en constante crecimiento:

Muy señor mío, hallándose el cuerpo de pilotos de la Armada sobre el pie que se manifiesta en el adjunto general estado expresivo de ellos, comprenderá fácilmente VE la falta de Individuos de todas sus clases que se toca para el presente armamento atendiendo al crecido número de los que están empleados en las fuerzas marítimas que navegan ya en Europa y América al de los que por imposibilitados a continuar en la fatiga del servicio están propuestos para inválidos y al de algunos enfermos. Y como para que aquella sea menor, el estado de las Escuelas de este Cuerpo en el corto tiempo de su establecimiento solo puede producir algún aumento en las clases de segundos pilotos y pilotines, siendo preciso que los alicientes que se concedan al cuerpo atraigan a él los primeros de los particulares que refuercen la clase hasta el punto que se necesita teniendo presente para la determinación del número de embarcaciones de guerra de que consta la Armada⁷¹.

A medida que avanzó el siglo, y a partir de la etapa de asentamiento y pleno desarrollo que supuso para el Cuerpo la década de los 70 y 80, el pilotaje habilitado para la Armada se vio relegado a cubrir las plazas que pudieran requerirse de urgencia. Según se desprende de la documentación sobre esa etapa, las Escuelas Departamentales son capaces de abastecer de pilotines y segundos al Cuerpo si se necesita, además de que la relativa calma permite la comisión de pilotos para servicios específicos donde se requieran la cobertura de clases superiores⁷². La previsión de necesitar a los particulares en campañas son las que llevarían también a mostrar un cierto control de las Escuelas de Navegación particulares que surgen a partir de la década de los 70,

⁷¹ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, Madrid, 17 de marzo de 1761.

⁷² Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, Cartagena, 10 de octubre de 1797.

así como en los sucesivos exámenes que deberán pasar los pilotos particulares para poder ejercer su profesión. Así es como a través de la Matrícula de Mar y el control mediante examen de los conocimientos y niveles profesionales de los pilotos del Departamento de Cartagena – y de los otros –, se conseguirá mantener un estado de los pilotos particulares que sirven en las escuadras de la Real Armada del XVIII.

El protocolo de la Armada llevará a que se tengan en cuenta siempre los cálculos en función de las dotaciones oficiales del Cuerpo, existiendo una movilidad interna en relación a las necesidades de armamentos y campañas. Existiría también una movilidad interdepartamental para suplir las necesidades del Departamento de Cartagena, sobre todo en materia de pilotaje de altura. Por ejemplo veríamos algunos pilotos del norte de la Península habilitarse para servir en navíos armados en Cartagena con destino al sur de la Península⁷³. La documentación reflejaría esa interrelación también con los pilotos de Cádiz o Ferrol. También se llegan a habilitar y comisionar meritorios de la Escuela de Navegación para suplir plazas de pilotines y prácticos, procurándose incentivar su instrucción de altura para poder suplir el papel que se les requiera en momentos en que exista necesidad de armamento o de grandes campañas y guerras⁷⁴.

En cualquier caso, siempre que existan medios para cubrirlos con pilotos de otras clases se hará⁷⁵, incluyéndose la cobertura directa desde las Escuelas del Cuerpo, incluso en momentos de máxima actividad operacional en el Departamento⁷⁶. A tal punto se llega a establecer este protocolo que incluso se intuye la habilitación de marinería para pilotaje práctico o incluso pilotines⁷⁷:

Cuando por alguna urgencia fuere preciso destinar tantos en alguna escuadra de navíos comisionada a expedición en estos mares, que no quedasen los precisos para las embarcaciones menores, nunca faltarían marineros hábiles a quienes poder echar mano para que interinamente sirviesen en ellas estas plazas⁷⁸.

Pero cuando la necesidad asevera la situación, se recurre al pilotaje particular. Este se postularía como un medio más barato que la dotación

⁷³ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 206-207, *5 de agosto-18 de noviembre de 1768*.

⁷⁴ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 21 de julio de 1786*.

⁷⁵ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 26 de noviembre de 1796*.

⁷⁶ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 29 de abril de 1789; 18 de septiembre de 1797*.

⁷⁷ Se trataría de personal con conocimiento sobre pilotaje, bien alumnos o bien particulares embarcados con plazas de artilleros o marineros. Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 27 de septiembre de 1796; Cartagena, 31 de enero de 1797*.

⁷⁸ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena 20 de mayo de 1769*.

de plazas permanentes, incentivando la posibilidad del servicio con ciertas medidas, o incluso dando permanencia a algunos habilitados con una plaza fija en el número si este demuestra los méritos oportunos⁷⁹. En Cartagena veremos un movimiento relativo de pilotos particulares habilitados para los años 60 y 80. Pero a través de la documentación podemos vislumbrar que la década de los 90 es el despunte de esas habilitaciones. Se trataría de un momento en que la necesidad por cubrir plazas lleva al Departamento a llamar a particulares, los cuales vendrían principalmente de Cataluña⁸⁰. Se llega a tal punto que para finales de los 90 encontramos libros de asientos solamente de particulares habilitados en el Departamento, donde veríamos incluso habilitaciones de Primeros y Segundos⁸¹. Se desprendería por lo tanto que Cartagena, a pesar de suplir las necesidades de pilotos de altura, habría visto un rendimiento operativo tan alto a finales del XVIII que requeriría incluso de la habilitación de pilotos de altura junto con los pilotines y prácticos. En cualquier caso, la práctica de la habilitación de particulares comenzaría a cesar en los primeros años del XIX con las directrices sobre decrecimiento del número de pilotos⁸².

El recurso de comisionar pilotos de clases inferiores a primeros y segundos ocasionaría problemas técnicos, derivados principalmente de la falta de conocimientos y experiencia necesaria en el desempeño de ciertos puestos. Se darán casos incluso de comisiones que culminan con el ascenso por méritos de guerra del piloto, atribuyéndole una categoría que luego no se correspondería con sus capacidades reales⁸³. Por esta razón, desde la década de los 60 se incentiva en Cartagena la práctica de licenciar a pilotos del número de su dotación para embarcarse en viajes a América y en navegaciones del comercio:

En las derrotas del Mediterráneo ejercitan rara vez su arte los Pilotos y perjudica mucho este destino al adelantamiento que requiere la primera clase, por lo que sería muy ventajoso se mudaren con frecuencia todos a excepción de los primeros de ya acreditada inteligencia, para hacer navegaciones de otra naturaleza en los demás Departamentos⁸⁴.

⁷⁹ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 207, *22 de septiembre de 1768*.

⁸⁰ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartas de enero-febrero de 1799 sobre pilotines particulares*. Además de los documentos al respecto de los pilotines particulares, encontraríamos asientos concretos de la Escuela de Navegación de Barcelona para el requerimiento de sus meritorios como prácticos y pilotines: Anct, Fondo Histórico, Personal, 881'3.

⁸¹ Anct, Fondo Histórico, Personal, 881'2 a 881'5.

⁸² Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 23 de marzo de 1801*.

⁸³ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 8 de octubre de 1783*.

⁸⁴ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 20 de mayo de 1769*.

Esta práctica se daría a lo largo del último tercio del siglo XVIII, licenciando a pilotos de las clases de altura e incluso a prácticos para servicios en el comercio, tanto del Mediterráneo como de América, que pudieran resultar de provecho para la mejora de la experiencia profesional de los pilotos⁸⁵. Esas vacantes serán algunas de las que cubra la habilitación de pilotos particulares, al menos hasta la segunda mitad de los 90, cuando el Departamento de Cartagena requiera toda la fuerza de pilotaje posible para atender a sus necesidades y carencias. La habilitación se convierte en un punto importante para el correcto funcionamiento del propio pilotaje de la Armada, razón que provocará la atención del Departamento de Cartagena al respecto del control de los pilotos particulares, su formación y a su control numérico, tal y como refleja la documentación consultada.

Pilotos prácticos: la especialización del Cuerpo en Cartagena

La proyección estratégica del Departamento de Cartagena hacia el Mediterráneo provocó una serie de particularidades que llegaron a caracterizar al Cuerpo de Pilotos en aquel destino. En la vida operativa del Departamento los prácticos de costa representaron un porcentaje importante de la dotación de pilotos de la Armada en Cartagena, planteándose desde las etapas de formación del Cuerpo la necesidad de estos para su desempeño en pilotajes de cabotaje y alto cabotaje⁸⁶. Tan solo Cádiz presentaría, junto a Cartagena, plazas del número para los prácticos, orientándose estos a las costas andaluzas y sobre todo al pilotaje práctico americano, el cual no se restringe a los pilotos cartageneros si estos han realizado embarques pertinentes en los navíos que viajaban a destinos de Ultramar:

Sobre el número, método y establecimiento de pilotos prácticos, que considero proporcionado para que sirvan y permanezcan los de habilidad, haciendo el servicio que es de primera consideración en el Mediterráneo y en la misma sobre la alternativa de los de Altura con los de Cádiz para los viajes a la América, nada menos importante para el servicio⁸⁷.

⁸⁵ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 13 de abril de 1773*. También vemos ejemplos de embarques de prácticos o pilotines en el Mediterráneo: Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 17 de mayo de 1799*.

⁸⁶ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 206, *Cartagena, 13 de agosto de 1755*.

⁸⁷ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 206, *Cartagena, 13 de agosto de 1755*.

Cartagena titularizó a finales del XVII y principios del XVIII el puerto de invernada de la Escuadra de Galeras, suprimida en 1748, la cual dio paso a un nuevo tipo de barco para la vigilancia y salvaguarda del Mediterráneo: el jabeque⁸⁸. Este haría acto de presencia en la década de los 20 del XVIII⁸⁹, teniendo ya información de las operaciones de estos desde Cartagena y otros puertos mediterráneos. Desde esas primeras etapas la *Real Armada* procuró el embarque de prácticos de costa a bordo de este tipo de nave, iniciando así una unión que tras 1748 pasaría al Cuerpo de Pilotos⁹⁰. Cartagena, en vista a la operatividad de estos barcos, siempre planteó la necesidad de esta clase de pilotos para el desempeño de sus campañas. A razón de esto veríamos desde la década de los 50 como a los 4 pilotos del número para Cartagena se le sumarían en calidad de supernumerarios un número alto de pilotos prácticos, manteniendo en los años siguientes la media de 20 pilotos de esta clase⁹¹. Esta cifra se convertiría en el estándar en cuanto a dotación de prácticos para el Departamento, habilitándose a mayores pilotos particulares o comisionando Pilotines para los servicios en los que se requería por necesidad.

Esta dotación de 20 pilotos prácticos debía atender a la norma de que se embarcasen 2 por jabeque, que es lo que se realizaba en los años anteriores a la creación del Cuerpo de Pilotos. Sin embargo, directrices correspondientes a 1757 establecen que se embarque solamente a 1 piloto por barco, con el objetivo de no ver aumentado el número ni recurrir a los particulares para poder así armar hasta 6 jabeques más de los que en esos momentos se encontraban en servicio⁹². No se trataría por lo tanto de un superávit de pilotos prácticos de costa en Cartagena, sino de un intento de optimizar recursos por parte de la Secretaría de Marina. Sin embargo, la documentación refleja que siguieron embarcándose dos pilotos por jabeque, o a mayores, práctico y pilotín, entendiéndose la medida por la seguridad y necesidad de atender a guardias y emergencias en la mar. Se tiene para esas fechas la relación de los que compondrían las

⁸⁸ A este sumaríamos también otras *fuerzas sutiles*: cañoneras, balandras, etc.

⁸⁹ I. Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 2011, p. 164.

⁹⁰ Hacia 1738 los prácticos de costa que servían en la Armada solicitaron la admisión en el Número (previo a la creación del Cuerpo), algo que les sería denegado por no considerarles en ese momento las capacidades ni la validez que más tarde sí demostrarían. Ags. Secretaría de Marina, Pilotos, 205, *Cádiz, 21 de enero de 1738* y en ese mismo legajo *Buen Retiro, 28 de enero de 1738*.

⁹¹ Anct, Fondo Histórico, Personal, 876,5-876,8.

⁹² Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 12 de febrero de 1757*.

primeras dotaciones de pilotos prácticos de costa del Cuerpo de Pilotos en Cartagena – tabla 6 –⁹³:

Tab. 6 - *Prácticos de costa del Cuerpo de Pilotos del Dep. de Cartagena en 1757*
*Elaboración propia*⁹⁴

Bernardo Marimon	Jabeque Aventurero
Juan Estade	Sin destino
Domingo Coleguero	Jabeque Vigilante
Miguel Calafate	Sin destino
Esteban Garza	En Mallorca (corso)
Joseph Miralles	Jabeque Cuervo Marino
Pedro Fábregas	Con licencia en comercio
Juan Sobirau	Navío Tridente
Christoval Catani	Fragata Astrea
Joseph de Mora	Jabeque Aventurero
Nicolás Masa	Embarcado en correos
Francisco Martín	Idem
Antonio Luzena	Ídem
Francisco Cardell	Jabeque Cuervo Marino
Juan Ambrosio Bezula	Desembarcado por salud
Francisco de Salas	En Mallorca
Pedro Ferrer	Ídem
Domingo Masio	No aparece
Antonio Coleguero	Jabeque Vigilante
Andrés Penco	De patrón en los Gánguiles

La documentación nos haría entender la proyección de los prácticos hacia el servicio en los jabeques y demás barcos de bajo porte por no estar capacitados para realizar navegaciones de altura. Este tipo de barcos y su perfil operacional no respondería tampoco a ese tipo de navegación aunque en caso de requerirlo solo se necesitaría embarcar a un piloto de altura. De esta misma forma, los pilotos prácticos embarcarían en los navíos y fragatas cuando se requiriera un pilotaje práctico, asistiendo con su conocimiento más específico de la costa a la labor de los de altura. Con las dotaciones existentes en los

⁹³ La sección azul corresponde a los pilotos del número, mientras que la verde lo haría con los supernumerarios.

⁹⁴ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 31 de enero de 1757*.

Departamentos y sobre todo con perfiles tan específicos como el de Cartagena y su estrategia de jabeques-prácticos, estos embarcarían en campañas determinadas, además de en las operaciones habituales de vigilancia costera, dejando las asistencias prácticas a marineros embarcados con conocimientos de unas determinadas zonas⁹⁵.

La carencia de conocimientos técnicos y las características de su vertiente profesional, ocasionaron un cierto desprecio por parte de las autoridades hacia los pilotos prácticos de costa. El hecho de relegarles a las operaciones costeras con jabeques y embarcaciones de bajo porte habría ocasionado una doble reacción, puesto que el hecho de que tengan ese perfil operativo daría pie a que los pilotos de altura puedan estar disponibles para dotar fragatas y navíos. Sin embargo, a lo largo del siglo XVIII, la especialización les permitiría ganar reconocimiento en el Cuerpo de Pilotos, dando pie a que en los 70 se les reconozca a los pilotos prácticos del Cuerpo en Cartagena la labor desempeñada:

Los Pilotos prácticos del Departamento de Cartagena. En atención de gozar el nombramiento de tales y de iguales circunstancias y estimación que los de altura, siendo ellos quienes únicamente llevan el peso del trabajo en las navegaciones del Mediterráneo, especialmente en los Jabeques y Galeotas en donde ejercen de tales y de Prácticos⁹⁶.

A partir de ese periodo los prácticos darían un paso adelante en lo que a consideración se refiere, aplicándoseles ciertos reconocimientos y privilegios como los otorgados al resto de pilotos. Esto incluye el uniforme⁹⁷, el cual queda como única distinción de los prácticos a nivel social, puesto que la intitulación de “Don” quedará restringida solo a los primeros y segundos.

El desarrollo técnico del pilotaje práctico llevará a que se les otorgue mayor categoría a bordo, embarcando los prácticos a partir de los 80 con título habilitado de “segundo piloto de costa”⁹⁸. Se trata de un mero formalismo por el que se dota al piloto de un título de mando acorde a la labor que desempeña a bordo de las embarcaciones del Rey. Esta consideración les aportaría también el sueldo de un Segundo durante esas habilitaciones, lo cual supone un beneficio importante para el piloto práctico y un incentivo respecto a otras épocas anteriores.

Sin embargo, el peso específico que desarrollan los pilotos prácticos del Departamento en esos años verá una importante disminución en

⁹⁵ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 20 de mayo de 1769*.

⁹⁶ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 13 de septiembre de 1771*.

⁹⁷ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Cartagena, 12 de septiembre de 1771*.

⁹⁸ Anct, Fondo Histórico, Personal, 879, *Real Orden de 27 de agosto de 1783*. También en Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 213, *27 de agosto de 1783*.

el periodo de 1795-1800, momento en que disminuye el número de esta clase, en beneficio de los pilotos de altura. Hacia 1808, podemos atender a un estancamiento de las cifras de prácticos, adentrándose así en la Guerra de Independencia y los periodos posteriores con cifras inferiores a las manejadas hasta esos momentos, auxiliándose en esos periodos del servicio de pilotines para suplir algunas de sus plazas⁹⁹.

Como apunte final a este apartado, cabe realizar unas breves anotaciones al pilotaje portuario en el siglo XVIII. Este tipo de pilotaje, también de carácter práctico, requería de un menor conocimiento del de costa. El Cuerpo de Pilotos de la Armada tuvo la competencia de examinar también a aquellas personas que solicitasen este desempeño profesional. De esta manera, la Armada controló también el conocimiento de los puertos de la Corona de cara a buques no españoles¹⁰⁰. Supone una medida de defensa adicional, relacionada en este caso con el pilotaje práctico y el Cuerpo de Pilotos.

Análisis estadístico de los Pilotos de Cartagena

La evolución vista en los apartados anteriores da pie a una serie de datos que permitirían adentrarnos en la base humana del Cuerpo, es decir, en los pilotos como figura. De esta manera podríamos destacar algunos elementos que permitirían arrojar luz sobre las explicaciones ya desarrolladas, así como sobre algunas vicisitudes del funcionamiento de este grupo profesional.

A pesar de que las primeras etapas de vida del Cuerpo en el Departamento Mediterráneo no nos aportan datos completos, sí que podríamos extraer algunas informaciones que permitiesen analizar la evolución en sus primeros compases y el porqué de algunas de las problemáticas expuestas en los párrafos anteriores. El Estado General de 1756 nos permitiría ver a un Cuerpo en proceso de formación, razón por la cual tendríamos que comenzar mencionando la difícil operatividad que tendría el Cuerpo en esos instantes. Del total de 39 pilotos que tiene que haber de dotación – clases de altura más los prácticos –, existen 4 vacantes que se descuentan de la muestra. Se le deben restar también los 8 pilotos que se encuentran embarcados¹⁰¹, de

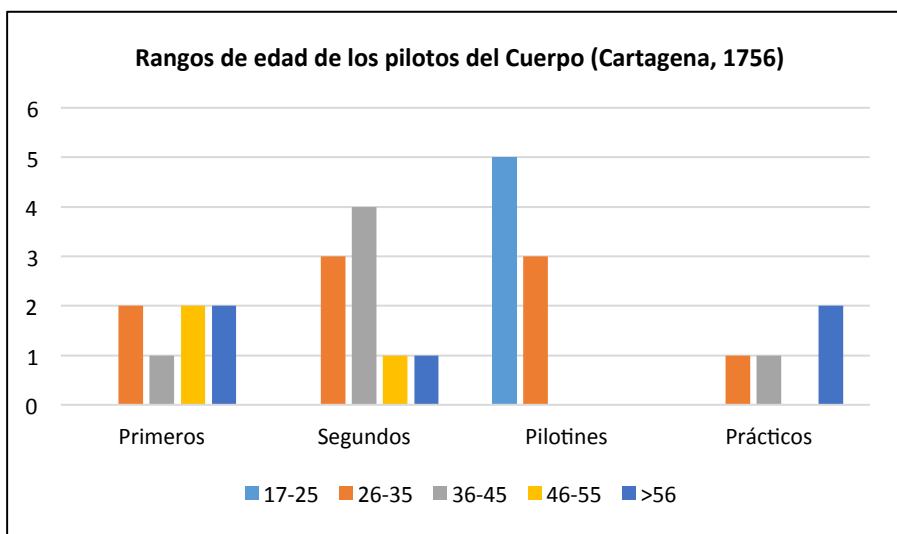
⁹⁹ Anct, Fondo Histórico, Personal 886,6, *Cartagena, 10 de octubre de 1797*.

¹⁰⁰ A pesar de esto, los pilotos de la clase de primeros del Cuerpo de Pilotos debían tener conocimiento práctico de los puertos principales de la Corona. Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *8 de julio de 1758*.

¹⁰¹ 1 Primero, 1 Segundo y 5 pilotines. Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Estado General del Cuerpo de Pilotos, 1756*.

los cuales no se aportarían mayores datos que sus nombres. En vista a esto y con la muestra restante de los 28 pilotos que se hayan desembarcados, podemos evaluar aspectos como el rango de edad – gráfico 2 –¹⁰² que presentan las distintas clases que componen el Cuerpo de Pilotos en la etapa de formación del mismo – 1750-1760's –:

Gráf. 2 - Rangos de edad de los pilotos del Cuerpo (Cartagena, 1756)
Elaboración propia a partir de AGS



Se puede observar la gran diferencia de edad que existe entre los pilotines y las clases de altura – gráfico 2 –. Los rangos de edad van aumentando a medida que se asciende de categoría, resultado de la experiencia que deben acreditar para llegar a la clase de Primeros. El hecho de que existan 4 pilotos de más de 45 años en dicha clase sería buen reflejo de una larga carrera de servicio en el pilotaje, viendo la transición a un rango de edad menor conforme bajamos de categoría. Los pilotines representarían en este sentido el escalafón inicial, recién examinados y terminada su formación principal. En el caso de 1756 podemos atender a las primeras remesas de alumnos que comienzan a copar los puestos de pilotines del Cuerpo, viendo cómo sería la única clase en trabajar con rangos de edades tan jóvenes, encontrando hasta 5 pilotos de entre 17 y 25 años, pasando luego a 3 de entre 26 y 35. Ninguno superaría esa barrera, la cual postula el periodo en el que se

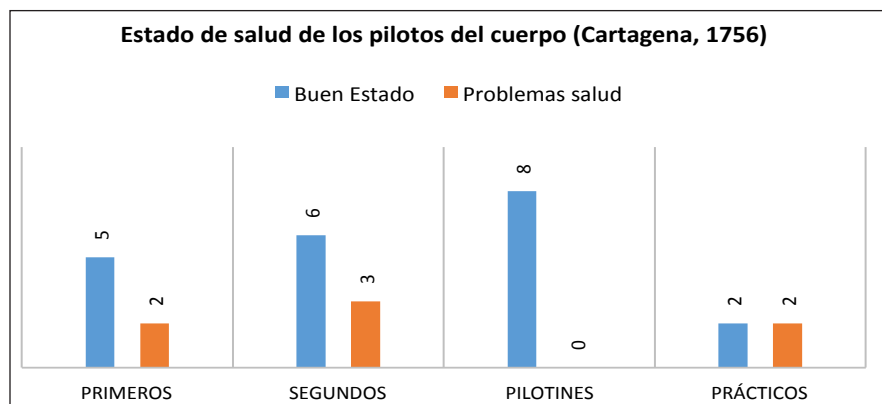
¹⁰² Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Estado General del Cuerpo de Pilotos, 1756*.

suele ascender a Segundo piloto, manteniéndose así mismo esas medias como edades máximas de ascenso. Esto se mantendría si atendemos a las muestras de décadas posteriores, tal y como reflejaremos más adelante – gráfico 4 –.

Respecto a los pilotos prácticos, mantienen una autonomía particular, apareciendo en el gráfico solamente los pilotos del número. Sin embargo, como hemos podido ver en páginas anteriores, los prácticos del Departamento de Cartagena ya se encontraban para estos momentos con un número amplio de operadores, los cuales nos darían pie a una variedad de edad que correspondería más o menos con la representación del gráfico 1. En ese caso, veríamos como la edad de los prácticos de costa – numerarios y supernumerarios –, estaría entre los 25/30 y los 45 años de media para los 20 pilotos del Cuerpo en esta clase¹⁰³.

Si tenemos en cuenta a los pilotos embarcados en 1756 y a los existentes, podríamos intentar deducir los primeros indicios de los problemas que en los 60 comenzaron a mostrarse en Cartagena en cuanto a la falta de pilotos de altura que pudieran dotar los navíos de la Armada si fueran precisos. Como planteábamos en apartados anteriores, el principal problema se daría cuando no todos los pilotos del Número estuvieran en condiciones de servir a bordo. El principal condicionante para los que queden en tierra sin licencia o embarque lo daría el estado de salud del propio piloto. Los datos hallados nos permiten establecer cifras a este respecto – gráfico 3 –:

Gráf. 3 - Estado de salud de los pilotos del Cuerpo en Cartagena, 1756
Elaboración propia a partir de Ags¹⁰⁴



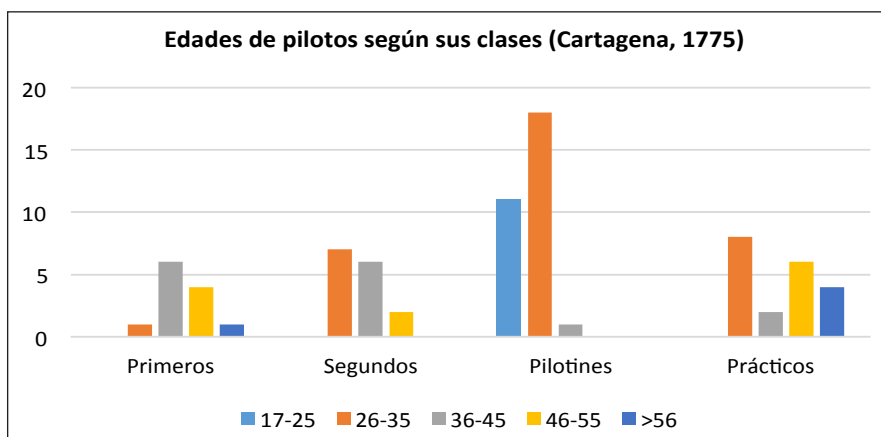
¹⁰³ No hay una relación directa de todos los pilotos prácticos del Departamento donde se desprendan sus edades, pero los asientos encontrados en la documentación de la *Contaduría de Marina* de Cartagena (Anct) para ese periodo nos brindan datos de referencia que permiten establecer estas premisas.

¹⁰⁴ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Estado General del Cuerpo de Pilotos, 1756*.

Si al número, estando mermado ya por los embarques y las vacantes, le sumamos los pilotos que por problemas de salud¹⁰⁵ no se encuentran en condiciones de servir en los navíos, la operatividad del Cuerpo de Pilotos en Cartagena se vería todavía más reducida. De esta manera, a pesar de que para los 60 se hallase completo el número, se entendería cómo se desarrolla la problemática de la carencia de pilotos en el Departamento debido a la reducción de la ya de por sí corta cifra de dotación.

Si avanzamos a la década de los 70 nos encontraríamos con un periodo de estabilidad para el Cuerpo en Cartagena. Las cifras se asientan tras los aumentos de dotación de 1773, completándose el número y manteniéndose en un estado operativo bastante bueno. Coincide además con el periodo de máximo desarrollo del oficio y de la entidad corporativa¹⁰⁶. Por esta razón, el estudio de este periodo nos permitiría tener un aspecto más claro de la composición del Cuerpo en su momento de cénit. De hecho, la colmatación del Número en ese

Gráf. 4 - *Edades de los pilotos según sus clases – Cartagena, 1775*
Elaboración propia a partir de Ags¹⁰⁷



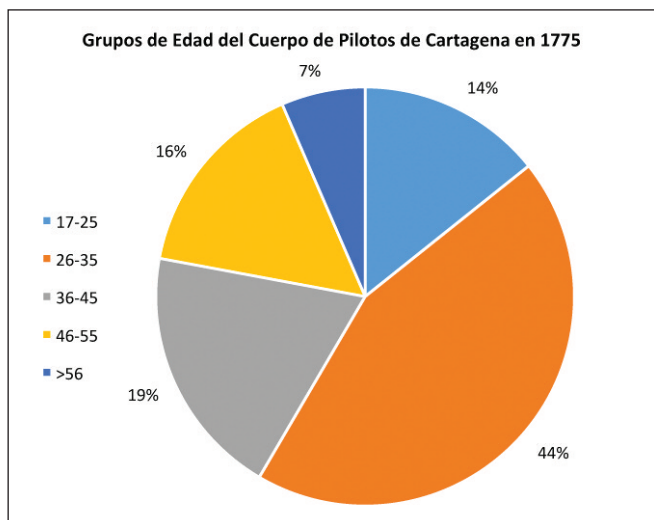
periodo nos permite visualizar un conjunto de datos completo respecto a cada piloto y cada clase, pudiendo así establecer nuevos elementos característicos del Cuerpo.

¹⁰⁵ Entiéndase como tales los siguientes: edad avanzada, problemas de visión, lesiones, achaques varios, etc.

¹⁰⁶ La máxima ocupación dotacional, pleno funcionamiento de la Escuela, cientificación y tecnificación del Cuerpo, etc. Reflejo de esto lo da la convocatoria incluso de certámenes de náutica y ciencias aplicadas a la navegación en Cartagena: Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 212, *Certamen mathematico y náutico [...] 23 de marzo de 1772*.

¹⁰⁷ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 213, *Estado General del Cuerpo de Pilotos, 1775*.

Gráf. 5 - Grupos de Edad del Cuerpo de Pilotos de Cartagena en 1775
Elaboración propia¹⁰⁸



Podríamos ver por ejemplo como en los momentos de estabilidad y pleno funcionamiento del Cuerpo, se mantienen los rangos de edad asociados a cada clase de pilotos – gráfico 4 –. De esta manera veríamos como los pilotines siguen planteando la clase más numerosa y más joven, salvando el hecho de que para 1775 podemos ver que disminuye el rango de edad de 17-25 años en beneficio del de 26-35. Estos últimos pilotos corresponderían a los pilotines que tras los años 60 no ascendieron a segundos, así como a los habilitados y meritorios que se habrían examinado para suplir las nuevas plazas definidas en 1773 – un total de 30 pilotines –, tal y como se desprende de la documentación. El grupo más joven seguiría correspondiendo a los nuevos examinados desde la Escuela de Navegación del Departamento. Primeros y Segundos sufrirían cambios en sus grupos de edad, rejuveneciéndose las clases en cierta manera si lo comparamos con la dotación primigenia de Cuerpo en Cartagena – gráfico 2 –. La clase de Segundos, sobre todo, vería como desciende la media de edad para situarse en torno a los 35-40 años. Algo similar verían los Primeros pilotos, que aumentando sus cifras verían un proceso similar derivado de los ascensos que cubrieron las plazas de primeros en los 60 y tras 1773.

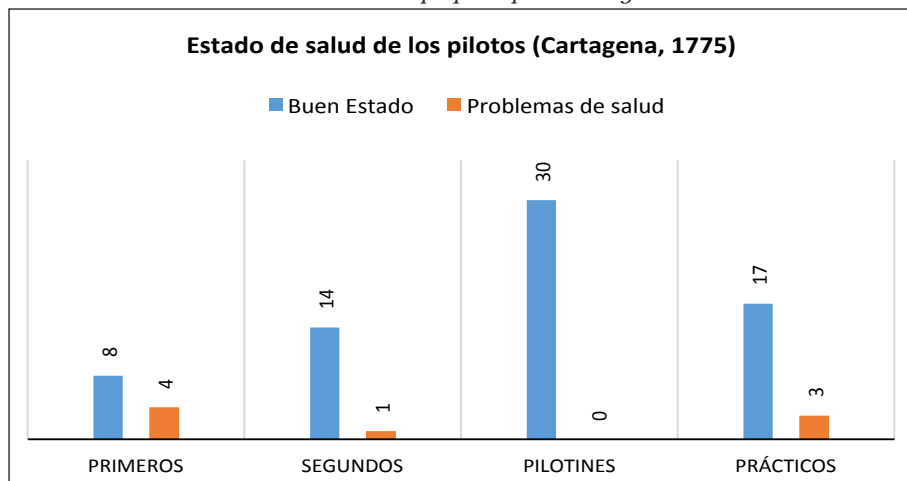
De esta manera, nos encontraríamos con que en la década de los 70, el Cuerpo de Pilotos del Departamento de Cartagena se mantiene

¹⁰⁸ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 213, *Estado General del Cuerpo de Pilotos, 1775*.

como una entidad joven, donde el mayor rango de edad lo abarcan los pilotos de entre 26 y 35 años – gráfico 5 –, planteando el 44% de un total de 77 pilotos de todas las clases. El grupo de los 36-45 sería el siguiente grupo de edad más importante, teniendo que destacar a los 11 pilotines de entre 17 y 25 años que componen el 14% del total de pilotos de la dotación del Cuerpo.

Al igual que planteábamos en 1756, nos podríamos preguntar si en la década de los 70 existían condicionantes de importancia entre la dotación para determinar las posibles carencias de pilotos en determinados armamentos. Es decir, tendríamos que ver en 1775 si se mantienen las proporciones de pilotos en un estado de salud que le impidiese desempeñar realmente su profesión – gráfico 6 –. Esto podría determinar si el aumento prevenido para Cartagena en 1773 surte algún efecto a nivel de previsión operativa, puesto que como hemos presentado, en 1783 se da un nuevo aumento que coincide con las necesidades de armamento de la Real Armada en la década de los 80. De la misma manera se ha podido observar en la documentación de ese periodo la habilitación de pilotos y sobre todo el comisionado a clases superiores de pilotines y segundos, razón por la cual podríamos plantear si existe para esa época la misma problemática de reducción del número de pilotos por causas de salud o similares. La documentación además indicaría un movimiento constante de pilotos embarcados, quedando pocos en tierra para previsión de armamentos¹⁰⁹.

Gráf. 6 - Estado de salud de los pilotos del Cuerpo en Cartagena – 1775
Elaboración propia a partir de Ags¹¹⁰



¹⁰⁹ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 2 de mayo de 1785*.

¹¹⁰ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 213, *Estado General del Cuerpo de Pilotos, 1775*.

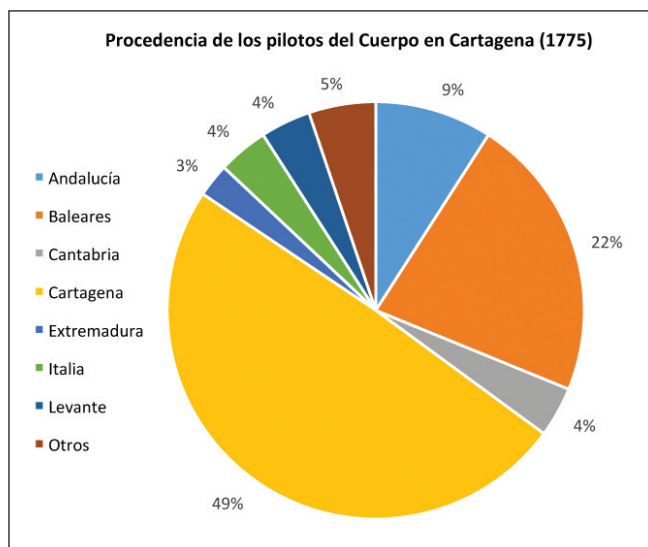
En este caso – gráfico 6 –, podemos observar cómo sigue existiendo una disminución importante de pilotos operativos en la clase de Primeros, puesto que 4 pilotos con problemas de salud suponen cerca de un 33% del total de 12 Primeros que muestra en ese periodo la dotación del Cuerpo en Cartagena. No obstante, podemos ver como el incremento de Segundos y pilotines daría pie a mejorar los porcentajes, pudiendo así seguir en caso de necesidad los protocolos de la Armada respecto a nutrirse de sus propios pilotos para los servicios donde haya necesidades. Tal como podemos apreciar en la documentación, los Segundos se comisionarían en caso de necesidad de Primeros. De la misma forma, los pilotines se convertirían en el grupo comodín tanto para los prácticos como para los Segundos¹¹¹, debido a las condiciones numéricas que presentarían y a los refuerzos constantes que a partir de los 80 nos muestra la documentación a través de la habilitación de particulares. Los prácticos se mantendrán como entidades casi aisladas respecto al resto del Cuerpo, manteniendo en general unos niveles similares a los que presentan los gráficos expuestos.

Analizando los datos del *Estado General del Cuerpo de Pilotos de 1775* también podríamos llegar a exponer los lugares de procedencia de los pilotos del Departamento de Cartagena, planteando así una relación de zonas de los que se nutriría el Cuerpo para el servicio en la región mediterránea. Hay que tener en cuenta en este caso que no se cuenta en este documento con los pilotos habilitados. Si bien es cierto que para la década de los 70 el peso de los particulares habilitados en el Cuerpo es inferior al de la década posterior, esas cifras añadirían un extra al estudio. No se ha encontrado un documento claro al respecto de cifras y datos de procedencia de los particulares, al menos hasta la década de los 90. Sin embargo, a través de la documentación de la *Contaduría* del Departamento, así como las relaciones escritas sobre personal en la década de los 80, se nos permite establecer una serie de pautas al respecto.

Para 1775 – gráfico 7 –, podemos ver que la propia ciudad de Cartagena – y alrededores –, es la que nutre de un mayor número de personal al Cuerpo de Pilotos en ese mismo Departamento. Casi la mitad de los pilotos de entre todas las clases procede de Cartagena – 38 de 77 –. A su vez habría que destacar que un 29 % de los 38 pilotos cartageneros se corresponderían con pilotos de entre 17 y 25 años, siendo una cifra orientativa por el rango de edad para poder determinar

¹¹¹ Anct, Fondo Histórico, Personal, 886,6, *Cartagena, 25 de mayo de 1785*.

Gráf. 7 - Procedencia de los pilotos del Cuerpo en Cartagena – 1775
Elaboración propia a partir de Ags¹¹²

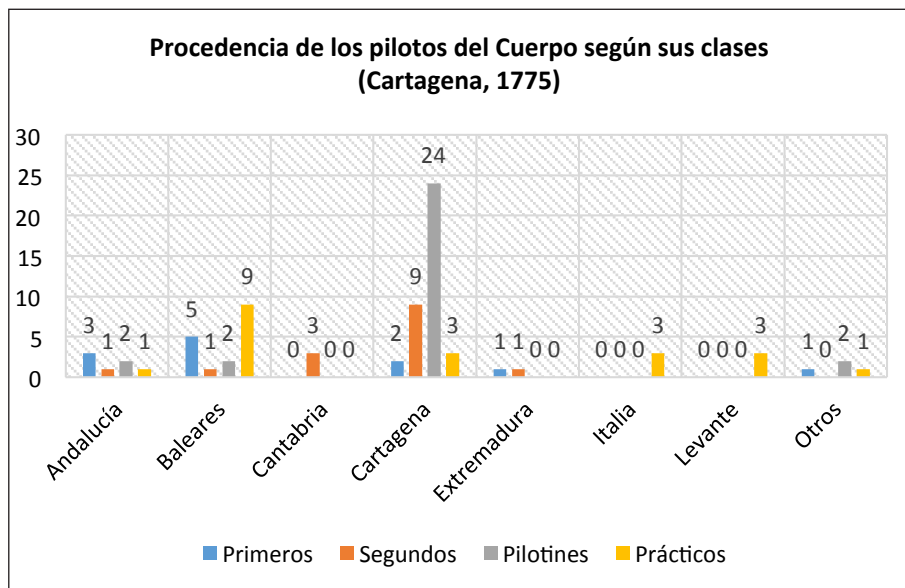


la aportación de la Escuela de Navegación del Departamento al Número, entendiendo que en ese rango de edad estarían los meritorios recientemente graduados y examinados.

Las Islas Baleares dan origen al segundo grupo de más importancia, puesto que aportaría 17 pilotos al total del Cuerpo que conformarían el 22% que presenta el gráfico. Junto a estas cifras veríamos pilotos procedentes de Andalucía, Cantabria e incluso zonas de interior como Extremadura o Castilla. Esto nos indicaría que a pesar de que la mayor aportación del Departamento es de la propia región mediterránea, habría existido una movilidad en el Cuerpo procedentes de zonas de interior y de vertientes marítimas totalmente distintas a la mediterránea. Italia tendría representación con 3 pilotos para esa década, procedentes sobre todo de Sicilia – Palermo –. Sin embargo, ante la totalidad de estos datos se abriría la cuestión de analizar si hay una relación clara entre las zonas de procedencia y las clases de pilotos que configuran el Cuerpo en Cartagena.

¹¹² Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 213, *Estado General del Cuerpo de Pilotos, 1775*.

Gráf. 8 - Zonas de procedencia de los pilotos según sus clases – Cartagena, 1775
Elaboración propia a partir de Ags¹¹³



Podemos ver como existiría una relación clara entre la clase de pilotos y la procedencia de los mismos – gráfico 8 –. El 49% que representaba Cartagena – gráfico 7 –, queda prácticamente asociado a la clase de pilotines, con representaciones leves en la clase de Primeros y en los prácticos de costa. Tan solo 11 pilotos de Cartagena son pilotos de altura de Primera y Segunda clase, abarcando un mayor número los Segundos con 9 pilotos. De esta manera deduciríamos que los oriundos de Cartagena, no estarían preparados para componer las clases más altas de pilotos en la década de los 70-80, siendo una región no especializada en ese pilotaje. Para esto tardarían varios años en ir operando en altura y componiendo por ascensos y demás movilidad las clases superiores del Cuerpo.

El alto número de pilotines correspondería, tal y como mencionábamos anteriormente, con un porcentaje de personal joven o adulto-jóven – gráfico 5 –, resultado del funcionamiento de la Escuela de Navegación del Departamento. Atendiendo a la documentación posterior a la década de los 70, podemos observar como ese porcentaje de pilotines iría pasando con los años a suplir las clases de Segundos

¹¹³ Ags, Secretaría de Marina, Pilotos, 213, *Estado General del Cuerpo de Pilotos, 1775*.

y de Primeros, es decir, que se ganaría experiencia con los años entre los pilotos de Cartagena¹¹⁴. De la misma forma veríamos como el desarrollo de la clase de pilotines mantendría la tasa de reposición desde Cartagena, aun con el aumento numérico de 1783 y 1797. Sin embargo, para esas fechas entran en juego factores como la aportación de las Escuelas particulares, más allá de la habilitación.

Procedentes de las Baleares¹¹⁵, se diversifican los pilotos en dos grupos principales: Primeros de altura y Prácticos de costa. El arraigo que para los 70 comienza a patentarse en las Baleares entorno al curso contra los berberiscos daría pie a que los pilotos procedentes de esta región presenten una especialización en el pilotaje práctico, aportando 9 pilotos de los 20 totales del Cuerpo para Cartagena. Sorprende el salto que dan los pilotos procedentes de esta zona hacia la clase de Primeros, suponiendo el grupo más numeroso de pilotos dentro de esta clase, seguidos de cerca por los andaluces – 3 pilotos primeros –.

Los pilotos andaluces procederán principalmente de Cádiz y Sevilla, estando diversificados en todas las clases, pero planteando la segunda fuerza entre los Primeros. Claramente, primaria aquí la experiencia andaluza en la navegación de altura, forjada durante siglos en la Carrera de Indias y representada en el Departamento del Mediterráneo para desarrollarla. A este respecto de la navegación de altura destaca también la aportación cántabra, con 3 segundos pilotos que refuerzan al Cuerpo en Cartagena con otro grupo procedente de una tradición abocada a este tipo de pilotaje. Levante¹¹⁶ e Italia aportan principalmente personal Práctico de costa, uniéndose a ellos los pilotos de otras procedencias, entre las que destacaría un Primer piloto castellano.

Si bien es cierto que la documentación trabajada no permite aún realizar una comparativa gráfica con respecto a 1775, sí que nos ofrece líneas de dirección sobre la evolución de estas cifras y de estos grupos que hemos expuesto. Por ejemplo, el desarrollo de las Escuelas de Navegación particulares en el Departamento a partir de los 80 daría pie a que aparecieran grupos importantes de pilotos procedentes de zonas como Cataluña¹¹⁷. Los pilotos catalanes harían así su aparición como grupo en crecimiento a partir de 1783-1785 en el Número del Cuerpo en Cartagena, teniendo en cuenta que si contásemos los habilitados a finales de siglo, el número de pilotos catalanes subiría exponencialmente.

¹¹⁴ Anct, Fondo Histórico, Personal, 877,5-878,4.

¹¹⁵ Pilotos procedentes de Palma, Ibiza y Mahón.

¹¹⁶ Aparecen pilotos de Alicante, Denia y Castellón.

¹¹⁷ Principalmente Barcelona, Mataró y Arenys de mar. Anct, Fondo Histórico, Personal, 879,2-880,3.

Los pilotos procedentes de Cartagena irán ascendiendo a las clases de Segundos y Primeros a lo largo de la década de los 80, lo que daría pie a que muchos de los pilotines vistos en los gráficos anteriores pasaran a dotar las plazas ampliadas en 1783. De la misma manera, el papel de la Escuela Departamental en la tasa de reposición de pilotines del número se mantendrá casi intacta, presentando como única variación en el porcentaje de meritorios que pasan a pilotines del número las necesidades del propio servicio en cada momento. Al igual que lo anterior, se desprende de la documentación que las Baleares siguieron aportando pilotos de altura, pero hacia la década de los 90 vemos un mayor porcentaje de mallorquines e ibicencos particulares habilitados en las clases de prácticos de costa y pilotines.

En resumen, la estabilidad y desarrollo del Cuerpo de Pilotos en Cartagena para 1775 nos da una imagen que sirve como base para soportar la evolución posterior. De aquí se desprende sobre todo la importancia que tendrá el desarrollo de los centros de formación en los 80 y sobre todo las amplias necesidades de la Armada ante las guerras de finales de siglo contra Francia e Inglaterra.

Conclusiones

Ante los datos y el análisis presentado, y en previsión de lo que se planteaba en los prolegómenos del estudio, podríamos confirmar la relación existente entre la proyección operativa de Cartagena y los diversos elementos que componían a la Armada ilustrada en el Departamento. En este sentido y, referido a través de este estudio, al elemento humano, queda patente que el Cuerpo de Pilotos de la Armada en el Mediterráneo rendirá su evolución a las necesidades estratégicas de su contexto geográfico a lo largo de los distintos tiempos que se desarrollan en el siglo XVIII. Responde esto a una realidad que bien plantea Don José María Blanco al presentar el desarrollo de la Armada en tiempos de Ensenada y recordar las palabras de Jorge Juan: “Ferrol para construir, Cádiz para conservar y Cartagena para reformar”¹¹⁸. Si bien estas palabras se presentan ante la construcción y proyección de los Arsenales

¹¹⁸ J.M. Blanco Núñez, *Nacimiento y desarrollo de la Real Armada*, en M.R. García Hurtado, *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid, 2012, pp. 111-112.

departamentales, bien explica la evolución humana de los mismos en perspectiva operativa.

Buena parte de la vida de los pilotos de la Armada en Cartagena se pasó desde 1748 en el combate contra la piratería norteafricana¹¹⁹, sumándose esto a las campañas que durante el primer siglo de Dinastía borbónica situaron a la Corona con vistas a Italia o a los intereses estratégicos mediterráneos frente al enemigo inglés y más tarde francés. En todo este panorama se ungió de protagonismo el piloto militar con base en Cartagena, centrandolo como decíamos su actividad en las operaciones más numerosas. Jabeques y demás *fuerzas sutiles* se convertirían con esto en un factor importante para la estrategia del Departamento de Cartagena, junto a los cuales tomaron partido el fuerte grueso que presentaron los pilotos prácticos y la mayoría de pilotines del Cuerpo en el Departamento. Quedaron prácticamente relegados los Primeros y Segundos pilotos a las fragatas y navíos que, principalmente, operaron dando apoyo a Cádiz en el Estrecho y en las requeridas singladuras a América.

Por estas razones vemos como en perspectiva comparada con el resto de Departamentos, los pilotos cartageneros respondían a un perfil totalmente adaptado a excepcionales navegaciones de altura. La documentación encontrada en los Archivos nos indicaría como muchos de los pilotos de altura se comisionan en operaciones de otros Departamentos en ocasiones de requerimiento, con el doble objetivo de mantener la calidad profesional con el servicio y privar a la *Real Armada* de tener que buscar pilotos de altura en el mundo mercante. Descargan el peso del “trabajo diario” en las clases inferiores que, como observamos en los datos presentados, quedan asociadas a la lucha contra la piratería y al resto de operaciones cotidianas: correos, vigías y demás misiones.

Muestra del peso importante de este núcleo y de la ampliación de sus quehaceres operativos serán los reconocimientos dados en agosto de 1783, tales como que también se les otorgue uniforme y título de “Don”, o sobretodo que se les pase a reconocer como “Segundos pilotos prácticos” en los embarques. De esta manera se reconoce la categorización de aquellos sobre los que recayó tanto el peso táctico de Cartagena como el que tuvieron que prestar cuando

¹¹⁹ La piratería berberisca perduró durante el siglo XVIII desde bases como Argel, dando pie a una constante batalla para garantizar la seguridad marítima en el Mediterráneo occidental. Cartagena protagonizó su combate con los jabeques, así como con el corso mallorquín (con Barceló como referente), y llegando a campañas a gran escala como la de Argel de 1775.

se trató de guiar por el Mediterráneo a fragatas o a navíos, donde asistirían a los pilotos de altura. En definitiva, el Cuerpo de Pilotos en el Mediterráneo respondió a unas características totalmente propias que terminaron por referenciarlo en una práctica profesional, con su técnica y conocimientos específicos, frente al resto del oficio en la Armada, no significando en absoluto el cierre de Cartagena al pilotaje y las operaciones de altura, en las cuales protagonizó como remarcábamos un importante papel en momentos destacados del siglo XVIII¹²⁰.

A nivel humano, el estudio del Departamento secunda en buena medida lo planteado anteriormente, sobre todo en perspectiva comparada con las cifras de Cádiz y Ferrol. Se ve así como el pilotaje de altura procede en su gran mayoría de regiones marítimas acostumbradas a esa navegación. También influencia esto la formación específica del Cuerpo, de cuyo caso queda pendiente un futuro estudio. A pesar de esto, los pilotos de la *Real Armada* no estuvieron exentos del recurso de la habilitación de particulares. Las necesidades en momentos puntuales así como las contingencias habituales de los pilotos de Cartagena por enfermedad o causas varias, dieron requerimiento a que se llamasen a pilotos particulares que respondieran a tales circunstancias. Prácticos y pilotines siguieron protagonizando estas llamadas en estos casos, relegando los cargos de responsabilidad a los titulares de la Armada que, haciendo falta, se comisionaban a puestos superiores en ocasiones a sus rangos¹²¹.

Atendiendo a las estadísticas de condicionamientos por edad o salud – gráficos 5 y 6 –, y contando también con otros condicionantes como el rango de ocupación en algunos momentos de los propios pilotos, veríamos como la habilitación tendría que corresponder a una constante que en momentos de necesidad – guerras y grandes campañas –, tendría importantes picos. Esto llevó a la Armada a un control cada vez mayor del pilotaje particular, subordinándolo a los esquemas de la Armada con el objetivo de mantener un estándar de calidad técnica con los que servir en los barcos de la Corona.

La reglamentación al respecto terminó por convertir el pilotaje en

¹²⁰ No sería por lo tanto hasta el último tercio del siglo XVIII que se vería el incremento numérico de pilotos de altura en Cartagena, debido entre otras cosas al aumento de navíos y fragatas y a una mayor operatividad atlántica y ultramarina del Departamento.

¹²¹ Pilotines titulares que ocuparían rangos de Segundos, o Segundos de Primeros, etc., relegando a los particulares habilitados a cargos de Pilotines o Prácticos. La subordinación tuvo excepciones pero fue la premisa frente a los titulares del Cuerpo de la Armada.

un asunto de Estado en líneas generales, pasando por la Secretaría de Marina cualquier asunto que tuviera que ver también con el pilotaje particular. Como medio de control se aprobó desde los estándares de la *Real Armada* la creación de las distintas escuelas particulares surgidas en ese Siglo así como sus planes de estudio¹²². El control titular del piloto particular pasará también por la examinación previa a la obtención del título, cuya responsabilidad recaía en manos de la Armada y sus Pilotos mayores. Aunque casi a final de siglo se dio pie a que los pilotos particulares se examinaran entre ellos, siguió existiendo tras el proceso la sombra burocrática proyectada por la *Real Armada* y la Secretaría de Marina. La náutica se institucionaliza entorno a la Armada, partiendo siempre de sus necesidades, y contribuyendo en buena medida a la tecnificación y profesionalización de la náutica en la España del siglo XVIII. Ordenanzas y mecanismos como la Matrícula de Mar ayudan a un mayor control al respecto de este sector náutico y sobre todo teniendo en cuenta la creación de listas específicas para pilotos. En el Departamento del Mediterráneo no será al contrario, llegando a encontrar algunas de las listas específicas de pilotos particulares procedentes de distritos concretos¹²³. Al uso quiere decir que la habilitación de particulares era una práctica habitual y, sobretudo, que lo fue en el último tercio del siglo XVIII, momento de gran convulsión y necesidad material y humana en la Marina de guerra borbónica de cara al panorama internacional.

Por lo tanto, el estudio del Departamento de Cartagena nos ofrece una visión bastante profunda de las características del Cuerpo de Pilotos de la Armada en el siglo XVIII, esbozando a grandes rasgos algunas pautas de su funcionamiento, tanto en general como en el caso particular de la región de estudio. Sale por lo tanto del rango del estudio teórico de sus reglamentaciones para ver a través del análisis

¹²² Véase, entre otras referencias, a M.A. Sellés, A. Lafuente, *La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII*, en J.L. Peset (ed.), *La Ciencia moderna y el Nuevo Mundo. Actas de la I Reunión de Historia de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos (Madrid, 25 a 28 de septiembre de 1984)*, CSIC-Sociedad Latinoamericana de Historia de las ciencias y de la tecnología, Madrid, 1985, pp. 149-191. También recomendamos para casos concretos a M. García Garralón, *La formación de los pilotos en la Carrera de Indias en el siglo XVIII*, «Anuario de Estudios atlánticos», núm. 55 (2009), pp. 159-228 y a I. Ibáñez, J. Llombart, *La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX*, «Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco», núm. 3 (2000), pp. 747-772.

¹²³ Nos encontramos específicamente con el caso de las listas de los alumnos de la Escuela de Navegación de Barcelona, aún conservados en el Archivo Naval de Cartagena. Anct, Fondo Histórico, Personal, 879,2-880,3.

de la historia de hecho el funcionamiento humano y su relación con el resto del Órgano naval ilustrado español.

A partir de estos resultados quedaría pendiente un estudio de similares características en el resto de los Departamentos, pudiendo así adentrarse todavía más en las particularidades de los pilotos de la *Real Armada* en el Ferrol y en Cádiz, arrojando datos con los que se podría esbozar un panorama general más completo del Cuerpo de Pilotos de la Armada española en el siglo XVIII. De la misma manera, el futuro acceso a un mayor número de documentación o de un tipo distinto puede hacer posible la actualización de este estudio y del tema aquí tratado.