



Tripulaciones de la Real Armada española en el siglo XVIII. Pobreza e incertidumbre salarial

Jesús Manuel González Beltrán^(*)

ARK-CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/8lnnnjg59>

Resumen

En esta investigación se propone como objetivo el comprobar la situación de pobreza en la que se encuentra un colectivo socio-profesional peculiar como es el de las tripulaciones de los barcos de la Real Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII. Acreditar hasta qué punto el tópico de la pobreza se verifica y, en especial, analizar la incertidumbre económica de unos hombres que padecen de un retraso significativo para el cobro de sus salarios. Para el estudio se analizarán los testamentos de esta marinería que se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz (España), en concreto los recogidos por el escribano mayor de marina de la localidad de San Fernando, donde se ubicaba uno de los tres arsenales de la Armada y localización de la jefatura del Departamento Marítimo de Cádiz.

Palabras clave: Marinería Armada; Pobreza; Salarios; Incertidumbre económica; Deudas de salarios; Arsenal de la Carraca.

Royal Navy Spanish crews in the 18th century. Poverty and salary uncertainty

Abstract

This research aims to examine the state of poverty experienced by a unique socio-professional group: the crews of the Spanish Royal Navy ships in the second half of the 18th century. It seeks to determine the extent to which the notion of poverty is confirmed and, in particular, to analyze the economic uncertainty faced by men who suffered significant delays in receiving their salaries. The study will analyze the wills of these sailors preserved in the Provincial Historical Archive of Cádiz (Spain), specifically those collected by the chief notary of the navy in the town of San Fernando, where one of the three arsenals of the Navy was located, as well as the headquarters of the Maritime Department of Cádiz.

Key words: Navy sailors; Poverty; Salaries; Economic uncertainty; Salary debts; Carraca Arsenal.

^(*) Doctor en Filosofía y Letras (División Geografía e Historia, Especialidad de Historia General. Universidad de Cádiz). Catedrático de Universidad (Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Cádiz). España. Email: jesus.beltran@uca.es ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7273-5159>



Tripulaciones de la Real Armada española en el siglo XVIII. Pobreza e incertidumbre salarial

Introducción¹

Aunque en los últimos años se ha avanzado bastante en el conocimiento del grupo socio-profesional formado por los trabajadores del mar en la Edad Moderna, aún hay determinados aspectos en los que predominan las sombras, las carencias. Así, ocurre, por ejemplo, con todo lo relacionado con las cuestiones económicas, lo que provoca que se reitere, sin introducirse siquiera matices, la caracterización tópica de unos marineros sumidos en la pobreza, una situación de la que, además, ellos tendrían gran parte de autoculpa por su censurable conducta. Una opinión que el cirujano Pedro González expone de esta forma:

Sería de desear que el marinero mirase con más amor los cortos intereses que devenga en sus viajes de mar... Pero desatendiéndose de aquella obligación, disipa cuanto adquiere, para dar toda la libertad posible a sus desarreglos, y recompensar, por decirlo así, la privación forzada a que se vio reducido en la mar. Mientras le dura su corto caudal, pasa en tierra una vida alegre, entregado a la ociosidad perniciosa, hasta que, recayendo otra vez en la miseria, se ve precisado a navegar de nuevo para mantenerse (1805, p. 6).

Si bien sin señalar dicha apreciación negativa y peyorativa, la mayoría de los investigadores que se han aproximado al mundo de la gente de la mar, en la España de la Edad moderna, recalcan la pobreza no solo como uno de los elementos caracterizadores del colectivo, sino también como un factor determinante para dedicarse a los oficios marineros. Individuos indigentes que se ven abocados a la marinería, y que, con dicha ocupación, se mantendrán en la pobreza, en otro estadio de la misma, pero pobreza, a fin de cuentas. Es lo que plantean autores como Alfonso y Martínez, “la pobreza es la razón principal que mueve a adoptar el oficio de marinero” (2007, p. 163); Barrientos, “se entiende que la miseria era el origen de muchas de las vocaciones marineras” (2003, p. 141); Témpere, “buscar un medio de supervivencia en el océano” (2002, p. 105); y Pérez-Mallaina, “la pobreza era el principal impulso que llevaba a la gente a escoger una profesión tan peligrosa” (2023, pp. 21-22). Sin obviar, como advierten los tres últimos investigadores mencionados, la incidencia de otros factores en la elección del destino profesional, en especial la tradición familiar, el continuar un oficio ya conocido y aprendido en una transmisión de herencia inmaterial. Para el ámbito anglosajón, y a efectos comparativos, son de sumo interés las aportaciones sobre el colectivo marinero realizadas por Rudiker (1987 y 2014) y Lee (2013).

No obstante, ¿hasta qué punto esta visión es correcta? ¿es la pobreza una característica peculiar de la gente de mar? ¿de qué tipo de pobreza se trata? No se refiere a una pobreza de discapacitados físicos o psíquicos, de individuos menores de edad o ancianos, que tienen que recurrir a la mendicidad, sino que se alude a una pobreza cuantitativa caracterizada, a pesar de realizar trabajos remunerados, por el déficit de recursos económicos necesarios para mantener unos parámetros mínimos de subsistencia. Sobre esta cuestión los trabajos de Petit (1997) y, especialmente, de Carasa (1987a, 1987b y 1990), que señala la diferencia entre los pauperizados y los pauperizables, grupo este último compuesto por sectores de la sociedad que, ante determinadas dificultades, caen de forma temporal, aunque pudiera hacerse permanente, en la pobreza.

Tras estas puntualizaciones incidimos en el objetivo de esta investigación, el cual es aportar respuestas a las cuestiones económicas planteadas. Por una parte, conocer si la gente de mar tiene propiedades, en especial bienes inmuebles (tierras y casas) y, en caso afirmativo, ver si su

¹ Este trabajo forma parte del proyecto «Proa a la Mar. Desarrollo, logística y proyección de la bahía gaditana como nodo naval en el siglo XVIII», con referencia ProyExcel_01045, dirigido por Guadalupe Carrasco (UCA) y Arturo Morgado (UCA), financiado en convocatoria 2021 de Ayudas a Proyectos de Excelencia, en régimen de concurrencia competitiva, destinadas a entidades calificadas como Agentes del Sistema Andaluz del Conocimiento, en el ámbito del Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI 2020). Consejería de Universidad, Investigación e Innovación de la Junta de Andalucía. E, igualmente, del proyecto «Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860», PID2020-119980GB-I00, financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/, dirigido por Francisco García González (UCLM) y Jesús M. González Beltrán (UCA).

procedencia es fruto de compraventas o si se han obtenidos a través de transferencias familiares (herencias, dotes, adelantos de capital...). Por otra, analizar los tipos de ingresos, en especial los salarios percibidos como remuneración de su trabajo. La cuantía de los sueldos, las formas de percibirlos y la regularidad de los cobros serán aspectos a tratar, incidiendo en el último de ellos. En efecto, la acumulación de retrasos en el abono efectivo del salario tiene graves consecuencias sobre la situación financiera y posibilidades vitales del marinero y su familia. La irregularidad del devengo de los sueldos provoca una manifiesta incertidumbre y la implementación de medios que solucionen, al menos momentáneamente, el escenario de precariedad. Entre esas medidas, el recurso al préstamo es una de la más utilizadas, por lo que se analizarán aspectos como a quién se recurre como prestador y en qué cuantía.

En los estrechos límites de un artículo es difícil realizar una visión global de las cuestiones reseñadas para el conjunto del colectivo de la gente de mar, un grupo tremendamente heterogéneo, tanto por cuestiones de actividad desarrollada como de escalafón profesional. Por ello se plantea una aproximación centrándose en uno de los grupos que componen el colectivo. Se trata de las tripulaciones de las embarcaciones de la Real Armada en la España de la segunda mitad del siglo XVIII. El periodo elegido es fundamental, ya que en el mismo es cuando las fuerzas navales tuvieron un mayor peso en la política geo-militar de las principales potencias durante la Edad Moderna. Gran Bretaña, Francia y España, eran países que competían por el dominio naval de los mares, vías de comunicación imprescindibles para la conservación de sus posesiones coloniales y el discurrir del comercio internacional. La construcción y mantenimiento de las embarcaciones, junto con dotarlas de tripulación y abonarles a éstas sus salarios conllevaba un sobreesfuerzo financiero que no era fácil de sostener, al menos así ha quedado probado en el caso español, y que tendrá consecuencias para los elementos más débiles del sistema: la marinería.

¿Quiénes componen, a efectos del análisis que aquí se va a desarrollar, la tripulación? En general en un barco de guerra conviven varios grupos profesionales. Los oficiales mayores, que eran los oficiales de Marina al mando de la embarcación. Los criados que dichos oficiales llevaban para su servicio. La guarnición del barco, compuesta por fuerzas de infantería y artillería. Los oficiales de mar, entre los cuales se computan los pilotos, contra maestres, guardianes, personal de maestranza y otros varios (contador, armero, dispensero). Y la marinería, en sus diferentes categorías de artilleros o marineros de preferencia, marineros, grumetes y pajes. Dado que se busca un perfil profesional más homogéneo, se establece como grupo de estudio, tal como lo propone González Beltrán (2025), el formado por la marinería, en sus diversas clases, y por los oficiales de mar con más relación en el manejo del barco: pilotos, contra maestres y guardianes.

En líneas generales no es habitual trabajar con documentación elaborada por los integrantes de este grupo socio-profesional, ya que la mayoría de ellos eran analfabetos, por lo que no suelen dejar una huella testimonial. Es necesario, pues, recurrir a fuentes documentales redactadas por otras personas, en las que las acciones, preocupaciones e intereses de la marinería pueden quedar matizadas o desvirtuadas, cuando no son obviadas. Pero hay un tipo documental que sí refleja sus propias decisiones: los testamentos. En las disposiciones de última voluntad estos hombres deciden, entre otros, sobre dos aspectos fundamentales que les atañen. Uno, la cuestión espiritual, que conlleva disponer su propio funeral, entierro, misas y mandas piadosas. El otro los asuntos más materiales, que implica un registro de su patrimonio, más o menos pormenorizado, y de todos sus posibles derechos económicos; un listado de acreedores y deudores; la estipulación de legados y mejoras; y, finalmente, la designación de los beneficiarios de la herencia, aunque la existencia de un estricto derecho sucesorio, que estipula unos herederos forzosos, introduce limitaciones al testador en este último aspecto. Son estos elementos económicos de los testamentos los que se van a utilizar para alcanzar los objetivos propuestos.

¿Qué disposiciones testamentarias van a constituir el apoyo documental del análisis? Las otorgadas por el grupo descrito de las tripulaciones de la Armada en la escribanía mayor de Marina de la Isla de León, actual localidad de San Fernando (Cádiz), entre los años 1761 y 1800. La muestra completa abarca 455 testamentos, aunque, al tomarse solo las escrituras de un año de cada trienio, se ha reducido su número hasta las 202 disposiciones, cantidad que puede

considerarse cuantitativamente aceptable para el análisis.² Pero la significación de la muestra viene por su calidad cualitativa. En primer lugar, no puede considerarse, para nada, localista. El hecho de que San Fernando fuera la sede del arsenal de la Carraca y, desde 1769, cabecera del Departamento Marítimo de Cádiz, promovía el constante arribo de buques de la Armada, que llegan para carenar, avituallarse o invernar, con una marinería que tiene múltiples orígenes geográficos, en una proporción similar a la que cada Departamento marítimo aporta, lo cual permite obtener una visión más integral y sistémica del colectivo. En segundo lugar, el hecho de que casi la totalidad de los tripulantes estuvieran pendientes de que las contadurías de Marina les hicieran efectivo sueldos debidos por los servicios ya prestados, promueve la realización de testamentos, en los que señalar quienes serían los herederos beneficiarios de estas pagas atrasadas cuando fueran, finalmente, abonadas. Un número muy elevado de estos individuos, en sus lugares de origen, en el caso de no tener bienes inmuebles, difícilmente habrían testado, ya que no verían necesidad alguna de protocolizar su última voluntad. En esta misma línea, la muestra incluye gran cantidad de hombres jóvenes y solteros, muchos de los cuales todavía vivían con sus padres, y que habitualmente no suelen realizar testamento en esas tempranas edades, pero, por el aspecto ya reseñado de la deuda de sus salarios, concluyen su disposición testamentaria. Por tanto, la muestra permite acercarse a los asuntos económicos de gente de mar, los cuales normalmente no quedarían registrados.

Tipología de bienes de las tripulaciones de la Real Armada

Los testamentos realizados por los 202 tripulantes de los barcos de la Armada española que componen la muestra de análisis van a permitir un acercamiento a la situación económica de los mismos, lo cual, dada la heterogeneidad de procedencia y categoría profesional del grupo estudiado, puede ofrecer conclusiones que se pueden trasladar al conjunto del colectivo. De todas formas, hay que ser ponderados, ya que, en la mayoría de los casos, la información es más cualitativa que cuantitativa. Así, cuando se señala la propiedad de bienes, en bastantes casos se hace de forma muy genérica, sin dar cuenta, por ejemplo, en lo referente a las tierras, de su extensión ni de su valor. Igualmente, no suele especificarse la cuantía de la ropa ni de las alhajas. Si resulta muy definida la información sobre las deudas a favor o en contra, con relación pormenorizada de los individuos implicados y las cantidades. Y en el caso de los débitos de salarios por parte de la administración, suele indicarse el número de meses adeudados, pero no su montante, que depende del tipo de sueldo percibido.

Empecemos por una visión general indicando los tipos de bienes que cada individuo manifiesta poseer, algo que se observa en la tabla 1, teniendo en cuenta que la muestra se reduce a 200, al declarar dos testadores no poseer nada. Se han establecido seis tipologías de bienes: deudas a favor, ropa, propiedades, dinero efectivo, alhajas y mercancías.

Tabla 1. Tipología de bienes de las tripulaciones de la Armada.

Tipología de bienes	Individuos que lo declaran	% sobre total grupo (200)
Deudas a favor	195	97,5
Ropa	65	32,5
Propiedades	51	25,5
Dinero efectivo	47	23,5
Alhajas de plata y oro	14	7,0
Mercancías	1	0,5

Fuente: AHPC, Protocolos de San Fernando, legajos enumerados en cita 2.

Dichos datos promedian dos tipos de bienes por testador, pero ello oculta matices que es interesante apreciar, para lo que contamos con la tabla 2.

² Dicha documentación se custodia en el Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), Protocolos de San Fernando, Años y legajos 1764, 25; 1764, 29; 1767, 32; 1770, 38; 1770, 39; 1776, 51; 1777, 56; 1779, 61; 1782, 69; 1785, 77; 1785, 78; 1788, 88; 1791, 101; 1794, 112; 1797, 124; 1800, 133; y 1800, 136.

Tabla 2. Número de tipología de bienes declarados por cada testador.

Número de bienes	Tipología de bienes	Parcial		General	
		Nº	%	Nº	%
1	Deudas	84	42,0	88	44,0
	Dinero	2	1,0		
	Propiedades	2	1,0		
2	Ropa y deuda	29	14,5	69	34,5
	Propiedades y deuda	24	12,0		
	Dinero y deuda	15	7,5		
	Propiedades y ropa	1	0,5		
3	Ropa, dinero y deuda	9	4,5	28	14,0
	Ropa, propiedades y deuda	8	4,0		
	Propiedades, dinero y deuda	7	3,5		
	Ropa, deuda y alhajas	3	1,5		
	Dinero, deuda y alhajas	1	0,5		
4	Ropa, dinero, deuda y alhajas	5	2,5	12	6,0
	Ropa, propiedades, dinero y deuda	4	2,0		
	Ropa, propiedades, deuda y alhajas	2	1,0		
	Ropa, dinero, deuda y mercancías	1	0,5		
5	Propiedades, ropa, deuda, dinero y alhajas	3	1,5	3	1,5

Fuente: AHPC, Protocolos de San Fernando, legajos enumerados en cita 2.

Pero había la posibilidad de que existieran deudas de particulares, a los que el testador les hubiera realizado préstamos, generalmente de escasa cuantía. Así, de los 195 individuos acreedores hasta 61, un 31%, declaran haber prestado dinero. Un aspecto que, en otro apartado, en unión con las deudas en contra, será desarrollado para captar la funcionalidad de estos créditos.

Resulta llamativo que solamente un tercio de los componentes de la muestra hagan alusión, como un bien de su propiedad, a la ropa, pero ello no es totalmente extraño. El que no se computara la ropa puede deberse, en primer lugar, a la escasa entidad de la misma o que se encontrara tan maltrecha que la hiciera prácticamente inservible. Ya en 1784, a propuesta del intendente general Rubalcaba, se había establecido un uniforme reglamentario, por el cual cada marinero debía recibir al enrolarse hasta 15 prendas, un par de zapatos, un petate y algunos utensilios, todo valorado en 258 reales (Nicieza, 2022, pp. 289-290). Pero esta normativa tuvo una mínima aplicación, y, menos, un método de renovación del vestuario. Así, García Garralón (2012, p. 237) recoge un informe de 1793, remitido al secretario de Marina Antonio Valdés, en el que se señalaba “la desnudez de la gente de mar”, que posee poca ropa, no más de una camisa, un chaleco y unos calzones, y “no teniendo otras prendas con que alternar en el uso, para lavar las sucias, lo están siempre las que tienen”. La ausencia de ropa, en segundo lugar, está en relación con el hecho de que el 90% de los testadores estuvieran internados en el hospital, siendo práctica habitual en dichos centros, en especial ante la sospecha de enfermedades contagiosas o de infestación o presencia de ectoparásitos, el proceder a la incineración del vestuario del enfermo, cuestión que señalan algunos testamentos.

Casi una cuarta parte de los individuos de la muestra, 47, manifiesta tener alguna cantidad de dinero en efectivo, de los que solo dos señalan que lo llevan consigo. Seis indican que lo tienen depositado en la caja de su navío; hasta 16 lo sitúan confiado en individuos del personal del hospital en el que están ingresados; otros 15 señalan que lo tienen bajo custodia de compañeros de su embarcación, siendo en cinco casos el depositante el oficial contraestre; y otros ocho en diversas personas, todas de confianza, llamando la atención dos casos en los que se indica que las personas que lo custodian lo tienen invertido, por su orden, a premio. Así, el contraestre Francisco Gomila tiene 5000 reales al 7%; mientras que el piloto Juan Rodríguez Canal consigue

un 6% por un capital invertido de 15236 reales.³ A pesar de estos dos últimos casos, y de otro muy peculiar, un grumete procedente de México que afirma tener en poder de su compadre 60000 reales, no es muy común que las cantidades de dinero en efectivo sean considerables. Si exceptuamos estos tres casos extremos, la media de los 44 restantes con dinero efectivo es de 785 reales, en torno a un año de sueldo de la categoría de marinero en Europa, pero una media que no debe ocultar que el 47% de los individuos declara tener menos de 500 reales, o que el 32% apenas llega a los 300.

Un mínimo 7%, que se corresponde con 14 individuos de la muestra, señala entre sus pertenencias alhajas de oro y, en mayor proporción, de plata. Con oro solo hay tres, que son, por otro lado, los que más objetos de plata poseen. A dos ya los conocemos pues se han nombrado en el párrafo anterior: el piloto Juan Rodríguez Canal, que tiene 3 relojes y 2 botones de dicho metal, a lo que suma siete piezas de plata; mientras que el contraamaestre Francisco Gomila, además de 12 objetos de plata, enumera dos botones y 373 gramos de oro. El tercero es el también contraamaestre Gabriel Martínez Calderón, que detalla, junto a 12 elementos en plata, dos tumbagas y 2 botones de oro.⁴ Los 11 restantes, salvo un guardián, todos ellos personal de marinería, tan solo tienen objetos de plata, normalmente hebillas y botones, y en pequeña cantidad. La mayoría entre 1 y 3 piezas, a excepción de tres que tienen 26, 28 y 48 botones de plata, y que es muestra no tanto de ostentación, que poco podía ostentar un tripulante de la Armada, como de ahorro y previsión pensando en rigurosos tiempos futuros.

Un único tripulante, el guardián Andrés Rodríguez Rebes, que regresa de una expedición a América, en concreto de Montevideo, señala que trae algunas mercancías: 4 corachas de lana, 4 cueros de pelo y algo de lana, seguramente de alpaca o vicuña. Al mismo tiempo indica que en la bodega del barco hay suyos dos barriles y una pipa, los tres recipientes vacíos, lo que puede indicar que los transportó llenos de vino o aguardiente y había vendido el contenido en América o durante la travesía.⁵ No parece tratarse, en este caso, de la tradicional pacotilla, esa pequeña cantidad de mercancías que se permitía transportar a la marinería (Barrientos, 2203, p. 123; Alfonso y Martínez, 2007, p. 166), en especial a los que hacían la travesía a las Américas en embarcaciones de comercio,⁶ ya que dicha práctica estaba prohibida en los barcos de la Armada (Pinzón, 2018, p. 117). Prohibición que la ausencia de otras menciones a mercancías en los testamentos analizados corrobora que se cumplía.

Y como última tipología de bienes están las propiedades, sobre las cuales, por su significación para la caracterización económica del colectivo, se tratará, específicamente, en el siguiente apartado.

Patrimonio y pobreza de la marinería

Generalmente se establece una sintonía entre la posesión de propiedades y una situación económica holgada incompatible con la pobreza, aunque esta afirmación puede ser muy matizada, algo que se procederá a realizar en relación al colectivo de la marinería. En la tipología de bienes establecida se incluye una denominada propiedades. Un concepto en el cual se engloban los característicos bienes inmuebles, casas y tierras, pero también el ganado y algún medio de producción. Puede resultar algo contradictorio, frente al tópico de la pobreza del sector, el hecho de que, hasta 51 individuos de la muestra, un 25,5%, se declaren dueños de propiedades, un porcentaje que se puede considerar, para la estructura de la propiedad de la época, moderadamente alto. Al ser una temática poco tratada no es fácil encontrar estudios que permitan una perspectiva comparativa y, los que se localizan, se refieren a localidades específicas lo que contrasta con el carácter genérico, de múltiples orígenes geográficos, de los marineros de la muestra.

Sobre el sector de la mar en la Barcelona de principios del siglo XVIII, García Espuche (2007, pp. 44-45) indica que frente a un 29,8% de familias barcelonesas que eran propietarias de las casas donde habitaban, en el caso de los oficios de mar dicho porcentaje se reducía al 13%. Pero

³ Estos dos casos en AHPC, Protocolos de San Fernando, legajos 112, ff. 649-654 y 124, ff. 428-441.

⁴ Para los dos primeros véase nota 3, para el tercero AHPC, Protocolos de San Fernando, legajo 69, ff. 479-482.

⁵ AHPC, Protocolos de San Fernando, legajos 78, ff. 376-377.

⁶ En un reglamento de 1755 que regulaba los sueldos de las tripulaciones de barcos mercantes a América se incluía que cada oficial de mar, o dos marineros, o tres grumetes, o cuatro pajes, podrían llevar una caja de mercancías (Guerrero, 1998, p. 545).

como en la gente de mar ha incluido también a los oficiales de maestranza y otros, cuando descendiendo al detalle, recalca como solo el 7,7% de los pescadores, y el 7,9% de los marineros, eran propietarios de las viviendas donde vivían. Por debajo de estos oficios del mar, como menores propietarios de sus casas, tan solo se encontraban los simples jornaleros, con un 4,5%, mientras que otros trabajadores los sobrepasaban, ampliamente, con porcentajes del 40,7% los panaderos o del 22,9% los zapateros. Aunque se sumaran otros individuos de marinería que no fueran propietarios de casas, pero sí de otros bienes, ese porcentaje en torno al 8% no se incrementaría en exceso y seguiría quedando bastante alejado del obtenido en la muestra de tripulantes de la Armada. Si a ello se añade, como recalca García Espuche, el hecho de que por las viviendas que tomaban en arrendamiento la gente del mar pagara un alquiler que se situaba en el 45% de lo pagado de media en la ciudad, lo que indica espacios residenciales más reducidos y con peores condiciones de habitabilidad, la pobreza empieza a manifestarse como un aspecto esencial del colectivo en Barcelona.

En su estudio sobre la localidad gaditana de Rota, González Beltrán (2023, p. 304) muestra una situación diferente en lo cuantitativo, pero muy parecida en lo cualitativo. Según los datos de un padrón elaborado por el señor jurisdiccional en 1765,⁷ hasta 35 de los 100 marineros registrados presentan algún tipo de propiedad, porcentualmente por encima del valor obtenido en la muestra de análisis de tripulantes de la Armada. La información detallada de la fuente permite conocer que tipología de propiedades tienen estos marineros. La mayoría, hasta 21, solo posee la casa en la que habitan, que en muchos casos ni siquiera es un inmueble completo, sino una parte del mismo, en ocasiones una o dos habitaciones. Otro es propietario de tres inmuebles urbanos. A la propiedad de su casa, otros siete suman el tener algún pedazo de tierra, generalmente puesta de viñedo. Hay cinco que declaran disfrutar exclusivamente de alguna parcela de tierra. En el caso de los que gozan de propiedades rústicas siempre se trata de pequeñas explotaciones inferiores a las 3 hectáreas, que hay que entender como un complemento a su actividad marinera. Finalmente, un piloto, como caso extraordinario, tiene varias casas, porciones de tierra y ganado para la labor. Es decir, el colectivo marinero de Rota presenta un significativo porcentaje de propietarios, pero de unos bienes inmuebles de escaso valor. Y un detalle destacado, el acceso a esta propiedad, en relación con el ciclo vital, suele ser tardío, ya que los marineros menores de 45 años con propiedades se reducen al 17,3%, algo que puede deberse a que el paso de los años genere cierta capacidad de ahorro y-o, con mayor incidencia, el incremento de las posibilidades de heredar. Pero, volviendo a la muestra de análisis, ¿qué tipo de propiedades se detectan? De los 51 individuos con propiedades hay nueve que señalan su posesión, pero no especifican de qué bienes se trata. Lo que tienen los otros 42 queda reflejado en la tabla 3.

Tabla 3. Tipología de las propiedades de los tripulantes de la Armada.

Tipología de las propiedades	Número de individuos	Porcentaje sobre el total (42)
Casas	9	21,4%
Casas y tierras	15	35,7%
Casa, tierras y ganado	3	7,1%
Casas y ganado	1	2,4%
Tierras	10	23,8%
Tierras y ganado	2	4,8%
Ganado	1	2,4%
Barca	1	2,4%

Fuente: AHPC, Protocolos de San Fernando, legajos enumerados en cita 2.

Predomina la dupla conformada por algún inmueble urbano acompañado de tierra, seguida de la posesión de solo tierras y, en tercer lugar, solo casas. En conjunto, hay 30 individuos que son propietarios de alguna parcela de tierra; otros 28 que poseen al menos una parte de casa; siete tienen ganado; y un último caso con una barca. La documentación aporta escasos datos cuantitativos que ayuden a caracterizar dichos bienes, faltando, especialmente, una valoración

⁷ Padrón de Rota de 1765. Archivo Historia Nacional (AHN), España, Sección Nobleza, Osuna, C. 1633, D. 113.

económica. Tan solo se ofrece el valor de dos casas, evaluadas en 5700 y 4000 reales; y de dos trozos de tierras, apreciados en 1100 y 1650 reales, cantidades nada elevadas, que denotan la escasa entidad de los bienes.

Con respecto a las casas hay un marinero que señala poseer hasta cuatro, pero las disfruta en mancomún con otros dos hermanos. Hay otros dos, un marinero y un artillero, que indican la posesión de dos casas. La mayor parte, hasta 15, son dueños de un único inmueble, mientras que otros nueve llegan a precisar que solo les pertenece parte de una casa, generalmente una mitad. Por tanto, eran propietarios, pero de escasa consideración.

Y lo mismo se puede decir en lo respectivo a las tierras. Ya se ha visto el mínimo aprecio de las dos parcelas evaluadas, a lo que hay que añadir la escasa superficie de las parcelas que así lo especifican: 5 cuarteladas, 3 ferrados, 3,5 ferrados, 6 ferrados, 20 ferrados, 200 carros. Lo más habitual es referirse a las tierras que se tienen con el vocablo “pedazo”, lo cual incide en su rasgo de poca extensión fruto de una parcelación muy dividida. Un último aspecto que se puede señalar es el referido a la modalidad de cultivo. Así hasta en 10 ocasiones se detalla que las tierras están puestas de viñedo, una plantación que ya se ha visto al tratar el caso de la localidad de Rota; tres son huertas y dos castañares. Estas propiedades rústicas apuntan a cierta pluriactividad en los marineros en la que más adelante se incidirá.

Por último, sobre el ganado que poseen hasta siete individuos de la muestra, hay tres que no indican ni qué tipo de ganado ni cuántas cabezas son. Otro indica que son cabras y ovejas, pero sin decir su número. Y otros tres dan información muy completa. Así, el primero cuantifica su cabaña ganadera en 6 vacas y 80 cabras; el segundo manifiesta poseer un caballo y 100 ovejas, que gradúa valdrán 3200 reales; y el tercero, el grumete mexicano Juan Antonio de los Reyes Marchano, al que ya se ha mencionado al tratar la cuestión del dinero en efectivo con un capital de 60000 reales, el cual dice que, en su tierra de origen, mantiene 120 yeguas, 30 caballos y 110 vacas paridas, lo que provoca incógnitas sobre qué hacía un individuo, que se puede considerar acaudalado, sirviendo como grumete en la Armada tan lejos de su tierra.

¿Es posible dar algunos rasgos que caractericen a estos tripulantes propietarios? Sería interesante establecer, como en el caso de Rota, una relación entre propiedad y edad, pero los testamentos no reflejan, en ningún caso, la edad del testador. En este sentido, lo más aproximado es observar si los propietarios ya se encuentran casados o son viudos, lo que pudiera implicar una mayor edad, o permanecen solteros. Y el resultado es esclarecedor, solo el 14,7% de los solteros que componen la muestra son propietarios, mientras que en los viudos se alcanza un 33,3%, y se llega hasta un muy significativo 40,3% cuando se trata de los tripulantes casados. En línea con esta relación estado civil/posesión de propiedades, hay que señalar que de los 77 casados y viudos que dan información sobre si ellos aportaron bienes inmuebles, casas y tierras, al contraer matrimonio tan solo 15, un 19,5%, lo afirman, un porcentaje muy similar al que se ha visto de los solteros. Y, ahondando en la cuestión, si se introduce el criterio del escalafón profesional, muy ligado a la experiencia y a la edad, se corrobora lo expuesto, con la salvedad de los oficiales de mar, que con un 22,2% de propietarios, queda por detrás de los artilleros, con un 32,1%, y de los marineros, con un 28,8%. Siendo el grupo de menor cualificación y menor edad, el de grumetes, el que presentan el porcentaje de propietarios más exiguo, un 16,7%.

También es factible comprobar la incidencia de propiedades en relación al origen geográfico de los poseedores, aprovechando la infrecuente peculiaridad que tiene la muestra de no ser localista. Se han dividido los 202 individuos del análisis por departamentos marítimos. Así toda la costa Cantábrica que queda bajo la jurisdicción de El Ferrol; la costa mediterránea del Levante, con jefatura en Cartagena; y toda la costa andaluza, que engloba el Departamento de Cádiz; a lo que se ha añadido un cuarto grupo formado por marinería que procede del interior de España, de las posesiones de ultramar y de países extranjeros. Pues bien, en el norte el 34,6% de los tripulantes son propietarios de bienes inmuebles, superando la media del conjunto, algo que se debe, preferentemente, a la marinería procedente de Galicia, ya que la misma alcanza un 37,3% de poseedores de tierras y casas. En la zona del levante mediterráneo el porcentaje se asimila a la media, con un 23,1% de individuos propietarios, aunque en este caso los datos de Cataluña, Valencia y Murcia son muy bajos, inferiores al 10%, siendo Baleares la que con un significativo 42,9% de propietarios, por encima incluso de Galicia, eleva el porcentaje medio de la zona. En el Departamento de Cádiz, referido a la costa de Andalucía, no hay mucha marinería propietaria, tan

solo el 18,4%. Y lo mismo se puede decir del conglomerado que conforma el cuarto grupo, ya que se queda en un 17,2% de propietarios. Estudios territoriales específicos deberán dar las claves de esa mayor presencia de marinería dueña de bienes inmuebles tanto en Galicia como en Baleares, aunque para el caso gallego y, por extensión, de toda la costa norte es posible establecer como una de las causas la pluriactividad.

Sobre este aspecto, Robert Lee (2023, p. 45) ha señalado, de forma acertada, que los estudios dedicados al sector de la gente del mar han obviado, generalmente por centrarse en grandes ciudades portuarias, la existencia de un marco de empleabilidad más amplio que incluye tanto las actividades marítimas como las oportunidades de trabajo en tierra, ya sea en los mismos puertos, donde resaltan las tareas de carga, descarga y estiba, o ejerciendo otros trabajos totalmente ajenos al mar. Y así recalca que, en muchas pequeñas comunidades costeras, el vínculo entre el empleo marítimo y la producción agrícola siguió siendo vital, ya que la agricultura proporcionaba un suplemento económico indispensable para la subsistencia. Además de que la agricultura y, en especial, la actividad pesquera, a menudo estaban interrelacionadas, atendiendo a las necesidades estacionales de empleo de cada una.

Y, en efecto, era así. Marineros que complementan sus ingresos en el sector agrícola, ya sea trabajando a jornal o cultivando pequeñas parcelas tomadas en arrendamiento o, el aspecto que más interesa, de su propiedad. En este sentido se entienden, por ejemplo, órdenes permitiendo que los matriculados adscritos al arsenal de El Ferrol pudieran abandonar las instalaciones del 15 de junio al 31 de agosto para llevar a cabo la recolección de la cosecha (Merino, 2019, p. 75). O la información de pluriactividad que ofrece el catastro de Ensenada, poco dado a hacer mención de la misma, relativa a la gente de mar de algunas localidades de la costa cantábrica, poniéndola en relación con la necesidad de obtener ingresos en las temporadas en las que no se pescaba. Así, con respecto al tiempo que cada año se dedica a la pesca, en Cudillero (Asturias) la mencionada fuente comenta que las barcas pescan ocho meses al año, “contados desde el de noviembre al de junio inclusos”. En Ribadesella (Asturias), indica que las lanchas que se dedican a la pesca del congrio, merluza y bonito, lo hacen “algunos meses del año”, mientras que 10 bateles con sus redes solo tienen aplicación “cuatro meses al año”. En la Puebla da Caramiñal (Galicia) se dedican a la captura de la sardina, “y la pesca no la hacen sino cuatro meses al año”. Mientras que en Suances (Cantabria), señala que algunos marineros se ocupan la mínima cantidad de 24 días al año “que es el tiempo del besugo y la sardina”.

¿Qué se hacía el resto del tiempo para obtener el sustento?, pues compaginar con otras actividades, y muy especialmente con la labranza. Así, en la dicha Suances los marineros suman a los 24 días de pesca otros 96 días de trabajo “que se ocupan en la labranza”. En San Vicente de la Barquera (Cantabria), el catastro especifica que había 120 marineros, los cuales trabajaban 100 días en el mar y otros 80 como jornaleros agrícolas; a los que se añaden otros cinco marineros que los 80 días de no actividad marinera ejercían dos como canteros, dos como carpinteros y uno como sastre. Y en Foz (Galicia), la documentación catastral especifica que hay 61 marineros, “quienes, aunque usan dicho oficio, ejercen el de labradores, por lo que consideran se ejercitarán la mitad del año en la navegación y pesca”.⁸ Estudios como el de Sánchez Gómez (2009, p. 171) relativo a las villas cántabras de Santander, San Vicente de la Barquera, Laredo y Castro Urdiales, corroboran lo aquí expuesto sobre la pluriactividad en mar y en tierra de los marineros y pescadores. El ejemplo que proporciona de Santander es concluyente, solo 55 individuos manifiestan dedicarse en exclusiva a la marinería, mientras que hasta 186 compaginan el ser “marineros y labradores”. Por su parte Rodríguez Lemos, al analizar las localidades de las Rías Baixas gallegas, afirma que,

la base económica de muchas comunidades marineras acabó siendo la agraria, especialmente de la mano del proceso de agrarización sobrevenido a lo largo del Seiscientos, que obligó a que algunos marineros, cuya edad media rondaba los 37 años en el tránsito del siglo XVIII al XIX, se declarasen también labradores “en lo más restante del año” (Rodríguez, 2023, p. 103).

⁸ La documentación del Catastro en Archivo General de Simancas (AGS), España, CE_RG_Legajos 371 (Cudillero); 369 (Ribadesella); 253 (Puebla da Caramiñal); 050 (Suances y San Vicente de la Barquera); y 207 (Foz).

Relativamente pocos con propiedades y concentrados en determinadas zonas geográficas. Pero ¿cómo se ha accedido a dichas propiedades? ¿son adquiridas o resultado de traspasos intrafamiliares no onerosos? Hay poca constancia de que fueran casas y tierras adquiridas mediante compra por los propios testadores, ya que solo tres indican compras: una casa con huerta; un trozo de tierra y viña; y una huerta, una viña y dos mimbrales. Es cierto que hasta 15 individuos señalan poseer bienes, pero no su procedencia, y otros 11 indican que llevaron bienes como su aportación al matrimonio, igualmente sin indicar si eran suyos o procedentes de una cesión realizada por sus padres. En el caso de unir estos dos grupos se obtendrían hasta 26 individuos que podrían haber adquiridos bienes por su cuenta, pero lo más habitual es que procedieran de repartos hereditarios, ya que casi todos ellos tienen, al menos, un progenitor fallecido. Una cuestión que se corrobora con el hecho de que son 22 testadores los que indican expresamente que los bienes de los que son propietarios son heredados, no siendo extraño el que compartan la propiedad, en mancomún, con otros herederos. Por último, en cuatro casos el propietario no es el marinero sino su esposa, que ha aportado el bien mediante la dote. Este aspecto del acceso a la propiedad, generalmente sin realizar una inversión pecuniaria, vuelve a recalcar la poca solvencia económica de este colectivo de tripulantes de la Armada, incapaz de incrementar su patrimonio, dependiendo para ello de su transmisión intergeneracional, aunque se puede decir que su mantenimiento, en las difíciles condiciones vistas, es ya todo un logro.

Sueldos, deudas e incertidumbre

El trabajo en el mar no conllevaba, en general, unos ingresos significativos. Si se toman los datos aportados por el Catastro de Ensenada, referidos a los territorios castellanos a mitad del siglo XVIII, lo que percibían de media los marineros dedicados a la pesca o al tráfico de mercancías, era un sueldo diario de tres reales y 8 maravedís. Dicho salario, al multiplicarlo por el máximo de 180 días que establece la normativa catastral, unos 8 meses de actividad, daría una teórica remuneración anual de 580 reales. Cantidad que ya está indicando una situación económica desfavorecida con respecto al conjunto de la población, puesto que estaría por debajo de la media de 800 reales por individuo que recoge el propio catastro al computar las utilidades comerciales, de industria y salarios del personal activo. Pero es que la realidad aún era más angustiosa pues la media de 580 reales mencionada enmascara que solo era percibida por el 31,2% del colectivo, mientras que otro 38,9% obtenía menos de dichos ingresos teóricos. Así, el 27,8% de los marineros cobraba entre 360 y 450 reales anuales; mientras que el 11,1% del grupo ganaba menos de 360 reales. Es decir, el 70,1% percibía el salario medio o menos. Por el contrario, dada la heterogeneidad y jerarquía de la marinería había un 23,9% que mejoraba su jornal hasta los 4 reales, lo que hace 720 reales al año; y una minoría, del 6% de los individuos, que llegaban a sobrepasar ampliamente la media, al ganar entre 5 y 20 reales diarios, lo que implicaba ingresos anuales entre 900 y 3600 reales.⁹

A modo de complemento de estas cifras generales, se han analizado las respuestas al interrogatorio catastral realizadas por 18 localidades costeras, que presentan una casuística muy diversa. La media salarial de la gente de mar para los 180 días de actividad se sitúa en los 485 reales, dentro de una horquilla amplia que oscila entre los 200 y los 1100 reales, pero con el 55% por debajo de la media. De las 18 localidades hay 11 del cantábrico, en las que la media anual de ingresos se sitúa en los 425 reales; y las siete restantes son andaluzas en las que el ingreso medio alcanza los 580 reales, superando en un 36% la cantidad que se cobraba en el norte, algo que puede explicarse por unos mayores sueldos a la marinería favorecidos por el significativo tráfico comercial que tenía lugar entre puertos andaluces y América.¹⁰

En general, los sueldos percibidos por su trabajo por la gente de mar variaban considerablemente, dependiendo de multitud de factores. Ya se han señalado algunos. Así la jerarquización

⁹ Estos datos de elaboración propia a raíz de la información catastral recogida por Matilla Tascón (1947, pp. 185-529) y del Estado de rentas de las 22 provincias del Reino, en AHN, FC-Mº Hacienda, MPD.11.

¹⁰ Las localidades analizadas son, en el norte: Cudillero, Lueca, Avilés, Ribadesella, Gijón, San Vicente de la Barquera, Celeiro, Burela, Cambados, La Guardia, Villanueva de Arosa. Y en Andalucía: Ayamonte, Marbella, Rota, El Puerto de Santa María, Cádiz, Puerto Real e Isla de León.

profesional, permitiendo que un piloto obtuviera un promedio de cinco veces lo que ganaba un marinero, y un contraмаestre el triple, mientras que un grumete percibía dos tercios del salario del marinero. También se ha indicado la incidencia de la situación geográfica de cada localidad, ligada a las oportunidades de trabajo que las actividades que se desarrollaban en la zona ofrecían. La ocupación en barcos mercantes solía proporcionar mayores ingresos, y durante un mayor tiempo en el año, que la actividad pesquera. En este sentido, Perez-Mallaina (2023, p. 20) y Tempère (2002, p. 105) señalan que los viajes comerciales a América ofrecían salarios algo más elevados y, lo que era fundamental, una cierta estabilidad laboral con travesías que, entre ida y vuelta, podían durar entre ocho y doce meses. Unos sueldos más elevados que pueden cuantificarse. Barrientos (2003, pp. 151) da el ejemplo de un viaje, en 1722, Cádiz-Buenos Aires-Cádiz, que se estimaba podía durar un año, ofreciendo de sueldo 3000 reales a los marineros, 2000 a los grumetes y 1333 a los pajes, lo que implicaba al mes, respectivamente, 250, 166 y 111 reales. A la cantidad señalada para el viaje redondo habría que sumar 120 reales por el vino no consumido y la posibilidad de llevar algunas mercancías para su venta.

Estos sueldos tan elevados hicieron intervenir a los armadores que hacían la ruta americana desde Cádiz, que, con la anuencia de las autoridades, establecieron en 1755 un reglamento de salarios de obligado cumplimiento. En el mismo se estipulaban las siguientes retribuciones mensuales: piloto de 1ª 900 reales; piloto de 2ª 450; contraмаestre 450; guardián 225; marinero 120; grumete 82,5; y paje 52,5. Salarios que, para el caso de un marinero, podían significar ingresos en torno a los 1440 reales anuales, siempre que trabajaran todos los meses, cantidad que triplica la vista como media en el catastro. A ello, añadiría 450 reales por el vino y el derecho a embarcar un pequeño cupo de mercancías con las que negociar (Guerrero, 1998, pp. 543-545).

Pero estos sueldos por encima de los aportados por la fuente estadística, también es posible detectarlos en otras zonas distintas de la andaluza. En la costa catalana, las embarcaciones mercantes están pagando, de media, en 1797, 930 reales mensuales a los pilotos; 320 a los contraмаestres; 135 a los marineros; 90 a los grumetes, y 60 a los pajes. Y ello a pesar de una rebaja en torno al 12% con respecto a los salarios que se pagaban en 1779 (López, 2016, p. 112). Y, un último ejemplo, el aportado por Vázquez Lijó (2015, p. 233) sobre los salarios percibidos por las tripulaciones de los barcos correos, con base en La Coruña, en la última década del siglo XVIII. Mensualmente un piloto de 1ª obtenía 600 reales; un piloto de 2ª 540; un pilotín 300; un contraмаestre 360; un guardián 180; un artillero 150; un marinero 105; un grumete 75; y un paje 60.

En la actividad pesquera los salarios que se percibían eran más moderados y estaban sometidos a múltiples prácticas para su abono. Muy habitual en el norte, aunque es posible detectarlo también en Andalucía, estaba la remuneración a la parte, lo obtenido por la venta del pescado se dividía entre los individuos interesados, en función de lo que cada uno aportaba, ya fuera una parte de propiedad de la embarcación, aunque no se embarcara en ella, los aparejos necesarios para la actividad, o el propio trabajo desarrollado. Esa parte de la ganancia percibida se denomina, en bastantes localidades, *quiñón*. Era una forma de retribución muy volátil, si la pesca era aceptable los ingresos podían ser abundantes, pero si no se salía a pescar, por distintos motivos, o se volvía sin capturas, no había devengo alguno. Si este hecho negativo se reiteraba la situación económica del pescador se desmoronaba, acentuando su dependencia e incertidumbre. Otras modalidades de remuneración de la actividad pesquera eran, la más habitual, el jornal diario cuando se trabajaba, que estaría, según lo visto, entre 2 y 3 reales; y, en pocos casos, un salario mensual con independencia de los días en los que hubiera habido faena (Vázquez, 2016, pp. 48 y 55).

Y los tripulantes de la Armada, ¿Cuál era su salario? ¿Enrolarse podía significar una mejora de sus ingresos o, por el contrario, un menoscabo de los mismos? Para el siglo XVIII los sueldos quedan señalados en las ordenanzas de Marina de 1717, siendo modificados, mínimamente, por normas emitidas en 1739 y 1782, lo que implica que durante toda la centuria la retribución de las tripulaciones no fue revisada, no se incrementó, lo que, en la práctica, dada la inflación del periodo, significa una pérdida de poder adquisitivo y, por tanto, una agravación de la situación de precariedad.

El salario a percibir por las tripulaciones de la Armada dependía de dos condicionantes fundamentales: el escalafón profesional y el destino geográfico al que se desplaza la embarcación. Al igual que en la marina mercante hay una jerarquía profesional, proporcionada por los

conocimientos y la experiencia, y muy ligada a la edad. Según la posición en el escalafón se cobraba más o menos. Aunque ello era bastante flexible y dependía en muchas ocasiones de las necesidades del barco y de las disponibilidades económicas. Así, por ejemplo, era habitual en los barcos de la Armada que la proporción estipulada de marineros/grumetes no se cumpliera, incrementando el número de los segundos, que obtenían un sueldo menor, abaratando el coste final de la tripulación. Por otro lado, la Armada tenía estipulado tres tipologías de sueldos según la embarcación desarrollara su derrota por las aguas en torno a Europa; si se trataba de una travesía hacia los puertos atlánticos de América, lo que conllevaba un mayor salario; o si se surcaban aguas del Mar del Sur, es decir, del océano Pacífico, donde el suplemento retributivo era aún mayor.¹¹ Esta práctica estaba justificada por los considerables peligros que las rutas transoceánicas conllevaban y que las hacían menos atractivas para la marinería.

En la tabla 4 se puede comprobar a cuanto ascendía el sueldo mensual, en reales de vellón, de los distintos miembros de la tripulación y según donde tuviera lugar la navegación.

Además de dichos salarios todos percibían su ración diaria de alimentación, la cual fue incrementado su valor durante la segunda mitad del siglo XVIII. Así, en 1758, se evaluaba en dos reales; en 1771 el contratista la ofrecía por 2,7 reales; y el Banco Nacional de San Carlos, que se hizo cargo del asiento en 1784, la contrató por 2,82 reales.¹² Las quejas de las tripulaciones por la mala calidad y el estado de conservación de estas raciones fueron constantes.

Igualmente, cada individuo tenía derecho a una ración de vino al día, la cual no solía consumirse, por lo que se percibía el valor de la misma a razón de 15 reales al mes en Europa y una cantidad fija de 600 reales, con independencia del tiempo embarcado, en los viajes a América, y de 800 reales en el Mar del Sur. A modo de ejemplo, un tripulante con la categoría de marinero obtendría, embarcado por aguas europeas un año, además de su alimentación, computando salario y vino, la cantidad de 1020 reales; si el viaje era a América, la retribución ascendería a 1860 reales; y surcando el Mar del Sur lograría hasta 3680 reales.

Tabla 4. Sueldos mensuales de las tripulaciones de la Armada en el siglo XVIII.

Tipología del puesto	Sueldo Europa	Sueldo América	Sueldo Mar del Sur
Piloto 1 ^a	300	900	1300
Piloto 2 ^a	250	540	820
Pilotín	150	225	400
Contramaestre 1 ^a	300	450	960
Contramaestre 2 ^a	180	270	600
Guardián 1 ^a	180	270	560
Guardián 2 ^a	150	225	520
Artillero preferencia	100	150	350
Artillero	90	135	320
Marinero	70	105	240
Grumete	45	67,5	160
Paje	30	45	100

Fuentes: *Reglamento de todos los sueldos y gratificaciones y más obtenciones que gozan los que sirven en la Marina*. Año 1782. Biblioteca Nacional de España, manuscrito 8770.

Es decir, a primera vista, cuando un individuo de la mar se veía casi obligado, por el sistema de matrícula, a enrolarse en barcos de la Armada, se aseguraba el sustento y trabajo durante, al menos, una campaña anual, que se podía alargar alguna más. Además, sería relativamente bien retribuido, más si su destino no era en aguas europeas, en comparación con lo que podría ganar en actividades pesqueras y comerciales, salvo si, estas últimas, eran con los territorios de ultramar. Por lo tanto, se podría valorar como una situación favorable estar enrolado en barcos de la

¹¹ Sobre los sueldos en la costa del Pacífico y su relación con la falta de marinería y las condiciones de la misma, véase la investigación de Pinzón (2018, pp. 108-116).

¹² El dato de 1758 en *Fuerzas de la Real Armada de España con una noticia exacta del coste que ha tenido a S.M. en el próximo pasado año de 1758*. Biblioteca Nacional de España, Manuscrito 18013. Y los de 1771 y 1784 en AHN, Diversos-Colecciones, 157, nº 4 y 5.

Armada, pero la realidad lo que transmite en una reacción adversa, contraria a estos servicios, a los que se acude por imposición, y que se intentan eludir por diversos procedimientos y, en última instancia mediante la desertión, a pesar de estar muy penada (Vázquez, 2012). Si los términos económicos pueden catalogarse de adecuados ¿por qué este desafecto? La respuesta hay que buscarla en las pésimas condiciones del trabajo y en un hecho fundamental, los continuos retrasos en el cobro de los sueldos. Una cuestión era no recibir la retribución hasta concluir una singladura, como establecían las normas, y otra distinta que se fueran acumulando los débitos salariales de varias expediciones y que no fueran abonados, incluso, al ser licenciados del servicio. Unos retrasos en la remuneración que han sido ampliamente señalados por la historiografía (Pinzón, 2018, p. 117; Vázquez, 2020, p. 384; Martín, 2020, pp. 138-143).

Esta demora del abono de las retribuciones por parte de la Armada queda reflejada en la mayoría de los testamentos de la muestra, así, como ya se comentó, hasta en 192 del total de 202, un 95%. Y, no era extraño que a los débitos de sueldos se unieran impagos de la ración de vino y de las presas capturadas. Es difícil cuantificar el valor de lo adeudado a cada tripulante, ya que, salvo unos pocos que especifican la cantidad monetaria, la mayoría tan solo señala los meses que se le deben, sin detallar incluso un dato significativo, el ámbito geográfico de la navegación, aspecto que determina el montante del salario a percibir. Con la información de los 164 testamentos que señalan el número de meses adeudados se ha realizado la tabla 5, en la que es posible observar un aspecto de sumo interés: el incremento del número de meses impagados a medida que transcurre la segunda mitad del siglo XVIII.

Las deudas con las tripulaciones más que se duplican entre la primera y la última década estudiada, lo que viene a recalcar, primero, la crisis financiera de la monarquía hispana, que se explica por la reiteración de los conflictos armados y el espectacular incremento de los gastos militares. Y, segundo, como dicho déficit repercute sobre un colectivo socio-profesional tan sensible y necesitado de percibir su salario. Si se toma, por ejemplo, la categoría de marinero, la deuda media, en el caso de navegar por Europa, ha pasado de 780 a 1300 reales. Pero si la navegación ha sido con América, lo no percibido pasa de 871 a 1950 reales, a lo que habría que añadir, casi siempre, el valor del vino no consumido, entre 150 y 600 reales.

Tabla 5. Deuda de salarios. Evolución 1761-1800.

Datos analizados	1761-1770	1771-1780	1781-1790	1791-1800
Total testamentos	31	46	108	17
Testamentos que señalan deuda	26	43	108	15
%	83,9	93,5	100,0	88,2
Testamentos que señalan nº de meses adeudados	13	38	103	10
%	41,9	82,6	95,4	58,8
Total meses adeudados	108	409	1544	186
Media de meses adeudados	8,3	10,8	15,0	18,6

Fuente: AHPC, Protocolos de San Fernando, legajos enumerados en cita 2.

¿Qué consecuencias tienen estos impagos en las tripulaciones? Claramente, incidir en su caracterización de pobreza y provocar una lamentable situación de incertidumbre. Es cierto que el tripulante cuando está navegando no precisa cobrar, ya que tiene asegurada su alimentación y las posibilidades de gasto son mínimas. Pero pudiera haberlas a bordo (adquirir tabaco, vino, una ración suplementaria, deudas de juego) y, sobre todo, en tierra en caso de poder desembarcar si el barco fondeaba en algún puerto. Para estos gastos menudos era muy común recurrir al préstamo, práctica que queda reflejada en las disposiciones testamentarias, donde es habitual indicar la cantidad tomada o dada a préstamo y quienes eran los acreedores o los deudores. Hasta en 121 escrituras, el 59,9% del total, se recoge la presencia de deudas entre particulares. En 60 casos tan solo se incluyen deudas en contra del testador. En otros 37 el declarante se presenta, exclusivamente, como acreedor. Mientras que son 24 los casos en los que la persona que testa manifiesta que le deben y que él debe, predominando en esta combinación un resultado negativo, con 14 situaciones en que se adeuda más de lo prestado.

Del análisis de los datos se obtienen algunas peculiaridades de esta práctica en relación con el colectivo implicado. En primer lugar, que suele tratarse de microcréditos, se solicitan o se prestan pequeñas cantidades, en ocasiones ínfimas. De los 61 que prestan, son 57 los que indican los importes que han entregado, resultando una media de 281 reales por individuo, aunque es de destacar que 25 de ellos, un 43,9%, no sobrepasan los 100 reales fiados. De estos préstamos se benefician un total de 158 personas, siendo la cantidad media recibida de 101 reales, aunque hasta 100 deudores han solicitado menos de 50 reales, y, de éstos, 34 tan solo adeudan entre 1 y 10 reales.

En cuanto a los 84 testadores que se declaran deudores, hay 76 en los que se especifican las cantidades debidas. La deuda media de cada individuo es de 324 reales, aunque es posible recalcar como un 56,6% de ellos, hasta 43, declaran pasivos inferiores a los 100 reales. Estos débitos recaen en un total de 190 acreedores, por lo que la deuda media con cada uno de ellos es de 129 reales, cantidad que puede ser muy matizada. Así, hasta 126 de dichos acreedores, un 66,3%, había prestado menos de 50 reales y, de ellos, hasta 56 habían realizado préstamos que no sobrepasaban los 10 reales. En resumen, si se agrupan todas las operaciones de créditos registradas con datos de las cuantías, tanto por los testadores que prestan como por los que manifiestan sus deudas, se contabilizan un total de 348. De ellas, 226, casi dos tercios con un 64,9%, no superan los 50 reales, destacando un 25,9%, hasta 90 préstamos, que son inferiores a 10 reales. Dichas cantidades refuerzan la idea de que se trata de microcréditos de consumo, en consonancia con las necesidades básicas de un colectivo socio-profesional al límite de la pobreza, descartándose que se tratara de empréstitos pensados para realizar inversiones patrimoniales.

Un segundo aspecto a destacar de esta práctica de préstamos es que se suelen realizar, de forma mayoritaria, entre los propios miembros del colectivo, es más, entre aquellos compañeros que conforman la tripulación de cada embarcación. Del total de 348 operaciones de crédito o endeudamiento contabilizadas, hasta 237, el 68,1%, indican que el prestamista o el deudor es un tripulante de su barco, lo que refuerza la idea de que estos microcréditos responden a gastos ocasionados durante la travesía, a bordo o en los puertos. A mucha distancia se detectan 26 operaciones, un 7,5%, en las que intervienen, principalmente como acreedores de la marinería, gente del comercio minorista o de oficios (tendero, mesonero, zapatero, enfermero...), lo que incide también en compras o gastos menudos a crédito. Otros 19 tratos, un 5,5%, han tenido lugar con personas de sus lugares de origen, con los que se mantiene una relación, las más de las veces, de deudor, las cuales denotan deudas previas al embarque. Dichos aspectos también podrían aplicarse a las obligaciones establecidas con familiares, tan solo 11, un 3,2%. De las restantes 55 obligaciones, un 15,7% del total, la falta de información impide conocer la caracterización del acreedor o deudor del tripulante.

Como se ha visto, el hecho de que la marinería tuviera asegurada, durante el servicio, su manutención y que pudiera recurrir a los microcréditos para algunos gastos, atenúa su incertidumbre, aunque no su situación de pobreza, incrementada por el impago de salarios. Pero ¿y la familia?, ¿en qué situación se hallaba la parentela durante su ausencia? Se trata de cuestiones que afectan, en especial, a los marineros casados, a los viudos con hijos y a los solteros que mantuvieran a sus padres. Las normas, previendo estas necesidades, establecían adelantos de tres meses de paga a los matriculados que podrían dejar a sus familias. Aún en el caso de que se pidieran los adelantos, pues era necesario dar fianza o fiador; que se abonasen, que no era tampoco inusual su impago; y que los marineros los entregaran a la familia; resultan insignificantes unos 300 reales para una ausencia que se podía calcular para un año o más. También la normativa estipulaba la posibilidad de dejar señalada una parte del sueldo para ser entregada a la familia,¹³ pero muchos tripulantes no hacían uso de dicho derecho, tal como señala Pinzón (2018, p. 120), o como se ha podido comprobar en la muestra, donde solo un individuo indica que a los meses que le deben hay que descontar lo entregado a cuenta a su padre. Por otro lado, como ya se ha comentado, el solicitar este derecho no aseguraba su pago por parte de las autoridades.

Sin adelantos y sin asignación señalada o percibida ¿qué podían hacer las familias? No hay mucho investigado sobre esta cuestión, pero algo se apunta, en especial, sobre las mujeres de los

¹³ La regulación sobre los adelantos y señalamientos para familiares en *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada*, artículos 71, 72 y 75, de 1 de enero de 1751.

marineros ausentes. Tanto Serrana Rial (2001) como Ofelia Rey (2023), para el caso de Galicia, recalcan el mayor protagonismo que adquieren las mujeres casadas, y las viudas, ante la ausencia o muerte de sus maridos marineros, lo que se observa en la toma de decisiones sobre cuestiones familiares o patrimoniales, en el caso de tener bienes. Pero dicha ausencia, no teniendo recursos y sin contar con ayudas de otros familiares, conlleva también una mayor precarización y, consecuentemente, cambios significativos en la vida de estas mujeres. Como señala Rey (2023, pp. 68-69), para la subsistencia familiar, se ven obligadas a incrementar su ordinaria actividad laboral: marisqueo, venta de pescado, tareas de carga, descarga y estiba en los muelles..., e incluso dedicarse a actividades no relacionadas con el mar, tales como la labranza o tareas en la incipiente industria textil. Pero estos trabajos, generalmente temporales y poco retribuidos, no permiten lograr la mínima estabilidad económica, por lo que hay que recurrir a vender los pocos bienes que se tuvieran, a comprar a crédito y a endeudarse (Santana y Santana, 2023, p. 342). Dichas deudas se pueden comprobar, como lo hace Bernal para el caso de Vizcaya (2012, p. 203), en los múltiples expedientes judiciales promovidos por los acreedores, que terminan con órdenes de embargo. Un escenario lamentable de penuria que podía encontrarse el marinero al volver de su servicio, siendo incapaz de darle solución por no haber cobrado su servicio al rey.

A modo de conclusión

La singularidad y la riqueza informativa de la fuente documental, las disposiciones testamentarias realizadas entre 1761 y 1800 en la escribanía mayor de Marina de San Fernando, ha permitido una aproximación al colectivo de la gente de mar, en concreto a los tripulantes de la Armada (oficiales de mar, artilleros, marineros, grumetes y pajes), sobre los que no hay un extenso conocimiento, y menos aún de sus aspectos económicos, que constituyen el objetivo del estudio. A lo largo del trabajo se ha podido comprobar como hasta un 25,5% de los individuos analizados poseían propiedades, pero ello no contradice la caracterización de pobreza del grupo, ya que dichas propiedades eran generalmente de muy escaso valor y obtenidas, la mayoría de las veces, dado el escaso poder adquisitivo de estos individuos para realizar compras, mediante dotes, adelantos paternos de patrimonio o herencias. La formación de un núcleo familiar mediante el matrimonio y el alcanzar cierta edad marca, generalmente, el acceso a la propiedad.

Como se ha podido comprobar, la principal fuente de ingresos era el salario, pero en el caso de los enrolados en la Marina, aunque podía significar una mejora retributiva, la demora en el cobro y los impagos conllevaba una mayor precarización del colectivo. La deriva del déficit fiscal de la monarquía hispana en las décadas finales del siglo XVIII, repercutía directamente sobre el eslabón más débil de su fuerza naval: las tripulaciones.

Para salir de dicha situación, y atender a mínimos gastos de consumo, la marinería solía recurrir a microcréditos, que muchas veces no superaban los 50 reales, concertados, de forma preferente, con compañeros de la tripulación con algo de solvencia. Por otro lado, a los únicos que se podía recurrir estando de servicio en el mar. Esta situación de precariedad e inseguridad de la marinería era aún más palpable en el caso de las familias, que solían quedar abandonadas a su suerte durante la ausencia del marido, padre o hijo. Ello incide en el papel desempeñado por las mujeres de este colectivo, que alcanzan mayor responsabilidad, pero, al mismo tiempo, un deterioro de sus condiciones de vida.

Pobreza e incertidumbre de una marinería que, por supuesto, no queda reflejada en los relatos de las victorias y de las gestas heroicas, de las que ellos parecen ser meros objetos colaterales.

Bibliografía

- Alfonso Mola, M. y Martínez Shaw, C. (2007). Aproximación a la historia social de los marineros en el Antiguo Régimen. En F. Chacón y J. Hernández Franco (eds.). *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española*. Murcia: Universidad de Murcia, 157-176.
- Barrientos Márquez, M. del M. (2003). *La fortuna y la muerte. Andaluces en América en la primera mitad del siglo XVIII*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Bernal Serna, L.M. (2012). Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808). *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, 197-210.
- Carasa Soto, P. (1987a). *Pauperismo y revolución burguesa (Burgos, 1750-1900)*. Valladolid: Universidad de Valladolid.

- Carasa Soto, P. (1987b). Cambios en la tipología del pauperismo en la crisis del antiguo régimen. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 7, 131-150.
- Carasa Soto, P. (1990). La asistencia social en el siglo XVIII español. Estado de la cuestión. *Coloquio Internacional Carlos III y su siglo*. Madrid: Universidad Complutense, vol. I, 425-452.
- García Espuche, A. (2007). Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV a XVIII. *Drassana: Revista del Museu Marítim*, 15, 36-53. Recuperado de: <https://www.revistadrassana.cat/index.php/Drassana/article/view/6>
- García Garralón, M. (2012). Trabajos y penalidades de la vida a bordo. La gente de mar en los navíos de la Edad Moderna, en M-R. García Hurtado, (ed.). *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid: Sílex, 233-260.
- González Beltrán, J.M. (2025). Tripulaciones de la armada ante la muerte. Disposiciones testamentarias en la escribanía mayor de Marina de la Isla de León (1761-1800), en G. Carrasco y P. Ortega (eds.). *Los rostros de la Marina: proyección de la jurisdicción naval en la bahía de Cádiz durante el XVIII*, Madrid: Sílex.
- González Beltrán, J.M. y Carrasco González, G. (2023). Gente de mar: actividad profesional y entorno familiar en la bahía de Cádiz en la segunda mitad del siglo XVIII, en F. García y P. Ortega (eds.). *Los hogares de los mares. La familia en la España marítima, siglos XVI-XIX*, Gijón: Ediciones Trea/Ediciones UCLM, 285-334.
- González, P. M. (1805). *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas y los medios de precaverlas*. Madrid: Imprenta Real.
- Guerrero Cano, M. (1998). Reglamentos de las soldadas que han de ganar los capitanes, oficiales y tripulación de los navíos marchantes, que navegaren a la América, en *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del profesor Braulio Justel Calabozo*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 541-546.
- Lee, R. (2013). The Seafarers' Urban World: A Critical Review. *International Journal of Maritime History*, 25(1), 23-64. DOI: <https://doi.org/10.1177/084387141302500103>
- López Miguel, O. (2016). La maestranza en el mar. Contratación y remuneración de carpinteros de ribera y calafates a bordo de buques mercantes catalanes (siglos XVIII-XIX). *Drassana*, 24, 92-123. Recuperado de: <https://revistadrassana.cat/index.php/Drassana/article/view/630>
- Martín García, A. (2020). Marginación y conflictividad social en el Ferrol del siglo XVIII. En M-R. García Hurtado (ed.): *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 119-152.
- Martín García, A. (2020). Marginación y conflictividad social en el Ferrol del siglo XVIII. En M.-R. García Hurtado (ed.). *Las innovaciones de la Armada en la España del siglo de Jorge Juan*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 119-152.
- Matilla Tascón, A. (1947). *La única contribución y el Catastro de Ensenada*. Madrid: Servicio de Estudios de la Inspección general del Ministerio de Hacienda.
- Merino, J.P. (2019, 1ª edición 1981). *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones 19.
- Nicieza Forcelledo, G. (2022). *Leones del mar. La real Armada española en el siglo XVIII*, Madrid: Edaf.
- Pérez-Mallaina Bueno, P. E. (2023). La vida a bordo. Un microcosmos social en la Carrera de Indias. En F. García González y P. Ortega del Cerro (eds.). *Los hogares de los mares. La familia en la España marítima, siglos XVI-XIX*, Gijón: Ediciones Trea/Ediciones UCLM, 15-36.
- Petit, J-G. (1997). Pobreza, beneficencia y políticas sociales en Francia (siglo XVIII- comienzos del XX). *Ayer*, 25, 179-210.
- Pinzón Ríos, G. (2018). *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el departamento marítimo de San Blas (siglo XVII)*, México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rediker, M. (1987): *Between the devil and the deep blue sea. Merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime world*, Nueva York: Cambridge University Press.
- Rediker, M. (2014). *Outlaws of the atlantic. Sailors, pirates and motley crews in the age of sail*, London: Verso.
- Rey Castelao O. (2023). Mujeres de las comunidades marítimas a finales de la Edad Moderna: lo que sabemos y no sabemos de ellas. En F. García González y P. Ortega del Cerro (eds.). *Los hogares de los mares. La familia en la España marítima, siglos XVI-XIX*, Gijón: Ediciones Trea/Ediciones UCLM, 59-82.
- Rial García, S. (2001). Las mujeres y el patrimonio en dos comunidades costeras de las rías baixas. *Obradoiro de Historia Moderna*, 10, 89-120. DOI: <https://doi.org/10.15304/ohm.10.494>
- Rodríguez Lemos, A. (2023). Entre o mar de fóra y o mar de dentro: las familias en la Galicia marítima a finales de la Edad Moderna, En F. García González y P. Ortega del Cerro (eds.). *Los hogares de los mares. La familia en la España marítima, siglos XVI-XIX*, Gijón: Ediciones Trea/Ediciones UCLM, 101-130.
- Sánchez Gómez, M.A. (2009). Las gentes de mar de las Cuatro Villas de la Costa Cantabria en el siglo XVIII. Rasgos socioeconómicos, en I. Dubert y H. Sobrado (eds.). *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, Tomo I, 169-181.
- Santana Montañez, N. y Santana Pérez, J.M. (2023). Hombres de mar y mujeres de tierra. El miedo a la pérdida del esposo en Canarias durante el Antiguo Régimen. En F. García González y P. Ortega del Cerro (eds.). *Los hogares de los mares. La familia en la España marítima, siglos XVI-XIX*, Gijón: Ediciones Trea/Ediciones UCLM, 335-354.
- Tempère, D. (2002). Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII. *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal*, 5, 103-120.
- Vázquez Lijó, J.M. (2012). Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII: actores, cifras y escenarios. En M-R. García Hurtado (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid: Sílex, 261-284.
- Vázquez Lijó, J.M. (2015). Servir en los buques correos: oportunidades laborales en A Coruña (1764-1802). En O. Rey Castelao y T.A. Mantecón (eds.). *Identidades urbanas en la monarquía hispánica (siglos XVI-XVIII)*, Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 213-236.

Vázquez Lijó, J.M. (2016). Quiñones y jornales pesqueros en Galicia: la singular empresa de porto do Son, 1788-1789, *Drassana*, 24, 48-65. Recuperado de: <https://revistadrassana.cat/index.php/Drassana/article/view/632>
Vázquez Lijo, J.M. (2020). Las tripulaciones de la Armada Española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos, *Tiempos Modernos*, 40, 379-393.

Recibido: 16/07/2025
Evaluado: 17/09/2025
Versión Final: 13/10/2025