



Las tripulaciones de la Armada Española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos

The 18th century Spanish Armada crew: registered mariners and other recruits

José Manuel Vázquez Lijó
Universidade da Coruña (España)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1682-9545>
j.m.vlijo@udc.es

NOTA BIOGRÁFICA

Doctor por la Universidad de Santiago de Compostela y profesor de la Facultad de Humanidades y Documentación de la Universidad de A Coruña. Sus principales líneas de investigación cruzan la historia marítima de la España del siglo XVIII, abordando diversos temas: las tripulaciones de la Armada, la onomástica naval, las características de la flota de particulares, el consumo de pescado, la conflictividad en torno a la práctica pesquera... Su estudio de historia local *O Son que coñeceu Ramón Caamaño* (2018) mereció el XI Premio de Ensayo Manuel Murguía.

RESUMEN

Está pendiente un análisis de una muestra amplia de listas de tripulaciones de la Armada, pero hay indicadores que apuntan que en el primer tercio del siglo XVIII el aporte de los extranjeros sería importante. A partir de 1737, con el establecimiento del registro obligatorio de los profesionales del mar, el grueso de la marinería de la flota de guerra española, probablemente en torno al 80 %, pasó a estar formado por matriculados, pescadores en su inmensa mayoría, movilizados por turnos de cuadrillas. En la coyuntura bélica finisecular, ante la insuficiencia de la matrícula de gente de mar «hábil» militarmente hablando, se recurrió, excepcionalmente, a presidiarios y, sobre todo, se reclutaron miles de voluntarios enganchados con el cebo de las primas, los cuales evidenciaron una acusada tendencia a la desertión y una escasa formación náutica, en detrimento de la operatividad de las fuerzas navales de España.

PALABRAS CLAVE

Armada; tripulaciones; levas; matriculados; voluntarios; extranjeros.

ABSTRACT

A large sample of crew lists of the Armada is yet to be examined; however there is a suggestion that in the first third of the 18th century a significant contribution was made by foreigners. As of 1737, with the establishment of a compulsory registry for seamen, the bulk of mariners of the Spanish war fleet, probably around 80 %, came to be formed for the majority by registered mariners; these were mainly fishermen who were organised in shifts. During the military conflict at the end of the century, to overcome the shortage of registered mariners with military background, it became necessary to enrol convicts, and especially volunteers which joined in thousands attracted by the prospect of incentives. Such circumstances reflected a high tendency to desertion and poor naval training, which proved to be detrimental to the operability of the Spanish naval forces.

KEYWORDS

Armada; crews; registered mariners; recruitment; volunteers; foreigners.

SUMARIO

INTRODUCCIÓN. 1. LOS MATRICULADOS. 2. OTROS RECURSOS: VOLUNTARIOS EXTRANJEROS Y ESPAÑOLES, PRESIDARIOS Y VAGOS. CONCLUSIONES. BIBLIOGRAFÍA.

INTRODUCCIÓN

En el estado actual de conocimiento de las tripulaciones de la marina de guerra española, se puede trazar a grandes rasgos su composición cualitativa, pero no cuantificar la evolución de estos efectivos de modo riguroso. Por la desaparición o, en todo caso, por el paradero desconocido de las listas nominativas de matriculados elaboradas por las autoridades de Marina, con datos de filiación, naturaleza, edad, campañas y notas (deserción, hospitalización, etc.) en el Real Servicio, nos vemos privados de una documentación inmejorable para el estudio sistemático de la vida laboral y militar de este amplio colectivo. Sí se conserva una serie de listas de equipajes de buques de la Armada entre los fondos del departamento de Cádiz custodiados en el Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB). Todavía no han sido explotadas sistemáticamente, y aquí sólo mostramos los resultados de alguna pequeña cata en esta fuente informativa. Gracias a los resúmenes periódicos derivados de las revistas de inspección de la gente matriculada conservados en los fondos de la Secretaría de Marina (SMA) del Archivo General de Simancas (AGS) y del referido AGMAB, podemos inferir la evolución de la demanda de tripulaciones para la Armada que respondió, en buena lógica, al curso de la política internacional, ya que el estado de paz o guerra en los mares determinó el tamaño y la intensidad de los armamentos. La consulta de cientos de expedientes de dicho fondo documental permite perfilar el retrato del marinero más abundante a bordo de un bajel de Su Majestad borbónica: un español adulto que antes y después de su servicio naval vivía y vivió del mar. A dicha imagen respondieron los matriculados tipo, sometidos a un impuesto de sangre que damnificó gravemente a los gremios de pescadores. A propósito, es oportuno señalar que conforme a la antigua organización de los papeles de la Secretaría de Marina los referidos a *Navegación de Particulares* (mercantes de propiedad privada) ocupan legajos aparte de los que contienen papeles bajo el significativo epígrafe de *Matrículas-Pesca*. Los motivos para dicha clasificación se apuntarán en próximas páginas de este estudio, cuyo objetivo principal es mostrar las líneas de continuidad y de cambio en la conformación de las tripulaciones de la Armada española durante el siglo XVIII. Aunque la dotación marinera de los buques del rey siempre estuvo integrada mayoritariamente por matriculados, con el complemento de mercenarios extranjeros, en la coyuntura bélica que caracterizó el final de esta centuria y que se prolongaría en los inicios de la siguiente, se incrementó el enrolamiento de voluntarios, e incluso de condenados por delitos menores. De todos estos recursos, y de su desigual empleo, hablaremos a continuación.

1. LOS MATRICULADOS

Este término quedó acuñado definitivamente en el vocabulario de la administración de Felipe V y de sus sucesores. Tras un efímero precedente de registro oficial de gente de mar en la década de 1620, fue en tiempos del primer Borbón español cuando se sentaron los cimientos del nuevo régimen de inscripción según el modelo francés del *systeme des classes*. 1726 es una data clave en la reorganización administrativa de la Armada emprendida por José Patiño. En una instrucción de 26 de agosto de ese año se dispuso el registro de embarcaciones, de maestranza y, sobre todo, de marinería para dotación de la flota de guerra adscrita a los tres departamentos navales recién creados. Los malos resultados de estas primeras matrículas justificaron una serie de exenciones y gracias para fomentar el alistamiento de pescadores y marineros, conforme se dispuso en una real cédula de 18 de octubre de 1737 y en una instrucción del Infante Almirante de 4 de noviembre del mismo año. Mediante este registro se perseguía controlar a todos los profesionales del mar aptos para campañas navales, objetivo que nunca se alcanzó plenamente. Este nuevo sistema de recluta ha merecido la atención de la historiografía desde hace tiempo, aunque el tema no está cerrado¹. Se echan en

¹ Francisco Javier de SALAS, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1879. Rolf E. MÜHLMANN, *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena, Böhlau,

falta, por ejemplo, estudios regionales sobre su incidencia socio-económica y un análisis en profundidad en torno a los diversos proyectos surgidos dentro y fuera de la Armada sobre la reforma de las matrículas a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. No son estos, en todo caso, objetivos de la investigación que aquí se resume.

Es bien sabido que la guerra del Asiento (1739-1748) supuso toda una piedra de toque de la eficacia militar del modelo de recluta que pivotaba en la matrícula de mar. La demanda de tripulaciones se incrementó de modo sustancial, incluso antes de la declaración formal de hostilidades. De hecho, en abril de 1739 se movilizaron 3.300 plazas de marinería en el departamento de Ferrol, de las cuales el litoral de Galicia tuvo que contribuir con 2.000, el 61 % del total². A causa, ante todo, de la exención de las provincias vascas en materia de matriculación, dicha cifra era desproporcionadamente alta si consideramos el peso relativo de la marinería gallega entre los profesionales del mar avecindados en el conjunto de la costa adscrita a dicho departamento, desde la desembocadura del Miño hasta la frontera oeste con Francia.

Como volvería a ocurrir en otras circunstancias bélicas, los matriculados acumularon duras campañas, mal alimentados, expuestos a enfermedades a bordo en pésimas condiciones de higiene y salubridad, y compensados salarialmente con demora³. Por todo ello fue creándose en el imaginario colectivo la identificación del Real Servicio como un sinónimo de condena. Lógicamente los gremios de pesca protestaron repetidas veces, pues en los pequeños puertos que vivían de esta actividad (y que salpicaban Galicia, por esta razón un gran caladero de tripulantes para la Armada) fue más difícil eludir las reclutas que en las principales bases del tráfico marítimo. El temor a una prestación militar saldada con víctimas mortales, con prisioneros y con inválidos, llevó incluso a que en Asturias algunos marineros dirigiesen a sus hijos a oficios distintos a los suyos, «queriendo antes que llevar a estos a su pesca, tomar compañeros que, por un tanto en que se ajustan aunque les quede menos interés, vayan con ellos»⁴. Este fenómeno de forzado cambio en el itinerario profesional, bien documentado en Bretaña, debió ser excepcional en España, ya que muchos de los afectados no contaban con medios alternativos para ganarse la vida, condición indispensable para las separaciones voluntarias de la matrícula⁵.

Este régimen de inscripción fue definitivamente consolidado mediante la implementación de las disposiciones de la llamada ordenanza de matrículas de 1 de enero de 1751, en vigor hasta 1800. Sintetizando mucho los contenidos de esta ley fundamental que más conciernen al tema de este estudio, cabe apuntar que los matriculados, hombres en la franja de edad 14-60 años, fueron clasificados en tres grandes segmentos: la llamada marinería de servicio, los inhábiles y los muchachos. La primera (el grueso de las tripulaciones) fue categorizada por méritos militares y capacitación náutica en oficiales de mar, artilleros, marineros y grumetes. Los segundos comprendieron tanto a los jubilados, bien por edad (sexagenarios y más ancianos), bien por campañas (un mínimo de 30 años de servicio en la Armada «con asiento claro y sin nota de deserción»), como a los inválidos, con derecho a pensión sólo en los casos de imposibilidad física a consecuencia del servicio naval. Y los muchachos, de entre 9 y 14 años, que a bordo de los buques de la Armada habrían de ocupar las plazas de pajes. Por otra parte, dicha ordenanza estableció un sistema de recluta basado en la rotación de cuadrillas de matriculados, los cuales, sobre el papel, y a modo de contraprestación, vieron confirmados una serie de derechos y privilegios de distinta índole: retributiva (sueldos, dietas y pensiones), jurisdiccional (fuero de Marina), fiscal (exoneración de alojamientos y bagajes), militar (exención de sorteos de quintas y milicias) y económica. En este último orden, para las autoridades de Marina la piedra angular del edificio de la matrícula se sostenía en la teórica exclusividad de los inscritos para ejercitarse en los oficios marítimos. Pero, en verdad, esta prerrogativa fue objeto de muchas vulneraciones e incluso llegó a ser lesiva a los intereses de los gremios de los propios beneficiarios que, en circunstancias de extremo déficit de

1975. Patricio MERINO NAVARRO, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981; Roberto FERNÁNDEZ DÍAZ y Carlos MARTÍNEZ SHAW, "Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII", en Carlos MARTÍNEZ SHAW, (ed.) *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, págs. 243-271; José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, *La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, Tesis doctoral. Universidad de Santiago de Compostela, 2005; IDEM, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007, págs. 85-240; Alberto HOCES GARCÍA, "La Matrícula de mar en el departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: Una complicada aplicación", en *Mediterranea - Ricerche Storiche*, 35, 2015, págs. 539-558.

² AGS, SMA, 254. A Graña, 14 de julio de 1739.

³ Justo CUÑO BONITO, "La vida a bordo", en Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO (eds.), *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada*, Madrid, Ediciones Doce Calles, 2018, Vol. 3, págs. 431-520.

⁴ AGS, SMA, 255. Doc. Avilés, 24 de diciembre de 1740.

⁵ Dominique ROBIN, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, pág. 347; José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, *La Matrícula de Mar [...]*, op. cit. págs. 834-849

mano de obra autorizada, llegaron a solicitar la habilitación de *terrestres*⁶. Es indudable que el régimen de la matrícula alteró el mercado laboral del mar⁷, pues la demanda de efectivos para la Armada restó mano de obra a todos los sectores de la economía marítima. El margen de maniobra de los patronos pesqueros fue inferior al de los armadores del gran comercio y del corso que recurrieron con frecuencia al empleo irregular de tripulantes.

En diversas circunstancias bélicas, la manifiesta imposibilidad para la cobertura en tiempo y forma de bajas en las plazas de marinería debilitó las fuerzas navales españolas con graves consecuencias. Sirva de muestra el testimonio del Marqués del Real Transporte que en marzo de 1762, desde la capital cubana, meses antes de su rendición a manos inglesas, no tuvo reparo en informar que con la gente disponible de su escuadra (muy por debajo del pie acostumbrado en tiempos de paz tras haber sido diezmada por desertiones y por una epidemia de vómito negro) se podían manejar los buques pero no «sostener un combate con el honor y crédito que corresponde a las armas del Rey, a la nación y al de los que los manda»⁸.

La competencia por asegurarse este capital humano creció *in tempore belli*. En mayo de 1781 el Intendente de Ferrol informó al Secretario de Marina que había dispuesto las órdenes pertinentes para «la recolección de cuanta gente de mar sea posible», aunque preveía que los frutos habrían de ser escasos, pues toda la útil (estimable en más 30.000 hombres) ya estaba movilizada. Por entonces se ordenó echar mano de la tripulación de los corsarios y de los barcos del convoy de Buenos Aires, nada más llegar a Cádiz, en castigo por sus incumplimientos laborales y abusivas exigencias salariales⁹. Y también se inspeccionaron los equipajes de los Correos Marítimos, refugio de prófugos de la Armada¹⁰.

En la última década del siglo, las levas se incrementaron notablemente para dotar a una gigantesca maquinaria naval formada por un centenar de buques operativos, sólo contando navíos y fragatas¹¹. Ya en 1790 se expidieron nuevas órdenes y disposiciones «para que no quedase en los puertos hombre alguno útil», incluidos los empleados en la privilegiada Real Compañía Marítima de Pesca¹². La gran envergadura de la movilización justificó el despacho de los siempre limitados y condicionados permisos laborales a *terrestres*. E incluso el ministro de la renta de salinas del partido de Cádiz solicitó licencia para contratar a marineros portugueses para conducir sal por falta de españoles a consecuencia de masivas reclutas en el área gaditana, de las que no se habían librado «ni aun los más honrados artesanos»¹³.

Al parecer, con base en el sistema de cuadrillas en sólo tres meses de 1790 se logró el equipamiento de 64 navíos (con anterioridad, 28 ya estaban en pie de guerra), 40 fragatas y 100 buques entre 12 y 30 cañones. Durante el lustro precedente el censo de marinería de servicio y de muchachos evolucionó al alza al socaire de la reactivación de la pesca y el comercio gracias a la paz en los mares¹⁴. En 1791, para el conjunto de la costa española, los matriculados no exentos de la prestación militar sumarían 36.576, insuficientes en cualquier caso para cubrir, por completo y conforme al reglamento, las plazas, en torno a 42.000, que por entonces demandaba la Armada de Su Majestad¹⁵.

⁶ *Ibidem*, págs. 585-685.

⁷ T. J. A. LE GOFF, "Offre et productivité de la main-d'oeuvre dans les armements français au XVIII^e siècle", en *Histoire, Économie et Société*, vol. 2, núm. 3, 1983, págs. 457-473; Paul C. van ROYEN, Jaap R. BRUIJN y Jan LUCASSEN (eds.), "Those Emblems of Hell?". *European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1997; Richard GORSKI et al. (eds.), *Maritime Labour: Contributions to the History of Work at Sea, 1500-2000*, Amsterdam, 2008; María FUSARO [et al.], *Law, labour, and empire: comparative perspectives on seafarers, c. 1500-1800*, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2015.

⁸ AGS, SMA, 406, Doc. La Habana, 6 de marzo de 1762. Sobre los serios problemas que con frecuencia minaron la operatividad de la Armada española en el siglo estudiado, Juan MARCHENA FERNÁNDEZ, "Los buques de la Real Armada. 1700-1825", en Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO (eds.), *Vientos de Guerra* [...], op. cit., Vol. II., págs. 389-828.

⁹ AGS, SMA, 273. Docs. Aranjuez, 16 de mayo de 1781; Ferrol, 23 de mayo de 1781.

¹⁰ José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ "Servir en los buques correos: oportunidades laborales en A Coruña (1764-1802)", en Ofelia REY CASTELAO, (coord.), *Identidades urbanas en la monarquía hispánica, siglos XVI-XIX*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2015, págs. 229-230.

¹¹ Juan MARCHENA FERNÁNDEZ, "El ejército y la marina de la monarquía española en el proceso de las independencias latinoamericanas", en Heraclio BONILLA (ed.), *La Cuestión Colonial*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia-Clacso, 2011, págs. 247-311. *IDEM*, "Los buques" [...], op. cit., 247-388.

¹² AGMAB, 1.872. Doc. Ferrol, 6 de diciembre de 1790.

¹³ AGS, Dirección General de Rentas (DGR). II Remesa, 3.187. Doc. Cádiz, 20 de julio de 1790.

¹⁴ AGMAB, 1.873. Resumen general de la revista de Muñoz de Guzmán, 1.876.

¹⁵ Conforme al Reglamento de tripulaciones aprobado en 1788 se requerían 33.303 individuos de mar para dotar al completo las plazas, a los que habría que añadir aproximadamente 9.000 hombres para tripular las embarcaciones menores de la Armada. Sobre el problema del desequilibrio entre necesidades y disponibilidades de marinería, véase Agustín GUIMERÁ y Olivier CHALINE (dirs.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, París: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (PUPS), 2018, págs. 135-150.

El gran tamaño alcanzado por ésta y las dificultades para cubrir los reemplazos explican la prolongación del servicio naval de cientos de matriculados en tiempos de paz. De hecho, en noviembre de 1791, casi dos tercios (1.547 de un total de 2.432 hombres, un 63,6 %) de la marinería del departamento de Ferrol enrolada en buques de guerra servía de continuo desde 1790, o sea, llevaba entre uno y dos años en campaña¹⁶. La carga militar sobre los matriculados se intensificó durante la contienda contra la Convención. En mayo de 1793 ya se habían presentado en la capital departamental de Ferrol 6.116 matriculados, el 82,7 % de los útiles (7.389) para el servicio contabilizados al término de 1792 en los distritos marítimos de Galicia, Asturias y Cantabria¹⁷. A instancia del Intendente de Ferrol, Du Bouchet, se aprobaron una serie de medidas: reclutar marinería vasca tras una reciente petición de quinientos hombres a Guipúzcoa y otros tantos a Vizcaya; enviar a campaña a la marinería no matriculada que «ha estado y está navegando abusivamente en las embarcaciones de comercio», y efectuar una revista de inspección de las matrículas, con especial cuidado en depurar los casos de exención. Esto se materializó en un riguroso reconocimiento médico de centenares de inválidos¹⁸.

Algunos reclutados por las banderas establecidas en Cádiz para los regimientos de América también se destinaron a los bajeles en calidad de marineros o soldados «según la elección e inclinación de los mismos»¹⁹. En sintonía con resoluciones limitadoras de las exenciones del servicio militar en el Ejército²⁰, incluso se llegó a ordenar en febrero de 1793 la movilización de los patrones, pero se dio marcha atrás, considerando que sería mayor el daño económico que el beneficio a las armas navales pues los registrados de este pequeño colectivo sólo alcanzarían para dotar un navío de guerra²¹.

Aunque la paz con Francia se selló en el Tratado de San Ildefonso (18-VIII-1796), pocos meses más tarde se iniciaron las hostilidades con Inglaterra abortándose el retorno a casa de miles de matriculados. El cómputo de los efectivos de las nueve provincias de la «costa firme» (al margen las islas Baleares) del departamento de Cartagena arrojó la cifra de 3.485 matriculados en campaña, el 47,4 % de un total de 7.350 individuos englobados en la categoría de marineros hábiles. Si prescindimos de los datos de las provincias de Palamós, Mataró y Barcelona (indicativos de la extraordinaria insubordinación de los catalanes a las órdenes de las autoridades de Marina, en especial a las levas)²² el porcentaje de movilizados asciende hasta el 68,4 %, inferior en todo caso al 82,3 % (4.502 de 5.473 hombres) calculado para el departamento gaditano, en cuya base naval se concentraban los armamentos²³.

TABLA 1. MARINERÍA MATRICULADA EN ESPAÑA, 1764-1800

	Marinería de servicio		Oficiales de mar		Muchachos		Patrones		Inhábiles		TOTALES	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
1764-65	32.176	70,8	222	0,5	1.623	3,6	2.540	5,6	8.857	19,5	45.418	100
1785-87	34.549	62,8	402	0,7	3.286	6	4.324	7,9	12.410	22,6	54.971	100
1800	30.519	63,8	48	0,1	770	1,6	4.879	10,2	11.651	24,3	47.867	100

Fuente: AGS, SMA, 300; AGMAB, 1.873 y 1.883. Resúmenes de revistas de inspección. Estado General de la Armada. Año 1800, págs. 118-130.

En el prolongado escenario bélico finisecular, los problemas de suministro de tripulaciones se convirtieron en sistémicos debido, en buena medida, al retroceso de las cifras de matriculados de servicio que se aprecia en la Tabla 1.

¹⁶ AGMAB, 1.876. Doc. Ferrol, 10 de diciembre de 1791

¹⁷ AGMAB, 1.964. Docs. Ferrol, 4 de mayo de 1793; 11 de mayo de 1793.

¹⁸ AGMAB, 1.964. Diversos documentos.

¹⁹ AGMAB, 1.963. Doc., 11 de marzo de 1793.

²⁰ Cristina BORREGUERO BELTRÁN, *El reclutamiento militar por quintas en la España del siglo XVIII. Orígenes del servicio militar obligatorio*. Valladolid, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid, 1989, págs. 313-314.

²¹ AGMAB, 1.963. Doc. 11 de marzo de 1793.

²² José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, "La conflictividad generada por las levas de marinería en la España de la segunda mitad del siglo XVIII", en *Actas de la XI Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*. Comunicaciones. Vol. II, Granada, Universidad de Granada, 2012, págs. 1.230-1.240.

²³ AGMAB, 1883. Estados resumen de revistas de inspección de 1799.

Varias fueron las causas de dicha evolución a la baja de los matriculados considerados hábiles para la Armada, y en general guardaron relación con el desequilibrio entre las obligaciones de estos hombres para con la Monarquía y las contraprestaciones efectivas de que se beneficiaron. Las vulneraciones por las justicias ordinarias y por los mandos del Ejército de las exenciones fiscales, jurisdiccionales y militares concedidas a esta gente de mar estuvieron a la orden del día. También fueron habituales las irregularidades en los sorteos de plazas para campañas en la Armada, en contra de la teórica equidad. Si a esto unimos la tardanza sangrante en el pago de los sueldos, se entiende la oposición de los trabajadores marítimos a un servicio naval nunca grato (con la salvedad de la llamada Marina de Aranjuez)²⁴, y especialmente prolongado y peligroso en tiempos de guerra.

Para evitar esta desgracia se tomaron dos caminos principales: el del fraude y el de la desertión. El primero fue facilitado por la falta de autoridad efectiva, cuando no por las corruptelas, de las autoridades locales competentes en asuntos de Marina. Es indudable que un número importante de los profesionales del mar no estuvieron controlados en el marco del régimen de la matrícula, cuestión sobre la que volveremos al tratar de los llamados marineros vagos que tuvieron en el puerto de Cádiz el mejor de los mundos posibles. De otro modo resulta difícil explicar que entre 1785 y 1800 el censo de la marinería categorizada como de servicio se redujese en 4.030 individuos mientras el de la flota de particulares ascendiese en 1.147 barcos²⁵. La otra vía de escape fue protagonizada por miles de prófugos. La Armada borbónica, en contraste con las fuerzas navales francesas e inglesas, sobre todo en el contexto de las guerras napoleónicas²⁶, apenas sufrió motines aunque sí incontables desertiones. Dado que éstas ascendieron cuando los matriculados de servicio iban a menos²⁷, dotar las escuadras conforme al reglamento de tripulaciones fue misión casi imposible.

En los estertores de un siglo que se cerraba con olor a pólvora, debieron ser pocos los exentos por invalidez o jubilación, y, todavía menos, los patrones movilizados. Según el estado resumen de las matrículas de Asturias, de sus 924 matriculados en campaña en noviembre de 1799, sólo 20, el 2,16 % eran jubilados, y únicamente 2, el 0,11 %, patrones²⁸. Los remedios (fallidos en buena medida) al problema de falta de tripulaciones hubieron de buscarse fuera del colectivo de los exentos.

2. OTROS RECURSOS: VOLUNTARIOS EXTRANJEROS Y ESPAÑOLES, PRESIDARIOS Y VAGOS

El establecimiento del sistema de recluta basado en la rotación de cuadrillas de matriculados no supuso la desaparición del antiguo recurso al enrolamiento de marinería extranjera, abundante en la Carrera de Indias en el siglo XVI²⁹, aunque hay indicios de que redujo el aporte de ésta a las tripulaciones de la Armada. Dicha contribución parece haber sido importante en la flota de Felipe V. Aunque, repetimos, está pendiente el análisis de series de listas de equipajes formadas por los contadores de Marina, y por lo tanto se aconseja prudencia en las conclusiones, el vaciado de alguna de estas relaciones nominales de tripulantes arroja datos que apuntan en esa dirección. Durante las campañas de 1720-23, la ratio extranjero/español de la dotación de la fragata *San Felipe* (30 cañones), una de las que por aquel tiempo fue comprada en el exte-

²⁴ José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, "Servir en la marina de Aranjuez en el Siglo XVIII: un destino deseado", *Espacio, tiempo y forma*. Serie IV, Historia moderna, 32, 2019, págs. 103-122.

²⁵ AGMAB, 1.873. Resúmenes de la revista de inspección de 1785-87. Estado General de la Armada. Año 1800, págs. 118-130.

²⁶ Alain CABANTOUS, *La Vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*. París, Tallandier, 1984; Nicolas A. M. RODGER, *Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1845*, New York-London, Penguin, 2005, págs. 442-453; Olivier CHALINE, "Les mutineries de 1797 dans la Navy", *Histoire, économie et société*, 24: 1, 2005, págs. 51-61. Ann Verónica COATS y Philip MACDOUGALL, *The Naval Mutinies of 1797: Unity and Perseverance, Suffolk*, Boydell & Brewer, 2011, 336 págs.; Niklas FRYKMAN, Clare ANDERSON, Lex HEERMA VAN VOSS y Marcus REDIKER, "Mutiny and Maritime Radicalism in the Age of Revolution: and introduction", *International Review of Social History*, 58, 2013, págs. 1-14. Thomas MALCOMSON, *Order and Disorder in the British Navy, 1793-1815: Control, Resistance, Flogging and Hanging, Suffolk*, Boydell & Brewer, 2016.

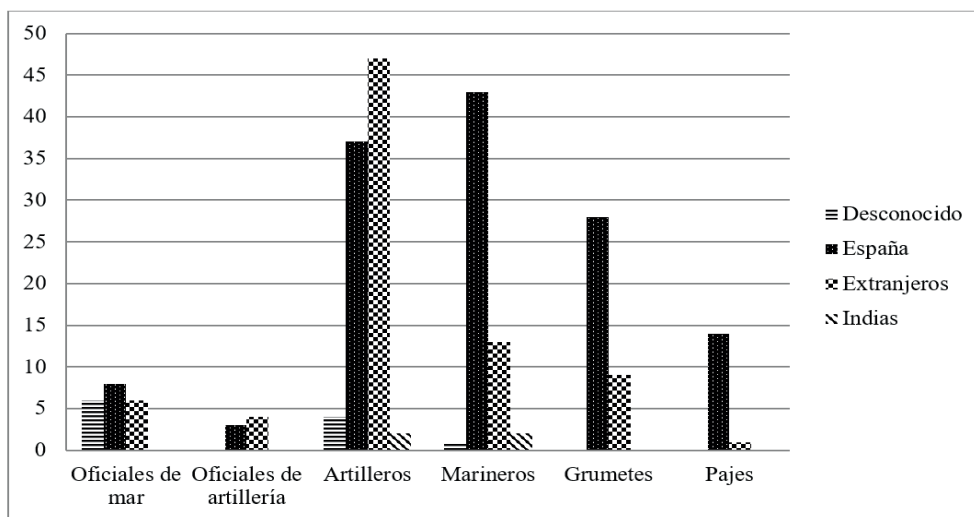
²⁷ José Patricio MERINO NAVARRO, *La Armada española [...]*, op. cit., 1981, págs. 87-88; Carla Rahn PHILLIPS, "The Life Blood of the Navy: Recruiting Sailors in Eighteenth-Century Spain", *The Mariner's Mirror*, 87 (4), 2001, págs. 439-441; José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, "Las desertiones de marinería en la Armada española del siglo XVIII: actores, cifras y escenarios", en Manuel Reyes GARCÍA-HURTADO, (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, págs. 270-271.

²⁸ AGMAB, 1.883. Doc. Ferrol, 16 de marzo de 1799.

²⁹ Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal, 1992, págs. 57-70.

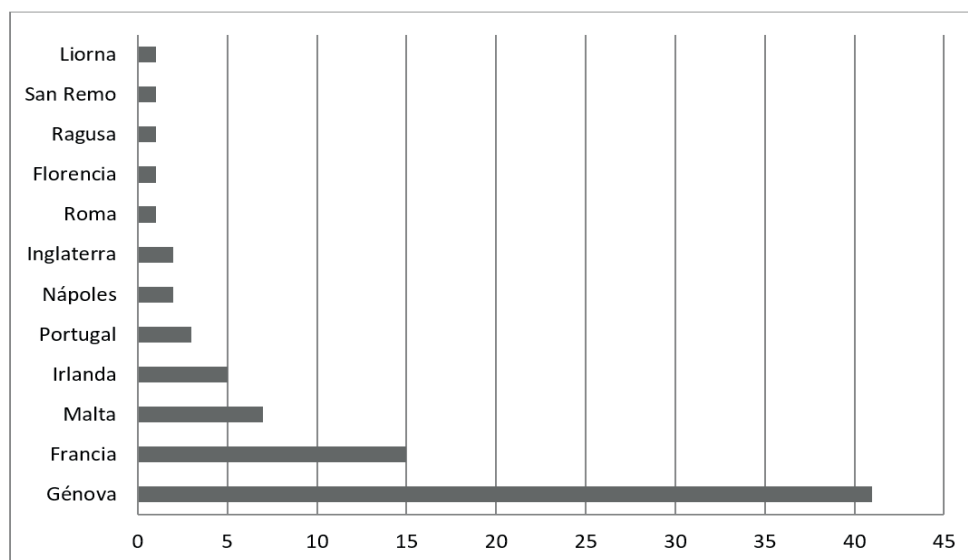
rior³⁰, es de 0,6. Los 88 extranjeros enrolados en dicho buque suponían más de un tercio del total de sus plazas de marinería (236), una proporción muy elevada que nunca se registró en las unidades de flota de cualquier escuadra española de la segunda mitad del siglo XVIII. El predominio de los genoveses es muy nítido, distanciados de franceses y malteses y, sobre todo, del resto de nacionalidades con una insignificante representatividad (Gráficos 1 y 2).

GRÁFICO 1. ORIGEN GEOGRÁFICO DE LA TRIPULACIÓN DE LA FRAGATA SAN FELIPE, 1720-23



Fuente: Fuente: AGMAB, CA-8118.

GRÁFICO 2. NATURALEZA DE LA MARINERÍA EXTRANJERA DE LA FRAGATA SAN FELIPE, 1720-23



Fuente: AGMAB, CA-8118.

³⁰ O fruto de apresamientos al enemigo, Juan MARCHENA FERNÁNDEZ, “De las “reliquias” de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII”, en Juan José SÁNCHEZ BAENA, Celia CHAÍN-NAVARRO y Lorena MARTÍNEZ SOLÍS (coords.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en Real Armada del siglo XVIII*. Madrid, Ministerio de Defensa; Murcia, Universidad de Murcia-Editum, 2012, págs. 49-90.

Se legisló para seguir contando con estos foráneos dentro del nuevo marco administrativo de la matrícula, con el fin de gestionar y controlar su potencial uso como fuerza naval. En el artículo 5.º de la real cédula de privilegios de la gente matriculada de 18 de octubre de 1737 se ordenaba que

«...todos los marineros cathólicos que quisieren venir a servir en mi Armada naval sean recibidos y mantenidos en ella con las plazas de que los hagan merecedores su pericia en la navegación y su duración en mi real servicio; y si se casaren en los pueblos de mis costas o vinieren casados y se avecindaren y alistaren como los demás de mis provincias, gozarán de las mismas franquezas y gracias que dexo concedidas a los que de mis vasallos se matricularen»³¹.

Por regla general, el servicio de estos extranjeros en la Armada se rigió por un contrato colectivo, mientras que los de la flota corsaria española, en su mayoría, italianos y franceses, se enrolaron a título individual. Según la adición de 30 de agosto de 1739 a la ordenanza de corso de 1718, los marineros debían ser matriculados. Sin embargo, las excepciones no tardaron en admitirse, ya que las masivas reclutas de la Armada hicieron caer en picado el número de marineros autorizados y disponibles para corsear, o sea, para dañar al enemigo³². Ahora bien, los armadores antepusieron su interés propio al público y, buscando rentabilizar al máximo sus empresas, rebasaron siempre que pudieron las barreras legales, mucho mayores que las inglesas³³, en materia de tripulación.

A propósito de la internacionalidad de los equipajes de los corsarios, refugio de prófugos, es muy revelador el periplo de José de Preses, fugado en 1762 de la balandra de pabellón inglés el *Duque Yorqua* (sic.) en las proximidades de Finisterre. Al ser interrogado, declaró ser natural de la localidad sevillana de Constantina. Soldado en el regimiento de Murcia desde 1748, ocho años más tarde, cuando se encontraba en Fuenterrabía, desertó pasando a Bayona donde se embarcó en un corsario que fue apresado por los ingleses, a los que sirvió en diferentes buques. Cuando Inglaterra volvió a declarar la guerra a España en enero de 1762, se hallaba en Irlanda. Se desplazó hasta Cork con intención de enrolarse en uno de los barcos portugueses que habían recalado allí. Sin embargo, no logró plaza y marchó a Bristol, donde, haciéndose pasar por italiano –«porque no se le obligase a entrar de marinero en los navíos de guerra»– embarcó en la referida balandra que salía a corso con destino a Galicia³⁴.

Volviendo a los extranjeros al servicio de la Armada, Ensenada, en su conocida representación de 1751 dirigida al fomento de este cuerpo fundamental para la política exterior de la Monarquía, abogó por «agasajar» a la marinería extranjera³⁵. Como en la Navy³⁶, el abanico de nacionalidades fue bastante amplio y reflejó el contexto de las relaciones internacionales y los vínculos históricos entre territorios. En el caso español, los «agasajos» beneficiaron sobre todo a Génova y Malta³⁷, origen de la mayoría de los mercenarios del mar al servicio de la marina borbónica.

Por su reputación náutica, en 1757 fueron admitidos en la Armada todos los malteses que se ofreciesen, pese a que «en el día no se necesita marinería extranjera». La Corona se comprometió a abonar sus raciones desde que partiesen de Malta hasta su desembarco en Alicante o Cartagena, puertos donde más convenía para evitar dietas de desplazamiento antes de tomar destino. Sus sueldos correrían desde que se hiciesen a la vela los navíos que los transportarían a España, se les adelantarían una o dos pagas para socorro de sus familias a los que lo solicitasen y una vez licenciados después de servir un año, como mínimo, tendrían derecho a una paga de gratificación para costear su regreso³⁸. En 1761 de nuevo se acudió a

³¹ Una copia impresa de esta normativa en AGMAB, 1.871.

³² Enrique OTERO LANA, «La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)», *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 44, 2004, págs. 88-89; José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, «El corso gallego en la guerra del Asiento (1739-1748): escenarios, actores y presas», *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, 2017, págs. 134-135.

³³ Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world: an anatomy of the Georgian Navy*, London, Fontana Press, 1988, págs. 185-187; David STARKEY, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990, págs. 124-130; Patrick VILLIERS, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, vol. I., Lille, ANRT, 1991, págs. 320, 339.

³⁴ AGS, SMA, 540. Documento sin fecha.

³⁵ Vicente RODRÍGUEZ CASADO (1984) «La Marina», en *Historia General de España y América*. Tomo X-2. *La España de las Reformas. Hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Espasa-Calpe, 1984, págs. 188.

³⁶ En torno al 6% de las tripulantes de la flota británica en Trafalgar había nacido fuera de Inglaterra y de Irlanda. Nicholas A. M. RODGER, *The Command of [...]*, op. cit., págs. 498-499. IDEM, «Shipboard Life in the Old Navy: The Decline of the Old Order», en Lewis R. FISHER [et al.], *The North Sea: Twelve Essays on the Social History of Maritime Labour*, Norway, Stavenger Maritime Museum, 1992, págs. 29-39.

³⁷ Carmel VASALLO BORG, «El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 30, 1990, págs. 21-30.

³⁸ AGS, SMA, 261. Doc. Madrid, 2 de agosto de 1757.

los malteses cuando al menos 161 llegaron a la rada de Alicante. Se decidió anticiparles tres pagas, como a cualquier matriculado, y repartirlos entre los navíos *Aquilón* y *Soberano*, «sin violentar a los que lo repugnen, ni preferirlos a los del departamento que lo apetezcan»³⁹.

También se echó mano de la marinería napolitana, no siempre con experiencia en las maniobras de a bordo. Prueba de ello es que más de la mitad de los 108 hombres reclutados en Nápoles en 1734 ocuparon plaza de grumete y sólo dos de artillero de mar⁴⁰. Se volvió a recurrir a estos católicos durante la Guerra de los Siete Años tanto por parte española como por parte francesa. En junio de 1762 estaba dispuesta la venida de quinientos que se habían ofrecido a la Armada, y que ésta aceptó «con tal que fuesen de edad y disposición correspondiente para el servicio» y bajo las condiciones salariales y de dietas anteriormente apuntadas.

Más problemático resultó el enganche de esclavones (croatas), griegos y albaneses. En mayo de 1778 arribaron a Cartagena 65 de estos marineros que procedían de Esmirna. Como informó D. Juan Bautista Abate, comisionado en Malta para dicha recluta, se había procurado «unir en este primer embarco los que son de un mismo partido, para evitar algún alboroto en el viage siendo gente poco sufrida y peligrosa». No cabía esperar más hombres de esta procedencia para nutrir a la Armada, pues el oficial de la corte de Nápoles encargado de su contratación se había visto obligado a suspenderla y abandonar Constantinopla por «la ostigación del ministro de Venecia»⁴¹. ¿Se alude a tensiones entre agentes contratantes de marinería en el área mediterránea al servicio de diversos estados? Tal vez, pero lo cierto es que la suspensión de dicho enganche no fue cosa de lamentar, pues recién desembarcados en Cartagena comenzaron con toda una serie de protestas y reivindicaciones. Rechazaron el pan de su dieta por ser negro y ordinario, «a que no están acostumbrados». Fácilmente identificables por su altiva presencia física («mui lucidamente portados [...] de bella talla»), llegaron armados y con bandera propia, que no sin resistencia entregaron a las autoridades españolas. Pretendieron alojarse en cuartel separado del resto de la marinería y disponer de cocina propia «para guisar a su modo»; recibir la ración en dinero una vez desembarcados; ser empleados únicamente en el armamento, desarmos y apresto de buques de guerra, oponiéndose a su destino a «ganguiles, desembarco y embarco de efectos, materiales, limpieza del Arsenal ni otros semejantes que comúnmente se ofrecen»; distinción en el trato, destino, alojamiento y paga de sus cabos respecto de los demás hombres de su nación. Y que «se les destine unidos en un buque aunque sea en división o esquadra». Aunque estarían dispuestos a renunciar a esto último («irritante, contrario a la disciplina, subordinación y método de servicio» a juicio de los mandos del departamento de Cartagena) si se aceptaban las demás condiciones, en vista de sus continuadas quejas por tener destino interino y cobrar poco salario, a finales de junio de 1778 la Secretaría de Marina ordenó la restitución a su país de estos, todo un motivo de preocupación hasta que en la primera quincena de agosto la práctica totalidad fue embarcada en dos polacras de Venecia y Ragusa. No extraña, por tanto, la conclusión del Comandante General de Cartagena: «por ningún motivo convenía esta gente al servicio por ser vaga, inconstante y sin fundamentos que hiciesen esperar utilidad alguna, antes sí conocidos perjuicios porque sólo blasonan de guapos»⁴².

Con la equiparación en sueldos y en derechos de promoción interna y de otra naturaleza respecto de los nacionales, constatada en el último tercio del siglo XVIII en el seno de la Armada española, se pretendía atenuar la elevada propensión a la fuga de estos extranjeros, reclutados, como en general los hombres al margen del sistema de cuadrillas, gracias a suculentas primas⁴³. Las circunstancias detrás de su enrolamiento, más o menos voluntario, debieron ser diversas. Las del siciliano Caetano Cortano no parecen de las más comunes. Fugado de su cautiverio como esclavo de los norteafricanos (*barbari*), se embarcó de timonel en la Armada. Ingrato con su madre, a quien no asignó dinero alguno, gracias a las súplicas de esta mujer a Squilache, se le localizó en uno de los buques desarmados en Cartagena en mayo de 1763. Llevado a presencia del Intendente de Marina y preguntado si quería volver a su patria, Palermo, o socorrer mensualmente a su familia, decidió lo primero⁴⁴.

³⁹ AGS, SMA, 263. Diversos documentos; AGMAB, 1.958. Doc. 30 de abril de 1790.

⁴⁰ AGMAB, 2.790.

⁴¹ AGS, SMA, 271. Doc. Malta, 14 de abril de 1778.

⁴² AGS, SMA, 271. Docs. 23/05/1778; 26/05/1778; 16/06/1778; 01/08/1778; 15/08/1778.

⁴³ Francisco Javier de SALAS, *Historia de la [...]*, op. cit., pág. 207. George DESDEVICES DU DÉZERT, *La España del Antiguo Régimen*, París, 1898, (reed. traducida, Madrid, 1989), págs. 555-556.

⁴⁴ AGS, SMA, 263. Doc. 18 de mayo de 1763.

Por otra parte, en la Armada española también se admitieron voluntarios nacionales. Por el propio sistema de recluta, su peso en los equipajes fue muy inferior al calculado para la Royal Navy de la segunda mitad del siglo XVIII, cuando los *volunteers* suponían entre uno y dos tercios del total de la marinería⁴⁵. Estos enganchados, la mayoría con poco que perder, no deben confundirse con los voluntarios de que habla el artículo 67 de la Ordenanza de 1751: matriculados que por propia iniciativa se ofrecían a hacer campaña antes de celebrarse el sorteo. Para aclarar términos, por real despacho de 23 de octubre de 1787 se ordenó que a partir de entonces se llamasen marineros «voluntarios» a aquéllos con rol en la matrícula que no tocándoles la suerte decidían servir en la Armada. En adelante, los marineros sin matricular se denominarían «vagos»⁴⁶. Estos últimos merecen mención particular, pues su proliferación evidencia el fracaso de las políticas encaminadas a impulsar la matriculación de hábiles militarmente hablando, clase por entonces en franco retroceso, y la difícil conciliación de los intereses de la Armada con el fomento del gran tráfico marítimo.

Los *marineros vagos* crecieron mucho en los puertos habilitados al Libre Comercio con América amparados en las posibilidades de empleo abiertas por la real orden de 4 de julio de 1784. Esta disposición sancionó la lógica prioridad del matriculado, sobre el que no lo era, para la navegación del giro con Indias. Para no retrasarla, todo navío con registro durante los primeros quince días hubo de surtirse de la lista de matriculados, elaborada por el ministro de Marina atendiendo a los turnos de las cuadrillas. Pero cuando resultaron insuficientes para completar la dotación, como a menudo ocurrió, en conformidad con dicha real orden se admitieron todos los voluntarios no matriculados presentados por el dueño del mercante. Como acertadamente criticó en junio de 1789 Gutiérrez de Rubalcaba, Intendente de Cádiz, «esta dispensa hizo ilusoria la intención de la preferencia del matriculado sin más diligencia que la maliciosa paciencia del vago». La condición del primero, por lo tanto, era mucho más pesada militarmente hablando que la del segundo, mientras que las posibilidades de empleo de unos y otros eran casi parejas en el ramo del comercio marítimo⁴⁷. Este sector, clave de bóveda de la economía del puerto de Cádiz, no fue un vivero de tripulantes para la Armada. Más bien funcionó como refugio para desertores y marinería sin matricular. ¿Si no a este gran fraude, a qué atribuir que por entonces la provincia marítima de Pontevedra, eminentemente pesquera, triplicase en censo de matriculados hábiles a la gaditana?⁴⁸ A finales de febrero de 1789 el Capitán General de la Armada, en atención a que la mayoría de los hombres de la cuadrilla de embargo de este último distrito andaluz tenía cumplida con exceso su campaña, dispuso que se admitiesen sin demora a todos los *marineros vagos* remitidos a la Carraca. Unos se destinarían a trabajos de este arsenal y otros como tripulación de los buques, cuyo armamento estaba previsto para la próxima primavera⁴⁹. Habría que asumir el riesgo de movilizar a estos hombres con particular propensión a la fuga, ya que «si por contemporizar con gente abandonada a éste y otros vicios se les ha de dexar en ellos, se ha de recargar a los que se mantiene fieles en la matrícula»⁵⁰.

Resulta significativo que entre el equipaje de la fragata *Nuestra Señora del Carmen* armada en Ferrol en 1790, cuatro de sus ocho artilleros de preferencia fuesen voluntarios, condición que sólo tenía uno de los restantes 170 miembros de la marinería de servicio. Se infiere pues que la escasez de personal cualificado para servir las piezas de fuego conforme a la rotación de cuadrillas⁵¹ llevaría a las autoridades de Marina a admitir a matriculados que demandasen estas plazas. En el caso concreto de los cinco voluntarios antedichos no parece que estuviesen guiados por un espíritu aventurero –la mayoría estaban casados y tenían asignados la mitad de los sueldos a sus esposas–, ni que su intención fuese probar fortuna en Indias, pues éste no era el destino de dicho buque. Las cifras del cuadro llevan a pensar que en Ferrol se aplicarían similares disposiciones a las ordenadas por entonces para el departamento de Cádiz respecto al enrolamiento de marineros vagos. Es decir, se admitió, o se reclutó forzosamente si fue necesario, gente de mar sin matricular, que en el caso de la fragata *Nuestra Señora del Carmen* sumó una sexta parte de las plazas de marinería de su dotación.

⁴⁵ Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world* [...], op. cit., págs. 153-163, 179. Sobre el impopular sistema británico de las levas forzosas, Nicholas ROGER, *The Press Gang: Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, New York, Continuum, 2007.

⁴⁶ AGMAB, 1.873. Revista de inspección de la provincia de Cádiz. Doc. 23 de octubre de 1787.

⁴⁷ Museo Naval de Madrid (MNM), Colección Mazarredo, Ms. 2.381.

⁴⁸ AGMAB, 2001. Isla de León, 23 de junio de 1789. Rubalcaba a Valdés; San Ildefonso, 18 de septiembre de 1789. Valdés a Rubalcaba.

⁴⁹ AGMAB, 1.956. Isla de León, 10 de marzo de 1789.

⁵⁰ MNM, Colección Mazarredo, Ms. 2.381. Carla Rahn PHILLIPS, "The Life Blood" [...], op. cit., págs. 438-441.

⁵¹ José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, *La Matrícula de Mar* [...], op. cit., págs. 419-428.

TABLA 2. MARINERÍA DEL EQUIPAJE DE LA FRAGATA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN EN 1790

CLASES	De leva		Voluntarios		Vagos		TOTALES
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	
Artilleros de preferencia	4	50	4	50	—	—	8
Artilleros ordinarios	36	69,23	—	—	16	30,77	52
Marineros	55	93,22	—	—	4	6,78	59
Grumetes	47	79,66	1	1,7	11	18,64	59
TOTALES	142	79,78	5	2,81	31	17,41	178

Fuente: AGMAB, CA-8.118.

La presencia de voluntarios en los equipajes de las flotas de Felipe V durante la Guerra de la Oreja de Jenkins parece haber sido modesta. Sólo 66 (el 2,1 %) de las 3.200 plazas de gente de mar del departamento de Ferrol destinada en buques armados a 14 de julio de 1739 tenían esta condición⁵². Posteriormente, y sobre todo en la década que cerró el siglo, subiría el peso de los voluntarios en las tripulaciones del rey. Los hubo perseguidos por la justicia, que se enrolaban como medio de vida aprovechando en no pocas ocasiones la arribada a puertos americanos para desertar. Otros eran desarraigados o mercenarios que poco tenían que perder. Su concurso tenía lógicos inconvenientes, en los que reparó alguna relevante autoridad, como el citado intendente Gutiérrez de Rubalcaba. En 1785 incidió en la importancia de respetar las franquicias y privilegios de la gente de mar y de limitar lo más posible el derecho a las separaciones. A su modo de ver, ésta era la mejor vía para frenar la decadencia de la matriculación; se corría el riesgo de no disponer de tripulación cuando la Armada la necesitase «pues con los voluntarios alistados no puede contarse por ser gente que no tiene fixo domicilio»⁵³.

Estos voluntarios fueron un paliativo de urgencia para una Armada falta de efectivos movilizables en tiempos de guerra. Por ejemplo, conforme a una real orden de 15 de mayo de 1780 se reclutaron en el departamento de Ferrol. Pero cinco meses antes de la firma del armisticio en Versalles, en mayo de 1783, la Secretaría de Marina resolvió que no se admitiesen más⁵⁴. Una década después, se volvió a echar mano de ellos. A principios de 1793 se despachó una real resolución a favor del fomento del voluntariado entre los equipajes de los bajeles de Su Majestad, demandándose colaboración institucional. El Director General de la Armada escribió a los arzobispos de Sevilla y Granada, y a los regentes y audiencias de una y otra ciudad, instándolos a promover estos enganches, «sin detenerse en que los hombres sean de más o menos talla pues todos podrían servir en proporcionado destino»⁵⁵. Gracias a los exhortos de los párrocos en la archidiócesis granadina en menos de un mes se alistaron más de trescientos, número que triplicaba de largo al de enganchados por cuenta de los cabildos de mareantes de la provincia marítima de Mataró⁵⁶. En el departamento de Ferrol, de los 6.552 individuos presentados en el arsenal de Esteiro hasta el 4 de mayo de 1793, 436 (el 6,6 %) eran voluntarios enviados por las justicias de Castilla y por los ministros de las provincias marítimas o alistados en la propia capital departamental⁵⁷.

Hay señales de la importancia creciente del voluntariado como tripulación en la etapa finisecular y durante la primera década del siglo XIX. En 1799 Asturias aportaba a la flota de guerra 450 individuos de

⁵² AGS, SMA, 254. Doc. A Graña, 14 de julio de 1739. María BAUDOT MONROY, «Armar en tiempos de guerra. La movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740», en María BAUDOT MONROY (ed), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, págs. 85-116.

⁵³ Entre los tripulantes del navío El Fénix, desarmado en la Carraca en 1752, figuraron 98 voluntarios, de los cuales el 83,7 % eran españoles. AGMAB, 2.790; AGMAB, 1.872. Doc. 26 de agosto de 1785.

⁵⁴ AGS, SMA, 275. Docs. El Ferrol, 21 de mayo de 1783 y 23 de agosto de 1783

⁵⁵ AGMAB, 1.963. Doc., 11 de marzo de 1793.

⁵⁶ AGMAB, 1.964. Docs. 25 de marzo de 1793; Granada, 3 de abril de 1793; Isla de León, 9 de abril de 1793; Aranjuez, 19 de abril de 1793. MNM, Ms. 836, fols. 66-69.

⁵⁷ AGMAB, 1.964. Docs. Ferrol, 4 de mayo de 1793; 11 de mayo de 1793.

tierra, cifra que suponía cerca de la mitad de los marineros de ese principado entonces en campaña⁵⁸. El enrolamiento de tales voluntarios se promovió mediante una serie de gracias en la esfera económica que les equiparaban a los matriculados (libertad del sorteo de quintas para reemplazo del Ejército y Milicias, ejercicio de la pesca y la navegación) durante diez años, y con otras de carácter retributivo, al menos sobre el papel, como dietas, derechos a asignaciones a familiares y a pensiones de invalidez, y, por supuesto, primas de enganche⁵⁹. Por real orden de 20 de diciembre de 1798 se dispuso la concesión a cualquier matriculado u hombre de mar que se presentase «espontáneamente» a servir en la Armada, de una a tres onzas de oro (de 320 a 960 reales) por enganchamiento, según la plaza que se le asignase (artillero, marinero o grumete); y la promesa, (no más allá de buenas intenciones) de que en adelante todos serían pagados con la mayor puntualidad⁶⁰.

Usando un símil pesquero, muchos a la primera ocasión que tuvieron soltaron el anzuelo tras engullir el cebo. De hecho, la mayoría de los 137 fugados del *San Ildefonso* en la campaña de 1792-93 eran «gente comprada» a la que, en palabras del comandante general de la escuadra de Cartagena, «sólo les estimula el enganche que le han franqueado los Pueblos»⁶¹. Debido a su baja o nula capacitación profesional en el medio marítimo, mientras a 2.044, el 33,4% de los 6.116 matriculados presentados en Ferrol en mayo de 1793 se les dio plaza de grumetes, sirvieron como tales el 73,3% de los voluntarios (320 de 436)⁶².

En cuanto a la forzosa inserción laboral de delincuentes en la Armada, práctica que no fue exclusiva de España⁶³, desde los Reyes Católicos su destino principal habían sido las galeras⁶⁴; a partir de la supresión de éstas por real orden de 28 de noviembre de 1748, pasaron a emplearse en los arsenales de modo preferente. Sin embargo, en el caso particular de los contrabandistas, algunos conmutaron penas de cárcel por servicios a bordo de barcos de guerra. En enero de 1783, con las espadas en alto contra Inglaterra, el Comandante General de Ferrol hubo de destinar «el todo o la parte que le parezca» de la marinería encarcelada por dicho delito a cumplir su condena embarcada, sin poder pisar tierra, y con advertencia de pena de presidio en caso de desertión⁶⁵. Disposiciones similares se ejecutaron en las colonias americanas, pues en virtud de una real orden de 6 de junio de 1769, dirigida al Capitán General, Comandante y Ministro de Marina de Buenos Aires, habrían de sentar plaza en buques de guerra delincuentes «en cuyas causas no medie delito de mayor castigo que el presidio, por aprehenderseles en lanchas de ilícito comercio»⁶⁶. Nuevamente en un contexto bélico, por real cédula de 21 de agosto de 1793, la Armada se nutrió de los contrabandistas apresados que no resultasen aptos para los regimientos del Ejército o para las dotaciones fijas de los presidios africanos o americanos «por el tiempo correspondiente a la entidad del fraude, reincidencia en los reos y demás cualidades que en ellos concurren»⁶⁷.

Por lo que respecta al empleo naval de no libres, sin tratar del caso particular de los negros a bordo de la Armada del Mar del Sur⁶⁸, fue habitual y numeroso en las galeras con base en Cartagena hasta la década de 1730 cuando sumaban más de un tercio del total de remeros⁶⁹. Al margen de esta flota, hay que referirse a los vagabundos y malentretenidos. La mayoría, en número de centenares, tuvo destino en los arsenales a donde llegaron forzosamente en «cuerdas»⁷⁰. No obstante, algunos fueron empleados contra su voluntad en

⁵⁸ AGMAB, 1.883. Doc. Gijón, 16 de noviembre de 1799

⁵⁹ Reales disposiciones de 8 y 10 de agosto de 1794 y de 20 de diciembre de 1798. MNM, Ms. 836, fols. 66-69.

⁶⁰ MNM, Ms. 836, fol. 65.

⁶¹ AGMAB, 1.964. Docs. Cartagena, 19 de julio de 1793; 30 de julio de 1793.

⁶² AGMAB, 1.964. Docs. Ferrol, 4 de mayo de 1793; 11 de mayo de 1793.

⁶³ Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world* [...], op. cit., págs. 159-162.

⁶⁴ Francisco Javier GUILLAMÓN ÁLVAREZ y Jesús PÉREZ HERVÁS, «Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, 5 (19), 1987, págs. 63-75; José Luis de las HERAS, «Los galeotes de la Monarquía Hispánica durante el Antiguo Régimen», *Studia Historica. Historia Moderna*, 22, 2000, págs. 283-300.

⁶⁵ AGS, SMA, 275. Docs. El Pardo, 22 de enero de 1783; 19 de julio de 1783.

⁶⁶ AGMAB, 2.001. Prontuario de reales órdenes.

⁶⁷ MNM, Ms. 837, Doc. 5.

⁶⁸ Frecuentemente esclavos que eran alquilados por sus propietarios. Este recurso obedeció a las dificultades de dotación de las fuerzas navales del Pacífico español. Gaspar PÉREZ TURRADO, *Las armadas españolas de Indias*. Madrid, Mapfre, 1992, pág. 163. Sabrina GUERRA MOSCOSO, «La Armada del Mar del Sur. Amenaza y defensa, apogeo y crisis (1739-1808)», en Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO (eds), *Vientos de Guerra* [...], op. cit., Vol. 3, págs. 415-420. Sobre el empleo de no libres en la Navy georgiana, Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world* [...], op. cit., págs. 159-162.

⁶⁹ Francisco Javier GUILLAMÓN ÁLVAREZ y Jesús PÉREZ HERVÁS, «Los forzados de galeras» [...], op. cit.

⁷⁰ Rosa María PÉREZ ESTÉVEZ «Delincuencia en la España del siglo XVIII: los presidiarios de Marina», *Cuadernos de Investigación Histórica*, 3, 1979, págs. 259-273. Manuel MARTÍNEZ MARTÍNEZ, *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería, 2011; Alfredo MARTÍN GARCÍA, «Levas honradas y levas de maleantes: los trabajadores

batallones de Marina o como tripulación⁷¹. Santiago León fue uno de esos ociosos impenitentes sometido a tal pena; arrestado, a instancia de sus progenitores, por desidia y falta de aplicación a todo trabajo, el gobernador militar de Cádiz lo sentenció a servir tres años en los bajeles del rey. Pero atendiendo a una súplica de su madre, fue liberado cuando le faltaban por cumplir trece meses de condena⁷². A la bajísima aplicación laboral de estos holgazanes y de las gentes marginales, se sumaba en no pocos casos una salud precaria. Por ello, en 1793 Gregorio Dávila y Estrada, ministro que había ocupado varias subdelegaciones marítimas andaluzas, criticó la reciente recluta a palos de «verduleros» en Cádiz, que expuestos a los rigores de una campaña naval no tardarían en caer enfermos «como moscas [...] sin serbir de otra cosa que de causar hospitalidades»⁷³.

Los recursos humanos que llevamos apuntado fueron parches (más o menos ineficaces) a un problema acuciante: responder a las necesidades extraordinarias de marinería para la flota de Su Majestad, que a finales de la centuria presentaba un tamaño por encima de las posibilidades presupuestarias de la Marina y de las disponibilidades de efectivos bajo el régimen de la matrícula de mar, la básica, pero insuficiente, fuente de suministro de tripulantes para la Armada borbónica del siglo XVIII. Sus cifras de movilizados, con evidentes fluctuaciones, la situó en una tercera posición en el panorama internacional de las fuerzas navales, tras la Royale y a gran distancia de la Navy⁷⁴.

CONCLUSIONES

A tenor del vaciado de una pequeña muestra de listas de equipajes pertenecientes al fondo documental del departamento de Cádiz depositado en el AGMAB, hay motivos para inferir que el peso de tripulantes de otros países en las escuadras Felipe V fue considerable durante las tres primeras décadas del reinado, con ratios extranjero/español superiores a 0,5 en determinados buques. Al igual que en la Royal Navy, el conjunto de nacionalidades a bordo de la armada borbónica fue relativamente amplio. El porqué de su desequilibrada distribución tiene respuesta en las relaciones internacionales y en los vínculos históricos entre territorios. La presencia de napolitanos y franceses entre las dotaciones de los navíos de guerra españoles, relativamente importante en el primer tercio del siglo, decreció posteriormente, mientras las costas de Génova y Malta continuaron siendo el origen de la mayoría de los mercenarios del mar al servicio de la marina borbónica.

El rearme de esta última, pieza clave de la política exterior de la Monarquía, se evidenció a partir de mediados de la centuria en un ambicioso programa de construcciones navales en arsenales del rey que disparó las cifras de navíos y fragatas. Con el fin prioritario de tripularlos se consolidó la llamada matrícula de marinería, un sistema de inscripción de los profesionales del mar con fines militares, basado en el registro, la clasificación y el control periódico de los recursos humanos susceptibles de ser movilizados para escuadras. El impuesto de sangre que sancionó este régimen, siguiendo el modelo francés del *système des classes*, en particular hizo mella en los pescadores, que constituyeron el grueso de los equipajes de la flota de guerra española. Estos hombres tuvieron menos posibilidades que los enrolados en los buques de la navegación de altura propiedad de particulares, para eludir una prestación militar muy dura y peligrosa, con escasa o nula compensación efectiva en forma de sueldos (rara vez abonados en tiempo y forma) y de franquicias y privilegios fiscales, jurisdiccionales y militares vulnerados con frecuencia. El comercio de larga distancia, y particularmente el colonial que tuvo en Cádiz su principal base, lejos de ser vivero de tripulantes para la Armada, fue un refugio de desertores y de marineros «vagos» (sin matricular), evidenciando simbólicamente una especie de pugna entre Marte y Hermes, la difícil conciliación de los intereses de la Armada y los tejidos en torno al gran tráfico marítimo.

Por el propio carácter y finalidad del sistema de matrículas, la presencia de voluntarios nacionales en la flota de guerra española resultó insignificante en comparación con la realidad de la Navy. Pero el peso de este contingente en las tripulaciones borbónicas tendió al alza en la coyuntura bélica finisecular, coincidiendo con la bajada de los efectivos de matriculados aptos para campañas y con el destino a bordo, aunque

forzados en un arsenal del Antiguo Régimen”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 8, 1999, págs. 231-260; José QUINTERO GONZÁLEZ, “Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de La Carraca en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 84, 2004, págs. 27-40.

⁷¹ En el bienio 1780- 1781 se enviaron cientos de vagos a los “vaxeles de Cartagena”. AGS, SMA, 697.

⁷² AGMAB, 1.964. Docs., Isla de León, 20 de abril de 1792; 27 de abril de 1792.

⁷³ AGMAB, 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

⁷⁴ Gérard LE BOUËDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales de l’Europe atlantique, 1690-1790*, París, Armand Colin, 1997, págs. 186-193; Carla Rahn PHILLIPS, “The Life Blood” [...], op. cit.; D. STARKEY, “Quantifying British seafarers” [...], op. cit.

limitado y extraordinario, de delincuentes condenados por la justicia. Esto dificultó, cuando no imposibilitó, que las escuadras se dotasen conforme a reglamento. Mediante suculentas primas y con la equiparación en sueldos y en derechos de promoción interna, más que nunca, y pese a su acusada tendencia a la desertión, se hizo obligado no sólo el enganche de mercenarios extranjeros, sino también de gentes de todo pelaje y condición, que sin duda repercutió negativamente en la operatividad de las fuerzas navales de la Monarquía.

BIBLIOGRAFÍA

- BAUDOT MONROY, María, “Armar en tiempos de guerra. *La movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740*”, en María BAUDOT MONROY (ed), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, págs. 85-116.
- BAUDOT MONROY, María, “Navíos, navíos, navíos. La política naval de Julián de Arriaga, 1754-1759”, en Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO (eds), *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada*, Madrid, Ediciones Doce Calles, 2018, Vol. I, págs. 87-120.
- BORREGUERO BELTRÁN, Cristina, *El reclutamiento militar por quintas en la España del siglo XVIII. Orígenes del servicio militar obligatorio*. Valladolid, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid, 1989.
- CABANTOUS, Alain, *La Vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*. París, Tallandier, 1984.
- CHALINE, Olivier, “Les mutineries de 1797 dans la Navy”, en *Histoire, économie et société*, 24: 1, 2005, págs. 51-61.
- CUÑO BONITO, Justo, “La vida a bordo”, en Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO (eds.), *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada*, Madrid, Ediciones Doce Calles, 2018, Vol. 3, págs. 431-520.
- DESDEVICES DU DÉZERT, George, *La España del Antiguo Régimen*, París, 1899, (reed. traducida, Madrid, 1989).
- FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto y MARTÍNEZ SHAW, Carlos “Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII”, en Carlos MARTÍNEZ SHAW, (ed.) *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, págs. 243-271.
- FUSARO, María [et al.], *Law, labour, and empire: comparative perspectives on seafarers, c. 1500-1800*, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2015.
- GUERRA MOSCOSO, Sabrina, “La Armada del Mar del Sur. Amenaza y defensa, apogeo y crisis (1739-1808)”, en Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO (eds), *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada*, Madrid, Ediciones Doce Calles, 2018, Vol. 3, págs. 379-430.
- GUIMERÁ, Agustín, “Matelots et officiers face à la mer”, en Agustín GUIMERÁ y Olivier CHALINE (dirs.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle*, Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne (PUPS), 2018, págs. 135-150.
- GUILLAMÓN ÁLVAREZ, Francisco y Jesús PÉREZ HERVÁS, “Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 5 (19), 1987, págs. 63-75.
- HERAS, José Luis, de las, “Los galeotes de la Monarquía Hispánica durante el Antiguo Régimen”, *Studia Historica. Historia Moderna*, 22, 2000, págs. 283-300.
- HOCES GARCÍA, Alberto, “La Matrícula de mar en el departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: Una complicada aplicación”, *Mediterranea - Ricerche Storiche*, 35, 2015, págs. 539-558.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, “El ejército y la marina de la monarquía española en el proceso de las independencias latinoamericanas”, en Heraclio BONILLA, (ed.), *La Cuestión Colonial*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia-Clacso, 2011, págs. 247-311.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, “De las “reliquias” de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750: guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII”, en Juan Jose SÁNCHEZ BAENA, Celia CHAÍN-NAVARRO y Lorena MARTÍNEZ SOLÍS (coords.), *Estudios de Historia Naval. Actitudes y medios en Real Armada del siglo XVIII*. Madrid, Ministerio de Defensa; Murcia, Universidad de Murcia-Editum, 2012, págs. 49-90.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”, en Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO (eds), *Vientos de Guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada*, Madrid, Ediciones Doce Calles, 2018, Vol. II.
- LE BOUËDEC, Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, París, Armand Colin, 1997.
- LE GOFF, T. J. A., “Offre et productivité de la main-d'oeuvre dans les armements français au XVIII^e siècle”, *Histoire, Économie et Société*, vol. 2, núm. 3, 1983, págs. 457-473.
- MARTÍN GARCÍA, Alberto, “Levas honradas y levas de maleantes: los trabajadores forzosos en un arsenal del Antiguo Régimen”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 8, 1999, págs. 231-260.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Manuel, *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, Universidad de Almería, 2011.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

- MÜHLMANN, Rolf, *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena, 1975.
- O'DOGHERTY, Ángel, "La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III", *Anuario de Estudios Americanos*, tomo IX, 1952, págs. 347-370.
- OTERO LANA, Enrique, "La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 44, 2004.
- PÉREZ ESTÉVEZ, Rosa María, "Delincuencia en la España del siglo XVIII: los presidiarios de Marina", *Cuadernos de Investigación Histórica*, 3, 1979, págs. 259-273.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal, 1992.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Las armadas españolas de Indias*. Madrid, Mapfre, 1992.
- PHILLIPS, Carla Rahn, "The Life Blood of the Navy: Recruiting Sailors in Eighteenth-Century Spain", *The Mariner's Mirror*, 87 (4), 2001, págs. 420-445.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, "Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de La Carraca en el siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*, 84, 2004, págs. 27-40.
- ROBIN, Dominique, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000.
- RODGER, Nicholas A.M., *The wooden world: an anatomy of de Georgian Navy*, London, Fontana Press, 1988.
- RODGER, Nicholas A.M., "Shipboard Life in the Old Navy: The Decline of the Old Order", en Lewis R. FISHER [et al.], *The North Sea: Twelve Essays on the Social History of Maritime Labour*, Norway, Stavenger Maritime Museum, 1992.
- RODGER, Nicholas A.M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1845*, New York-London, Penguin, 2005.
- RODRÍGUEZ CASADO, Vicente, "La Marina", en *Historia General de España y América*. Tomo X-2. *La España de las Reformas. Hasta el final del reinado de Carlos IV*, Madrid, Espasa-Calpe, 1984, págs. 187-199.
- ROGER, Nicholas, *The Press Gang: Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, New York, Continuum, 2007.
- ROYEN, Paul C. van, BRUIJN, Jaap R., y LUCASSEN, Jan (eds.), "Those Emblems of Hell?". *European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, St. John's, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 1997.
- SALAS, Francisco Javier de, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1879.
- STARKEY, David, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990.
- STARKEY, David, "Quantifying British seafarers, 1789-1828", en Richard GORSKI et al. (eds.), *Maritime Labour: Contributions to the History of Work at Sea, 1500-2000*, Amsterdam, 2008, págs. 83-103.
- VASALLO BORG, Carmel, "El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*, 30, 1990, págs. 21-30.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, *La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, Tesis doctoral. Universidad de Santiago de Compostela, 2005.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, "Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII: actores, cifras y escenarios", en Manuel Reyes GARCÍA-HURTADO, (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, págs. 251-275.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, "La conflictividad generada por las levas de marinería en la España de la segunda mitad del siglo XVIII", en *Actas de la XI Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*. Comunicaciones. Vol. II, Granada, Universidad de Granada, 2012, págs. 1230-1240.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, "Servir en los buques correos: oportunidades laborales en A Coruña (1764-1802)", en Ofelia REY CASTELAO, (coord.), *Identidades urbanas en la monarquía hispánica, siglos XVI-XIX*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2015, págs. 213-236.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, "El corso gallego en la guerra del Asiento (1739-1748): escenarios, actores y presas", *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, 2017, págs. 118-149.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel "Servir en la marina de Aranjuez en el Siglo XVIII: un destino deseado", *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, 32, 2019, págs. 103-122.
- VILLIERS, Patrick, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, vol. I., Lille, ANRT, 1991.