



Voluntarios y forzados: las dinámicas de reclutamiento en las marinas de guerra española, francesa e inglesa en el siglo XVIII

Volunteers and forced: the dynamics of recruitment in the Spanish, French and English navies in the eighteenth-century

Vera Moya Sordo

Historisches Seminar, Ludwig-Maximilians-Universität München (Alemania)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3601-2295>

vera.moya@gmail.com

NOTA BIOGRÁFICA

Arqueóloga marítima e historiadora naval, se especializa en el estudio de los procesos de naufragios, las manifestaciones de miedo durante los viajes trasatlánticos (siglos xv-xvii), así como motines en las armadas europeas y el corso español en el siglo xviii. Trabajó como investigadora de tiempo completo en la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH-México y como secretaria académica de la dirección en la Academia Mexicana de la Historia. Ha sido becaria de Santander y Alexander von Humboldt Foundation. Miembro de la Red Imperial Contractor State Group que estudia la movilización de recursos militares y la construcción del estado moderno.

RESUMEN

Durante el proceso de centralización de los poderes del Antiguo Régimen, ejércitos y marinas constituyeron centros de cambios estructurales para la adquisición de formas más regulares en la administración de la carrera armamentista y la formación de profesionales. Los sistemas de reclutamiento de las marinas española, francesa e inglesa reflejaron la necesidad de movilización a gran escala y un mayor control estatal. Aunque la historiografía ha tendido a subrayar las diferencias, condenando particularmente la leva inglesa, en principio todos partían del anhelo del voluntariado, pero fueron en cierta medida una imposición y, en tiempos difíciles, recurrieron al reclutamiento forzoso.

PALABRAS CLAVE

Sistemas de reclutamiento; marinas; siglo XVIII; voluntariado; forzado.

ABSTRACT

During the process of centralization of the powers of the Old Regime, armies and navies constituted centres of structural changes for the acquisition of more regular forms in the administration of the arms race and the training of professionals. The recruitment systems of the Spanish, French and English navies reflected the need for large-scale mobilization and greater state control. Although historiography has tended to underline the differences, particularly condemning the English impressment, in principle, they all started from the desire for volunteering, but they were to some extent an imposition and, in difficult times, resorted to forced recruitment.

KEYWORDS

Recruitment systems; navies; eighteenth century; voluntary; forced.

SUMARIO

INTRODUCCIÓN. 1. LA FORMACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RECLUTAMIENTO NAVAL. 2. EL ANHELO DEL VOLUNTARIADO. 3. FORZADO INSTITUCIONALIZADO. CONCLUSIONES. BIBLIOGRAFÍA.

INTRODUCCIÓN

Los sistemas de reclutamiento de las marinas europeas de la Era Moderna mantienen aspectos todavía poco abordados por la historiografía naval¹, sobre todo a partir de una perspectiva comparativa. El presente artículo examina los métodos impuestos por las coronas española, francesa e inglesa, desde su respectiva instauración, adaptación y evolución, particularmente durante el siglo XVIII, subrayando las causas y consecuencias de los problemas que se generaron en cada caso, pero presentando, más que las diferencias y contradicciones entre los sistemas, las características que compartieron como parte del desarrollo de las armadas en vías de centralización. Se verá cómo, a diferencia del discurso que ha predominado en la historiografía tradicional, el reclutamiento en las tres marinas compartió más aspectos en estructura y operatividad de lo que se piensa, como la necesidad del voluntariado, los conflictos entre las autoridades ordinarias y militares, la competencia por hombres entre las propias flotas mercantes y de guerra o la perpetua escasez de profesionales para su operatividad. La intención es aportar nuevo conocimiento, desde la perspectiva comparativa, y reevaluar los discursos como el que plantea la intransigencia y violencia de la leva inglesa o la profesionalización de la marinería matriculada. Asimismo, centrar la reflexión en la paradoja voluntariado-forzado, cuyos extremos han parcializado la comprensión de la complejidad del manejo de las marinas y su adaptación a las circunstancias dictadas por la expansión de la guerra global y los procesos de modernización de los estados. Como se verá, llegado el momento, se hará alusión a referencias dadas en los otros textos que componen el presente dossier, con la intención de subrayar la relación entre los procedimientos de los sistemas marítimo y terrestre (principalmente en el caso hispano) y sus circunstancias, producto de las políticas estatales del momento.

Habrá que empezar señalando que las guerras continentales europeas que se desarrollaron en tamaño y complejidad durante los siglos XVII y XVIII, fueron una preocupación primordial para monarquías en vías de centralización como España y Francia, cuyos ejércitos regulares constituían el elemento vertebral de sus fuerzas militares. Si bien como imperios ultramarinos, en teoría, estaban obligadas a mantener marinas efectivas, lo cierto es que Gran Bretaña y la República Holandesa mostraban mayor preocupación por el crecimiento y fortalecimiento de sus fuerzas navales². Aunque para entonces, las flotas se empleaban en importantes operaciones defensivas y ofensivas como la salvaguarda de las rutas de abastecimiento y comunicación, el transporte de tropas, el bloqueo y desbloqueo de puertos y el daño al comercio rival, en las audiencias europeas permanecía la idea de que la guerra naval, a diferencia de la protagonizada en tierra, era menos eficaz porque no se traducían en ningún dominio geográfico seguro³. Además, era más costosa en

¹ Algunos ejemplos son, en el caso de la matrícula española, los de Ángel O'DOGHERTY, "La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III", en *Anuario de Estudios Americanos*, LX (1952), págs. 347-370; José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, "La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII", en *Obradoiro de Historia Moderna*, 15 (2006), págs. 289-322; Carlos Martínez Shaw y Marina Alonso Mola, "La introducción de la matrícula de mar en Indias", en Carlos Martínez Shaw (dir.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, págs. 271-284. Para la inscripción francesa, véase los trabajos sobre la sociedad marina de Marc PERRICHET, "L'administration des classes de la marine et ses archives dans les ports bretons", en *Revue d'histoire économique et sociale*, 37 (1959), págs. 89-112; E. L. ASHER, *The resistance to the maritime classes. The survival of feudalism in the France of Colbert*, Berkeley, University of California Press, 1960; Patrick VILLIERS y Pascal CULERRIER, "Du système des classes à l'Inscription maritime: le recrutement des marins français, de Louis XIV à 1952", en *Revue historique des Armées*, 147 (1982), págs. 45-53; el apartado de "Inscription maritime" (de Michel Vergé-Franceschi) en François BLUCHE (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Fayard, 1990; Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794). Étude sociale*, París, Publisud, 1991; Gilbert BUTI, *Les Chemins de la Mer. Un petit port méditerranée: Saint-Tropez (XVII-XVIII^e s.)*, París, Presses Universitaires de Rennes, 2010; y Bernard MICHON, "Les marins du Havre", en *Histoire urbaine*, 49 (2017), 159-162. Para el sistema inglés, se puede consultar la obra de Nicholas A. M. RODGER, *The Press Gang: Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, Londres, A&C Black, 2007, o más recientemente, a Denver BRUNSMAN, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Virginia, University of Virginia Press, 2013; y Jeremiah Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century*, Cambridge, Boydell & Brewer, 2015.

² Olwen HUFTON, *Europa: privilegio y protesta, 1730-1789*, Madrid, Siglo XXI de España Editores (1980 1er ed.), 2017. pág. 96.

³ Jesús PRADELLS NADAL, "La formación de la Marina Española en el siglo XVIII", en *Canelobre*, 51 (2006), págs. 44-58: 45.

términos de capitales⁴, tanto para su organización (construcción de navíos, reclutamiento y preparación de profesionales, producción y distribución de armamentos y víveres) y despliegue (operaciones, formaciones, destreza naval y militar), como para su manutención (reabastecimiento de vituallas, armamento y hombres, reparación de averías, etc.). Igualmente se consideraba mucho más impredecible en términos de resultados, debido a las condiciones del elemento marino y los eventos meteorológicos que dificultaban la planeación y realización de las operaciones en alta mar.

En aquel periodo de transición política e institucional, las organizaciones militares españolas y francesas aún mantenían estructuras tradicionales heredadas de tiempos remotos, tanto en lo orgánico como en lo táctico, y fue de forma paulatina que nuevas reformas se introdujeron como resultado de la coyuntura Borbónica. Los esfuerzos apuntaban a crear y mantener fuerzas cada vez más permanentes, tanto en tierra como en mar, en las que la nobleza seguía constituyendo el cuerpo dirigente. Los cargos de la oficialidad continuaban heredándose por venalidad, al grado de que en algunos casos llegaron a constituir parte de un patrimonio familiar por generaciones. En principio, ambas coronas valoraban el beneficio que estos puestos generaban a los reales ingresos, debido a la concesión de títulos y contraprestaciones, por encima de la profesionalización militar. En el juego, los caballeros de armas solían invertir su fortuna o parte de ella en la organización de formaciones o escuadras, a cambio de ciertos privilegios económicos y sociales. Si bien, aunque a lo largo del siglo XVIII la estructura del Antiguo Régimen permaneció casi intacta, con el tiempo, la instrucción a través de las academias se volvió un proceso obligatorio para la formación y preparación de los cuerpos dirigentes⁵.

El mando de la Europa continental permaneció en su mayoría en manos de la alta nobleza, «la cual consideraba la carrera militar como un derecho propio»⁶. Como el ejército constituía el servicio que presentaba mayores resultados en términos castrenses, dando mayor cabida a la ejecución de destrezas individuales y la exhibición del arte de las armas y, por ende, la posibilidad del éxito y la gloria, en comparación, la aristocracia estuvo prácticamente ausente del mar. Aunque, en opinión de Antonio Morales Moya, esta preferencia se debió más que nada a los «sacrificios propios de la vida naval y las dificultades de su preparación técnica»; en otras palabras, a la mayor dureza del servicio naval, que exigía mayor tenacidad y habilidades, para lo que no cualquier conde o marqués estaba preparado ni dispuesto⁷. Si hemos de creer lo dicho en las memorias del noble militar y diplomático Jaime de Guzmán-Dávalos y Spínola, marqués de la Mina, algunos de estos distinguidos varones ni siquiera contaban con la experiencia ni la formación profesional para lo propio en tierra⁸.

En cambio, la media y baja nobleza, la hidalguía, incentivada por la búsqueda del honor y el éxito personal que le era negados en la competencia por los principales puestos militares terrestres, solía ocupar los rangos prominentes de las plazas navales. Pertener a las compañías de guardiamarinas interesaba, porque suponían una vía al asenso social⁹, lo que, por su parte, las autoridades españolas justificaban ampliamente, ya que, viviendo aquella nobleza:

«[...] sin carrera, poco aplicada a seguir ninguna, y en una crianza que no la distinguía de la

⁴ Christopher STORRS (ed.), *The fiscal-military State in eighteenth-century Europe: Essays in honor of P. G. M. Dickson*, Farnham, Ashgate Publishing, 2009, pág. 45.

⁵ David Alberto ABIÁN CUBILLO, «Guerra y ejército en el siglo XVIII» (tesis de maestría sin publicar), Cantabria, Universidad de Cantabria, 2013, págs. 1-135: 101. URL: <http://hdl.handle.net/10902/3915>.

⁶ Olwen HUFTON, *Europa: privilegio y protesta* [...], op. cit., pág. 96.

⁷ Según apunta Morales Moya, en los Estados Generales de la Armada entre 1798 y 1812, sólo se mencionan siete títulos de alta nobleza: barón de la Casa-Davalillo (1795), conde de San Cristóbal (1789), marqués del Socorro (1784), conde de Morales de los Ríos (1792), marqués de Arellano (1727), conde la Conquista (1789) y marqués del Castañar (1766). Antonio MORALES MOYA, «Milicia y nobleza en el siglo XVIII. Apuntes para una sociología de las armas y de la nobleza en España», en *Cuadernos de Historia Moderna*, 9 (1988), págs. 121-137: 135.

⁸ Véase Jaime Miguel de GUZMÁN-DÁVALOS Y SPÍNOLA, marqués de la Mina, *Memorias militares sobre la guerra de Cerdeña y Sicilia en los años 1717 a 1720 y guerra de Lombardía en los de 1734 a 1736*, Madrid, Establecimiento Tip. de Fortanet, 1898. Los nombramientos de oficiales eran otorgados por el rey y estos, a su vez, tenían el derecho a escoger a las personas a su cargo, quienes tendían a ser personas cercanas, familiares, amigos o conocidos afines a sus propios intereses. Sobre las relaciones de clientelismo y patronazgo características de este modelo, en la que en consecuencia la oficialidad podía recaer en personas sin experiencia militar, véase los trabajos de Francisco Andújar Castillo, *El sonido del dinero: monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2004; y «Milicia y nobleza. Reformulación de una relación a partir del caso granadino (siglos XVII-XVIII)», en Estrella Jiménez y Andújar Castillo (eds.), *Los nervios de la guerra. Estudios sociales sobre el ejército de la monarquía hispánica (S. XVI-XVIII): nuevas perspectivas*, Granada, COMARES, 2007, 251-276.

⁹ Antonio Lafuente y Antonio Mazuecos, *Los caballeros del punto fijo: ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato del Perú en el siglo XVIII*, Quito-Ecuador, Abya Yala, 1992, pág. 199.

plebe y conociendo que sus genios eran a propósito para cualesquiera facultades a que se dirigiesen, se pensó a reducirla a términos en que pudiese aprovecharse la buena disposición de su material, y no se propusieron otros más proporcionados que el recogerla en una Compañía con nombre de Guardias-Marinas, siguiendo la máxima de otros Príncipes [...] [corrigiendo] los defectos que fomenta la naturaleza con sustituto que por si mismo la estimulase a adquirir la virtud, las Ciencias y la Gloria»¹⁰.

Cuando con el avance del siglo XVIII, tanto en España como en Francia se hicieron esfuerzos de reestructuración de la jerarquía tradicional de los cuerpos de oficiales (Gran Cuerpo o *Grand Corps* respectivamente), como ya se dijo, en un intento por reformar socialmente a sus fuerzas castrenses a través de la promoción de un mayor profesionalismo, la marina francesa incluso abrió su servicio a hombres competentes, cualquiera su origen, para ocupar grados intermedios de la oficialidad. Estos fueron conocidos como «azules» (*officiers bleus*), y en tiempos apremiantes, algunos llegaron a ocupar plazas de capitanes. Esto no resulta extraño, pues siguiendo a Jaques Aman, aunque la mayoría de los azules eran oficiales y suboficiales de reserva reclutados de la marina mercante, aproximadamente un 20 % era de origen noble. Como sea, su presencia levantó las protestas de los *enfants du Corps* u oficiales «rojos» (*officiers rouges*), temerosos de perder privilegios de comando en manos de los que consideraban amateurs. El mismo desprecio se observó entre las filas del ejército, donde se les calificaba de «intrusos»¹¹.

Más allá de las fricciones internas y las consecuencias que ello generó a la larga en el servicio que antecedió y fue consecutivo a la Revolución, el desprestigio de las marinas en general, giraba en un círculo vicioso donde a la par de los riesgos exclusivos del oficio, se hallaban los altos costos de asumirlos, tanto por parte de sus recursos humanos como de las propias instituciones. Según el marino Javier de Salas, en su *Historia de la Matricula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo* (1870), siguiendo algunas otras opiniones críticas de miembros de la oficialidad naval española de entonces, como la del ministro José Vázquez Figueroa, todavía a principios del siglo XIX, la Corona continuaba desatendiendo a la marina por proveer al ejército. Su preferencia se reflejaba, por ejemplo, en el pago casi siempre puntual de los sueldos de los oficiales de tierra, lo que no ocurría con los de mar, por lo que algunos de estos últimos intentaban solicitar su cambio¹². Situación similar sucedía en Francia, donde la percepción general entre la oficialidad era que las condiciones del servicio naval no eran aptas para realizar una carrera o siquiera para subsistir. Esto se ve reflejado en números. Sólo por dar un ejemplo, en 1755, cuando los comandantes generales de la *Marine Royale* eran 20, el ejército contaba con 786¹³. Se trataba del resultado de las preferencias políticas monárquicas borbónicas, como ya se dijo, enfocadas a resolver los problemas de las fronteras terrestres-continenciales, para lo que era prioritario la organización y despliegue de tropas, así como la inversión de un mayor presupuesto¹⁴.

De manera un tanto diferente, en Gran Bretaña, cuyas fronteras geográficas se imponen solas por el contacto inmediato con el mar, la profesión marinera era de cierta forma atractiva, socialmente respetable y próspera, en la que las clases adineradas conformaban una verdadera casta de mar. La estructura predominante de la carrera naval comenzó a forjarse conforme se desarrollaron las guerras anglo-neerlandesas en el siglo XVII, hasta consolidarse en la siguiente centuria. A diferencia de lo que ocurría en las marinas rivales, las políticas de la Corona inglesa solían dar mayor peso al profesionalismo marinero y militar por sobre los privilegios nobiliarios, por lo que los principales mandos de los buques de mayor porte se otorgaban de preferencia a aquellos con experiencia y distinción en encuentros bélicos, independientemente del origen de cuna. En teoría, el sistema permitía que jóvenes suboficiales y oficiales, incluso si venían de hogares humildes, tras demostrar sus habilidades militares y marineras, fueran candidatos a tenientes o maestros con posibilidades altas de promoción y, con esfuerzo extra, podían llegar a adquirir privilegios o títulos de nobleza. Aunque, si bien estos anhelos atrajeron en su mayoría a personas de la mediana nobleza o de fa-

¹⁰ Carta de Joseph Patiño al secretario de marina Andrés Pez, citada en Antonio MORALES MOYA, "Milicia y nobleza en el siglo XVIII [...]", op. cit., págs. 136.

¹¹ Para más del tema véase Jaques AMAN, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle*, Ginebra, Librairie Droz, 1976.

¹² Francisco Javier DE SALAS, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870, págs. 85, 219-220, 233-241, 246.

¹³ *Almanach Royal de 1755*, París, págs. 90-98, citado en PRITCHARD, James S., *Louis XV's navy, 1748-1762: A study of organization and administration*, Canada, Mc-Gill Queen's Press, 1987, pág. 64.

¹⁴ Hugh BOSCAWEN, *The capture of Louisbourg 1758*, Norman, Oklahoma University Press, 2011.

milias de tradición marítima, en realidad solamente un grupo selecto logró ascender a capitán o almirante¹⁵. De cualquier forma, la sola existencia de esta posibilidad y del ser recompensados con premios económicos por la captura de buques enemigos y su cargamento (el *prize money*), forjaron la idea de que el servicio en la *Navy* era una plataforma con mayores probabilidades de éxito profesional y económico que el ejército¹⁶.

Sin duda, las diferencias entre los servicios navales con respecto a los terrestres, las necesidades de la creciente militarización a nivel mundial y la tendencia general a una mayor profesionalización, marcaron significativamente las condiciones y dinámicas para su reclutamiento a lo largo del siglo XVIII. Pero antes de entrar de lleno a este tema, cabe señalar que, de ordinario, el oficio de los hombres de mar era percibido como peligroso y dirigirse a él voluntariamente, un acto de insensatez:

«Ningún hombre será un navegante con suficiente astucia como para meterse él mismo en una cárcel, porque estar en un navío es estar en una cárcel con la posibilidad de ahogarse... un hombre en una cárcel tiene más espacio, mejor comida y comúnmente mejor compañía»¹⁷.

Aunque pudiera pensarse exagerada la metáfora de la prisión que hace el poeta Samuel Johnson, quién, por cierto, poco tuvo que ver con la vida en el mar, en realidad evocaba la circunstancia de un joven que se había unido impulsivamente a la marina británica, para después arrepentirse. Para el ilustrado, la profesión de los marineros, al igual que la de los soldados, sólo tenía la dignidad del peligro¹⁸; noción sin duda universal, como recuerda aquella copla popular francesa, *Adieu, cher camarade* (“Adiós, querido camarada”):

«¡Y si me caso y tengo hijos
Les romperé un miembro antes de que sean grandes
Haré lo posible para ganar el pan.
El resto de mi vida ¡para que no sean marineros!»¹⁹.

1. LA FORMACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RECLUTAMIENTO NAVAL

Una percepción negativa del oficio marítimo-militar prevalecía muy hondo en la conciencia de los pobladores de los reinos de España desde el siglo XVI. Entonces no existía un sistema formal de reclutamiento y la incipiente leva de carácter «voluntario» que la Corona pretendía realizar, sufría de un constante rechazo, particularmente por parte de las autoridades de los puertos de Guipúzcoa y Vizcaya, obligadas a reunir y entregar a sus marineros y pescadores experimentados. Estos, por su parte, eran codiciados también por las flotas mercantes del mismo reino o incluso por marinas extranjeras como la neerlandesa, francesa e inglesa, lo que entraba en franca competencia con los intereses monárquicos. Así que, para ganar adeptos, se buscaba otorgar de privilegios especiales a los reclutas, como servir en buques armados en los puertos de sus provincias –con los que estaban más familiarizados y les permitía conformar tripulaciones entre sus conocidos–, como se planteó a los vascos en 1583. Otras veces se resolvió que la leva se realizara solamente en una región, como la Guipuzcoana en el año de 1587²⁰, aliviando a los demás territorios de la carga de entregar a sus hombres de mar.

Los motivos para evitar enrolarse en las flotas de guerra eran variados y justificados. Como menciona una instancia que los funcionarios de Guipúzcoa dirigieron a Felipe II en 1589: a aquellos marineros se les pagaba mal, dejándolos impelidos para sustentarse a sí mismos y a sus familias. Luego, solían ejecutar dobles funciones, ya que en ocasiones se les obligaba a auxiliar como soldados o infantería durante los enfrentamientos. Por tanto, y con mayor razón, debía pagárseles al momento de alistarse y «correrles»

¹⁵ Véase Evan WILSON, *A Social History of British Naval Officers, 1775-1815*, Londres, Boydell Press, 2017.

¹⁶ Michael DUFFY, “The foundations of British naval power”, en Michael DUFFY (ed.), *The Military Revolution and the State: 1500-1800*, Exeter, University of Exeter, 1980, págs. 49-85: 63-64.

¹⁷ «No man will be a sailor who has contrivance enough to get himself into jail; for being in a ship is being in a jail, with the chance of being drowned... a man in a jail has more room, better food, and commonly better company», citado en John BREWER, *The sinews of power: War, money and the English State, 1688-1783*, Londres, Routledge, 1989, pág. 41.

¹⁸ H. R. KILBOURNE, “Dr. Johnson and war”, en *ELH* 12:2 (1945), págs. 130-143: 140.

¹⁹ “Et si je me marie et que j’aie des enfants/Je leur casserai un membre avant qu’ils ne soient grands/Je ferai mon possible pour leur gagner leur pain/ le restant de ma vie pour qu’ils ne soient pas marine!”, citado en Alain CABANTOUS, *La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l’ancienne France, XVI^e-XVIII^e siècles*, París, Tallandier, 1984, pág. 133.

²⁰ Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar [...]*, op. cit., págs. 56, 59, 102-105.

el sueldo «por entero» hasta el día en que terminara su comisión. Además, cuando se les armara, había que proveerles de munición y pólvora por parte de las cajas reales y no de sus propios bolsillos, como había sido costumbre, así como de vestimenta adecuada a la dignidad del servicio. Demandaban, asimismo, mejoras en las vituallas, cuya escasez o mal estado de conservación solía ser la causa de altos índices de mortandad; mayores cuidados a los enfermos y heridos; garantías para las familias de los que muriesen a bordo y para los sobrevivientes; así como licencias para visitar sus hogares. Y todo ello, enfatizaban, dado de «buena gana» y no con el acostumbrado «rigor» que mostraban los comisarios encargados del reclutamiento, por lo que, de preferencia, se esperaba que estos fueran maestros, gente de mar como ellos, y no administradores de la marina²¹. Aunque las reclamaciones eran justas, persistía la privación de los derechos mínimos, por lo que incluso para hombres acostumbrados a la vida en el mar, el servicio continuaba percibiéndose poco provechoso como para correr riesgos. Peor aún, su carácter forzoso aumentaba el rechazo, por lo que hacían todo lo posible por continuar con sus modos tradicionales de subsistencia y, si se insistía en reclutarles, los más desesperados preferían huir a otras tierras²².

Al aumentar la desertión y el número de forzados, en 1604 el rey consultó la opinión de algunas conciencias entendidas en asuntos de marina, como el duque de Medina Sidonia, capitán general del Mar Océano, y Domingo Echeverri, sobre opciones para intentar retener y acrecentar la marinería y establecer, de una vez por todas, un método de leva eficaz. En junio de 1606, el duque contestó como podría esperarse: pago puntual de sueldos, mayores comodidades y buenos tratos, haciendo énfasis en evitar que los soldados maltratasen a los marinos como solían hacerlo. Llevado por un anhelo más allá, propuso además un cuadro de mandos a partir de la creación de una especie de «milicia de mareantes»: una reserva con sueldo dirigida por «personas inteligentes y nobles» de servicio de mar y no de infantería²³. Influidos por estas y otras ideas, Felipe III presentó el proyecto de recoger muchachos pobres de 12 a 16 años –principalmente en las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya–, para educarlos en seminarios especiales, luego entregarlos a maestros de navíos y dueños de pinazas, y trascurridos los años correspondientes de servicio, embarcarlos en navíos reales²⁴. Cabe mencionar que esta propuesta fue muy parecida a lo que más tarde, entrado el siglo XVIII, concretó la *Royal Navy* a través de su Sociedad de Marina, pero de ello hablaré más adelante. Parte de estas resoluciones se formalizaron en las *Ordenanzas para las Armadas del mar Océano y Flotas de Indias* (Ventosilla, 4 de noviembre de 1606), en un nuevo intento por establecer un sistema más formal. Éstas auguraban lo planteado anteriormente y más: un buen trato, pago puntual, licencias para invernar, la posibilidad de embarcarse en naves construidas en las provincias, jubilarse después de 20 años de servicio, así como portar armas, incluso el uso de cuellos de camisas, valonas y coletos de ante, entre otras extravagancias²⁵.

Pero poco duraron las gracias, porque algunos meses después, en la Real disposición del 5 de octubre de 1607, en un tono más demandante, se exigía de nuevo a las jurisdicciones de Guipúzcoa que formasen una matrícula con sus marineros eficaces, «sin excepción». Se advertía que quién no estuviese en las listas tendría vedado pescar, en detrimento de sus posibilidades de sustento. Tampoco los ya enlistados estaban exentos de restricciones, prohibiéndoseles los viajes largos sin licencia, por temor a que desertaran. Con razón, la Junta provincial rechazó este nuevo intento de pisotear sus fueros y coartar sus atribuciones municipales, manteniendo la tradicional oposición de los territorios vascos a entregar a sus hombres y la defensa de su exención militar, que como señala Alberto Angulo Morales en su artículo sobre el regimiento de infantería de Cantabria, incluía también a los de tierra (para las quintas). Pero los duelos de poder entre autoridades no fueron las únicas causas de este fracaso. También incidieron una demografía marcada por el despoblamiento de las villas guipuzcoanas y la paulatina disminución de su comercio marítimo. A inicios del siglo XVII, aquellos litorales atestiguaron el desplazamiento de cientos de hombres en búsqueda de mejor fortuna al Nuevo Mundo u otros territorios del reino o de Europa. Aún más, en contra de las prohibiciones,

²¹ 1589, AMN, VP, doc. 13, leg. 4, en Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 60-61.

²² Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 60-63.

²³ Guadalupe CHOCANO, «Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales», en Antonio ACOSTA RODRÍGUEZ, Adolfo GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Enriqueta VILA VILAR (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2003, págs. 991-1031: 1018.

²⁴ San Lorenzo, 2/09/1606. AMN, FN, t. VIII, núm. 34, en Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 67-78.

²⁵ Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. V, Madrid, Museo Naval, 1972, pág. 426.

algunos logaban enrolarse en buques de banderas extranjeras. Los que no tenían tal oportunidad, continuaban eludiendo la matrícula y ejerciendo la pesca y el comercio a espaldas de los agentes reales²⁶.

La matrícula declinó con el tiempo, aunque en un principio el rey continuó reclamando levas al norte, incluyendo Galicia, pero «con la suavidad posible», asegurando que se les pagaría puntualmente y «honraría»²⁷. Felipe IV la volvió a instaurar el 31 de octubre de 1625. Con un reiterado carácter obligatorio y algo más de precisión, se insistía en el llamado de aquellos que «son pilotos o lo han sido, o han tenido oficios de mandadores en los navíos, los que son marineros ordinarios y grumetes, y los que son calafates, carpinteros, y toneleros, y todos los que son artilleros, o han sido y han navegado [...], los arráeces de embarcaciones menores y barcos de reino, y marineros de ellos y pescadores [...]²⁸. Era de esperarse una nueva resistencia al leer que, a cambio de servir «a Dios, por honor», no se ofrecía ningún incentivo material considerable, fuera de una serie de franquicias, entre ellas, la exención de reclutamiento para el ejército, así como de alojar milicia en sus hogares; costumbre molesta y peligrosa para las familias, debido a los abusos y desmanes que estos solían cometer. Aunque se incluyó un beneficio económico preferencial para las tripulaciones que sirvieran en las flotas de Indias²⁹, la nueva matrícula tuvo poco éxito. Le siguió otra, un año después, en la que se intentó disimular el carácter forzoso, al ofrecer supuestos privilegios únicos para los que se apuntaran de manera voluntaria. En teoría, estos quedaban exentos de ser ejecutados o apresados por deudas; de ser embargados sus barcos, vestidos o las camas de sus mujeres. Podían portar armas aun en campana de queda y se les reiteraba la liberación del fastidio de hospedar soldados y otros huéspedes indeseables. Pero la insistencia del rey para «que todo oficio y servicio de la mar [...] no sea un impedimento para gozar de todos los actos de nobleza con la misma honra y calidad que los soldados que me sirven en la infantería», provocó que la Junta de Guipúzcoa respondiera, indignada, que sus marineros eran «tan hidalgos» que no deseaban más honores de los que ya tenían, y que lo único que esperaban era que se les cumpliera «lo de las invernadas»³⁰. Como sea, la obligación quedó impuesta, y en contraste con las urgencias y prohibiciones designadas a los matriculados, continuó el incumplimiento en el pago de sus sueldos y otros merecidos derechos. Ello, aunado a la debilidad administrativa en los distritos costeros para atender el asunto como se requería, ocasionó un nuevo derrumbe del sistema, el cual comenzó en Galicia, Asturias, Granada y Murcia³¹. Lo que resta del siglo continuó operando, con infinito rechazo, una debilitada leva forzosa de carácter esporádico.

Por aquel entonces, en Francia se impuso el *systeme des classes*, a partir de la *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine* de 1689 (“Ordenanza de Luis XIV para las armadas navales y arsenales de marina”). De manera semejante a la matrícula, los edictos establecían que los hombres de mar, oficiales y marinos de ciudad o de campo, al cumplir los 18 años, debían registrarse con el comité de reclutamiento del departamento correspondiente, encabezado por oficiales del Estado. Como su nombre lo indica, el sistema dividía a los conscriptos en «clases», a su vez por provincias, cada una de las cuales estaba obligada a servir durante un año, cada tres, cuatro o cinco años, dependiendo del tamaño de la población del distrito al que se pertenecía³². Los contingentes se dividían en seis categorías de gente de mar: los *mousses* («mozos») de 12 a 16 años que se registraban de manera temporal, novatos o aprendices (de 16 a 25 años), marineros dedicados al comercio y pesca, barqueros de cuencas fluviales, trabajadores de la construcción naval, y oficiales y capitanes (incluyendo la marina comercial y pesquera)³³. La llamada *inscription maritime* («inscripción marítima») también implicó que el estado se encargara de proveer ciertos beneficios a fin de mantener una reserva disponible. Algunos de estos eran la suspensión de todos los procedimientos legales o cualquier coerción por la fuerza y medida de embargo de sus bienes por razones de deuda. De la misma forma, la manutención durante un año, con una parte del sueldo, de los reclutas que

²⁶ Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 74-77, 89-91, 97-98, 101-102, 105.

²⁷ Real Cédula del 8 de noviembre de 1608, Ventosilla, citada en CHOCANO Guadalupe, “Decadencia del poder naval [...]”, op. cit., pág. 1020.

²⁸ Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 101, 108-109.

²⁹ José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, “La matrícula de mar...”, op. cit., pág. 293.

³⁰ Diputación, 9/07/1627. AMN, VP, núm. 65, f. 4; en Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 112, 117, 119.

³¹ José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, “La matrícula de mar [...]”, op. cit., págs. 293, 294.

³² Livre Huitième, Titre I, Art. I-XXXV y Titre II, Art. I-XXVI, de la *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine*, París, Estienne Michallet, 1689, págs. 147-170.

³³ Para más véase Nicolas BUANIC, “La matricule des gens de mer”, en *Revue Française de Généalogie*, 184 (2009), págs. 39-45.

no estuviesen en comisión, su exclusión de algunas faenas que para el resto eran obligatorias, así como la oportunidad de recibir dinero de la Caja de Inválidos, fundación para marinos lisiados o fallecidos en servicio y sus familias³⁴. Pese a que, en comparación con las otras marinas de guerra, el método de clases tuvo la ventaja de una relativa movilización de reclutas en pocos meses, lidiaba con varios conflictos. Por ejemplo, su número nunca fue suficiente y en tiempos de guerra, los comisionados «levantaban» marinos donde los hallaban, sin seguir el orden de las clases. Por otra parte, las continuas capturas efectuadas por los enemigos, tanto de buques como de sus tripulaciones, desorganizaba constantemente las categorías. Motivos por los que entre 1690 y 1715, al igual que la matrícula española, el sistema fue perdiendo fuerza hasta quedar inutilizado³⁵.

Por su parte, Gran Bretaña contaba desde 1664 con el *impressment* (de manera literal «requisición» o como se le conoce coloquialmente «leva de enganche»). Al igual que sus homólogos, en teoría ofrecía ventajas, como buenos salarios, comida, atención médica, la oportunidad de ascenso y honores, compensación por heridas y lesiones, indemnización para las familias tras la muerte y una pensión llegando a una edad avanzada; las cuales, como era frecuente, no siempre se hacían realidad. Pero ello no fue el motivo principal por el cual el sistema haya sido juzgado negativamente por la historiografía tradicional, producto en mucho, de una propaganda contemporánea autoimpuesta al interior de la sociedad inglesa y aumentada al exterior por rivalidades políticas. Por supuesto, como toda leva, implicaba la obligatoriedad reglamentaria y lo cierto es que fue muy rigurosa en este sentido, por lo menos hasta la primera mitad del siglo XVIII. Tanto así, que el almirante Edward Vernon, en una carta dirigida al Almirantazgo en 1745, expresó su preocupación de que los marineros, aquellos de los que dependía «la defensa de nuestra familia real, nuestra religión y nuestras libertades», fuesen las «únicas personas» en aquel país, que parecían no tener libertad alguna, por lo que aconsejaba estipular disposiciones parlamentarias para estimular el servicio voluntario³⁶. Sin duda el interés de Vernon era genuino y se sumaba a la serie de críticas internas y externas a la institución con las que el Almirantazgo debía lidiar cuando se trataba del manejo de sus flotas. Algunas ciertamente objetivas, otras generadas e impulsadas por grupos de interés con el propósito de desprestigiar al servicio y al estado inglés, lo cierto es que la visión negativa del reclutamiento era inevitable y condenar al sistema fue tan natural como popular. Los ingleses de aquella centuria, como explica Nicholas Rodger, desarrollaron un orgullo particular de sus libertades como parte de la mentalidad heredada de la Revolución Gloriosa de 1689. El derecho a la libertad como regla significó también el de la autoridad de las provincias frente al poder central. En este sentido, la leva, como instrumento de la monarquía, era un acto potencial de «tiranía» hacia los gobiernos locales. Por ello, era una necesidad política, más aún, un deber patriota, oponerse a las acciones impopulares del estado, especialmente aquellas extensiones de su soberanía que pretendieran controlarlo³⁷. Como sea, pese a la resistencia generalizada, el *impressment* fue práctico y eficaz no sólo para los fines de la administración británica, sino, cómo se verá más adelante, también para su sociedad, pues para muchos individuos llegó a ser una forma no sólo de hacer carrera, sino de obtener ganancias extras.

2. EL ANHELO DEL VOLUNTARIADO

En principio, la intención de las coronas al establecer sus sistemas de reclutamiento era hacer de ellos regímenes de voluntariado. El ideal subyacente era facilitar la movilización de recursos humanos sobre todo durante los periodos de guerra, ya que, al estar dispuestos a participar por su propio pie, lo estaban para alistarse con mayor prontitud y ser adiestrados, lo que debía incidir en una mejor tasa de desertión. Si bien desde las primeras disposiciones, cada marina buscó captar a este gremio tan escaso, con ofrecimientos y promesas «atractivas» similares, las dificultades de hacer de esto una realidad también fueron compartidas:

³⁴ Martine ACERRA y Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit., págs. 30-32. Para esto último, véase Florian CORDON, *Les Invalides de la Marine: une institution sociale de Louis XIV; son histoire de Colbert à nos jours*, Paris, Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1950.

³⁵ Marie-Laure Goebbels, "Histoire du droit social de la marine", en *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, 1-2 (2011), págs. 12-28: 17.

³⁶ Vernon al Almirantazgo (10 de octubre de 1745), citado en Douglas FORD, *Admiral Vernon and the Navy* (1907), Londres, Forgotten Books, 2013, págs. 296-297.

³⁷ Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world. An anatomy of the Georgian navy*, Nueva York, W. W. Norton & Company, 1996, pág. 164; y Nicholas A. M. RODGER, *The Press Gang: Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, Londres, A&C Black, 2007, pág. 19.

tanto la perpetua insuficiencia de hombres de mar, como la incapacidad administrativa y financiera para otorgarles las garantías convenidas. Pese a ello, y ante la creciente militarización institucional que inauguró el siglo XVIII, las levas francesa y española se restablecieron alrededor de una década después del término de la Guerra de Sucesión Española, en un nuevo intento por crear una reserva de profesionales. La primera en 1723, al comienzo del ministerio de Frédéric Phélypeaux, conde de Maurepas y la segunda entre 1725 y 1726, durante la administración de Joseph Patiño. En esencia, los modelos seguían siendo los mismos, regidos por el principio de un requerimiento de carácter ciertamente obligatorio, a inscribirse. Aunque, esta vez, como parte de las reformas borbónicas conjuntas, la matrícula española se ajustó más al modelo francés, y a partir de listas de inscritos por departamentos, a su vez divididos en partidos, comenzó a organizarse también en clases –en general, de marineros, artilleros y grumetes–, quienes salían por determinados turnos a las campañas³⁸.

Como sea, no siempre los servicios fueron del todo forzados. En el caso francés, en tiempos de Luis XIV, era común que marinos de mercantes y comandantes de buques piratas o corsarios sirvieran en la marina de guerra como *volontaires*. No obstante, su número siempre fue bajo y comenzó a ser aún menor tras la muerte del Rey Sol (1715). Durante el reinado del siguiente Luis (XV), con más exactitud, en el ministerio de Étienne Francois, duque de Choiseul, se intentó revivir el espíritu de esta «clase», como una alternativa a las entonces bien establecidas *gardes de marine*, exclusivas de la nobleza. Así, a partir de la ordenanza de 1764, como se recordará, se dispuso que jóvenes de «buenas familias», incluyendo plebeyos, pudieran inscribirse como voluntarios con la posibilidad de ser promovidos a grados intermedios e incluso a la nobleza oficial o *Grand Corps*³⁹. Al llamado acudían no-nobles, principalmente hijos de armadores y comerciantes portuarios y capitanes de mercantes, y en ocasiones, algunos oficiales navales de cierta élite. Pese a que su número continuó siendo escaso, dado su origen y la supuesta ventaja de condiciones, en más de dos ocasiones provocaron el recelo de oficiales subalternos, *gardes* y marinos conscriptos⁴⁰, aumentando los problemas para mantener el orden y manejo de las tripulaciones. Ante la dificultad de darles un trato especial y protegerlos del desprecio de los demás, el voluntariado fue cada vez más reacio a servir⁴¹ y con el tiempo, su número disminuyó. Aunque las reformas del Código de 1786 del mariscal Charles de La Croix, marqués de Castries, impulsaron nuevamente el sistema de forma paralela a la conscripción, la diferencia entre ambos grupos siguió siendo un inconveniente y la insuficiencia de motivos de provecho para alistarse provocó pocos registros. En tiempos apremiantes, se recurrió a reclutar extranjeros voluntarios, pero también esto acarrió sus propias complicaciones. Por ejemplo, en 1756, a 400 de 500 hombres movilizados desde Génova, Italia, que al parecer nunca habían estado en el mar, se les despreció por ser «cojos, inválidos, vagabundos, ladrones y sinvergüenzas», y al final dos tercios tuvieron que ser regresados⁴². Sin embargo, en otras ocasiones se consiguió formar legiones más o menos eficaces, como las compuestas por suecos, irlandeses y bávaros creadas entre 1778-1783, para luchar junto a las tripulaciones de los buques y en los territorios bloqueados o bombardeados por los ingleses, principalmente en las Indias occidentales y orientales⁴³.

Si bien una parte sustancial de la expansión del poder naval francés ocurrió en la década de 1780, el incremento del número de buques no implicó la solución de los problemas en la estructura social de la institución⁴⁴. Como Martine Acerra y Jean Meyer señalan, permanecía la contradicción entre la capacidad de crecimiento y rearme de la flota y la imposibilidad práctica de usarla⁴⁵ debido a la escasez de recursos humanos. En su opinión, este problema se debía a la conjunción de tres elementos: las incursiones de la marina real en tiempos de paz, por lo que el periodo de libertad condicional de los reclutas era relativo; la disminución de efectivos disponibles como consecuencia del impacto de las derrotas navales que causaban una pérdida importante de hombres –ya porque murieran en acción o fuesen prisioneros– y, sobre todo, las epidemias a

³⁸ José Ignacio González-Aller Hierro, "El navío de tres puentes en la Armada Española", *Revista de Historia Naval*, 9:III (1985), págs. 45-76: 72.

³⁹ William S. Cormack, *Revolution and Political Conflict in the French Navy, 1789-1794*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pág. 37.

⁴⁰ *Ibidem*, pág. 43.

⁴¹ Mémoire sur les classes fait au mois de Janvier 1750. BHM, CHV, ms. 29, fs. 71-4, en James S. PRITCHARD, *Louis XV's navy* [...], op. cit., págs. 73-75.

⁴² James S. PRITCHARD, *Louis XV's navy* [...], op. cit., pág. 84.

⁴³ Véase *Les troupes de marine: quatre siècles d'histoire*, Paris, Comité national des traditions des troupes de marine-Panazol-Lavauzelle, 2002.

⁴⁴ William S. Cormack, *Revolution and Political* [...], op. cit., págs. 22-23.

⁴⁵ Acerra y Meyer, citados en William S. Cormack, *Revolution and Political* [...], op. cit., pág. 24.

bordo de las escuadras y puertos⁴⁶. Peor aún, la nación entera atravesaba por una crisis financiera profunda que imposibilitaba el pago puntual de los sueldos, y al no representar una seguridad económica, lo que sí se encontraba en otros oficios como la pesca, el comercio o la piratería, los hombres evitaban por todas las formas posibles el servicio.

La Revolución devino y con ella la institución quedó dividida entre los partidarios del nuevo movimiento y sus detractores. El método de reclutamiento dio un vuelco cuando la Asamblea Nacional Revolucionaria adoptó una nueva forma de elección de comisarios navales para la supervisión de las clases y tras remover la autoridad tradicional de comando, la tarea quedó en manos de las autoridades demócratas locales⁴⁷. Acto seguido, las reformas a las escuelas de marina (1791), alentaron a la población a inscribirse libremente para el servicio a la República en un acto de patriotismo. Si bien al llamado acudieron cientos de voluntarios y permanecieron los forzados, el hecho es que se congregaron un buen número de individuos que jamás habían puesto un pie en cubierta⁴⁸. Aunque a finales del Antiguo Régimen el tamaño de la población marinera fluctuaba entre 60 000 hombres, lo que en sí no era negativo, como explica Jacques Le Goff, considerando que el desarrollo tecnológico de entonces, como la simplificación del aparejo, permitía navegar con tripulaciones menores, el problema era que la mayoría continuaba siendo novata⁴⁹ e inexperta para el manejo de las flotas.

La Corona española tampoco dejó a un lado la pretensión de una matriculación voluntaria y en el anhelo de constituir un gremio especial con privilegios, les siguió ofreciendo ventajas que apenas podía cumplir. Como aquella vez que, mediante las *Ordenanzas e instrucciones generales de la Armada* de 1725, se les ofrecía la exclusividad del fuero militar y el derecho al monopolio de pesca y navegación⁵⁰. O la otra ocasión en que, por Real Cédula del 29 de agosto de 1726, no siendo ninguna novedad, se les reiteraba su liberación del sorteo de quintas para el ejército. Pero por las muchas otras ocasiones en que Patiño expidió cédulas recomendando el cumplimiento de lo manifestado en dicha instrucción, se deduce que la obligación de entrar a los sorteos continuó⁵¹, al igual que otras contradicciones. En circunstancias apremiantes, las flotas seguían conformándose con todo tipo de gente proveniente de levas de carácter forzoso. En varios intentos por cubrir las vacantes, también se acudió a los voluntarios extranjeros, principalmente italianos, franceses y malteses, con los que se establecían asientos colectivos. Pero al igual que ocurría en los regimientos de tierra, como refiere a detalle Davide Maffi cuando trata el tema de las levas en Italia, era difícil que estos fueran profesionales. Como sea, al igual que en la marina francesa, como menciona Vázquez Lijó al hablar de los malteses y otros recursos humanos de la armada, la presencia extranjera (y voluntaria) solía causar «repugnancia» entre los forzados, debido al trato diferencial que percibían en mayores gratificaciones o adelantos de sueldos. Si bien estas contrariedades del servicio eran bien conocidas por las autoridades, éstas parecían reacias a dar su brazo a torcer. Por ello, en la siguiente *Ordenanza del Infante Almirante Felipe (1737)*⁵², se insistió en matricular voluntarios con la intención de reducirlos «a un grupo separado y distinguido con honras, franquezas y privilegios». Las puertas quedaban abiertas para nobles y vasallos católicos, de cualquier origen y nacionalidad, entre los 14 y 60 años de edad, que quisieran inscribirse e «imitar al Infante»⁵³, con la obligatoriedad de servir durante 30 años, con la posibilidad de jubilación tras alcanzar la edad sexagenaria (lo que en la práctica no dejaba de ser otro absurdo). Obviamente, se les prometían recompensas como la reducción de impuestos, el derecho al monopolio de pesca y navegación de cabotaje y altura, todo esto y más, a cambio de servir por turno y tras un reposo entre campañas⁵⁴. Más por razones que no vale la pena repetir, la presencia del voluntariado continuó siendo escasa.

Ni siquiera durante el periodo de reestructuras del ministerio de Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, se observaron cambios notables, pues las ordenanzas de 1748 prácticamente

⁴⁶ Martine ACERRA y Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit., págs. 35-36.

⁴⁷ William S. Cormack, *Revolution and Political* [...], op. cit., pág. 82.

⁴⁸ Martine ACERRA y Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit., pág. 182.

⁴⁹ Jacques A. Le Goff citado en William S. Cormack, *Revolution and Political* [...], op. cit., págs. 25-26.

⁵⁰ Fernando SUÁREZ SÁNCHEZ, «La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII», en *Historiolo, Revista de Historia Regional y Local*, 11:21 (2019), págs. 319-349: 325-326.

⁵¹ Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 162-164.

⁵² Real cédula de 14 de marzo de 1737 nombrando al Infante don Felipe Almirante General de España, Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, Leg. 5002.

⁵³ José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, «La matrícula de mar [...]», op. cit., págs. 168, 170, 300.

⁵⁴ José YUSTI Bastarreche, «Gobierno y Armada Española en la Monarquía absoluta. Aproximación Histórica a la Organización de la Armada Española», en Robustiano Fernández-Ballesteros (dir.), *Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias: Ferrol, curso 1995-1996*, Coruña, Universidade da Coruña, Servicio de Publicaciones, 2000, págs. 87-114: 107.

reproducían las del Infante; y en 1751, solo se adicionaron aclaraciones y ampliaciones de atribuciones a los intendentes para el control de las listas⁵⁵. Del mismo modo, permanecían las críticas. El capitán general Juan José Navarro, marqués de la Victoria, en el apartado que dedicó a la matrícula en sus *Varios puntos de gobierno* (1748-1759), hizo una observación por todos conocida: la falta de marinos se debía a la arbitrariedad y el provecho que demostraban los comisarios y jueces de matrícula, quienes junto a los alcaldes de las provincias, faltos de «escrúpulo» y «conciencia» impedían que los reclutas gozaran de los privilegios concedidos, sin dar cabida a la queja, y ello, «porque la superioridad siempre ha suprimido a los humildes, o con el miedo o con la fuerza». Mientras que los que tenían posibilidades o sabían agasajar mensualmente al juez, o eran enviados a viajes a América o se les eximía de participar en las campañas del Mediterráneo y corso⁵⁶. Pero el panorama no le pareció tan desolador al propio Ensenada, quién en 1751 expuso que el cumplimiento de providencias como pagar puntualmente, socorrer a las familias y tratar bien a los extranjeros, producían efectos positivos, «pues antes no había marineros en los navíos que no fuesen por fuerza y hoy hay muchos voluntarios»⁵⁷. Si hemos de creer al ministro, en la práctica hubo cierta mejora, aunque como explica Vázquez Lijó, entonces se llamaba voluntarios a gente matriculada que por propia iniciativa se ofrecía a hacer campaña antes de celebrarse el sorteo o en un periodo en el que por ley estaban exentos del servicio. A algunos los movía la oportunidad de cobrar las primas de enganche, por lo que a la primera oportunidad desertaban⁵⁸. Sobre este último aspecto, cabe señalar que cierto paralelismo existía en el reclutamiento de tierra por sorteos y el sistema de sustituciones, en el que, según explica Eduardo Pascual Ramos en su estudio sobre las quintas en Mallorca en la década de 1770, pese a extremar la vigilancia e intentar una mayor concesión de licencias, era común que algunos incorporados huyeran tras cobrar la correspondiente.

Un flanco de resistencia continuaba siendo que los encargados de realizar las levas fueran los ministros del rey. Hacía tiempo, alrededor de la década de 1730, que se intentó resolver el problema con la ayuda de cofradías de mareantes, pero al no ser una constante, los agentes reales continuaron operando con dificultad. Los procedimientos no variaron hasta agosto de 1785, cuando tras mandar inspeccionar el funcionamiento de la matrícula, Carlos III decidió que las levas fueran encomendadas a los oficiales de guerra, como se venía haciendo en el ejército. Como subrayan Antonio José Rodríguez y Manuel Díaz-Ordoñez en su artículo sobre los problemas y soluciones del reclutamiento militar a comienzos del siglo xvii, los comandantes fueron figuras esenciales para establecer una vía directa entre los reclutados y las autoridades locales, al tiempo de dar cuentas al rey y al Consejo de Guerra. Dependiendo de su experiencia y disciplina, coordinaban los llamados, organizaban los grupos y se hacían cargo de su administración financiera –en ocasiones, a su costa–. Además, debían imponer la disciplina y perseguir y castigar los delitos cometidos por los reclutas. Por lo mismo, los resultados de una leva dependían en mucho de sus habilidades y liderazgo. Vale la pena señalar, como se leerá en otros artículos de este mismo dossier, que el régimen de los ejércitos tuvo dificultades semejantes para encontrar voluntarios profesionales, sobre todo en los territorios ultramarinos. Por ejemplo, en el caso de las guarniciones de los presidios de las colonias americanas, aunque en un principio se conformaban por soldados con experiencia en las guerras de Flandes, a partir del siglo xvii, los capitanes tuvieron que recurrir al reclutamiento de vecinos poco adiestrados en las artes castrenses, incluso esclavos. En ello incidió la lejanía de las tierras, su novedad y extensión, lo que, a decir de José Manuel Serrano cuando trata el tema de la movilización del ejército y la milicia indianas durante el reinado de Felipe V, dio a la gestión del aparato militar un carácter autónomo y supeditado a los poderes locales mucho antes de las reformas borbónicas.

En cuanto a la matrícula en Indias, ésta se instauró oficialmente a partir de la Real Orden del 23 de agosto de 1776⁵⁹, con jurisdicciones principalmente en Cuba (La Habana, Santiago) y los virreinos de Nueva España (Veracruz y Campeche), Nueva Granada (Cartagena de Indias) y Perú (Lima), aunque se alega que su base jurídica pudiera ser más temprana, particularmente en Cartagena de Indias y a partir de

⁵⁵ Indalecio Núñez Iglesias y Pedro Fernández Núñez, *El Coloquio de Brion*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977, pág. 392.

⁵⁶ Juan José Navarro (marqués de la Victoria), *Varios puntos de gobierno y política para los reynos de esta monarchía. Lo pone a los Reales Pies de S. M. El Rey Nuestro Señor D. Carlos III El Grande* (1748-1759), RBM, PR DIG/II/492_E.

⁵⁷ *Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI, sobre necesidad de aumentar el Ejército y la Marina: año 1751*. RBM, PN, MG, II/2890, f. 187 r-234, en Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Armada* [...], op. cit., vol. VI, pág. 379.

⁵⁸ José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, “La matrícula de mar [...]”, op. cit., pág. 319.

⁵⁹ Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, “La introducción de la matrícula”, op. cit.

las Ordenanzas de 1748⁶⁰. Al igual que en la Península, las autoridades (ministros) de los puertos eran las encargadas de las levas y cada provincia presentó dificultades en su ejercicio administrativo debido a las particularidades regionales y a contradicciones legales, por ejemplo, con las Leyes de Indias (que permitían el libre ejercicio de la pesca y la navegación a los pueblos indígenas) o con las reales ordenes y otras leyes que promovían la industria marítima en los virreinos. Podría decirse que en general, su impacto en la población de los virreinos no fue significativo, en comparación con las provincias de los departamentos ibéricos, y todavía menos en relación a las levas para el ejército⁶¹.

Regresando al tema de los ajustes al sistema en la década de 1780, lo cierto es que, tras el cambio de autoridades responsables de levantar hombres, vino también el cumplimiento del pago de sueldos lo que, al parecer por lo menos en la península, se efectuó con mayor puntualidad durante los siguientes cinco años. Considerando que se trataba de un país despoblado, sin comercio ni industria, y cuyo litoral se hallaba desolado por una continua migración a América, en ese tiempo acudió a matricularse un número importante de voluntarios⁶². Para 1790, el sistema parecía funcionar bastante bien, pues en tres meses se logró reunir dotaciones para 64 navíos, 40 fragatas y 100 buques. Pero ello fue una excepción ya que, en 1793, la situación volvió a su camino habitual, consecuencia de la precipitación en las órdenes de alistamiento, de una política que obligaba a mostrarse con un aparato de fuerzas superiores a las que se podía sostener y al abandono histórico en que general se tenía al personal⁶³. Al entrar en guerra con la Francia revolucionaria, ante una limitada oferta de matriculados, debido a que gran parte de los hombres de mar se ocupaban en el comercio y la pesca o se hallaban esquivos, un primer armamento se formó con prisas y gente que poco tenía que hacer en alta mar. Además, nuevamente la Real Hacienda se vio imposibilitada de pagar los sueldos, debiendo atender, como era costumbre, urgencias primordiales con el ejército⁶⁴. Cuando la crisis alcanzó a la cabeza que sostenía la corona, Carlos IV, impulsado por el afán de aumentar los armamentos para sostener la guerra que exigía «los ideales de la religión, la conservación de los reinos» y su «propio decoro», mediante la Real Cédula de agosto de 1794, volvió a reiterar pasados ofrecimientos, como eximir diez años del sorteo de quintas, gracia que se extendía a los hijos en caso de fallecimiento; sueldo para las viudas, socorro mensual a las familias con la mitad del sueldo correspondiente, invalidez tras ser inutilizados y el derecho de pesca⁶⁵, pero el problema continuó siendo la falta de su cumplimiento.

Por su parte, pese a la leyenda negra de su método, uno de los principales recursos de la *Royal Navy* fue el voluntariado, aunque nunca como la marina neerlandesa, considerada la única que realmente logró establecer este sistema con éxito. Este sector constituyó una importante fuente de reserva de profesionales al inicio de la Guerra de los Siete Años (1756-1757), y según cifras presentadas al Parlamento entonces, en total se enlistaron 70 566 hombres: 33 243 voluntarios (47%), y otros 20 370 tantos figuraban también como voluntarios, pero en un grupo aparte (29%), mientras el resto, 16 953, provenían de la leva (24%). Es probable que el segundo grupo fueran hombres que, siendo primeramente apresados, después cambiaran su estatus para obtener los beneficios de los primeros; esto es, un mejor salario con dos meses de adelanto y un bono de bienvenida⁶⁶. Si bien muchos voluntarios lo fueron de verdad, impulsados por un espíritu patriota o aventurero, se debió a que además del sueldo, había la oportunidad, como ya se mencionó, de lograr asenso profesional y social. Baste decir que algunos contralmirantes, hijos de calafateadores o cocineros, comenzaron sus carreras a la sombra del mástil. Incluso, a diferencia de las otras marinas de guerra, entre las prestigiadas filas de oficiales y capitanes de las escuadras americanas y de las Indias Orientales, llegaron a encontrarse mulatos⁶⁷. Pero de entre todos los atractivos del servicio, había uno en particular que en ningún otro se igualaba: la recompensa del *prize money* por la captura de buques rivales. La esperanza de un botín era buena para la moral, sobre todo para aquellos que no recibían su sueldo en años. Si bien, en un principio, las *Laws of War and Ordinances of the Sea* de 1652 (“Leyes de Guerra y Ordenanzas del Mar”), de-

⁶⁰ Fernando SUÁREZ SÁNCHEZ, “La Matrícula de Mar [...]”, op. cit., págs. 324, 333.

⁶¹ *Ibidem*, págs. 324, 330, 332, 341.

⁶² Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 209, 211.

⁶³ *Ibidem*, pág. 217.

⁶⁴ Leopoldo Boado y González-Llanos, “Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al combate de Trafalgar”, en *Revista de Historia Naval*, 11, año III (1985), págs. 5-22: 15.

⁶⁵ Reales Órdenes. AHA, ZMM, P II G, leg. 40.

⁶⁶ A. Bought, en J. R Hill (ed.) y Bryan RANFT (coed.), *The Oxford illustrated history of the Royal Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1995, págs. 138-139.

⁶⁷ Véase Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world* [...], op. cit., pág. 159; y 2004, pág. 508.

cretaban que el rey y el Gran Almirante tenían derecho a reclamar para sí la mitad del valor de las presas⁶⁸, como ya se dijo, a partir del Acta de Cruceros y Convoyes (*The Cruisers and Convoys Act*) de 1708, se cedió por completo a los captores, dividido en tres partes a repartir entre el capitán, los oficiales y la tripulación. Todavía mejor, para las compañías de los buques de guerra, las ganancias solían ser mayores que para los propios corsarios (ya que sus capitanes solían tomar para sí la mitad), mientras que los primeros estaban mejor artillados, por lo que había mayor oportunidad de realizar capturas valiosas⁶⁹. Aunque el sistema de presas no era exclusivo de los ingleses, lo cierto es que en las otras marinas era mucho más controlado por las coronas para su propio beneficio. En el caso español, pese a lo que señalaban las ordenanzas, la repartición del botín solía ser irregular, otorgándose por acuerdos en situaciones extraordinarias y siempre sujetas «a descuento» a favor del rey (a través del cobro del quinto), la Hacienda Real (con el octavo del Almirantazgo y otros impuestos) o acreedores particulares⁷⁰. Por su parte, el sistema de *prises* francés, también aportaba una buena proporción de las ganancias a las cajas reales, como el décimo del Almirante, los dos tercios de la Tesorería de la *Marine Royale*, el tercio para los fondos de familias de marineros muertos en combate⁷¹ o para el hospital militar⁷².

Como sea, el mejor suministro de reclutas «voluntarios» para la *Royal Navy* fue la Sociedad de Marina. Fundada por un grupo de comerciantes en 1756 al inicio de la Guerra de los Siete Años, la institución ofrecía vestido, cama, un subsidio anual y entrenamiento elemental en las faenas de mar a jóvenes de entre 12 y 19 años. Atraía mayormente huérfanos o hijos de marineros desempleados, algunos enviados por sus maestros, supervisores o familiares para su corrección o para deshacerse de ellos. Estos solían comenzar como sirvientes o aprendices y cuando cumplían de 17 a 19 años de edad, eran calificados como *ordinary seamen* («marineros ordinarios») y poco después, tras adquirir la debida experiencia, *able seamen* («marineros capaces»). La prioridad era situarlos en la marina de guerra y al finalizar un periodo bélico, en la mercante⁷³. Por supuesto, también se interesaban quienes querían huir de sus vidas en pos de un ideal aventurero. En este sentido, la Sociedad declaraba que no solo buscaba muchachos desempleados, sino «chicos atrevidos cuyo ingenio les lleve a intentar su suerte en el mar» o aquellos «que son demasiado volátiles para el comercio o demasiado audaces para vivir en la costa con maestros sobrios» o simplemente individuos «cuyas cabezas se inclinan a la guerra»⁷⁴. Para darse una idea, durante aquella guerra, la institución proveyó con 10 625 reclutas a la *Royal Navy* (aproximadamente un 5% del total)⁷⁵.

Como ocurrió en otros países, las búsquedas para cubrir las filas de la *Royal Navy* también se expandieron más allá de las fronteras nacionales, y en el afán del voluntariado se aceptaban cretenses, daneses, italianos, portugueses, suecos, indios, incluso franceses y españoles incorporados como neutrales en tiempos de paz. Algunos provenían de servicios como la Compañía de las Indias Orientales Neerlandesa o la prusiana o de los ejércitos neerlandés, francés y austriaco. De vez en cuando se aceptaban prisioneros de guerra que no tenían posibilidad de ser intercambiados o desertores de la mercante inglesa, así como contrabandistas, deudores y esclavos libres⁷⁶. Las ventajas del voluntariado también incluían su protección de los acreedores, aunque en teoría, si al final habían desertado de la marina de guerra, podían llegar a ser ahorcados, a diferencia de los conscriptos, quienes simplemente eran devueltos al servicio⁷⁷.

En cualquiera de los casos, la presión por mantener el número adecuado de hombres calificados para el manejo de flotas de un tamaño cada vez mayor, de acuerdo a la expansión progresiva de las fuerzas militares y las demandas de la guerra global, hizo que los imperios implementaran sistemas en los que las

⁶⁸ Nicholas A. M. RODGER, *The command of the ocean, a naval history of Britain, 1649-1815*, Londres, Penguin, 2004, pág. 61.

⁶⁹ Michael DUFFY, "The foundations of British [...]", op. cit., págs. 64-66.

⁷⁰ Tratado sexto, título IV, artículos 74, 77, de las *Ordenanza de su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, Parte primera, Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748, págs. 427-428.

⁷¹ Véase *Ordonnance du Roi concernant les prises faites par les vaisseaux & autres bâtimens de Sa Majesté. Du 15 juin 1757*. Más tarde la *Ordonnance du Roi, concernant les Prises faites par les Vaisseaux, Fregates, et autres Batiments de Sa Magesté* del 28 de marzo de 1778.

⁷² Thomas J. Schaeper, *France and America in the Revolutionary Era: The life of Jacques-Donatien Leray de Chaumont, 1725-1803*, Nueva York, Berghahn Books, 1995, pág. 281.

⁷³ Roland Pietsch, "Ships' boys and youth culture in eighteenth century Britain: the navy recruits of the London Marine Society", en *The Northern Mariner* XIV, 4 (2004), págs. 11-24: 14-18, 19.

⁷⁴ 8/1/1762. NMM, MS Y/A/1; *The Bye-Laws and Regulations of the Marine Society (1772)*, pág. 41, y Hanway, *A letter from a member of the Marine Society (1757)*, pág. 29, en Roland Pietsch, "Ships' boys and youth [...]", op. cit., pág. 20.

⁷⁵ Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world [...]*, op. cit., pág. 162.

⁷⁶ *Ibidem*, págs. 157-162.

⁷⁷ J. R Hill (ed.) y Bryan RANFT (coed.), *The Oxford illustrated [...]*, op. cit., págs. 135-137.

diferencias entre el reclutamiento voluntario y el forzoso, en mayor o menor grado, definieron su profesionalidad y operatividad. Los costos de mantener individuos conscriptos fueron muy altos, pues a diferencia de los primeros, estos no acudían a los servicios en búsqueda de oportunidades o para desarrollar una carrera. Como prácticamente había que «cazarlos», al ser obligados, generalmente se hallaban descontentos, particularidad que no sólo perteneció a la marina inglesa como equivocadamente se ha repetido en la historiografía, sino que constituyó la verdadera naturaleza del reclutamiento militar en la mayoría de los servicios de los estados modernos.

3. FORZADO INSTITUCIONALIZADO

A juicio de Acerra y Meyer, pese a la leyenda negra del *impressment*, la matrícula española difería apenas de él, siendo también un sistema de forzado institucionalizado y codificado, con la excepción de que supervisaba un número considerable de personas sin experiencia en el mar⁷⁸. Si se lee cierta documentación oficial pudiera parecer que en ocasiones así lo era. Por ejemplo, un oficio de mayo de 1727, firmado por algunos personajes de Villafranca (entre ellos el conde de Peñaflores), propone que cuando haya leva en Guipúzcoa para «alivio de las repúblicas marítimas», se recoja vagabundos para destinarlos a las armadas. Por su parte, en una carta dirigida al comisario Juan José Sereno en junio de 1734, Patiño comunica que se habían escogido 18 vagabundos en Cartagena para servir en los buques bombardas⁷⁹. Pero lo cierto es que la marina francesa también recurrió a este método en tiempos desesperados. Cuando el sistema de clases se renovó en 1723, ya era insuficiente para cubrir la cuota de hombres calificados para la guerra⁸⁰, y conforme se desarrolló el poder naval hacia la segunda mitad del siglo, aumentó la necesidad de un mayor número. En 1746, Maurepas reconoció que «cuando el rey se ha hecho de armamento considerable», la ejecución del servicio era imposible. Para entonces, la mayoría de los departamentos mantenía sólo un cuarto del número total de marineros y a veces una tercera parte. Durante las guerras, aproximadamente la mitad del total se enviaban a las armadas del rey, a la Compañía de Indias o para operaciones especiales⁸¹. La urgencia obligó a aplicar una leva forzosa de forma encubierta entre la gente de los navíos de las riveras, especialmente en las desembocaduras al mar, y también en el ejército, en particular entre los artilleros⁸². Como Alexandre de Pouget reconoce, entonces había tres formas de procurar los marineros para las flotas de guerra: el voluntariado, el reclutamiento obligatorio (*classement*) y la leva de enganche (*presse*)⁸³.

Para el almirante Charles Henri, conde d'Estaing, tráfugo de la armada de tierra que actuó simultáneamente como general en jefe de las tropas terrestres y almirante de escuadra durante la Guerra de Independencia Norteamericana, era una «quimera creer que hay que haber visto el mar al nacer y necesariamente haber pescado sardinas para aprender a no temerlo. Solamente hay que ser forzado a ello y haber probado un poco para tener éxito sin temor». Sin embargo, reconocía, era «ciertamente una charlatanería del Estado pretender que hay marineros como pintores y poetas»⁸⁴. Lo cierto es que el mero hecho de ser forzado, no dejó de provocar reacciones adversas. En la misma Francia, a excepción de las provincias bretonas, los numerosos ejemplos de desobediencia colectiva alimentaron la documentación ministerial durante los decenios que siguieron a la instauración de la *inscription*. Un sinfín de razones económicas, la defensa de los privilegios locales o señoriales ante la intrusión del poder central, la amenaza de las libertades colectivas y la dificultad para encontrar el número de profesionales requeridos, son suficientes para explicar la desobediencia de tripulaciones y autoridades provinciales. Episodios coloridos de rebeldía salpicaron la escenografía portuaria mediterránea francesa. Como aquella vez que, en 1784, marinos del departamento de Aigues-Mortes, tras ser amenazados con ser conducidos a Tolón, se ocultaron en las márgenes de los estanques y pantanos con ayuda de los vecinos de la villa. Común era que tras las amenazas se siguiera un retroceso de órdenes, dando paso a promesas de amnistías para los amotinados o de aumento de sueldos. Pero el

⁷⁸ Martine ACERRA y Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit., pág. 31.

⁷⁹ El primero de Villafranca, 4/5/1727. AMN, VP, t. IV, doc. 175; y el segundo de San Ildefonso 11/7/1734. AMN, t. XXXIII, doc. 83, f. 83.

⁸⁰ Marie-Laure Goebbels, "Histoire du droit social [...]", op. cit., pág. 17.

⁸¹ ADL, AMR, C 877, f. 25, en Marie-Laure Goebbels, "Histoire du droit [...]", op. cit., pág. 18.

⁸² Martine ACERRA y Jean MEYER, *Marines et Révolution*, op. cit., pág. 31.

⁸³ Alexandre de Pouget, *Mémoire sur les classes de la Marine, lu au Comité de la Marine de l'Assemblée Nationale, le 11 février 1790*, París, N. H. Nyon, 1790, pág. 17.

⁸⁴ Citado en Camille COUDERC, *Revue historique*, París, Librairie Germer Baillière, 1876, pág. 18.

estado francés no siempre fue generoso, mucho menos indulgente. Llegado a un límite, recurrió a métodos extremos como el embargo en los puertos y su cierre. Así lo hizo en Bretaña en 1762 y Dunkerque en 1781, a fin de poner mano sobre la marinería disponible. Otras veces, al igual que en España, se forzó el alojamiento de la soldadesca con las familias de los hombres de mar, como medio de sanción ciertamente ineficaz⁸⁵.

Por su parte, la obligatoriedad excesiva en aquel mismo periodo pobló las flotas españolas de gente inexperta, descontenta e indisciplinada. En noviembre de 1787, el comandante de Marina de Cartagena de Indias, Luis Arquedar, describió sin reparo, el tipo de gente que componía las dotaciones guardacostas de aquel puesto, incluyendo la oficialidad y marinería del servicio real. Se comprende que, siendo formado por la academia, su opinión fuera severa. A su juicio se trataba de individuos de limitadas facultades que cometían excesos por no estar formados por las ordenanzas sino a «su antojo». Un puñado, de «aventureros e ignorantes» sin disciplina, que al no poseer «los rudimentos que franquea una mediana crianza», era imposible hacerles comprender sus principales obligaciones. A causa de ello y por carecer de subalternos que le auxiliaran, confesaba, se hallaba con la salud quebrantada, con «indisposiciones de estómago» y experimentando «suma flaqueza» en su cabeza⁸⁶. Poco más de veinte años después, el ya citado ministro Vázquez Figueroa señalaba en sesión pública (1811), algo exaltado, que la gente de leva entraba a bordo «tan desnuda de ropa, como cargada de vicios». El amanecer de un nuevo siglo reflejó décadas de descuido, abandono y falta de interés institucional. En consecuencia: «horrorizados los honrados con tan funesto espectáculo, destrozado su corazón por la indigencia en la que vivían sus familias, a las que no se les daba el socorro que se les había prometido, buscaban en la desertión el medio de vida»⁸⁷. En 1820 la matrícula fue abolida y sustituida por un sistema no más eficaz de listas por sorteos y, de nuevo, el llamado a sumarse de manera voluntaria atrajo más gente sin conocimiento marino, experiencia y disciplina⁸⁸.

En cuanto al servicio inglés, pese a su mencionado prestigio y lo atractivo de las posibilidades de promoción y captura de presas, que sin duda atrajo un buen número de hombres dispuestos, en realidad también tuvo dificultades para cubrir las demandas del estado para la guerra marítima, así como para el desarrollo del comercio que la sustentaba. La competencia por el escaso recurso de mano de obra calificada se recrudeció frente a la marina mercante, la cual ofrecía mejores condiciones a los interesados, libre de los peligros de los enfrentamientos bélicos y el trabajo extenuante que implicaba manejar la maquinaria militar. Así, cuando el Almirantazgo agudizaba el reclutamiento forzoso a través de sus patrullas de enganche, era usual que se originaran enfrentamientos violentos con los marineros. Pero estos podían ampararse si contaban con salvoconductos, lo que fue una forma de mantener cierto equilibrio en el proyecto estatal, pues si se hubiera transferido de manera sistemática población desde la mercante a la *Royal Navy*, la primera hubiera quedado escasa de hombres⁸⁹.

Por otra parte, aunque la legislación establecía que sólo podía reclutarse gente del oficio (incluyendo cirujanos, carpinteros, calafates o toneleros), en la práctica se aprehendía todo tipo de hombres, no importando si tenían o no experiencia en mar⁹⁰ o si eran inválidos, padecían enfermedades incurables, eran ciegos o cojos. En ello también tuvieron que ver las autoridades locales, cuando aprovechaban para deshacerse de algunos criminales como deudores, contrabandistas y vagabundos⁹¹. Testimonios de oficiales dan cuenta de que seguido se reclutaba al «resto de la basura de la tierra», que como era costumbre acababan siendo rechazados por el resto de las comunidades de tripulantes, «sirviendo para nada» y «creando gran confusión»⁹². La desesperación por movilizar gente ciertamente impulsó métodos poco ortodoxos. En noviembre de 1759, el almirante Francis Holburne, al mando en Portsmouth, al enterarse de la aproximación de una flota francesa con intenciones de invadir Inglaterra, en tan sólo un día sustrajo a todo el que pudo de cada buque anclado en el puerto –sin importar a quien perteneciera–, para conformar su escuadra de guerra. Aunque se trató de justificar la urgencia y la mayoría de los secuestrados eran marineros, su proceder no fue bien visto ni por la propia institución, pues implicó dismantelar compañías ya asentadas para otros servicios. También ocurría que se forzara gente que iba de paso, entre la cual, además de los «inservibles»,

⁸⁵ Alain CABANTOUS, *La vergue et les fers* [...], op. cit., págs. 84-86, 121-122.

⁸⁶ Documentos de aquella Marina, Cartagena de Indias, 2/11/1787. AGMAB/6, EI, 8-21, exp. 8, fs. 1-4.

⁸⁷ El ministro de la Corona a las cortes generales y extraordinarias de V. Figueroa. T. H. 5/2/1811. MM. SS., en Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 219-220.

⁸⁸ Francisco Javier SALAS, *Historia de la matrícula de mar* [...], op. cit., págs. 280-281.

⁸⁹ A. BAUGHT, en J. R Hill (ed.) y Bryan RANFT (coed.), *The Oxford illustrated history* [...], op. cit., págs. 134-138.

⁹⁰ Nicholas A. M. RODGER, *The command of the ocean* [...], op. cit., págs. 55-56.

⁹¹ Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world* [...], op. cit., págs. 168-170.

⁹² TNA, ADM 1/89, f. 136 y TNA, ADM 1/480, f. 581, en Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world* [...], op. cit., págs. 167-168.

había pasajeros, viajeros o extranjeros. Por equivocación, incluso gente con influencias o peso político fue víctima del *impressment*, por lo que poco después tenía que ser liberada⁹³.

La resistencia de los mandos locales también fue constante, y junto con los dueños de buques y comerciantes con ciertos intereses, apelaban a todos sus recursos legales e ilegales para frustrar el reclutamiento, entre ellos, enviar a prisión a los oficiales encargados. La situación se agudizó visiblemente poco antes de la Guerra de Independencia de Norteamérica, cuando la toma arbitraria de las tripulaciones de los buques de las colonias fue considerada una expresión más de la arbitrariedad del poder inglés⁹⁴. Pero incluso en su faceta más despótica, la leva llegó a ser justificada en los Tribunales Superiores ingleses como una necesidad extraordinaria del estado en tiempos bélicos⁹⁵. Aunque desagradable en una «tierra de libertad», se consideraba un mal necesario, no más injusto (incluso menos) que el sistema en las otras marinas europeas. Nada más habría que recordar que cuando en la primera mitad del siglo XVIII, se propuso establecer una reserva al estilo francés, los detractores argumentaron que *la inscription* tenía carácter obligatorio, lo que iba en contra de la libertad pública británica⁹⁶.

El problema de la administración de recursos humanos en la marina británica se recrudeció durante las Guerras Revolucionarias Francesas. Entonces, la Corona inglesa intentó un nuevo método adicional a la leva, muy parecido a los de sus rivales: *The Quota System* (“El sistema de cuotas”), que estableció el primer ministro de Estado, William Pitt *el Joven* en 1795. Con este se proponía movilizar un mayor número de gente al imponer a los condados la entrega de hombres dependiendo de su población y número de puertos. Así, haciendo uso de todos sus recursos disponibles, la marina logró expandirse de 17 000 hombres en 1792 a más de 130 000 en 1801⁹⁷. Pero lo cierto es que la minoría de los reunidos fueron marineros y el resto, hombres de tierra, indigentes, deudores o personas en la quiebra⁹⁸. Un porcentaje menor provenía de Irlanda, del que poco más de una centena habían sido prisioneros políticos miembros de los movimientos de resistencia *United Irishmen* y *Defenders*, enviados entre septiembre de 1795 y junio de 1797.⁹⁹ Y es que, en una diferencia de urgencia con respecto a la Francia Napoleónica, Inglaterra no podía ser militarmente efectiva si no era con una marina¹⁰⁰. Al final, los grandes esfuerzos equipararon a los atropellos, así como al disgusto de los apresados y los gobiernos locales. Tras los motines masivos de la *Royal Navy* en 1797, el discurso propagandístico que condenó públicamente al sistema se reforzó y encontró eco en la crítica extranjera, lo que de manera natural heredó la historiografía de los siglos siguientes.

CONCLUSIONES

A fin de cuentas, las diferencias en las dinámicas de reclutamiento en las marinas de guerra no fueron tan marcadas como algunos discursos plantean. Por principio, cada sistema partió del anhelo del voluntariado que, no obstante, en la práctica fue difícil de convocar, organizar y sustentar ante el incremento de la demanda y la insuficiencia de población marinera, la falta de dineros –en lo que incidió el desarrollo de la guerra global y el endeudamiento de las cajas reales–, y la eterna disputa por los recursos humanos entre los propios servicios de mar y los de tierra. Si el desarrollo y centralización de las fuerzas navales aumentó con el avance del siglo XVIII, la disponibilidad de profesionales para su manejo constituyó un problema a la inversa. Pese a todo, los métodos sobrevivieron, adaptándose a las condiciones y prioridades del momento. Si en teoría la tendencia era la sistematización y regulación de las prácticas, en realidad los hombres fueron y vinieron en tal diversidad de tiempos, espacios y circunstancias, que se dificulta calcular la efectividad de los procedimientos si no es a partir de números. En este sentido, las estadísticas sobre la cantidad de reclutas caen o se alzan según las circunstancias financieras, territoriales, logísticas-estratégicas y estacio-

⁹³ Nicholas A. M. RODGER, *The wooden world* [...], op. cit., págs. 152, 174.

⁹⁴ Nicholas A. M. RODGER, *The command of the ocean* [...], op. cit., págs. 395-396.

⁹⁵ John BREWER, *The sinews of power* [...], op. cit., pág. 41.

⁹⁶ Nicholas A. M. RODGER, *The command of the ocean* [...], op. cit., págs. 313-314.

⁹⁷ Jeremiah Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century*, Cambridge, Boydell & Brewer, 2015, pág. 120.

⁹⁸ Frykman, Niklas, “The mutiny on the *Hermione*: warfare, revolution and treason in the Royal Navy”, *Journal of Social History*, 44:1 (2010), págs. 59-187: 168.

⁹⁹ Nicholas A. M. RODGER, *The command of the ocean* [...], op. cit., págs. 443-444.

¹⁰⁰ Daniel J. ENNIS, *Enter the Press-gang: Naval Impressment in Eighteenth-century British Literature*, Delaware, University of Delaware Press, 2002, págs. 34, 35.

nales. Aunque prácticamente la centuria se vivió por completo en estado de guerra, rara vez prevalece una constante en el mantenimiento o aumento de los recursos humanos y, por el contrario, por más periodos de tiempo, exceptuando el caso inglés en la última década del siglo, se tiende a la baja.

Asunto aparte es lo que reflejan las cifras en cuanto a la composición de las tripulaciones. El número de profesionales enlistados dependía no tanto de su existencia, sino de su disponibilidad, en lo que influía una serie de circunstancias laborales y de vida. La realidad era que los marineros, de cualquier nacionalidad que fuesen, valoraban su autonomía, y habituados a ir y venir a su antojo, resentían cualquier intento de sujetarlos a un servicio que, conforme avanzó el siglo, a partir de la dificultad en remplazarlos, se volvió prácticamente interminable. Y es que una cosa era ser hombre de mar y otra de armas. Rodríguez y Ordoñez hacen alusión a la ausencia generalizada de vocación militar como uno de los principales problemas del reclutamiento. Así, al eludir al sistema castrense, proliferaron los «marineros vagos», de los que hace mención Vázquez Lijó, es decir, hombres de mar sin matricular (con propensión a la fuga), que buscaban enrolarse en las flotas mercantes a Indias. Para cubrir el resto de las vacantes estaban todos los demás, una diáspora de hombres no sólo ajenos al arte de la guerra sino al de la navegación. Como sea, ante un llamado que al fin de cuentas acababa siendo obligatorio, las condiciones eran por donde quiera vérsese, desventajosas. La peligrosidad de los enfrentamientos en alta mar, y las carencias visibles en el descuido alimenticio y sanitario de las compañías, acentuaban la posibilidad de morir, ser apresado o quedar inválido. Riesgos que no valían la pena correr considerando el adeudo de sueldos y una disciplina cada vez más férrea.

No importando si lo que se buscaba era el refuerzo de las fronteras terrestres o marítimas, conforme avanzó la Era de las Revoluciones la presión acarrió armamentos cada vez más precipitados y el descuido en la organización de las levas y movilización de las fuerzas castrenses. La consecuencia del alarde bélico de aquellos estados en expansión, siempre contrapuesto a la capacidad real de su despliegue militar material y humano, devino en una tendencia a la deserción e insubordinación, llegando a su punto máximo con una oleada de motines masivos en los puertos y las armadas a partir de la década de 1790. Aquellos hombres, con sus motivos a cuestas, protagonizaron buena parte de la oposición a las estructuras institucionales tradicionales, en un llamado a reestructurarlas como en el caso de la *Royal Navy* o a derrumbarlas, como sucedió en Francia, lo que luego también repercutió en la pérdida del imperio colonial español.

BIBLIOGRAFÍA

- ABIÁN CUBILLO, David Alberto, “Guerra y ejército en el siglo XVIII” (tesis de maestría sin publicar), Cantabria, Universidad de Cantabria, 2013. URL: <https://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/3915>, págs. 1-135.
- ACERRA Martine y Jean MEYER, *Marines et Révolution*, París, Ouest France, 1988.
- AMAN, Jaques, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII^e siècle*, Ginebra, Librairie Droz, 1976.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, *El sonido del dinero: monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2004.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, “Milicia y nobleza. Reformulación de una relación a partir del caso granadino (siglos XVII-XVIII)”, en Estrella Jiménez y Andújar Castillo (eds.), *Los nervios de la guerra. Estudios sociales sobre el ejército de la monarquía hispánica (S. XVI-XVIII): nuevas perspectivas*, Granada, COMARES, 2007, págs. 251-276.
- ASHER, E. L. *The resistance to the maritime classes. The survival of feudalism in the France of Colbert*, Berkeley, University of California Press, 1960.
- BLUCHE, François (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Fayard, 1990.
- BOADO Y GONZÁLEZ-LLANOS, Leopoldo, “Algunos aspectos de la Marina española en los años previos al combate de Trafalgar”, en *Revista de Historia Naval*, 11:III (1985), págs. 5-22.
- BOSCAWEN, Hugh, *The capture of Louisbourg 1758*, Norman, Oklahoma University Press, 2011.
- BREWER, John, *The sinews of power: War, money and the English State, 1688-1783*, Londres, Routledge, 1989.
- BRUNSMAN, Denver, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Virginia, University of Virginia Press, 2013.
- BUANIC, Nicolas, “La matricule des gens de mer”, en *Revue Française de Généalogie*, 184 (2009), págs. 39-45.
- BUTI, Gilbert, *Les Chemins de la Mer. Un petit port méditerranée: Saint-Tropez (XVII-XVIII^e s.)*, París, Presses Universitaires de Rennes, 2010.
- CABANTOUS, Alain, *La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVII^e-XVIII^e siècles*, París, Tallandier, 1984.
- CABANTOUS, Alain, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794). Étude sociale*, París, Publisud, 1991.
- CHOCANO Guadalupe, “Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política

- de protección y fomento de las industrias navales”, en Antonio ACOSTA RODRÍGUEZ, Adolfo GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Enriqueta VILA VILAR (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2003, págs. 991-1031.
- CORDON, Florian, *Les Invalides de la Marine: une institution sociale de Louis XIV; son histoire de Colbert à nos jours*, Paris, Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1950.
- CORMACK, William S., *Revolution and Political Conflict in the French Navy, 1789-1794*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.
- COUDERC, Camille, *Revue historique*, París, Librairie Germer Baillière, 1876.
- DUFFY, Michael, “The foundations of British naval power”, en Michael DUFFY (ed.), *The Military Revolution and the State: 1500-1800*, Exeter, University of Exeter, 1980, págs. 49-85.
- ENNIS, Daniel J., *Enter the Press-gang: Naval Impressment in Eighteenth-century British Literature*, Delaware, University of Delaware Press, 2002.
- FORD, Douglas, *Admiral Vernon and the Navy (1907)*, Londres, Forgotten Books, 2013.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón (escrito entre 1895 y 1903)*, vol. V, Madrid, Museo Naval, 1972.
- FRYKMAN, Niklas, “The mutiny on the Hermione: warfare, revolution and treason in the Royal Navy”, *Journal of Social History*, 44:1 (2010), págs. 159-187.
- GOEBBELS, Marie-Laure, “Histoire du droit social de la marine”, en *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*, 1-2 (2011), págs. 12-28.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio, “El navío de tres puentes en la Armada Española”, en *Revista de Historia Naval*, 9, año III (1985), págs. 45-76.
- GUZMÁN-DÁVALOS Y SPÍNOLA, Jaime Miguel de (marqués de la Mina), *Memorias militares sobre la guerra de Cerdeña y Sicilia en los años 1717 a 1720 y guerra de Lombardía en los de 1734 a 1736*, Madrid, Establecimiento Tip. de Fortanet, 1898.
- HILL, J. R. (ed.) y Bryan RANFT (coed.), *The Oxford illustrated history of the Royal Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1995.
- HUFTON, Olwen, *Europa: privilegio y protesta, 1730-1789*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, 2017.
- KILBOURNE, H. R., “Dr. Johnson and War”, en *ELH* 12:2 (1945), págs. 130-14.
- LAFUENTE, Antonio y Antonio MAZUECOS, *Los caballeros del punto fijo: ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispanofrancesa al virreinato del Perú en el siglo XVIII*, Quito-Ecuador, Abya Yala, 1992.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos y Marina ALFONSO MOLA, “La introducción de la matrícula de mar en Indias”, en Carlos Martínez Shaw (dir.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcel Pons, 2005, págs. 271-284.
- MICHON, Bernard, “Les marins du Havre”, en *Histoire urbaine*, 49 (2017), págs. 59-162.
- MORALES MOYA, Antonio, “Milicia y nobleza en el siglo XVIII. Apuntes para una sociología de las armas y de la nobleza en España”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, 9 (1988), págs. 121-137.
- NAVARRO, Juan José (marqués de la Victoria), *Varios puntos de gobierno y política para los reynos de esta monarchía. Lo pone a los Reales Pies de S. M. El Rey Nuestro Señor D. Carlos III El Grande (1748-1759)*, RBM, PR DIG/II/492_E.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio y Pedro FERNÁNDEZ NÚÑEZ, *El Coloquio de Brion*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977.
- O'DOGHERTY, Ángel, “La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III”, en *Anuario de Estudios Americanos*, LX (1952), págs. 347-370.
- PERRICHET, Marc, “L'administration des classes de la marine et ses archives dans les ports bretons”, en *Revue d'histoire économique et sociale*, 37 (1959), págs. 89-112.
- PIETSCH, Roland, “Ships' boys and youth culture in eighteenth century Britain: the navy recruits of the London Marine Society”, en *The Northern Mariner* XIV, 4 (2004), págs. 11-24.
- POUGET, Alexandre de, *Mémoire sur les classes de la Marine, lu au Comité de la Marine de l'Assemblée Nationale, le 11 février 1790*, París, N. H. Nyon, 1790.
- PRADELLS NADAL, Jesús, “La formación de la Marina Española en el siglo XVIII”, en *Canelobre*, 51 (2006), págs. 44-58.
- PRITCHARD, James S., *Louis XV's navy, 1748-1762: A study of organization and administration*, Canada, Mc-Gill Queen's Press, 1987.
- RODGER, Nicholas A. M., *The wooden world. An anatomy of the Georgian navy*, Nueva York, W. W. Norton & Company, 1996.
- RODGER, Nicholas A. M., *The command of the ocean, a naval history of Britain, 1649-1815*, Londres, Penguin, 2004.
- RODGER, Nicholas A. M., *The Press Gang: Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, Londres, A&C Black, 2007.
- ROSS DANCY, Jeremiah, *The Myth of the Press Gang: Volunteers, Impressment and the Naval Manpower Problem in the Late Eighteenth Century*, Cambridge, Boydell & Brewer, 2015.
- SALAS, Francisco Javier de, *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1870.

- SCHAEPER, Thomas J., *France and America in the Revolutionary Era: The life of Jacques-Donatien Leray de Chaumont, 1725-1803*, Nueva York, Berghahn Books, 1995.
- STORRS, Christopher (ed.), *The fiscal-military State in eighteenth-century Europe: Essays in honor of P.G.M. Dickson*, Farnham, Ashgate Publishing, 2009.
- SUÁREZ SÁNCHEZ, Fernando, “La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII”, en *Historiela, Revista de Historia Regional y Local*, 11:21 (2019), págs. 319-349.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, “La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII”, en *Obradoiro de Historia Moderna*, 15 (2006), págs. 289-322.
- VILLIERS, Patrick y Pascal CULERRIER, “Du système des classes à l’Inscription maritime: le recrutement des marins français, de Louis XIV à 1952”, en *Revue historique des Armées*, 147 (1982), págs. 45-53.
- WILSON, Evan, *A Social History of British Naval Officers, 1775-1815*, Londres, Boydell Press, 2017.
- YUSTI Bastarreche, José, “Gobierno y Armada Española en la Monarquía absoluta. Aproximación Histórica a la Organización de la Armada Española”, en Robustiano Fernández-Ballesteros (dir. congr.), *Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias: Ferrol, curso 1995-1996*, Coruña, Universidade da Coruña, Servicio de Publicaciones, 2000, págs. 87-114.
- S/A, *Les troupes de marine: quatre siècles d’histoire*, París, Comité national des traditions des troupes de marine-Panazol-Lavauzelle, 2002.