




Recerca

Una flecha para un mar Ilustrado. Una aproximación a la Guerra Naval en el Mediterráneo durante la segunda mitad del S.XVIII a través del estudio del jabeque *Atrevido*

Adán Muñiz Martín 
U.N.E.D.

Fecha de recepción: 22 de julio 2022
Fecha de aceptación: 14 de octubre de 2022
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.30.688>
© CC-BY-NC-ND

■ RESUMEN

Los jabeques se habían elegido cómo la principal opción para sustituir a las galeras en la defensa del Mediterráneo en la segunda mitad del S.XVIII, sobre todo en la lucha contra el corso musulmán. Este artículo pretende, a través de la documentación original de uno de los jabeques elegidos para tal tarea, *el Atrevido*, poder establecer pautas aplicables al resto de embarcaciones de las mismas características, compararlo con el buque anteriormente dedicado a las mismas funciones, la galera, y comprender el funcionamiento de los jabeques tanto a nivel humano, como su papel en la Armada de este periodo.

Palabras clave: guerra naval, Mediterráneo, corsarismo musulmán, Real Armada Española, jabeque, galera.

Una fletxa per a un mar Il·lustrat. Una aproximació a la Guerra Naval a la Mediterrània durant la 2a meitat del S.XVIII a través de l'estudi del jabeque Atrevido

■ RESUM

Els xabecs s'havien triat com la principal opció per substituir les galeres en la defensa del Mediterrani a la segona meitat del S.XVIII, sobretot en la lluita contra el cors musulmà. Aquest article pretén, a través de la documentació original d'un dels xabecs elegits per a aquesta tasca, l'*Atrevido*, poder establir pautes aplicables a la resta d'embarcacions de les mateixes característiques, comparar-ho amb el vaixell dedicat anteriorment a les mateixes funcions, la galera, i comprendre el funcionament dels xabecs tant a nivell humà, com el seu paper a l'Armada d'aquest període.

Paraules clau: guerra naval, Mediterrani, corsarisme musulmà, Real Armada Espanyola, xabecs, galeres.

An arrow for an Enlightened sea. An approach to the Mediterranean naval warfare during the second half of the eighteenth century through the study of the xebec Atrevido

■ ABSTRACT

Xebecs were selected as the primary choice to replace galleys in the defence of the Mediterranean sea in the second half of the Eighteenth century, specially against the muslim corsarism. This article tries to, through original documentary sources of one of the chosen xebecs for that purpose, the Atrevido, be able to: set aplicable guidelines for the rest of similar ships, compare it with the former ship commended to such task, the galley, and understand the working of the xebecs at its human level besides its role in the Navy during this period.

Keywords: naval warfare, Mediterranean, Muslim privateering, Royal Spanish Navy, xebecs, galleys.

■ INTRODUCCIÓN

Tras la Guerra de Sucesión Española, la nueva dinastía en el poder, los Borbones, impulsaron unas series de reformas en la Real Armada Española durante el S. XVIII de gran calado tanto a nivel organizativo o en la construcción naval. Pero también heredaron una serie de conflictos endémicos como la actividad corsaria en el Mediterráneo, que pese a no presentar una conflictividad tan masiva y de potencial de choque con grandes potencias como en el S.XVI o XVII, distorsionaba y condicionaba tanto el comercio marítimo como la propia vida en el litoral mediterráneo español. Tras el desmantelamiento de la Escuadra de Galeras en 1748, que se encargaba de la luchar contra ese corsarismo, se potenció la producción de un nuevo tipo de embarcación, el jabeque, con nuevas técnicas constructivas para tal empeño.

■ JABEQUES POR GALERAS

Los jabeques se habían elegido como la principal opción para sustituir a las galeras en defensa del Mediterráneo,

sobre todo en la lucha contra el corso musulmán. Se hicieron muchos en el Arsenal de Cartagena (hasta 40, y principalmente bajo el sistema de construcción naval de Gautier), en Mallorca (por la tradición de este tipo de barcos en la isla), y también en Menorca; aunque además se construyeron algunos fuera de Cartagenacom en la Carraca o incluso en La Habana¹, como el *San Francisco de Asís* en 1754, bajo el sistema de construcción naval "a la inglesa". Se deja de tener noticias de ellos tras Trafalgar, ya que en 1808 tenemos noticias de los últimos tres: el *Lebrel*, *San Blas* y *San Lino* 1766.

Algunos autores sitúan sus orígenes en la dromona bizantina o la galera, pero ya con la denominación de jabeques, cuyo origen etimológico viene de la palabra árabe *sabbak* que se refería de manera genérica a naves, hay noticias de su uso por musulmanes desde el s.XV debido a que tenían unas cualidades óptimas para el corsarismo: velocidad, posibilidad de operaciones anfibias por su poca obra viva, versatilidad y maniobrabilidad al poder usar tanto velamen como remos. El aparejo era latino e incluso sufrieron cierta evolución por la ayuda técnica de marineros del norte de Europa en los cuadernales para mejorar la maniobrabilidad. El jabeque se impuso como la embarcación favorita para estos menesteres frente a otras, que no se dejaron de utilizar, como las fustas y galeotas por su escasa capacidad de dotación, o la saetía o el pingüe, muy parecidos al jabeque, pero más pequeños. Los remos se utilizaban para maniobrar en sitios cerrados y para aumentar la velocidad cuando fuera necesario, por lo que iban guardados y se sacaban por unos orificios que recorrían los laterales del barco. La cubierta era corrida y la proa y popa eran lanzadas. Llevaba artillería: pedreros y cañones de seis y ocho libras normalmente, estando los pedreros y los de seis libras en toldilla y los de ocho en cubierta corrida². La clasificación que se hizo de ellos fue en base a su peso y cañones, siendo de media los grandes de hasta 680 toneladas y 38 cañones, los medianos de 420 toneladas y 32 cañones, y los pequeños de hasta 275 toneladas y 20 cañones³.

Habrán jabeques no sólo en labores de corso, sino en otro tipo de operaciones militares como en la jornada de

Argel de 1775 donde aparecen nueve jabeques de entre 22 y 32 cañones entre los 46 barcos de guerra que participaron⁴. También en los bombardeos de Argel de 1783 y 1784 (en el que aparecen nueve⁵), o en la reconquista de Menorca de 1782 donde tenemos seis jabeques de 20, 32, y 36 cañones entre los 18 barcos de guerra⁶. Al igual, se utilizaron en labores de escolta. Por otro lado, particularmente les dieron uso para el transporte de mercancías.

■ EL JABEQUE ATREVIDO. UN JABEQUE MÁS

El 24 de diciembre de 1763 se bota en Cartagena el jabeque *Atrevido* con el nombre original de *San Juan*. Cuesta 392.673 reales y 22 maravedís de vellón. No es un precio muy elevado dentro del presupuesto anual para la Marina de ese año, que fue de 54,5 millones de reales de un total de 588 millones de reales de gastos del Estado - en 1761 los gastos del Estado habían sido de 768 millones de reales, de los que 72 millones habían ido a parar a la Marina⁷. Lo interesante es saber su precio comparado con otros jabeques.

Si lo comparamos con los jabeques bajo el otro sistema de construcción naval, la comparación sale muy desfavorable, ya que la serie que se construyó en 1750 de cuatro jabeques (el *Cazador*, el *Volante*, el *Liebre* y el *Galgo*) fue de 66.000 reales de vellón por unidad, algo más de seis veces menos. Es cierto que eran más pequeños, pues tenían 60 codos de eslora frente a los 72 codos del *Atrevido*, pero el costo es muy superior⁸. En cambio, si lo comparamos con el del *Aventurero*, un jabeque de su clase construido en 1753 también en Cartagena, el *Atrevido* es mucho más barato, algo menos de la mitad. El siguiente cuadro, con fecha de 20 de septiembre de 1766, y que pone en relación ambos barcos, puede arrojar luz sobre su costo.

Las grandes diferencias entre ambos jabeques se encuentran en la madera y en los jornales. Los dos jabeques forman parte del sistema de construcción "a la inglesa" aplicado por Edward Bryant en el Arsenal de Cartagena desde 1752 hasta su muerte en 1768, así que las dos únicas explicaciones para el excesivo coste del *Aventurero*

son: el cambio de suministros madereros que se dio con el marqués de la Ensenada, y la adaptación al nuevo sistema de trabajo en el proceso constructivo.

Este constructor inglés había llegado a España tras la misión de Espionaje de Jorge Juan del 1749-1750, en la que estudiaron la construcción naval inglesa. Y en la que ofrecieron a técnicos especializados trabajo en los arsenales españoles con mejores condiciones⁹. Su labor constructiva fue muy intensa en los 14 años que estuvo en el Arsenal¹⁰.

Respecto a los suministros madereros, Ensenada otorgó contratos a Juan Fernández de la Isla entre 1750 y 1754, pese a que ya estaban cortadas toneladas de maderas para los barcos proyectados por el sistema de construcción naval anterior, el de Autrán. Fernández de la Isla era un empresario de la zona del Cantábrico que tenía intereses en varios sectores, pero sobre todo en el naval y las industrias relacionadas con él como el de maderas o herrajes. Relanzó el astillero de Guarnizo en Cantabria, y fue muy beneficiado por la administración del marqués de la Ensenada. Pero con la caída en desgracia del marqués, llegó a suya, siendo juzgado y encarcelado por estafa¹¹.

La otra gran diferencia en los gastos, la de los jornales, puede ser por la adaptación a un sistema de construcción nuevo, el inglés (aunque en teoría era más eficiente ya que hacía piezas "seriadas") ya que el *Aventurero* se construye justo a la llegada de Bryant.

Intentando poner todos estos datos en contexto, y consultando los gastos del Departamento en esos años, observamos una subida importante en las asignaciones de la Armada al Arsenal de Cartagena en 1752, de 30.288.568 de reales, cuando en los años posteriores andarán entre los 26 millones de reales de máximo y hasta casi 17 millones de mínimo, estando la de 1762 en 21.166.946¹². A mi entender se trata de un reajuste de procesos constructivos, pues ni en la víspera de entrada a la Guerra de los Siete Años, con la necesidad de barcos y gastos que hubo, se dio un presupuesto tan abultado como el de 1752.

A partir de la caída de Juan Fernández de la Isla, la zona de Santander no aparece como proveedor de impor-

CUADRO 1. COTEJO DE LOS COSTOS EN REALES DE MADERAS, OTROS GÉNEROS Y JORNALES DEL AVENTURERO Y ATREVIDO PARA DEMOSTRAR DE QUÉ PROCEDE EL MAYOR COSTO DEL PRIMERO.

Comparativa de los costes en reales de construcción de los jabeques Aventurero y Atrevido			
	Costo del Aventurero	Costo del Atrevido	Diferencia
Maderas			
De pino del norte	53.115,70	18.884,60	
De pino de madera	28.945,20	1.912	
De pino de la tierra	82.732,29	149.451,10	
De roble y encina	136.675,14	16.454,31	
De nogal y otras y cabillón y cuñas	29.361,22	El costo de este material está incluido en el de roble y encina	
De álamo y chopo	7.492,30	2.493,40	
De haya	1.085,32	1.445,29	
Labrada	1.622,32	El costo de este material está incluido en el de haya	
Totales	339.032,16	188.641,12	150.391,40
Otros géneros			
Betunes	3.947,17	10.393,10	
Metales	2.141,22	2.221,17	
Clavazones	13.947,31	19.753,12	
Herrajes	24.778,20	14.858,17	
Cerrajería	1.290,17	El costo de la cerrajería está incluido en el los herrajes	
Pinturas	1.695,20	1.967,16	
Espartería	2.620,25	1.580,27	
Diversos géneros	1.968,14	1.901,13	
Totales	50.390,30	49.676,10	1.714,20
Jornales	246.905,30	154.356	92.549,30
Totales de las 3 sumas anteriores a las de los Estados dirigidos a la Corte	636.329,80	392.673,22	243.655,22

Elaboración propia a partir de documentación del ANC. Sección material: documentos varios

tancia, y el aprovisionamiento maderero se diversificará: a las tradicionales llegadas de madera de Santander, Cataluña, Valencia, Málaga o Nápoles, se añadirá Madrid, Cuenca, Albacete, la zona de Murcia, Mallorca y Génova e incluso Grecia¹³. Los encargados de gestionar los comisionados de las maderas fueron los Ministros de las Provincias¹⁴.

■ VIDA Y OPERACIONES DEL JABEQUE ATREVIDO

La vida del jabeque *Atrevido* fue de casi 12 años (desde finales de 1763 a agosto de 1775) y estuvo destinado a la labor de corso-anticorso. También participó en labores de escolta, como otros jabeques, en casos puntuales como en el transporte del embajador marroquí para firmar el tratado de paz en 1766, o el traslado de los jesuitas desde Cartagena tras su expulsión el 24 de abril de 1767. Aparece de nuevo, pero en acciones de guerra, en el sitio de Melilla en 1774 o la expedición a Argel de 1775 - en ambos casos bajo las órdenes del capitán de fragata Francisco de Borja.

Casi siempre estuvo bajo el mando de Antonio Barceló, tras la Real Cédula del 21 de enero de 1764, hasta finales de la década de 1770. Hubo intervalos en los que Barceló deja el *Atrevido* y sirve en otras embarcaciones, como en el jabeque *Aventurero* desde 1764 hasta marzo de 1765. Desde marzo de 1772 (en 1769 Barceló había sido ascendido) el *Atrevido* está primero bajo las órdenes del teniente de navío Francisco Usatorres, desde mayo de 1772 bajo las del teniente de navío Antonio Real (es decir, cambió cada campaña, que duraba dos meses) y desde 1774 bajo el mando de Francisco de Borja y Poyo. Siempre navegaba en "conserva", es decir, con otros jabeques formando una escuadra de ataque, lo cual les servía también para su defensa. En 1765 sus compañeros serán los jabeques *Aventurero*, el *Cuervo* y el *Garzota*.

Durante su vida participó en numerosas acciones, destacando: en 1764 en la captura de siete embarcaciones corsarias; el 21 de enero de 1766 se enfrenta, en conserva con el jabeque *San Antonio de Padua*, en Benidorm a un jabeque argelino y la presa española que llevaba; en 1768

en cabo Martín lucha contra un jabeque argelino junto con el *Catalán* y el *Vigilante*; en 1769 con otros cinco jabeques captura cuatro argelinos cerca de Melilla; y en octubre del mismo año, junto al *Vigilante*, el *Ibicenco* y el *Cuervo*, atacan un jabeque argelino. En 1775 realiza su última patrulla, siendo desguazado en Cádiz en septiembre¹⁵.

■ FUNCIONES DE LOS JABEQUES: CORSO-ANTICORSO. GALERA VS JABEQUE

Técnicamente las dos embarcaciones eran distintas, ya que aunque las dos tenían una obra viva muy baja que les permitía navegar por sitios con bajo calado y acercarse a las orillas para efectuar desembarcos, la propulsión basada principalmente en remos en la galera, al contrario de la del jabeque que se fundamentaba en el velamen, las diferenciaba en la especialización de la dotación; aunque las dos tenían ambos sistemas que podían combinar.

Cogiendo al *Atrevido* y una galera media como muestra, las medidas también nos dan dos barcos diferentes, ya que la galera media es ligeramente mayor en eslora (47 metros por 32,4), pero no así en manga, en la que el *Atrevido* tiene unos 7,2 metros por los 5,8 de la galera. Acerca del desplazamiento no tenemos datos del *Atrevido* (pero calculo que es mayor que las 298 toneladas de los jabeques construidos en 1750), aunque sí de las galeras, que tenían una media de 270 toneladas de desplazamiento.

El velamen es mayor en el jabeque ya que la galera montaba dos mástiles, el mayor y el trinquete, aunque respecto a tipología las dos montaban vela latina. Por otra parte, alguno de los defectos de la galera como la fragilidad de su estructura y su mala estabilidad transversal no aparecían en el jabeque¹⁶. En cuanto a su duración, no tenemos datos sobre galeras, pero es conocido que era más caro repararlas que hacerlas - el jabeque debía sufrir de lo mismo, porque su vida media era de unos diez años.

En cuanto a la artillería y la forma de hacer la guerra, observamos de nuevo algunas diferencias. Las dos buscaban el abordaje, pero mientras la galera realizaba un lige-

ro cañoneo mientras se acercaba en ángulo de unos 45° para embestir con el espolón (el jabeque carece de él) para después asaltar la infantería embarcada al enemigo, el jabeque se prestaba mejor a un combate a distancia basado, sobre todo, en los laterales, y no como la galera que llevaba la poca artillería que tenía en la proa. Aunque el abordaje estaba dentro de la normalidad en el jabeque, se prefería desarbolar la embarcación contraria a cañonazos y continuar con el bombardeo hasta rendir a la tripulación. La condición de la tripulación también resalta las diferencias, los remeros de la galera eran casi todos esclavos o forzados, lo cual vuelve a recalcar el contraste en métodos bélicos de ambas ¹⁷.

La función, como se ha dicho, era la del practicar corso, pero sobre todo anticorso. Por las acciones enumeradas -vemos en realidad que las acciones, no es que fuesen defensivas, pero se daban casi siempre en aguas españolas- solían ser una reacción a la presencia o acción de las embarcaciones musulmanas. Estas acciones se solían dar en pleno mar, pero también había desembarcos costeros y se adentraban en tierra para el pillaje. Esta actividad fue un gran problema para el desarrollo humano en la costa mediterránea española¹⁸.

La captura de personas proporcionó a ambas partes beneficios: laborales al ir los cautivos a los trabajos más duros, económicos por los rescates solicitados, y políticos por poder negociar con la otra parte el canje. La parte musulmana no se preocupó mucho de los rescates, mientras España tenía órdenes redentoras como los Mercedarios o los Trinitarios. Las variantes eran los rescates (particulares o generales, por los que se pagaba la cantidad negociada), o los canjes de prisioneros de un país por los de otro (en los cuales había diferentes ratios de intercambio en base a lo que se consideraba que valía un cautivo u otro). Hubo canjes en 1726, 1738, 1741 y 1750, y redenciones en 1723-24, 1768 y 1787.

Los esclavos eran elegidos primero por el Dey del lugar, y el resto se repartía entre la dotación del barco corsario que los había capturado. Los que quedaban tras el reparto

se vendían en los mercados de esclavos. Los esclavos solían vivir en los recintos conocidos como “baños”, en unas condiciones malísimas: con una alimentación basada en el bizcocho, casi desnudos, y hacinados. Predominaban los varones adultos que eran destinados a obras públicas del Dey, a trabajos particulares los que eran obreros cualificados, o a formar parte de las dotaciones de los barcos berberiscos como remeros - allí su esperanza era recobrar la libertad si eran asaltados por otra embarcación cristiana.

Las zonas más castigadas no fueron sólo las más cercanas a las costas musulmanas, sino que también las de más actividad marítima particular. Así, en el S.XVIII, es normal que Andalucía fuese la primera con más incursiones y ataques con un 22,7 %, y que aparezca Cataluña en un segundo lugar con un 19,3 % (pese a lo lejos que está del norte de África, lo cual indica su importancia económica en el sector marítimo). Las siguen Valencia con un 17,5%, los presidios africanos con un 16,5% y de ahí pasamos a las Baleares con un 5,7% y Murcia con sólo un 4,5%, pese a lo cerca que se encontraba de África, pero que contaba ya con la cabecera del Departamento Naval Mediterráneo y todo su poderío naval¹⁹.

Por su parte el corso español también fue bastante activo, llevando numerosos cautivos a los trabajos forzados en el Arsenal. El corso se realizaba desde las costas españolas y también desde los presidios españoles africanos, ya sea por miembros de la Real Armada o por particulares, entre los que destacaban los mallorquines desde finales del S.XVII, pero también de la isla de Menorca bajo autoridad española o británica²⁰. Este corso se aplicó a barcos de guerra pero también a barcos comerciales, fuesen musulmanes o incluso europeos²¹, afectó a la actividad pesquera (encontramos por esas fechas puertos relevantes entre los enclaves españoles de Ceuta y Orán²²), y pudo tener su efecto directo en la costa africana, ya que la población prefirió refugiarse hacia el interior, salvo en el caso de ciudades bien asentadas y bajo la protección otomana como Argel o Trípoli.

■ LA TRIPULACIÓN DEL JABEQUE ATREVIDO COMPARADA CON LA DE LOS JABEQUES AVENTURERO E IBICENCO

Si comparamos la tripulación del *Atrevido* con la de otros jabeques de sus características y con los que navegó en conserva en algún momento, las diferencias no son muy grandes excepto en un número ligeramente superior en la tripulación (22) del *Aventurero e Ibicenco*, y la desaparición de ciertas categorías en el *Atrevido*.

En los datos del *Atrevido* no aparecen cinco categorías que en los otros dos jabeques sí: Vagabundos, Sargentos, Tambores, Cabos y Soldados. En mi opinión los cuatro últimos pertenecen a la tripulación de guerra de los barcos, y responden a una nomenclatura diferente propia de unos barcos de otra generación del *Atrevido*, y que bien podrían aparecer como Artilleros de Mar en este (en dicha categoría aparecen 36 más en el *Atrevido* (83), frente a los 47 del *Aventurero e Ibicenco*). También podemos suponer que oficios como el de los Tambores podían ser una especialización en tiempos pasados y luego desaparecer. Respecto a los Vagabundos, todo apunta a que se corresponden a forzados que fueron trasladados a trabajar a los arsenales, entre otros lugares, tras la Gran Redada de Gitanos de 1749 realizada por el marqués de la Ensenada.

En el resto de categorías no observamos diferencias significativas.

■ CARGOS Y PAGAMENTOS DE LA TRIPULACIÓN

La tripulación del barco se divide en los siguientes grupos, y de manera jerárquica de mayor importancia a menor, así:

- Dentro de la oficialidad: Oficiales Mayores, y en este caso, *Aventurero*. Los Oficiales Mayores son el equivalente a los Oficiales actuales de la Armada, es decir militares de carrera que ocupan el grado más alto en la jerarquía del barco.

- Los Oficiales de Mar y Oficiales de Artillería, que serían los actuales suboficiales.
- Marineros, Grumetes y Pajes, que podían ser matriculados o voluntarios; aunque hay algún *rara avis* como uno perteneciente a la Maestranza entre los marineros y un sentenciado en los grumetes
- Criados del Comandante.

Los Oficiales Mayores eran militares de carrera que estudiaban en la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz hasta 1717, y desde 1777 también en Cartagena y Ferrol, que dependían de la de Cádiz. Como observamos en el cuadro, en el barco encontramos ocho categorías. El Comandante Capitán de Fragata, Don Antonio Barceló, que era la máxima autoridad del buque y eso queda bien reflejado en su sueldo de 60 escudos, muy superior al resto ya que dobla a los siguientes. La siguiente autoridad en importancia es el Teniente de Fragata, que cobra 30 escudos, y sólo hay uno en el barco. Cobrando 30 escudos también están el Maestre y Contador, y el Maestre y Contramaestre. La función del primero era llevar la contabilidad de los víveres y la del segundo la del material, ya que el Diccionario Naval define como Maestre al "sujeto nombrado por el Intendente que se encarga de los víveres"²³. Un poco por debajo con 25 escudos se encuentran el Segundo Cirujano, que venía a ser la máxima autoridad médica del barco y el Alférez, que sólo hay uno nombrado como tal. Ya por último están con 20 escudos, el Alférez de Fragata y el Capellán, éste último era el encargado de los servicios religiosos del barco. Las diferencias salariales no eran demasiado grandes entre ellos, sólo destacando el Comandante muy por encima.

El caso del *Aventurero* es especial, porque aparece en la documentación con el cargo de alférez, lo que haría engrosar en uno más, hasta nueve, la lista de los Oficiales Mayores. Viene transbordado de otro jabeque, el *Vigilante*, pero está sentenciado sin sueldo y a servir en el *Atrevido* por el Consejo de Fuerza. Esto nos indicaría que la lista de Oficiales Mayores sería realmente de diez. Normalmente ocupan escalas más bajas, pero en este caso nos lo encontramos como un Oficial Mayor.

CUADRO 2.**Comparativa de los jabeques Atrevido, Aventurero e Ibicenco a través de sus datos técnicos y de sus tripulaciones**

	Atrevido	Aventurero	Ibicenco
Año de construcción	1763	1753	1754
Lugar de construcción	Cartagena	Cartagena	Mallorca
Medidas	-Eslora: 41,37 m -Quilla: 32,17 m -Manga: 9,19	-Eslora: no consta -Quilla: 31,03 m -Manga: 9,48 m	-Eslora: 38,5 m -Quilla: 31,6 m -Manga: 8,06 m
Armamento	32 cañones de 12, ocho, cuatro y tres libras	30 cañones de ocho, seis y tres libras	24 cañones de ocho libras
Cargos			
Oficiales Mayores	9	9	7
Guardiamarinas	3	1	1
Oficiales de Mar	17	11	10
Oficiales de Artillería	13	12	10
Artilleros de Mar	83	47	47
Marineros	82	109	106
Grumetes	51	28	40
Pajes	15	6	6
Vagabundos	No consta	4	4
Criados	6	13	9
Sargentos	No consta	2	2
Tambores	No consta	2	1
Cabos	No consta	4	4
Soldados	No consta	52	53
Total	278	300	300

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138 y páginas web: <http://blog.todoavante.es/?p=3815> y [http://www.todoavante.es/index.php?title=Ibicenco_\(1754\)](http://www.todoavante.es/index.php?title=Ibicenco_(1754)). Acceso el 2 de junio de 2022.

CUADRO 3.**Pagamentos a Oficiales Mayores, de Mar, Aventurero y Guardiamarina****Oficiales Mayores**

Cargo	Número	Paga
Comandante Capitán de Fragata	1	60 escudos
Maestre y Contador	1	30 escudos
Maestre y Contramaestre	1	30 escudos
Teniente de Fragata	1	30 escudos
2º Cirujano	1	25 escudos
Alférez	1	25 escudos
Alférez de fragata	2	20 escudos
Capellán	1	20 escudos

Aventurero

Cargo	Número	Paga
Aventurero	1	No especifica

Guardiamarina

Cargo	Número	Paga
Guardiamarina	1	No especifica

Oficiales de Mar

Cargo	Número	Paga
Piloto Práctico	1	25 escudos
Carpintero	1	18 escudos

Calafate	1	18 escudos
Real Contramaestre	1	18 escudos
1º Contramaestre	1	18 escudos
Primer Guardiamarina	1	12 escudos
Segundo Guardiamarina	1	12 escudos
2º Calafate	2	12 escudos
2º Carpintero	1	12 escudos
Sangrador	2	10 escudos
Maestro de Vela	1	10 escudos
Armador	1	9 escudos
Farolero	1	9 escudos
Armero	1	9 escudos
Patrón de Lancha	1	No especifica

Oficiales de Artillería

Condición con la que aparecen en la lista

Cargo	Número	Paga
Condestable	1	No especifica
Ayudante	4	No especifica
1º Cabo	2	No especifica
Artillero	6	No especifica

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

Con los Oficiales de Mar, el número obviamente aumenta, teniendo a 17 personas. La diferencia salarial no es muy amplia entre ellos. El que más gana de esta lista gana más que los últimos de los Oficiales Mayores, 25 escudos frente a 20, y los que menos ganan de los Oficiales de Mar, sólo la mitad que los que menos de la lista de Oficiales Mayores. Nos encontramos pues, con una reducción salarial progresiva y sin

mucho escalón, cosa que sin duda ayudaría a vencer recelos entre ambas y que muestra la importancia de ciertos oficios. Respecto al Guardiamarina que aparece suelto, también viene del jabeque *Vigilante*, y está pagado hasta abril, aunque no especifica si renueva o no, ni la cantidad.

Por encima de todos destaca el Piloto Práctico, con 25 escudos. Era una suma considerable para un Oficial de

Mar, pero no menos importante era su misión, ya que estaba a cargo del pilotaje de la nave. Los siguientes los subdividiremos por oficios, habiendo generalmente un Primer Oficial y un Segundo Oficial. Entre estos oficios está el Carpintero, con 18 escudos. Una cifra considerable para un oficio técnico, pero dada la importancia de su trabajo en un buque, especialmente si era de guerra (con los daños a los que la nave podía estar expuesta). Ayudándole estaba el Segundo Carpintero con 12 escudos. Podían ser de ribera o de blanco, encargándose los primeros de toda la estructura del barco y los siguientes de todo lo concerniente a la madera no estructural del buque: escaleras, camarotes, muebles, etc. El siguiente oficio en importancia en base a la remuneración es el de Calafate, con 18 escudos también. Como el primero, hay un Segundo Calafate con 12 escudos. Su cometido tenía igual importancia para el mantenimiento del buque, ya que el calafate se encargaba de rellenar de estopa las juntas en los costados, fondos o cubiertas aplicando la brea para impermeabilizar el barco. Para cerrar este grupo de privilegiados con sueldos de 18 escudos están los Contra-maestres, el Real y el Primer: ambos cobraban lo mismo. Su función era la equivalente a la de un sargento, y se encargaban de los cascos, arboladura, aparejo, caballería, y lo necesario en el navío para maniobrar.

Los Guardiamarinas eran los futuros Oficiales Mayores, y se iban formando en práctica en el día a día del barco. Cobraban 12 escudos, casi la mitad de lo que acabarían cobrando como el Oficial Mayor con puesto más bajo.

Con 10 escudos aparecen también oficios como el Maestro de Vela y el Sangrador. Este último se podría considerar como el ayudante o segundo del Cirujano, pero su diferencia salarial era cuantitativamente mayor que entre personas de los mismos oficios pero con diferente categoría: 2,5 veces menos.

Un poco por debajo estarían otros tres oficios: Armador, Farolero y Armero, con 9 escudos. En último lugar, el Patrón de lancha no aparece como pagado. El Armador se encargaba de armar una embarcación para el curso según el Diccionario Marino, por lo que su oficio equivaldría a una especie de oficial de logística que establecería y se encargaría de dotar con las armas necesarias al bu-

que. El Armero se encargaría del mantenimiento de las armas blancas y de chispa.

¿Qué nos dicen estos datos? En primer lugar, que ciertos oficios, sobre todo los relacionados con el mantenimiento y conservación del barco son muy valorados. Como hemos dicho no es complicado imaginarse la importancia de un Calafate o Carpintero en un buque de guerra como el jabeque, que estaba expuesto a acciones de combate en cada salida que efectuaba. Es curioso cómo, al compararlos con gente de una preparación concienzuda como los Guardiamarinas, salen mucho mejor parados en el pago - es decir, la práctica estaría por encima de los conocimientos teóricos, aunque fuesen para gobernar un barco. Estarían por encima excepto en el caso del Piloto Práctico, dada su importancia en el manejo del buque.

Los Oficiales de Artillería estarían en el mismo nivel que los Oficiales de Mar, sólo que dedicados, como dice su nombre, a la tarea de dirigir y coordinar la artillería del buque: son 13. En cuestión de rango aparecen cuatro categorías, ninguno de ellos con la paga especificada, sólo los símbolos específicos de esta categoría. Estos símbolos son XX+, pero no aparecen explicados en la documentación. Los rangos son: el de Condestable (una persona), que era el equivalente al Sargento en el ramo de artillería y estaría de responsable de la artillería, pertrechos y municiones, dos Ayudantes (entiendo que a su cargo pues aparecen justo a continuación de él), un Primer Cabo y siete Oficiales de Artillería.

Su número es inferior (13), no mucho, al de los Oficiales de Mar (17). Este dato es significativo porque se supone que los primeros tienen a su cargo 83 Artilleros de Mar, y los segundos están a cargo de coordinar a 82 marineros. La proporción se mantendría casi.

La Marinería que se subdivide en dos grupos: la encargada de la artillería y la que no.

Los Artilleros de Mar se encargan del manejo de cañones del barco. El barco no poseía artillería de bronce pero sí 12 pedreros de tal material, y 24 tamaras. De hierro poseía 2 cañones de 12 pulgadas, 22 de 8 pulgadas y 8 de 4 pulgadas- un número considerable de artefactos de mediano y pequeño calibre para una dotación de 83 per-

sonas. También hay armas de mano, pero entiendo que estas armas pueden ser utilizadas por los soldados o el resto de la tripulación en caso de ataque o abordaje. El grupo más numeroso (68) aparece en la documentación con sólo el nombre y son los que sirven en el buque a través de la Matrícula de Mar. El siguiente grupo en importancia son los Voluntarios, pero son sólo 13 - algo menos de cinco veces los anteriores. El resto son tres: un Barquero, uno que viene de la Escala de Navegación, y un Condenado. Esto nos da una idea de lo importante que fue la aplicación de la Matrícula de Mar en el reclutamiento de personal para las escalas inferiores. El bajo número de voluntarios sólo puede indicar que el pago no era muy elevado en estas escalas, y que el oficio de artillero no era del todo deseado. El número de sentenciados es bajísimo, y aparece socorrido con 12 pagas y trasbordado de otro destino de la Armada, lo que nos indica que los sentenciados en esta escala provenían del Cuerpo General y no de la calle, pero al estar pagados, su enrolamiento podría ser una especie de castigo al trasladarle a un buque más duro o para rebajar su categoría, pues no especifica datos que no nos lleven más allá de esta deducción.

La Marinería es en número algo menor, pero por muy poco: 82 personas. Esta era la base del barco, el personal que se encargaba, sin especializar, del funcionamiento de todos los aparejos. En la lista aparecen: si están sólo con los nombres provienen de la Matrícula de Mar, los Voluntarios, y uno de la Maestranza de Palma. Los matriculados son la gran mayoría (59), pero aparecen 22 voluntarios (mientras que en los Artilleros de Mar sólo encontrábamos 12) - esto puede deberse a la necesidad de formación para artillero, o a la diferencia de pagas entre Marinería y Artilleros de Mar, pero la documentación no lo aclara. Al igual que tampoco especifica por qué un voluntario viene con Matrícula de Cataluña y otro viene con la Maestranza de Palma.

Los Grumetes están por debajo de los marineros, y son los futuros marineros, ya que se están formando todavía. Son 53, un número que es casi la mitad del de los marineros o de los Artilleros de Mar. Vuelven a aparecer de tres maneras: sólo con los nombres asociados a la Matrícula

CUADRO 4.

Pagamentos a Artilleros, Marineros, Grumetes, Pajes y Criados

Artilleros de Mar

Condición en la que aparecen	
Barquero	1
De la escala de navegación	1
Sentenciado	1
Sólo nombre o Matrícula de Mar	68
Voluntario	12

Marinería

Condición en la que aparecen en la lista	
Sólo nombre o Matrícula de Mar	59
Maestranza de Palma	1
Voluntario	22 (1 con Matrícula de Cataluña)

Grumetes

Condición con la que aparecen en la lista	
Sentenciado	1
Sólo nombre o Matrícula de Mar	36
Voluntario	16

Pajes

Condición con la que aparecen en la lista	
Voluntario	15

Criados del Comandante

Condición con la que aparecen en la lista	
Criados del Comandante	6

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

de Mar, los Voluntarios y un Sentenciado. Los primeros son 16, los segundos 36 y el Sentenciado uno. Habiendo analizado la edad, sólo encuentro una respuesta en buscar en la Armada un medio de vida que explique una proporción tan elevada, el doble y por primera vez en una categoría, de los voluntarios sobre los matriculados. El Sentenciado vuelve a aparecer con pagas y con el asiento pasado a este buque, por lo que entiendo que puede pertenecer también a la Armada.

Los Pajes están por debajo de los Grumetes, y su función en el buque era la de asistir al resto de la tripulación mientras aprendían el oficio marinero. Son sólo 15, y como veremos más adelante cuando analicemos la edad, están casi todos por debajo de los 15 años, por lo que su rendimiento trabajando sería mucho menor que el de los Grumetes, cuya media estaba en los 18-20 años. La gran mayoría eran Voluntarios (todos menos uno), lo que indica que debido a su edad, la Armada era una salida laboral para familias que con casi toda seguridad no disponían de medios materiales para pagarles una carrera en otro lugar, o en la misma Armada.

Los criados del Comandante configuran una categoría propia. Eran seis, y no hay diferencia entre ellos, sólo específica que vienen del buque Vigilante con su señor. Indican una movilidad ligada a este, y su función debía ser estar exclusivamente a su servicio.

De estos cinco últimos grupos (Artilleros de Mar, Marinera, Grumetes, Pajes y Criados del Comandante) no hay datos económicos en la documentación.

La Matrícula de Mar fue un método para reclutar personal para los navíos de la Real Armada procedentes de los oficios relacionados con el mar, debido a la escasez de hombres que presentaba la Marina en esos momentos, y sobre todo por el rápido aumento en la construcción de buques que hubo durante ese siglo. Fue establecido en 1751 durante el ministerio del marqués de la Ensenada, aunque hubo un precedente en el siglo anterior. Tuvo su origen en el modelo francés, como otras tantas reformas de este siglo. Los matriculados solían ir por una campaña, aunque a lo largo de su vida podían ser llamados en más de una ocasión. Las ventajas para ellos eran que se les autorizaba pa-

ra los oficios relacionados con el mar y que quedaban exentos del régimen militar. Aún con estos supuestos beneficios, había deserciones e incluso la picaresca de presentar para la campaña a otras personas en su lugar²⁴ - un método para identificar a los marineros en una era sin medios es la descripción física que se les hace en la documentación al lado de su nombre, donde se detallan incluso cicatrices o elementos muy característicos si los hubiera.

■ LA EDAD DE LA TRIPULACIÓN

Los datos sobre la edad en la tripulación nos aportan una información valiosísima para entender qué segmentos poblacionales formaban cada grupo. Estos datos nos pueden aportar en primer lugar, la media de la edad de la población de cada grupo, en segundo lugar, dentro de cada grupo, las diferencias entre los subgrupos que lo forman y las motivaciones sociales que podían mover a cada uno de estos para enrolarse o no - estamos hablando de la voluntariedad o no. También podemos comparar estos datos con la esperanza de vida de la sociedad de la época (unos 40 años), y ver si esta gente de mar que tenía sus propias costumbres, entre ellas la alimentación, presentaba en general medias de edad superiores al resto de la sociedad.

Las tres primeras categorías (Oficiales Mayores, Aventurero y Guardiamarina) no presentan datos relacionados con la edad. Podemos saber la edad de Don Antonio Barceló a través de las fuentes secundarias - 47 años en el momento de la primera campaña.

El primer grupo que nos proporciona datos es de los Oficiales de Mar. Aparecen datos de 11 de 17 nombres. La media de edad sumando todos es de 27,7 años, pero hay algunos porcentajes a tener en cuenta. En primer lugar, sólo hay dos de 11 por encima de 40 años, el 80 % está por debajo de los 33, y de ellos algo más del 70 % está por debajo de 24 años. Es una dotación joven, forman parte del sector de oficios, por lo que sería un grupo al que se puede acceder bien por habilidad o por haber comenzado a aprender el oficio desde muy joven.

El siguiente grupo es el de Oficiales de Artillería: son 13, y de todos tenemos datos. La media de edad es de 26,6 años. Esta vez tenemos al 92,30 % por debajo de 33

CUADRO 5.

Edad de los Oficiales	
Oficiales de Mar	
2º Calafate	19
Maestro de Vela	20
Patrón de Lancha	22
2º Calafate	22
Farolero	22
Armador	24
Guardiamarina	24
2º Carpintero	31
Sangrador	33
1º Contra maestre	40
Real Contra maestre	48
Oficiales de Artillería	
No específica	18
Artillero	18
“ ”	21
“ ”	21
Ayudante	21
Artillero	22
1º Cabo	23
Artillero	24
Ayudante	30
Artillero	31
“ ”	32
“ ”	33
Condestable	39

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 13B.

años, y sólo una persona con 39 años. Las únicas variables en torno al rango que podemos aplicar son la del Condestable, que es el de mayor edad y más rango; el Primer Cabo que tiene 23 (no demasiado); y los Ayudantes que tienen 21 y 30 - por lo que si los comparamos con el resto de Oficiales de Artillería, no podemos sacar ninguna conclusión sin más datos, porque lo más normal es que los oficiales fuesen mayores que los ayudantes, y los hay más jóvenes y más viejos que la media.

Las edades comparadas entre las dos oficialidades (Mar y Artillería) ofrecen cifras muy similares.

En los Artilleros de Mar, de un total de 86 personas tenemos datos de 76. Las medias para los de la Matrícula es de 37,03 años. Por debajo de 20 hay una persona, entre 20 y 30 hay 16 personas, 27 personas entre 30 y 40, 12 personas entre 40 y 50, siete personas entre 50 y 60, y una persona con más de 60. Estos datos nos indican que la mayoría debía de ser experimentada en oficios de mar, con el grueso de los enrolados en un arco de edad de los 30-40, cuando la esperanza de vida de la población general en el S.XVIII era de 40 años. Aquí tenemos más de 20 personas provenientes de oficios de mar por encima de los 40 años, llegando incluso a los 63, sirviendo en un buque de guerra. Entre los Voluntarios encontramos sólo diez personas, con una edad media de 37,5 años (edad también alta comparada con media de la población). Sólo encontramos un Sentenciado y con una edad avanzada (41), y también una persona de la Escala de Navegación con una edad muy baja, 17 años.

En la Marinería, de la Matrícula hay datos de 55 personas con una edad media de 27,14 años. Por debajo de los 20 años hay siete personas, 33 personas entre los 20 y los 30, 11 personas entre los 30 y 40, y entre los 40 y 50 años dos personas, una por encima de los 50 y otra por encima de los 60. Más de la mitad están entre los 20 y los 30, y si le sumamos los siete por debajo de los 20 nos darían casi tres cuartas partes- es un grupo eminentemente joven. Esta juventud puede explicarse por la escasa formación necesaria (más si la comparamos con otros de su categoría como los Artilleros de Mar), o por la necesidad para los puestos de gente activa y con movilidad: subirse

CUADRO 6.

Edad de los Artilleros de Mar	
Sólo nombre o Matrícula de Mar	
Edad	Número de personas
18	1
21	1
22	1
23	1
24	3
25	2
26	3
27	3
29	1
30	1
31	1
32	5
33	2
34	3
35	2
36	4
37	4
38	2
39	2
40	2
41	3
44	2

45	1
46	1
47	2
48	1
50	2
51	1
52	1
53	1
55	1
57	1
58	2
63	1
Voluntarios	
Edad	Número
19	1
20	1
24	4
37	1
43	2
47	1
Sentenciado	
Edad	Número
De la Escala de Navegación	
De la Escala de Navegación	17

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

a la arboladura, guardias en lo alto, etc. De los Voluntarios hay un total 19 con una edad media de 25,52. Hay 12 por debajo de los 30, y siete por encima, hasta los 44 años, por lo que los Voluntarios en la Marinería siguen siendo un grupo joven, aunque menos que los matriculados porcentualmente.

De los Grumetes hay datos de 49 sobre un total de 51 personas. Provenientes de la Matrícula de Mar hay 34 personas con una edad media de 21,02: 20 personas entre 15 y 20 años, diez entre 20 y 30 y dos entre 30 y 38. Se nos muestra un abrumador 60% en los sólo cinco años que van de los 15 a los 20, frente a casi el 35% entre

CUADRO 7.	
Edad de la Marinería	
Sólo nombre o Matrícula de Mar	
Edad	Número de personas
17	1
18	2
19	3
20	1
21	5
22	4
23	6
24	6
26	4
27	2
28	1
29	4
30	1

31	1
32	3
33	3
34	3
36	1
40	2
51	1
60	1
Voluntarios	
Edad	Número de personas
16	1
18	1
21	2
22	2
23	4
27	1
28	1
30	1
33	2
38	1
40	2
44	1
Barquero	
Edad	41
Maestranza de Palma	
Edad	No especifica

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

los 20 y 30. Es un grupo muy joven, entendible por la naturaleza de la categoría, la antesala de la marinería. Los Voluntarios son 14 personas con una edad media de 18,5 años, casi como los matriculados. Tanto Voluntarios como Matriculados están por debajo de los 30 años, y por debajo de los 20 está casi el 70%, una gran mayoría que pasaría al grupo Marinería y no se quedaría estancada como grumete como el 30% restante. El Sentenciado es sólo una persona y joven, 19 años.

De los Pajes hay en la lista 14 edades de un total de 15 personas y la edad media es de 13,28. Todos tienen la categoría de Voluntarios, y todos menos uno están entre los 11 y 19 años, estando la mayoría entre los 12 (25 %) y los 14 años (25 %). Esta juventud se explica por su naturaleza, ser la antesala de los grumetes, y la aplastante voluntariedad indica, como he dicho antes, una salida que ven los padres en la Armada para sus hijos, o que la Matrícula de Mar no permitía reclutar gente tan joven.

De Criados del Comandante aparecen las edades de las seis personas que forman el grupo. La edad media de 21,66, de las que cinco sextas partes están por debajo de los 25 años (¿se prefiere la posible docilidad de los jóvenes?), y sólo una persona está por encima de los 30, que quizá fuera el jefe de los criados.

■ PROCEDENCIA DE LA TRIPULACIÓN

Analizando la información obtendremos datos para intentar sacar conclusiones importantes a nivel socioeconómico: conocer si de un lugar venía más gente que de otro y porqué, las diferentes procedencias entre los grupos, dentro de los grupos, y cuando se dé el caso, entre matriculados de mar y voluntarios.

La preponderancia de unos lugares sobre otros apunta a la importancia marinera de algunas regiones (especialmente para las gentes de la Matrícula de Mar), y la repetición de esos sitios a lo largo del tiempo nos indicará su mantenimiento como centro económico marino de importancia. Por otro lado, la repetición de ciertos sitios nos puede indicar cierta depresión económica, especialmente si hablamos de los voluntarios, ya que la misma puede obligarles a enrolarse para ganarse la vida.

CUADRO 8.

Edad de los Grumetes	
Matrícula de Mar	
Edad	Número de personas
15	1
16	3
17	3
18	4
19	6
20	3
21	4
22	3
23	1
26	2
28	1
32	2
38	1
Voluntarios	
15	3
17	1
16	1
18	4
19	1
20	1
21	1
22	1
27	1
Sentenciado	
Edad	19

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

CUADRO 9.

Pajes	
Edad	Número de personas
7	1
11	1
12	4
13	1
14	4
15	1
17	1
19	1

Criados del Comandante	
Edad	Número
15	1
19	1
21	2
22	1
32	1

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

En 1726 se establecen los departamentos navales en España. Para la mayor parte del Mediterráneo (desde la provincia de Almería, Vera, hasta la frontera con Francia más las islas Baleares) la cabecera estará en Cartagena. A su vez, esta franja estará dividida en provincias marítimas, y por debajo de ellas otra subdivisión o subdelegación municipal. Al frente de cada una de ellas, y de mayor a

menor estarán como máximos responsables el Intendente, el Ministro de Provincia y los Subdelegados. Estos últimos, se encargarán de aplicar la Matrícula de Mar en sus respectivas competencias²⁵. La Matrícula de Mar era el método de reclutamiento en estas zonas marineras para cubrir el vacío de marinos profesionales que sufría España²⁶.

De los primeros grupos (Oficiales Mayores, el Guardia-marina, el Aventurero y los Oficiales de Mar) no hay datos. Es curioso el porqué de esta distinción, porque si bien los Oficiales Mayores podrían ser un grupo aparte por privilegiado, los Oficiales de Mar tienen en teoría la misma categoría que los de Artillería, y de esto últimos sí tenemos datos.

De los Oficiales de Artillería tenemos datos de 13 personas, es decir, de todas. Los datos nos ofrecen un reparto increíblemente homogéneo a través de la costa mediterránea, porque tenemos casi uno de cada zona. Llamen la atención dos cosas. En primer lugar, no podemos localizar en los mapas actuales los nombres antiguos de Medina (lo normal es que fuese Medina-Sidonia, en Cádiz) ni Fluercarvena. El otro dato que nos llama la atención es que hay una serie de nombres que están fuera de la zona de acción del Departamento de Cartagena -hablamos de una persona de Sevilla, otra de Málaga y otra de Granada. Esto se puede explicar porque los listados tenían una categoría superior y venían desde toda España a formarse en la Academia, y posteriormente eran enrolados en los buques.

En los Artilleros de Mar gran parte de ellos, 68, vienen en calidad de matriculados y tenemos 63 lugares de procedencia, mientras que Voluntarios hay 13. En estos últimos vemos un reparto por todas las provincias mediterráneas e incluso de algún lugar exótico como Malta, aunque predominan los mallorquines. En cambio, de los matriculados, la presencia catalana es arrolladora: 56 en Cataluña, de los cuales son de Barcelona 32, 11 de Gerona, nueve en Tarragona, y seis en otros lugares de la región. El siguiente grupo es el balear, pero sólo con siete, de los cuales vuelve a despuntar Palma con cinco y dos en Ibiza.

En la Marinería los matriculados, 56, se reparten como siempre entre Cataluña y Baleares (29 personas en Cataluña y 22 personas para la segunda), mientras tenemos

CUADRO 10.**Oficiales de Artillería y Artilleros de Mar****Oficiales de Artillería**

Procedencia	Número de personas
Alicante	1
Cataluña	1
Cuevas del Obispado (Almería)	1
Cuevas del Reino	1
Fluecarvena	1
Fotalán (Obispado de Málaga)	1
Gorga (Reino de Valencia)	1
Granada	1
Medina	1
Murcia	1
Muro (Reino de Valencia)	1
Sevilla	1
Villa de Mula	1

Artilleros de Mar

Voluntarios

Cartagena	1
Cataluña (Barcelona, Bufaralao y Potono)	3
Cavalsebur, Malta	1
Mahón	1
Palma	6
Puerto de Santa María	1

Sentenciado

Barcelona	1
Ciudadella de Mallorca	1

Escala navegación

Cartagena	1
-----------	---

Patrón de lancha

Palma	1
Matrícula de Mar	
Cataluña	
Barcelona (dos vecinos)	13
Blanes (Gerona)	1
Cadaqués (Gerona)	2
Cambrills (Tarragona)	1
Canet (BCN)	6
La Escala (Gerona)	3
Malgrat (BCN)	1
Manacio, Mallorca (vecino de Tortosa, Tarragona)	1
Mataró (BCN)	8
Palamós (Gerona)	2
Payargás (Lérida)	1
Ribas Villas de Billanda	1
Rosas (Gerona)	1
San Andrés de Socarrás: I (vecino de Barcelona)	1
Sitches (BCN)	1
Tarragona	1
Torre de Embarra (Tarragona)	4
Tortosa (Tarragona)	2
Tosa (Gerona)	2
Villanueva (y Gertrú, BCN)	1
Vilaseca (Tarragona)	1
Baleares	
Génova (vecino de Palma)	1
Ibiza	2
Manacor (vecino de Palma)	1
Murcia (vecino de Palma)	1
Palma	2

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

cinco personas no localizadas y una de Galicia. En cambio, en los Voluntarios, 22, aparece de nuevo el arco Mediterráneo entero y de sitios de fuera de la jurisdicción del Departamento: Palma tres personas, cuatro personas de Malta (quizá por su tradición pirática), cinco personas de Cartagena y Murcia, Málaga y Algeciras con una persona cada una y fuera de la Matrícula de Cartagena.

Del último grupo, el de los Grumetes, Pajes y Criados, tenemos cifras de casi todas las personas que los formaban.

De los Grumetes, de un total de 53 tenemos datos de 46. De la lista de voluntarios aparecen 16, predominando de la región de Murcia (diez), Cataluña (dos), Valencia (uno), Andalucía (uno) y Baleares (uno). En cambio, de los matriculados, de los cuales tenemos 34 procedencias, 27 personas son de Baleares (24 de Mallorca), seis personas de Cataluña, y una persona de Valencia. También hay un Sentenciado de Calpe. Es reseñable que la zona catalana no tenga tanta presencia en comparación con otras, mientras que la zona de Cartagena despunta entre los Voluntarios.

Los Pajes son todos voluntarios, y de 15, siete vienen de la zona de Cartagena, una zona preponderante como en el caso de los Grumetes.

En cambio, el grupo de los Criados es un universo aparte, porque los hay de todas las zonas importantes del levante español, e incluso de Italia (dos/tres); no sabemos en base a qué criterio se contrataban.

Para intentar entender estos datos hay que conocer la realidad socioeconómica del siglo XVIII. En primer lugar, la costa se fue poblando, invirtiendo una tendencia debida en parte a la piratería berberisca, y por la que se pasaría de una población costera del 30 % sobre el total a finales del S.XVI, a una del 50 % a mediados del S.XVIII. En Levante, aparte de los tradicionales centros urbanos como Valencia o Barcelona, aumentan en población otras como Alicante o Cartagena - esta última por la fijación del Departamento, lo que atraerá a mucha población que casi se cuadruplica. En cifras totales, la población española pasó de 7 millones,²⁷. Si tenemos en cuenta el nombrado trasvase de población a las costas, entendemos que haya presencia de unos sitios sobre otros.

Este cambio poblacional fue paralelo a una mejora económica muy notable en el Levante. En Cataluña se aprecia una mejora progresiva en base a la tenencia de la tierra a largo plazo, que permite aumentar la inversión y convertirla en una agricultura de carácter comercial. Estos beneficios a su vez se invierten en el sector secundario lo que provocará una protoindustrialización muy temprana. También el sector pesquero se transformó hacia explotaciones de tipo intensivo (de arrastre o pesca de bou) que hará de la zona catalana la más importante en capturas en toda la franja mediterránea. Hubo una marcada diferencia entre el interior (con provincias bastantes pobres como Lérida), con una costa que se volcaba hacia la pesca (Delta del Ebro y zona costera central) y el comercio (Barcelona).

Este contraste se puede apreciar también en la zona de Valencia entre la meseta y la costa. En conjunto, tuvo que superar dos grandes problemas: la recuperación demográfica en el campo tras la expulsión morisca, y los ataques berberiscos a la costa valenciana. Pese a que Valencia no contó con un puerto digno de la recuperación que en conjunto experimentó, era la salida marítima (como el de Alicante), a productos agrícolas o a otros como la seda.

Murcia fue otra provincia en la que el peso del interior de ciudades como Murcia o Lorca se vio compensado por el desarrollo tremendo de la ciudad de Cartagena por la construcción del Arsenal (que aparte de servir como foco de demanda de mano de obra, lo fue también para productos para la construcción naval), o por su puerto comercial. Además, su litoral se repobló por el aumento de la seguridad, y la pesca volvió a tener importancia, como indican los datos de principios de siglo de capturas de barcos en las aguas murcianas y de la Matrícula de Mar de la segunda mitad del siglo. Estas provincias se vieron beneficiadas además por políticas centrales como la supresión de aduanas, que dinamizó el comercio y el movimiento de productos en ambos sentidos.

En Mallorca se dieron dos lacras que condicionaron la economía: el bandolerismo en el interior y la piratería en sus aguas. Si a eso se suma un régimen señorial muy mar-

CUADRO 11.

Marinería	
Sólo nombre o Matrícula de Mar	
Procedencia	Número de personas
Cataluña	
Altafulla (Tarragona)	1
Areins (de Mar, BCN)	1
Badalona	1
Barcelona	6
Canet (BCN)	1
Castellón de Ampurias (Gerona)	1
Lloret (Gerona)	1
Palamós (Gerona)	2
Rosas (Gerona)	1
Sitges (BCN)	1
Tarragona	3
Torrembarra (Tarragona)	2
Tortosa (Tarragona)	4
Villanueva y Geltrú (BCN)	4
Baleares	
Andrach (Palma)	1
Ibiza (Baleares)	4
Manacor, Palma (Baleares)	1
Palma (Baleares)	13
Selva (Palma)	2
Soler (Palma)	1

No localizados	
Baguse	1
Fosa	3
Sicalas	1
Galicia	
Caldas	1
Voluntarios	
Palma	3
Valencia	1
Alicante	1
Citat (Malta)	1
Cartagena	4
Pineda (Matrícula de Cataluña)	1
Buxmola (Malta)	1
Casal Buc (Malta)	1
Huelcavena	1
Génova	1
Algeciras	1
Sineu (Mallorca)	1
Málaga	1
Casalgut	1
Murcia	1
Malta	2
Sentenciado	
Sentenciado en Barcelona	1
Maestranza de Palma	
Maestranza de Palma	1

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

CUADRO 12.

Grumetes, pajes y criados del Comandante	
Procedencia	Número de personas
Grumetes	
Voluntarios	
Palma	1
Cartagena	6
Campo del Mar (Gerona)	1
Barcelona	1
Gandía (Valencia)	2
Mazarrón	1
Alumbres	1
Granada	1
Mula	1
Murcia	1
Sólo nombre o Matrícula de Mar	
Baleares	
Soler (vecino de Palma)	1
Muro (Mallorca)	1
Palma	17
Sineu (Mallorca)	1
Aiora en Aragón (vecino de Palma)	1
Ibiza	1 y 2 (Sta Eulalia)
Pollensa (vecino de Palma)	1
Bañalbufase (Mallorca)	1
Alcudia (Mallorca)	1

Cataluña	
Tortosa (Tarragona)	1
Barcelona	2
Altafulla (Tarragona)	1
Tarragona	1
Tosa (Gerona)	1
Valencia	
Manchuela en Aragón (Valencia)	1
Sentenciado	
Calpe (Valencia)	1
Pajes	
Voluntarios	
Barcelona	2
Cartagena	7
Málaga	1
Mallorca	1
Palma	3
Riera, Cataluña	1
Criados del Comandante	
Palma	2
Saboya	1
Barcelona	1
Génova	1
Caravaca	1

Elaboración propia a partir de documentación del ANC caja 138.

cado, se entiende que la opción del mar, con el corsarismo entre sus principales actividades, fuese escogida, que estuvo bajo dominio inglés y francés, se mantiene aparte de la dinámica mediterránea española²⁸, aunque la actividad corsaria de sus habitantes ya ha sido mencionada.

Todos estos factores condicionaron la Matrícula de Mar y su aplicación por zonas.

■ UNAS PRIMERAS CONCLUSIONES

En este artículo se ha buscado principalmente conocer, a través del jabeque *Atrevido* sus características técnicas, la efectividad de los jabeques para la principal misión que se les encomendó, y su organización interna a nivel humano.

Técnicamente, parece claro que los tiempos se habían impuesto dramáticamente sobre la galera, la antigua dueña del Mediterráneo - la guerra naval había cambiado dramáticamente desde las Guerras Anglo-holandesas de mediados de siglo, en el que el cañoneo lateral en formación de línea se había visto como el método más efectivo para barrer al contrario²⁹. Y prueba de lo amargos que eran los nuevos tiempos fue la nula resistencia que ofreció la Armada española a los bombardeos de navíos de guerra de la armada de Luis XIV sobre el Levante español a finales del siglo XVII. Por tanto, parece que la elección de un barco como el jabeque fue la correcta.

Pero funcionalmente, parece que su actividad no fue totalmente satisfactoria, ya que, aunque las costas españolas mediterráneas se poblaron durante el siglo XVIII, Argel siguió siendo un problema endémico (hubo redenciones de prisioneros españoles en 1768 y 1787) que requirió intentos militares drásticos (Expedición de Argel en 1775, bombardeo en 1783). Y eso que otros frentes se fueron cerrando en el Mediterráneo occidental (Tratado de Comercio y Entendimiento el 30 de mayo de 1767 con Marruecos) y en el oriental (Tratado de Constantinopla con el Imperio Otomano en 1782).

A nivel humano, aunque es muy interesante ver la radiografía humana de la dotación a través de toda la infor-

mación que la documentación nos da tanto de sus cargos, sueldos, edades y procedencia, se han quedado en el tintero por falta de espacio otros datos que también aparecían, como pagamentos a terceros por parte de la tripulación, bajas y entradas al hospital de la tripulación, y ceses y trasbordo a otros buques de la tripulación. Estos nos darán una información valiosísima para conocer los estados civiles de la tripulación y sus relaciones familiares a través de esos envíos de dinero; la mortandad, salubridad y bajas en combate de la tripulación y de los grupos que la forman; y la movilidad de personas y años de servicio en los diferentes navíos de un periodo.

Pero el último trabajo pendiente de los futuros historiadores navales, será comparar todos estos datos de todas estas personas que pasaron por todos los navíos del Arsenal de Cartagena en esta época, para poder sacar estadísticas y establecer patrones generales que permitan un análisis global y poder dibujar esa vibrante sociedad marinera que conformó el S. XVIII mediterráneo.

■ BIBLIOGRAFÍA

Monografías

- Casado Rabanal, David. *La marina ilustrada. Sueño y ambición de la España del XVIII*. Madrid: Ministerio de Defensa; Ediciones Antígona, 2009.
- Coxe, William. *España bajo el reinado de la casa de Borbón (1700-1788)*. Valencia: Publicaciones Universidad de Alicante, 2011.
- Domínguez Ortiz, Antonio. *Sociedad y Estado en el S.XVIII español*. Barcelona: Ariel, 1990.
- Feijoo Martínez Ramiro. *Corsarios berberiscos. Españoles contra renegados*. Sevilla: Ramiro Feijoo Martínez, 2011.
- Fernández Duro, Cesáreo. *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Riva-deyra, 1895-1907. (reed. Museo Naval, 1972).
- Gómez Urdáñez, José Luis. *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida: Milenio, 1996.
- Gómez Urdáñez, José Luis. *Fernando VI*. Madrid: Arlanza ediciones, 2001.

- Gutiérrez de la Cámara, José Manuel. *La piratería berberisca y su final con los jabeques de don Antonio Barceló*. Madrid: NavalMil, 2013.
- Lynch, John. *La España del siglo XVIII*. Barcelona: Crítica, 2009.
- Merino Navarro, José Patricio. *La Armada española en el S.XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981.
- O'Donell, Hugo (Dir.). *Edad Moderna. I. Ultramar y Marina*. Historia militar de España. Madrid: Ediciones Laberinto - Ministerio de Defensa, 2012.
- O'Scalan, Timoteo. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Museo Naval de Madrid, 2003.
- Pérez-Crespo Muñoz, María Teresa. *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval, 1992.
- Rodríguez Casado, Vicente. *Política marroquí de Carlos III*. Madrid: CESIC, 1946.
- San Juan, Víctor. *La Armada desconocida de Jorge Juan*. Madrid: nowtilus saber, 2015.
- Váldez-Bubnoz, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: Iberoamericana Verbuet, 2011.
- Valverde Pérez, Nuria. *Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713-1773)*. Madrid: Ambos Mundos, 2012.
- Vilar Ramírez, Juan Bautista. *Relaciones entre España y el Magreb. Siglos XVII y XVIII*. Madrid: Editorial Mapfre, 1994.
- Publicaciones seriadas**
- Albi de la Cuesta, Julio. "Galeras", *Desperta Ferro*, nº6 "Lepanto" (octubre-noviembre 2013): 10-13.
- Artículos**
- Barrio Gozalo, Maximiliano. "Los cautivos españoles en Argel durante el siglo ilustrado". *Cuadernos dieciochistas*, nº 4 (2003): 135-174. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2153161>
- Fé Cantó, Luis. "El corso magrebí en España en los años centrales del siglo XVIII". *Clío y Crímen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, nº 11, (2014): 209-226. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5122915>
- Gómez Vizcaíno, Juan. "Don Antonio Barceló y Pont de la Terra". *Revista de historia naval*, año 25, nº 97 (2007): 57-68. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2353349>
- González Reyes, Antonio Francisco. "La esclavitud en los presidios africanos durante el siglo XVIII". *Aldaba: revista del Centro Asociada a la UNED de Melilla*, nº 25 (1995): 51-59. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1705983>
- Hernández Sau, Pablo. "La infidelidad a la amistad. Las relaciones hispano-otomanas en el s. XVIII, estudio de una diplomacia en transición". *Libros de la Corte.es*, nº 5 (2012): 60-92. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4266683>
- Hoces-García, Alberto. "La Matrícula de mar en el Departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: una complicada aplicación". *Storia Mediterranea*, nº 35, (2015): 539-558. <http://www.storiamediterranea.it/portfolio/dicembre-2015/>
- Martín Corrales, Eloy. "Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII". *Aldaba: revista del Centro Asociada a la UNED de Melilla*, nº 9 (1987): 25-40. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1980327>
- Merino Navarro, José Patricio. "Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español". *Areas: Revista internacional de ciencias sociales*, nº 1 (1981): 39-52. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3914835&orden=345593&info=link>
- Nadal de Uhler, Manuel. "Corsarios menorquines en el siglo XVIII". *Revista general de marina*, vol. 268 (2015): 409-418. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5072225>

■ NOTAS

1. J. M. Gutiérrez de la Cámara, *La piratería berberisca y su final con los jabeques de don Antonio Barceló* (Madrid: NavalMil, 2013), 269.
2. Gutiérrez de la Cámara, *La piratería berberisca....*, 204-211.
3. Gutiérrez de la Cámara, *La piratería berberisca....*, 212.
4. C. Fernández Duro, *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Madrid, RIVADEYRA, 1895-1907-reed. Museo Naval, 1972), 170.
5. Fernández Duro, *La Armada Española....*, 355.
6. Fernández Duro, *La Armada Española*, 304.
7. María Teresa Pérez-Crespo Muñoz, *El Arsenal de Cartagena en el S. XVIII* (Madrid: Editorial Naval, 1996), 59.
8. Pérez-Crespo, *El Arsenal de Cartagena....*, 183.
9. Nuria Valverde Pérez, *Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713 - 1773)* (Madrid: Ambos Mundos, 2012), 94 - 104.
10. Pérez-Crespo, *El arsenal de Cartagena....*, 377-379.
11. José Luis Gómez Urdañez, *Fernando VI* (Madrid: Arlanza ediciones, 2001), 191-193.
12. Pérez-Crespo, *El Arsenal de Cartagena....*, 59.
13. Pérez-Crespo, *El Arsenal de Cartagena....*, 108-117.
14. Alberto Hoces-García, "La Matrícula de mar en el Departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: una complicada aplicación". *Storia Mediterranea* (2015), nº 35: 548-549. <http://www.storiamediterranea.it/portfolio/dicembre-2015/>
15. "Jabeque Atrevido 1764", Todo Avante, acceso el 26 de junio del 2022. <http://blog.todoavante.es/?p=3813>
16. Julio Albi de la Cuesta, "Galeras", *Desperta Ferro*, nº6 (octubre-noviembre 2013): 10-13.
17. Hugo O'Donell (Dir.), *Edad Moderna. I. Ultramar y Marina* (Madrid: Ediciones Laberinto - Ministerio de Defensa, 2012), 315-340.
18. Luis Fé Cantó, "El corso magrebí en España en los años centrales del siglo XVIII". *Clío y Crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, Nº 11, 2014: 209-226.
19. Fé Cantó, "El corso magrebí en España", 145-148.
20. Manuel Nadal de Uhler, "Corsarios menorquines en el siglo XVIII". *Revista general de marina*, vol. 268 (2015): 409-418. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5072225>.
21. Eloy Martín Corrales, "Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII". *Aldaba: revista del Centro Asociada a la UNED de Melilla*, nº 9 (1987): 25-40. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1980327>.
22. Eloy Martín Corrales, "Aproximación al estudio del corsarismo española", 38-39.
23. Timoteo O'Scalan, *Diccionario Marítimo Español* (Madrid: Museo Naval de Madrid, 2003), 349.
24. Hoces-García, "La Matrícula de Mar", 539-558.
25. Hoces-García, "La Matrícula de Mar", 546-550.
26. Hoces-García, "La Matrícula de Mar", 540-541.
27. John Lynch, *La España del siglo XVIII*, (Barcelona: Crítica, 2009), 176-178.
28. Antonio Domínguez Ortiz, *Sociedad y Estado en el S.XVIII español* (Barcelona: Ariel, 1990), 272-275.
29. Iván Váldez-Bubnoz, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval, ss. XVI-XVIII*, (México, Iberoamericana Verbuet, 2011), 105-112.