

Introducción¹

José de Colmenares sirvió como marinero en el navío San Juan Nepomuceno, célebre por su participación en la batalla de Trafalgar. Pese a ser de Caracas, trabajaba y vivía en La Habana hasta que fue reclutado en 1779, cuando España decidió intervenir militarmente en la guerra de Independencia que daría lugar a los Estados Unidos de América. Tras cinco años combatiendo a los barcos británicos —habiendo participado incluso en la conocida batalla de Pensacola—, su navío cruzó el Atlántico y llegó a Cádiz en 1784, donde su tripulación fue, por fin, licenciada. Colmenares y sus compañeros americanos fueron después trasladados a Ferrol, desde donde, poco más tarde, viajaron hasta La Coruña en busca de un correo en el que poder regresar a sus casas. Meses después se vieron obligados a escribir al secretario de Marina porque ni les dejaban embarcarse de vuelta, ni les pagaban los sueldos que les debían, por lo que estaban «pereciendo de necesidad». ² No obstante, tuvieron relativa suerte, pues gracias a su carta pudieron retornar a sus hogares, aunque, una vez allí, el virrey y el ministro de Marina se desentendieron del tema económico y los marineros se quedaron sin cobrar. ³ Poco parecían importarles a las autoridades sus años de servicio lejos de casa, los meses de sueldo adeudados y el mantenimiento de sus familias.

A la par que Colmenares subía al San Juan Nepomuceno por primera vez, en la caribeña isla de Santo Tomás nacía su tocayo José Romano, así apellidado por ser hijo de un clérigo católico. Pese a ello y a su condición de mulato, su padre debió de ejercer alguna influencia para que pudiera educarse en Europa. En 1799, con apenas veinte años, hablaba con fluidez inglés, español y francés y entraba en el puerto de Maracaibo

¹ Esta obra ha sido desarrollada gracias a la financiación de los proyectos «Cátedra Jean Monnet Maritimum»; «All Hands On Deck 360°» (2022-1-ES01-KA220-VET-000087373); «Data-Lab, diseño, estructuración y puesta en marcha de un Data-Lab en el Observatorio de Patrimonio Marítimo», enmarcado dentro del proyecto «ThinkInAzul» del Plan Complementario de Ciencias Marinas (R-952-2022); y «All Hands On Deck» (2019-1-ES01-KA204-065201).

² Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (en adelante AGMAB), 1946 Matriculas Indias, 12, ff. 13-14.

³ AGMAB, 1946 Matriculas Indias, 10, ff. 16-17 y 12, f. 9.

al mando de una goleta apresada.⁴ Romano formaba parte de la tripulación de uno de los dos barcos haitianos —formalmente corsarios franceses— que la habían tomado, compuesta por varios colegas españoles y una amplia mayoría de antillanos negros, zambos y mulatos. Junto con ellos y parte de la población local lideró un intento de revolución que pretendía «reclamar los derechos del hombre de igualdad y libertad».⁵ Tanto la conspiración de Maracaibo como una trama similar en Cartagena de Indias fueron abortadas por las autoridades y Romano enviado a la prisión de San Juan de Ulúa (Veracruz, México).⁶ Es posible, incluso, que en algún momento fuera llevado a La Habana y acabara sirviendo en la propia Armada española, pues no era raro el traslado de presos de la fortaleza para este fin cuando las circunstancias así lo reclamaban.⁷

José de Colmenares y José Romano tenían en común, además del nombre y la profesión, el contexto histórico que les tocó vivir. Como marineros en el Caribe de finales del siglo XVIII, ambos convivieron con Estados absolutistas que trataban de imponerse mediante sus marinas de guerra al ardor revolucionario que recorría cubiertas, plantaciones y parlamentos. Colmenares y su familia sufrieron la imposición del reclutamiento forzoso a cambio de poder ejercer en la mar, mientras que Romano se enfrentó al despotismo desde ella, participando de una revolución que acabaría triunfando en Haití y liderando otra que fracasó en Maracaibo.

En el presente libro analizamos las circunstancias en las que vivieron ellos y el resto de la gente de mar en América durante las revoluciones atlánticas y el periodo que las precedió. Lo hacemos mediante el estudio y la comparación del reclutamiento de la Armada española —Matrícula de mar— y de la Royal Navy británica —*impressment*—, pues esto supone acercarse al principal vector de la política naval de las dos grandes potencias coloniales en la región a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Se trata, además, de uno de los pocos procesos que aporta información sobre las personas relacionadas con la actividad marítima, vínculo imprescindible para todo el ciclo revolucionario que alumbró la contemporaneidad.⁸

Para ello, se profundiza en la implantación y evolución de la Matrícula de mar española en América, tema poco abordado por la historiografía en dicha región y nunca en su dimensión global. Dicha institución, ambiciosa en su propósito, consistía en un

⁴ Archivo General de la Nación de Venezuela (en adelante AGN-VE), Gobernación y Capitanía General, LXXX, ff. 76-77v; AGN-VE, Legajo sin clasificar, ff. 278v y 281. A través de Manzanilla Celis, 2011, pp. 162-163.

⁵ AGN-VE, Gobernación y Capitanía General, LXXX, ff. 76-77. A través de Manzanilla Celis, 2011, pp. 165 y 181.

⁶ AGN-VE, Gobernación y Capitanía General. 1799, tomo LXXIX, f.114v; tomo LXXX, ff. 76-77 y p. 184.

⁷ Archivo General de la Nación de México (en adelante AGN-ME), Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Marina (068), volumen 43.

⁸ Dado que los eventos y procesos tratados en esta obra se ubican en la transición entre la Edad Moderna y la Contemporánea, es necesario precisar que los términos modernidad y contemporaneidad se emplean vinculados a dichas etapas históricas. Así, la segunda surgió de las revoluciones atlánticas como un periodo en el que el pensamiento liberal y el foco en el individuo y sus derechos marcaron el desarrollo de los acontecimientos y el paulatino surgimiento de los Estados nación.

registro de la gente de mar de toda la costa con objeto de tenerla identificada y controlado su paradero. De este modo, podía ser reclutada para los buques de la Armada so pena de que si no estaba inscrita en el sistema no podía ejercer su profesión, como la pesca o la carpintería de ribera. Por su parte, el *impressment* británico hundía sus raíces en la tradición medieval de la servidumbre como amparo para realizar levas y lograr el mismo objetivo: tripulantes para sus embarcaciones de guerra.

En estas páginas comparamos ambos sistemas y su impacto tanto en la política naval de sus respectivos imperios como en las sociedades americanas. En una coyuntura en la que América estaba en primer plano de la geopolítica de las potencias, la constante insuficiencia de tripulantes acabó siendo un factor fundamental del devenir histórico a los dos lados del océano; escasez que estaba causada por el exponencial crecimiento tanto de las embarcaciones como de su número, lo que obligó a las metrópolis a incluir a los habitantes de sus colonias en ellas. Muchos de ellos se opusieron al reclutamiento forzoso tanto a bordo como en la costa, lo que se manifestó en forma de conflictos políticos o de disturbios y levantamientos. Los primeros sentaron precedentes de desobediencia política a la metrópoli, y los segundos, como en el caso de Maracaibo, hicieron lo propio como ejemplo de insubordinación y oposición directa a las autoridades.

Estas fueron algunas de las consecuencias políticas debidas al empleo de la Matrícula de mar y el *impressment* en América, puesto que la investigación muestra también que ambos sistemas influyeron de manera directa en el declive naval español y en la hegemonía talasocrática británica del siglo XIX. Mientras que la historiografía ha buscado tradicionalmente el origen de dicha supremacía naval en factores tecnológicos o actores individuales, esta obra ha sido realizada desde la perspectiva social de la historia marítima; contrarrestando de ese modo las aportaciones previas, que con frecuencia han pecado de ardores nacionalistas o tecnofílicos y necesitan de un renovado punto de vista para facilitar la comprensión del mundo actual. *Embarcados contra su voluntad* contribuye a la historiografía militar y naval analizando y explicando uno de los principales condicionantes de la capacidad de proyección española sobre el mar. No en vano, las mayores capacidades británicas en este ámbito durante el último cuarto del siglo XVIII y las primeras décadas del XIX condicionaron la gobernabilidad española, por lo que la metrópoli tuvo verdaderos problemas de comunicación con sus colonias. Sin embargo, dicha situación varió en el tiempo, como durante el paréntesis entre los años 1778 y 1781 en el que la Armada pudo ejercer con mayor libertad que la Navy y durante el cual se garantizó la independencia de las Trece Colonias. No es casualidad que esos fueran los primeros años de la Matrícula de mar en América, aquellos en los que más éxito tuvo.

El presente libro observa también, desde una perspectiva político social, cómo las armadas de España y de Gran Bretaña ejercieron la representación de sus Estados en las colonias y cómo estos trataron de expandir su autoridad mediante el reclutamiento de marinería. Se razona por qué, pese al definitivo triunfo británico en la mar, la Matrícula de mar pervivió como institución tanto en España como en Cuba, mientras que el *impressment* decayó debido a la oposición popular. Dicha resistencia, junto con el

resto de respuestas colectivas de la gente de mar, es fundamental para comprender la expansión de los ideales revolucionarios en el Atlántico que originaron nuevos Estados, combatieron la expansión de los existentes y gestaron la dimensión política que hoy habitamos.

¿POR QUÉ EL RECLUTAMIENTO DE MARINEROS?

A finales del siglo XVIII, la Armada española y la Royal Navy británica se vieron inmersas en una creciente vorágine de enormes navíos y escuadras, siempre demandantes de marinería que los tripulase, que no tuvo fin hasta que Napoleón estuvo disfrutando de su jubilación en la isla de Santa Elena. La necesidad de tripulaciones y la presencia de América en el primer plano geopolítico exigieron a ambas incorporar a sus habitantes a bordo, pese a que la mayoría de ellos no estaban por la labor de sufrir las duras consecuencias del servicio naval. En consecuencia, las Coronas española y británica se vieron obligadas a extender los métodos de reclutamiento forzado que empleaban para sus marinas en Europa.

En este contexto, la creciente imposición naval británica en el Atlántico tuvo un impacto negativo en las reformas emprendidas por la Corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII; ya que debilitó progresivamente los vínculos entre la metrópoli y sus colonias e impidió que los cambios implantados por el reformismo fueran administrados de manera eficiente y desarrollados con éxito. Dicho proceso histórico, sobre el cual la historiografía naval española no ha ofrecido una perspectiva satisfactoria, no puede ser considerado un tema trivial.

En realidad, la invasión francesa y la asunción del poder por parte de la Junta Central significaron un cambio de paradigma en sentido político, pues, en la práctica, las comunicaciones entre España y sus colonias ya eran débiles debido al control marítimo británico; de hecho, estas ya llevaban años forjando sus propias relaciones comerciales y políticas al margen de la metrópoli. ¿Cómo perdió la Armada el control de los mares?, ¿cómo llegó Gran Bretaña a dominar los océanos? La respuesta, como en cualquier evento histórico, es complicada e involucra muchos elementos. En este libro exploramos uno de los factores clave: quiénes tripulaban los barcos y cómo se los reclutaba.

La implementación de la Matrícula de mar en América en 1776 es particularmente relevante, ya que fue el sistema que usó la Corona para ello. Sin embargo, para entender su importancia, debemos antes remontarnos a 1751 y revisar el sistema establecido en España con objeto de conocer sus fundamentos legales y los desafíos que enfrentó. Tras ello, debemos detenernos en las comunicaciones enviadas a y por las autoridades, ya que muestran el apoyo político e institucional del que gozó la medida... o su inexistencia.

La información puede ser analizada tanto de manera cuantitativa como cualitativa gracias a los registros y a otros documentos generados por la institución, imprescindibles para su estudio desde una perspectiva social, pues la generada por los propios actores es mínima, no se ha conservado o ha sido tradicionalmente desdeñada. Ello

es debido a que la corriente dominante en el pensamiento político y social desde el siglo XIX identificó a sus instituciones de carácter asociativo como una fuente de desorden frente al Estado y de freno al mercado libre que, contemporáneamente, conllevó el control y posterior eliminación de los gremios e, historiográficamente, un importante retraso en su atención.

Por otro lado, para conocer las implicaciones geoestratégicas y sociales del reclutamiento de la Armada es necesaria una comparativa analítica con el sistema de reclutamiento de la Royal Navy inglesa en América, el *impressment*. Dada la práctica desaparición de la marina de guerra de Francia de aguas americanas tras la guerra de los Siete Años, la comparativa permite estudiar el ascenso de Gran Bretaña como dominadora de los mares y la capacidad de proyección que ello le otorga en las colonias, así como el proceso inverso sufrido por España a través de uno de sus factores más relevantes: la disponibilidad de gente de mar para sus tripulaciones.

Permitámonos unas líneas para profundizar en este concepto, puesto que es fundamental en el ámbito de lo que estamos narrando; y, aunque con frecuencia se emplee como sinónimo de marineros o marinería, no son exactamente lo mismo. Dentro del grupo de personas consideradas como «gente de mar» se incluía tanto a marineros como a grumetes, pajes, artilleros, maestranza... en definitiva, a toda aquella persona cuya vida dependiera de la navegación, incluidos, en ocasiones, los canoeros de los ríos y, por supuesto, todas las mujeres que habitaban las poblaciones costeras. Estas últimas no formaron parte directa ni de la Matrícula de mar ni del *impressment*, pues el reclutamiento se restringía a los hombres, pero estuvieron también sometidas a ambos sistemas al serles de aplicación algunos de sus preceptos legales y por privarlas de sus maridos, padres e hijos en reiteradas ocasiones. En concreto, en los territorios británicos, fueron ellas las que encabezaron muchas de las protestas en contra de las injusticias que sufría el conjunto de la gente de mar.

Por lo tanto, resulta complejo y posiblemente poco útil definir el término de manera concreta, ya que varía en función del tiempo y del lugar; así, en esta obra se emplea indistintamente para toda la población relacionada con el mar o únicamente para sus trabajadores masculinos, pero el contexto hace que se comprenda sin problemas.

Entonces, ¿son lo mismo marinería y gente de mar? En la mayoría de los casos sí, pero las fuentes diferencian a los marineros de los grumetes, los artilleros y la maestranza, entre otros. Los primeros eran hombres habituados a navegar en embarcaciones de altura, a trepar sus inmensos árboles y con conocimientos de navegación y maniobra. Los segundos formaban un grupo similar, pero con menores habilidades o novatos en la profesión. Es común confundirlo con jóvenes, puesto que muchos de ellos lo eran, pero no era una cualidad necesaria. Es decir, bajo el concepto grumete podía situarse un adolescente habituado a la mar sin la suficiente experiencia como para ser considerado marinero, pero también un hombre en su cuarta década de vida y embarcado recientemente o sin la motivación o los medios suficientes para haber progresado y ser concebido como marinero. Los artilleros, por su parte, eran personal capaz manejar y dirigir las piezas de artillería, además de saber marear; siendo, por lo tanto, muy codiciados. Por último, bajo la categoría de maestranza se incluía a todos aquellos

individuos que ejercieran oficios relacionados con el mar, como los carpinteros de ribera, los calafates o los veleros.

La carencia de marineros formados fue una constante durante toda la Edad Moderna, por lo que era corriente que, además de a los sistemas mencionados, se recurriera a levass portuarias para embarcarlos forzosamente. Lógicamente, tales prácticas, junto con la regular falta de sueldos, conllevaron serias tasas de desertión y amotinamientos, argumentos que veremos esgrimidos con motivo de la instauración del sistema de la Matrícula de mar. Es necesario tener presente que su aplicación, así como la del *impressment*, supuso una ampliación del Estado a ámbitos de la sociedad sobre los que previamente no tenía autoridad efectiva o, al menos, no de manera directa; lo que produjo un considerable impacto social, ya que también alteró el control que la Corona podía ejercer sobre la gente de mar americana. Por tal motivo, analizamos las resistencias, tanto activas como pasivas, con que las sociedades marítimas respondieron.

Con objeto de que la lectura y comprensión de lo analizado resulten lógicas y coherentes, el libro se estructura ofreciendo, en primer lugar, una revisión del estado de la cuestión y de las fuentes y los métodos empleados. Seguidamente, y antes de proceder a estudiar el reclutamiento en sí, el primer capítulo aporta una necesaria visión general de los sistemas atlánticos español y británico, entendidos como el conjunto de personas e instituciones que transitaban, habitaban e influían tanto en las metrópolis como en las colonias. Nos acercamos así a cómo las respectivas armadas garantizaban la proyección geopolítica de los Imperios español y británico y a cómo estas interactuaban con los habitantes de sus costas, inmersos no solo en las luchas de poder, sino en la vorágine filosófica y política de la segunda mitad del siglo XVIII.

El principal nexo entre ambas, gente de mar y marinas de guerra, sería el reclutamiento que incluyó a la primera en las estructuras y dinámicas de las segundas; de modo que el segundo capítulo se centra en detallar los precedentes históricos y el marco jurídico de los métodos de reclutamiento empleados por España y Gran Bretaña. No obstante, como de los despachos de Madrid y Londres a las costas americanas distaba un océano físico y de casuísticas, el tercer y cuarto capítulos se dedican al recorrido de ambos sistemas y a su impacto tanto en la sociedad como en la política y en las armadas. Por su relevancia historiográfica y las conclusiones que de dicho estudio pueden extraerse, son los puntos en los que más se profundiza y a los que más espacio se dedica.

Finalmente, examinamos las repercusiones sociales y políticas de todo ello a través de la afectación que supuso para la marinería y cómo esta intentó resistirse; explorando, pues, las causas que llevaron a la gente de mar a ausentarse cuando iba a ser llamada al servicio, a desertar cuando era obligada o, incluso, a rebelarse abiertamente contra el sistema. Al respecto, nos detenemos en los tipos de respuesta, pasiva o activa, frente a la arbitrariedad, y en la participación del resto de la sociedad en protestas, ya que no son solo relevantes por afectar a las propias armadas. Al contrario, la marinería, además de ser objeto de las circunstancias militares y políticas, fue sujeto activo y participante de ellas, por cuanto fue el vínculo fundamental de los ideales que prendieron la mecha de las revoluciones a ambos lados del mar.

CUESTIONES METODOLÓGICAS E HISTORIOGRÁFICAS

Desde el punto de vista metodológico, el estudio de la Matrícula de mar presenta, a la vez, un gran escollo y una gran ventaja si se compara con su contraparte británica. Por una parte, la falta de una historiografía exhaustiva respecto al caso español implica que los primeros trabajos a llevar a cabo deben ser de carácter fundamental y básico: cómo se estableció, por qué o a quiénes afectó; circunstancias que condicionan los tiempos y la profundidad de los estudios. Para el caso británico, en cambio, la existencia de historiografía desde el siglo XIX influye en los análisis actuales con la visión de esa época, pues muchos autores han reproducido sus argumentarios; sin embargo, esto permite una mayor profundidad en el ámbito político social. Veamos cada caso con detenimiento.

El primer trabajo en el que se trata la Matrícula de mar como hecho de estudio histórico es el publicado por Francisco Javier de Salas en 1870.⁹ Se trata de una obra fundamental por constituir una inicial compilación del sistema, pero también porque muchos de sus postulados aún prevalecen: el imaginario popular con respecto al mismo mantiene que consistió en una forma justa de asegurar tripulaciones para la Armada. Afortunadamente, la historiografía comenzó a superarla en la década de 1990 con enfoques más contemporáneos, aunque aún son pocos los estudios dedicados al ámbito americano. Como resultado de que los contornos de la Matrícula de mar todavía estén siendo delimitados, la profundidad de los análisis de estas publicaciones es menor que la realizada por nuestros colegas angloparlantes en relación con su sistema de reclutamiento.

Con todo, el primer trabajo propiamente historiográfico es el resumen de Ángel O'Dogherty, quien sintetizó el desarrollo de la matrícula durante el reinado de Carlos III. El tema cayó en el olvido durante cuarenta años con la excepción de la edición, en 1975, de Rolf Mühlmann, que pasó y pasa inadvertida por estar redactada en alemán y por el poco número de ejemplares publicados.¹⁰ La falta de continuidad a lo largo del siglo XX contrasta con el entorno anglófono o el francés, cuyo similar sistema de reclutamiento ha recibido atención continuada.¹¹

Burgos Madroñero se acercó a ella desde la perspectiva regional de Andalucía, pero el origen del interés historiográfico contemporáneo por la Matrícula de mar podría situarse en 1995, a raíz de la obra *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, coordinada por Carlos Martínez Shaw.¹² Ya en 2002, Alfredo Martín García realizó un acercamiento particular a La Habana; y en la misma línea cuantitativa puede ser estimado el fundamental trabajo de Amparo Moreno Gullón sobre Campeche.¹³ Le sigue el, hasta el momento, único trabajo dedicado en extenso a la Matrícula de mar en América, en el que Carlos Martínez Shaw y Marina Alonso Mola relatan las disposiciones legales sin

⁹ Salas, 1870.

¹⁰ O'Dogherty, 1952; Mühlmann, 1975; Vázquez Lijó, 2005, p. 24.

¹¹ Crisenoy, 1864; Captier, 1907; Mémain, 1937; Perrichet, 1959; Hocquet, 1986.

¹² Burgos Madroñero, 1991, 1992 y 1994; Martínez Shaw, 1995; López Miguel y Mirabet Cucala, 1995; Fernández Díaz y Martínez Shaw, 1995.

¹³ Martín García, 2002; Moreno Gullón, 2004.

profundizar demasiado en sus consecuencias.¹⁴ Paralelamente, José Manuel Vázquez Lijó realizó la obra fundamental sobre la misma en España.¹⁵

Continuadores de esta línea son el trabajo de Juan Manuel Santana Pérez sobre el intento de implantación de la matrícula en Canarias, la tesis de Ángel Francisco Manzanilla Celis, el artículo de Sergio Paolo Solano que trata la fachada marítima de Cartagena de Indias o el de T. Merino para Buenos Aires.¹⁶ Más recientemente, José Manuel Vázquez Lijó, Enric García Domingo, Olga López Miguel y Juan José Sánchez-Baena y Alberto Hoces-García han profundizado en los aspectos sociales de las tripulaciones y su reclutamiento;¹⁷ además de los trabajos de los dos últimos acerca del teatro americano, Guadalupe Pinzón Ríos ha analizado el Departamento Marítimo de San Blas y Fernando Suárez Sánchez se ha acercado a la matrícula en Cartagena de Indias.¹⁸

Por otro lado, son pocas las referencias encontradas sobre la marinería de la Corona española y su reclutamiento en lengua no española; al respecto, Jeanne Moisand le dedicó unas líneas a la Matrícula de mar en la segunda mitad del siglo XIX e Iván Valdez-Bubnov y Catia Brilli la mencionaron tangencialmente.¹⁹ Afortunadamente, Carla Rahn Phillips realizó una imprescindible síntesis de su recorrido legal hasta 1737, habiendo tratado el tema con anterioridad en otras publicaciones.²⁰

Ampliando el enfoque hasta la Armada dieciochesca, esta ha recibido algo más de atención, desde las obras clásicas a la de José Patricio Merino, pasando por muchos de los trabajos de Juan Marchena Fernández, María Baudot Monroy y Juan José Sánchez-Baena como principales referencias historiográficas acerca del siglo XVIII, o las aportaciones de algunos grupos de investigación.²¹ Conforme se amplía la temática hacia la historia marítima, las aportaciones son superiores gracias, principalmente, a la mayor disponibilidad de medios.²²

Para el caso británico, los trabajos historiográficos sobre la Royal Navy, sus tripulaciones y el *impressment* comenzaron a la par que este, puesto que fueron constantes los escritos en su defensa o crítica y el debate en torno a su uso.²³ Los esfuerzos por medir

¹⁴ Martínez Shaw y Alonso Mola, 2005; Martínez Shaw, 2005.

¹⁵ Vázquez Lijó, 2005.

¹⁶ Santana Pérez, 2009; Manzanilla Celis, 2013; Paolo Solano, 2015; Merino, 2016.

¹⁷ Vázquez Lijó, 2020; García Domingo, 2017; López Miguel, 2016; Hoces-García, 2020; Hoces-García, 2015.

¹⁸ Hoces-García y Sánchez-Baena, 2023; Hoces-García, 2019; Pinzón Ríos, 2018; Suárez Sánchez, 2019, pp. 319-349.

¹⁹ Moisand, 2018; Valdez-Bubnov, 2018; Brilli, 2010, pp. 247-272.

²⁰ Rahn Phillips, 2001, 2005 y 2006.

²¹ Ferrer de Couto, 1854; Fernández Duro, 1895; Ibáñez de Ibero, 1939; Merino Navarro, 2019; Marchena Fernández y Cuño Bonito, 2015a, 2015b y 2015c; Baudot Monroy, 2019, pp. 1-50; Sánchez-Baena, 2019; Sánchez-Baena, 2012; Sánchez-Baena e Irigoyen López, 2017; Chaín Navarro, 2017; Sánchez-Baena, Chaín Navarro y Martínez-Solís, 2011; Díaz Pérez, Martínez Solís y Chaín Navarro, 2016; Ruiz García, 2022; Cabezas Almenar, 2019; Hoces-García y Moral-García, 2016; Cepeda Gómez, 2005; Barrientos Márquez y Gullón Abao, 2019; Gullón Abao, Morgado García y Moreno y Rodríguez, 2013.

²² Chaín-Navarro y Sánchez-Baena, 2023, p. 4.

²³ Lloyd, 1970, p. 114.

su impronta histórica comenzaron tras su derogación, durante el primer tercio del siglo XIX, de modo que multitud de autores lo han estudiado, a lo largo de casi doscientos años, estableciendo una continuidad que contrasta con el abrumador vacío en torno a la Matrícula de mar. Posible motivo del interés anglófono por los tripulantes de la Navy es el hecho de que el marinero anónimo Jack Tar acabara convirtiéndose en símbolo de un país cuyo nacionalismo se originó fuertemente vinculado a la expansión talasocrática de su imperio;²⁴ lo cual lleva el discurso al origen filosófico y político de la cuestión, pues si el ideal de «libertad» que garantizaba la pactista Corona británica era uno de los principales garantes de unidad del Atlántico británico en el siglo XVIII, es lógico que el *impressment* creara grandes fricciones con él. Por ello, la existencia de trabajos historiográficos sobre el mismo desde los albores del siglo XIX condiciona los estudios actuales con la visión política del momento.²⁵

Por un lado, existe el mito contestatario frente a las cuadrillas de apresamiento de la Navy, nacido en torno a 1830 como argumento político para derogararlo;²⁶ visión decimonónica que, en mayor o menor medida, ha permanecido en parte de las historiografías británica, americana y canadiense sobre el *impressment*, algo similar a la defensa que realizó Salas de la Matrícula de mar.²⁷ Por otro lado, una segunda corriente le otorga más peso al contexto político y cultural y extrae conclusiones opuestas: que la oposición popular al *impressment* no fue un mito, sino una realidad bien patente.²⁸

Nada refleja mejor las posturas completamente enfrentadas sobre la lectura contemporánea del *impressment* que la guerra de cifras en torno a qué porcentaje de embarcados en la Royal Navy lo eran de manera forzosa. La visión del mito liberal anti-*impressment* argumenta que menos de un cuarto de los tripulantes lo era contra su voluntad; mientras que la corriente más crítica defiende que esta cifra correspondía a más de la mitad.²⁹

De manera cronológica, el del capitán John Gourly, en 1838, fue el primer trabajo de índole histórica sobre dicho método, si bien la carencia de perspectiva histórica y lo posicionado de sus palabras, origen del debate antes mencionado, hacen que sea más fuente que referencia bibliográfica, como sucede también con Salas.³⁰ Ya en 1951, Roland G. Usher reconocía el continuo interés historiográfico en el *impressment* partiendo de la publicación de John R. Hutchinson de 1913, a la que siguieron las de Richard Pares, Charles Ch. Lloyd, Neil R. Stout y John A. Tilley, confirmando una continuidad de la que carece su contraparte española.³¹ En las últimas dos décadas se han sucedido análisis tanto de manera genérica para la Royal Navy como para la región americana;³² y en la actualidad,

²⁴ Gilje, 2011, p. 161.

²⁵ Land, 2015b.

²⁶ P. 1.

²⁷ Salas, 1870.

²⁸ Rodger, 2011, pp. 544-547.

²⁹ Robson, 2017.

³⁰ Gourly, 1838.

³¹ Usher, 1951; Hutchinson, 1913; Pares, 1937; Lloyd, 1970; Stout, 1963; Tilley, 1987.

³² Gates, 2002; McCranie, 2008; Frykman, 2009; Vickers y Walsh, 2005; Foy, 2012, pp. 1-28; Tager, 2001; Hubley, 2009.

tres autores han sido especialmente prolíficos sobre la temática: Keith Mercer, Denver Brunsman e Isaac Land. Mercer es una de las referencias en lo que a historia marítima de Norteamérica se refiere, especialmente en su vertiente social; Brunsman lleva tiempo publicando sobre el *impressment* y su relación con los disturbios acaecidos en el Caribe y Boston durante la década de 1740; y Land ha dedicado, entre otros, estudios de cariz cultural a la marinería.³³ Además, las fuertes reacciones al *impressment* y a la matrícula pueden ser fácilmente relacionadas a través de la monografía *La hidra de la revolución*, cuyos autores sostienen la rupturista tesis de que el nacimiento de la conciencia revolucionaria y proletaria tuvo más que ver con los barcos que con las fábricas, sin mostrar ningún paternalismo hacia el sentir político de los actores que estudian.³⁴ Parten, eso sí, de la concepción del «Atlántico británico» ya establecida por otros autores como Paul A. Gilje o Julius S. Scott.³⁵ La tesis del último, recientemente publicada en español, amplió esta noción profundizando en los vínculos entre los desamparados del Caribe británico, español y francés; siendo especialmente relevante por cuanto explica los lazos entre esclavos, cimarrones y marineros que llevaron a la Revolución haitiana y al resto de levantamientos contemporáneos, como trató Edgardo Pérez Morales en el caso de Cartagena de Indias.³⁶

La agitación en el más amplio espacio del Atlántico tuvo su máxima expresión en los motines de 1797, estudiados, entre otros, por Ann Veronica Coats y Philip MacDougall o Steven Pfaff, Michael Hechter y Katie E. Corcoran.³⁷ Queda, por último, resaltar la aportación de C. R. Foy sobre la composición racial de los marineros de la Navy a mediados del siglo XVIII, muy necesaria por la carencia de datos al respecto hasta el momento y porque no encuentra parangón en la historiografía de habla hispana más allá de lo expuesto en este trabajo.³⁸

Tras la consulta de las fuentes secundarias reflejadas previamente, se procedió a la búsqueda, identificación, recolección y análisis de otras primarias que permitieran desarrollar la investigación. Se partió de las fuentes oficiales, por lo que el principal productor de documentación fue la Secretaría de Marina, cuyo corpus principal se encuentra dividido, en sendos fondos, entre el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (en adelante AGMAB) y el General de Simancas (AGS), puesto que en el pasado no se respetó el principio de procedencia.

El primero contiene la serie Matrículas de Indias, que al ser la columna vertebral de esta investigación ha sido estudiada en su totalidad junto con la de Expediciones, de la que han sido analizados y empleados 124 legajos que cubren desde 1793 hasta 1823 y complementan la información previa. Ambas series, así como otras referenciadas en la obra, sufren la problemática de la inmensa amplitud de sus legajos; la mayoría de los cuales constan de varias decenas, o incluso centenas, de hojas de larguísima expedientes

³³ Mercer, 2008 y 2010; Brunsman, 2013, 2010 y 2007; Land, 2002, pp. 412-417; y 2001, pp. 169-185.

³⁴ Linebaugh y Rediker, 2005.

³⁵ Gilje, 2016; Scott, 2021.

³⁶ Pérez Morales, 2023.

³⁷ Coats y MacDougall, 2011; Pfaff, Hechter y Corcoran, 2016.

³⁸ Foy, 2016, pp. 6-35.

que se pierden en temas secundarios. No es extraño, por ejemplo, que una disputa sobre competencias de matrícula lleve a los derechos de entrada y salida de puerto y, de ahí, a los gastos e ingresos de un hospital, siendo citados diversos artículos de las leyes de Indias vigentes entonces.³⁹

De Simancas ha sido extraída información tanto de Expediciones como de Secretaría del Despacho de Marina, con casi quinientos legajos de los que destacan los identificados con el numeral de serie 295, los correspondientes a matrículas. También se han empleado otros documentos de fondos como Estado o Secretaría de Guerra, que de manera indirecta aluden al reclutamiento, a la matrícula y a estados de fuerza y vida de navíos, entre otras cuestiones.

La siguiente de las instituciones proveedora de documentación ha sido el Archivo General de Indias (AGI). En este caso, dado lo transversal del mismo y de la historia marítima, no hay un único fondo o serie que destaque o contenga la información más relevante para esta investigación, sino que han sido analizados documentos de diversas procedencias: Juzgado de Arribadas de Cádiz, Casa de Contratación, Consulados, Correos, Ultramar y Estado. Este último es el que más documentación ha aportado, ya que contiene las series dedicadas a cada región y cartas de la vía reservada entre los gobernantes en América y el Gobierno en España.

Junto con estas tres principales instituciones, también ha sido consultada documentación en otros archivos españoles: el Archivo Naval de Cartagena (ANC), el Archivo Histórico Nacional (AHN), el Archivo de la Real Academia de la Historia (ARAH), el Archivo Histórico de la Nobleza (AHNOB) y el Archivo del Museo Naval (AMN). Al respecto, y dado lo heterogéneo de los legajos aportados por cada uno de ellos, se ha considerado hacer mención conjunta de los mismos.

Realizar un estudio enmarcado en la historia de América desde España sin tener en cuenta las fuentes conservadas al otro lado del Atlántico sería posible, si bien quedaría parcialmente huérfano. Como es lógico, los expedientes que contenían información o resoluciones locales no eran enviados a Europa, por lo que mucha de esta información únicamente ha podido ser recuperada a través de la consulta en instituciones americanas; para ello, se ha empleado abundante documentación depositada en el Archivo Nacional Histórico de Chile (ANH-CH), el Archivo de General de la Nación de Colombia (AGN-CO), el Archivo General de la Nación de México (AGN-ME), el Archivo General de la Nación de Venezuela (AGN-VE) y el Archivo General de la Nación del Perú (AGN-PE). También, para el caso británico, del National Maritime Museum de Greenwich (NMMG), los National Archives de los Estados Unidos de América (NARA) y los Nova Scotia Archives (NSA).

Del Archivo Nacional Histórico de Chile, la información extraída corresponde principalmente a la serie Capitanía General, referencia básica para cualquier temática ejecutiva, legislativa o judicial relativa al Chile colonial; asimismo, han sido consultadas la colección Morla Vicuña y las series Real Audiencia, Contaduría Mayor, Ministerio de Guerra, Ministerio del Interior y Varios, a través de las cuales ha podido analizarse

³⁹ AGMAB, 1946 Matrículas Indias, 5, ff. 1-7 y 9.

el reclutamiento de la Armada en gran parte de la costa Pacífica. En segundo lugar, y aunque hubiera sido deseable contar con una más extensa muestra de los fondos del Archivo General de la Nación del Perú, en él no existe una colección, fondo o serie que merezca la pena ser reseñada individualmente como imprescindible para esta investigación, dado el heterogéneo origen de lo empleado. Un caso particular lo constituye el Archivo General de la Nación de Venezuela, cuya documentación ha debido ser obtenida a partir de las transcripciones anexas a la tesis de Manzanilla Celis, debido a la dificultad de su acceso físico. Completan el elenco el Archivo General de la Nación de Colombia, que aporta información tanto de la costa del Pacífico como, más ampliamente, de la caribeña; entre cuyos fondos, muchos de ellos digitalizados, destaca la Sección Colonia, especialmente la serie Milicias y Marina, aunque también son interesantes Negocios exteriores, Cabildos y, debido a su alto contenido político, Virreyes.⁴⁰ Y, por último, el Archivo General de la Nación de México, del que resulta complicado ofrecer un nivel de descripción detallado puesto que la documentación de la Sección Marina, contenida en el fondo Instituciones Coloniales, no tiene ni ordenación uniforme ni secuencia cronológica identificable. Empero, se han recuperado abundantes datos de las series Gobierno virreinal, Correspondencia de diversas autoridades, Correspondencia de virreyes, Intendencias y Reales Cédulas.

La metodología primaria de consulta de archivos, fondos y series expuesta no deja de reproducir fundamentalmente la propia estructura administrativa de la monarquía española, puesto que esta es la principal fuente para el estudio de los hechos, en cuanto que fue su red prioritaria de intercambio de información. La indisoluble visión de sus autores hizo necesario filtrarla de manera considerable para matizar todas las apreciaciones de quienes se situaban en lo alto del sistema político y social con respecto de quienes lo hacían en lo bajo; para lo que fueron creadas distintas herramientas para el tratamiento de los datos de manera cualitativa y cuantitativa sobre las que volveremos más adelante.⁴¹

De forma paralela a las mencionadas anteriormente, han sido analizadas y utilizadas fuentes primarias de carácter bibliográfico contemporáneas a los hechos estudiados o ligeramente anteriores o posteriores, como publicaciones y ediciones varias, sátiras y diarios o pasquines para la comparativa británica, entre otros; comenzando por la olvidada memoria de Juan de Monsecur, que sentó las bases de la Armada dieciochesca, y continuando por las Ordenanzas redactadas bajo el auspicio del ministro José Patiño en 1717, siguiendo las líneas propuestas por el primero; o los anuales Estados Generales de la Armada.⁴² A este tipo de publicaciones de carácter administrativo o legal habría de sumar otras de carácter misceláneo que nos acercan a la vida cotidiana de la marinería o el informe redactado a mediados del siglo xvii por Jorge Juan y Antonio de Ulloa para el mejor gobierno de América, que ha sido consultado a través de una reimpresión de principios del siglo xix editada en Londres.⁴³

⁴⁰ Manzanilla Celis, 2011.

⁴¹ González Cruz, 2019, p. 175.

⁴² Monsecur, 1713; Patiño, 1717.

⁴³ González, 1805; Juan y Ulloa, 1826.

Resulta interesante realizar una breve comparativa de las fuentes disponibles para el estudio de los casos español y británico, pues las relativas al primero están producidas casi en su totalidad por la administración contemporánea a los hechos; mientras que, para el segundo, gracias a lo avanzado de su historiografía, han podido ser empleadas fuentes secundarias en la elaboración del discurso principal. Posteriormente, pudo contrastarse con fuentes primarias cuyos productores fueron los propios actores estudiados o personas cercanas a ellos: gente de mar, viudas, sacerdotes, periodistas, etc. Así, han sido utilizados, por ejemplo, un pasquín de un marinero agraviado al ser detenido injustamente, un tratado sobre la marina de guerra con atención a la disciplina a bordo, cartas críticas con el Gobierno o sermones en los que se aprecia la solidaridad entre el gremio religioso y el marinero;⁴⁴ también documentos ampliamente conocidos por su relevancia política, pero quizá no tenidos en cuenta en relación con el ciclo de motines y deserciones del cambio de siglo, como la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789.⁴⁵

A nivel metodológico, la documentación ha sido tratada mediante el uso de diversas bases de datos. En la primera se recogen todas y cada una de las fuentes, puesto que su distinto origen y el gran volumen de folios examinados hizo imprescindible su inclusión en un sistema que permitiera su organización, identificación, archivado y consulta. En la misma, a cada unidad documental se le asignó una fila, de tal manera que la información sobre su contenido y localización es distribuida en las columnas, compuestas por los ítems que se describen a continuación: Archivo, Localización, Signatura, Título, Año, Productor, Información de Archivo, Personas, Lugares, Relacionados y Análisis.

Tras localizar las ordenanzas, los reglamentos y los bandos con los que las distintas autoridades establecieron el reclutamiento mediante la Matrícula de mar en los territorios americanos, se consideró necesario normalizar la información en una segunda base de datos que permitiera realizar un análisis comparativo. En ella, las columnas están conformadas por las Ordenanzas de Matrícula de 1751, el Reglamento de Cartagena de 1774, el Bando de la Isla de Cuba de 1776 y los reglamentos locales que lo sucedieron ese mismo año, el Bando de Nueva España de 1777, el Bando de Lima de 1777, la Ordenanza de Cartagena de 1777, el Bando de Puerto Rico de 1796, el Reglamento de Filipinas de 1796 y las Ordenanzas de Matrícula de 1802, de aplicación tanto en Europa como en América.⁴⁶ Las filas se dividieron en dos niveles, Categoría y Subcategoría, en

⁴⁴ Gentleman who was unlawfully detain'd, 1705; O'Bryen, 1762; Junius, 1771; Brown, 1793.

⁴⁵ Assemblée Nationale Constituante, 1789.

⁴⁶ ANC 2188.25 [P. 1751.01]. *Título III. del Tratado X. de las Ordenanzas generales de la Real Armada. 1 de enero de 1751. De los ministros destinados en las Provincias para exercer en ellas la jurisdicción de Marina*; AGN-CO.CURAS-OBISPOS: SC.21,8,BIS,D.35. *Reglamento de la gente de mar de Cartagena y costas de su provincia, que hará observar su gobernador y comandante general*. También en AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 1, f. 19 y ss.; AGMAB, 1946 *Matrículas Indias*, 2, ff. 12-13. *Bando sobre la Matrícula de la Isla de Cuba. D. Juan Bautista Bonet, Jefe de la Escuadra de la Real Armada, comandante general de Marina en La Habana e Inspector de su Arsenal, Astillero y de la tropa que existe en él*; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 17, f. 127 y ss.; AGS, Secretaría de Marina, 295, 3, 6., f. 13; AGI, Lima, 656, N. 33; AGS, Secretaría de Marina, 295, 4, 5, f. 11 y ss. *Ordenanza sobre Matrícula marítima*:

los que se organizaron cada uno de los artículos de cada una de las disposiciones, consiguiéndose una ordenación temática de los mismos a la par que pudo ser analizado su contenido; entre las categorías se encuentran, a modo de ejemplo: Delimitación territorial, Jurisdicción y personal encargado, Privilegios, Obligaciones o Penas, entre otras. De esta forma, ha sido posible analizar en detalle disposiciones que, aun teniendo el mismo objeto, fueron considerablemente diferentes en la forma de disponerlo. Finalmente, el estudio cualitativo de diversos expedientes, procesos, comunicaciones y panfletos ha permitido contrastar lo dispuesto legalmente con lo sucedido en realidad y con la visión de todos los actores implicados.

su expedición para la provincia de Cartagena; AGMAB, 32008; Archivo General de Indias (en adelante AGI), ESTADO, 46, N. 16. Gobernador Filipinas sobre envío de una escuadra. Reglamento Provisional que para el orden y methodo de la Matrícula de la Marina que ha de crearse en Manila; *Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de Mar*, 1802.