

La maestranza en el mar

Contratación y remuneración de carpinteros de ribera y calafates a bordo de buques mercantes catalanes (siglos XVIII-XIX)

Olga López Miguel
Técnica asesora en materia de museos y patrimonio cultural en la Gerencia de Servicios de Cultura de la Diputación de Barcelona

Data de recepció: 1 de juny de 2016
Versió definitiva: 19 d'octubre de 2016



■ RESUMEN

Entre 1750 y 1825, los trabajadores de la maestranza en la Cataluña moderna configuran un colectivo numéricamente importante y estratégicamente fundamental para la expansión del comercio marítimo.

Aunque su ámbito de trabajo «natural» es tierra firme y su sistema de producción retiene una fuerte impronta medieval, existen espacios donde estas regulaciones se adaptan a circunstancias más flexibles y contemplan trayectorias similares a otros colectivos cuya evolución está marcada por el ritmo de los procesos de proletarización que experimentan, como es el caso del personal embarcado.

Este trabajo ha permitido estudiar cómo conviven estas dos fórmulas de trabajo, qué impacto tienen en la actividad y qué lugar ocupan en las tripulaciones los trabajadores de la maestranza embarcados. Igualmente, intenta valorar si este trabajo representaba una actividad complementaria cuya remuneración era necesaria para la subsistencia.

Finalmente, se examina la evolución de este colectivo en comparación con la de otros miembros de las tripulaciones para establecer si comparten una trayectoria común o, por el contrario, las especificidades de su oficio determinan una evolución divergente.

Palabras clave: construcción naval en madera; gremios; condiciones laborales; formas de remuneración

■ ABSTRACT

Between 1750 and 1825, shipbuilders in modern Catalonia form a numerically important and strategically essential collective for the expansion of maritime trade.

Although the “natural” scope of work is mainland and the production system retains a strong medieval imprint, there are spaces where these regulations adapt to more flexible circumstances and may consider similar paths to other groups whose evolution is marked by the rhythm of the proletarianization process that they experience, like the case of on-board personnel.

This work has allowed to study how these two work formulas coexist, the impact they have on the activity and the place the on-board shipbuilders have in the structure and organization of crews. Similarly, it tries to assess

whether this work represented a complementary activity whose remuneration was necessary for subsistence.

Finally, the evolution of this group is examined in comparison with other crew members to establish if they share a common path or if the specific nature of their profession determines a divergent evolution.

Key terms: wooden shipbuilding; guilds; labour conditions; forms of remuneration

■ EL MARCO JURÍDICO DE LA MAESTRANZA EN EL SIGLO XVIII

La potenciación del poder naval de la Corona a través de una armada con efectivos numerosos y bien equipados, y el fomento del comercio marítimo como base de la riqueza del reino fueron, durante el siglo XVIII, las ideas que inspiraron la política naval de la monarquía hispánica.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII y el primer cuarto del siglo XIX, los trabajadores de la maestranza en la Cataluña moderna configuraron un colectivo numéricamente importante y estratégicamente fundamental para la consecución de ambos objetivos, tanto por su papel en la consolidación de la industria naval –base logística del comercio ultramarino–, como por su condición de mano de obra cualificada que aseguraba la construcción de efectivos navales eficaces al servicio de la Corona.

Si bien su ámbito de trabajo «natural» se hallaba en tierra firme y el sistema de producción retuvo una fuerte impronta medieval, existieron otros espacios donde las regulaciones a las que estuvo sometida la maestranza se adaptaron a condiciones más flexibles, cuyo devenir se vio determinado por procesos que tendieron lentamente a la proletarianización, a pesar de que esta transformación no culminó hasta bien entrado el siglo XIX. Este fue el caso de los carpinteros de ribera y calafates embarcados en los buques mercantes como miembros de las tripulaciones y trabajando en las mismas condiciones que sus compañeros de viaje.

Efectivamente, los gremios de carpinteros de ribera y calafates regularon su funcionamiento y el ejercicio de sus respectivas profesiones mediante instrumentos jurídicos que retuvieron la esencia de su génesis, producida en el marco de ordenamientos tardomedievales.

En el caso de Barcelona, las ordenanzas gremiales reguladoras de ambos colectivos fueron concedidas por la Corona, en 1400, para los carpinteros de ribera y, en 1599, para los calafates. Como sucedió con otros colectivos profesionales, estas ordenanzas tenían como objetivos generales proteger a sus miembros ante la injerencia de otros oficios en el ejercicio de la profesión, y asegurar la calidad de la producción y la equidad en el reparto del trabajo como medio de garantizar su supervivencia.

La primera se traducirá en el establecimiento de una regulación estricta del sistema de trabajo mediante la prohibición de contratar obras a precio fijo y la defensa férrea de la retribución mediante jornal, cuya cuantía fijará el gremio. Esta medida permitirá un control sobre el trabajo desarrollado y, por consiguiente, sobre las aportaciones que los agremiados deberán realizar a las arcas de la corporación, si bien del argumento esgrimido para su defensa será evitar, en última instancia, un trabajo de calidad deficiente y las «sumersiones de embarcaciones, muertes de aquellos que piensan en ellas seguramente navegar y pérdidas de mercaderías y bienes que en aquellas están cargados y grande detrimento del Bien público».¹

La defensa del ejercicio privativo de la profesión será la otra preocupación constante de la regulación gremial. En el caso de los carpinteros de ribera y calafates, adoptará la forma de un estricto control sobre la presencia de individuos no agremiados o forasteros que aparece ampliamente sancionada en el *Llibre de les Ordinacions* de 1616.²

La otra medida para la defensa del ejercicio profesional fue la regulación del reparto de obras a través de la asignación, por parte de los prohombres de la corporación, de maestros para realizar las construcciones emprendidas.³ Esta práctica será un punto especialmente discutido durante el siglo XVIII, tanto en el seno de la corporación como en las relaciones con las autoridades de Marina y otros colectivos implicados en los asuntos marítimos.

La llegada al trono de los Borbones comportó una profunda transformación de las estructuras del Estado, entre las que la Marina ocuparía un lugar estratégico. Los efectos sobre la regulación de los colectivos de la gente de mar y maestranza no se harían esperar. Los gremios vieron

cómo a sus estrictas regulaciones se superpusieron las ordenanzas tendentes a la reforma de las fuerzas navales y las industrias relacionadas, forzando una adaptación de sus propios estatutos al nuevo ordenamiento jurídico del sector. Así lo manifestaron los propios trabajadores de la maestranza cuando, en 1761, propusieron unas nuevas ordenanzas gremiales para adaptar sus normas a la recién sancionada Matrícula de Mar.⁴

En dichas ordenanzas volverán a estar presentes las preocupaciones seculares de defensa del ejercicio privativo de la profesión,⁵ el empleo de los maestros agremiados con preferencia a los extranjeros⁶ y el reparto equitativo del trabajo entre los miembros de la corporación.

Esta última medida comportaría el establecimiento de un «turno» o «tanda» regulado por las autoridades gremiales. El sistema, que asignaba los trabajos de construcción y reparación de embarcaciones particulares, respondía a la observancia de lo establecido en las antiguas ordenanzas de los carpinteros de ribera y calafates, en las que se ordenaba el reparto equitativo del trabajo entre todos los individuos de forma que a ninguno le faltase ocupación.

El turno fue fuertemente contestado por los armadores de buques. Cuatro años antes de la sanción de las nuevas ordenanzas gremiales, habían presentado un memorial ante las instancias de Marina en el que argumentaban su oposición, aduciendo que la falta de libertad a la hora de escoger el constructor al que podían encargar un nuevo buque o la reparación de los bastimentos que poseían reportaba graves perjuicios para sus intereses. En el mismo memorial, se recogía la existencia de una oposición dentro del gremio que estimaba esta regulación como limitadora de la libre competencia.⁷

Las nuevas ordenanzas de 1761, aun cuando continuaron afirmando la bondad del reparto equitativo del trabajo, no pudieron sustraerse a esta controversia, que quedaba recogida en la propia articulación, e incorporaron finalmente una regulación que pretendía contentar los intereses de agremiados y armadores, limitando el turno a las situaciones en las que los maestros necesitasen de más operarios para los trabajos contratados y señalando la plena libertad de los armadores para encargar las construcciones.⁸ Cabe señalar que la insistencia de los

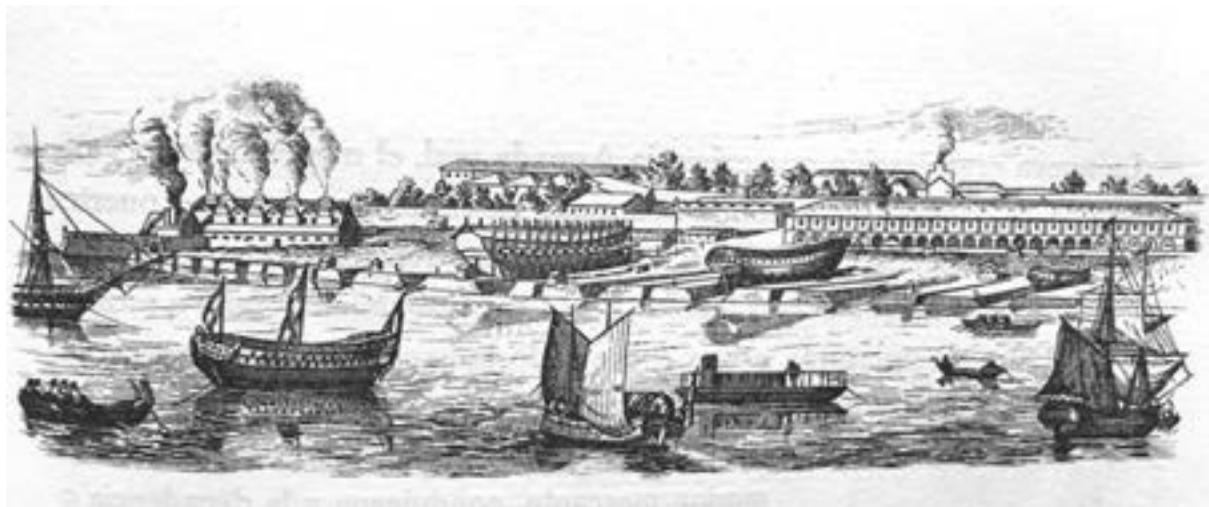
comerciantes en contra de esta disposición tendría como resultado su abolición mediante una Real Orden de 1766, ratificada por otra de 1771,⁹ no sin protestas periódicas del gremio, que reivindicaría sin descanso esta medida como medio para garantizar la ausencia de conflictos entre sus miembros, la supervivencia de los profesionales y el instrumento para asegurar el pago de las cargas fiscales de la Real Hacienda.¹⁰

Las ordenanzas gremiales regulaban también los jornales a percibir por los individuos del gremio en las obras que llevaban a cabo, estableciendo un sistema de remuneración que otorgaba absoluta preeminencia a los maestros y que no dejaba margen para una autorregulación del mercado de trabajo de la construcción naval en función de la oferta y la demanda de mano de obra, como se desprende de las deliberaciones del gremio en 1784.

En ellas se recoge el memorial presentado al Ministro de Marina donde, atendiendo a «las alteraciones o aumentos de precios en los víveres, herramientas de que usan, alquileres de casas y demás [...] [el gremio] suplica a V. S. que, usando la equidad que es propia de su recto proceder, se digne mandar y decretar que el gremio suplicante pueda continuar en la forma expuesta sobre cuyo particular recibirán justicia y en lo demás gracia». La forma expuesta no era otra que la percepción de salarios configurados en una escala fijada en el seno de la organización gremial y estructurada de la siguiente forma: «en la actualidad, los aprendices de este gremio ganan por jornal a saber los del primero a segundo año de su aprendizaje, una peseta y media; que los del segundo al cuarto año ganan dos pesetas diarias; y los obreros o mancebos que se entienden los que han cumplido el aprendizaje ganan dos pesetas y media, y los más de ellos tres pesetas como los maestros».

Con el fin de evitar los recursos sobre la materia por parte de los patrones de buques, que ya se habían manifestado en contra de las vigentes, los carpinteros de ribera y calafates propusieron una nueva escala salarial que quedaría conformada de la siguiente forma: «sería muy conforme a equidad que todos los maestros del gremio suplicante en las obras hacedoras de su respectivo oficio arreglen los jornales de los aprendices en esta forma a los del primer año, dos reales por jornal, al llegar al segundo, cuatro reales, al

Trabajos en un arsenal de marina.
(Reproducido en *La arquitectura naval española*
(en madera): *Bosquejo de sus condiciones y rasgos*
de su evolución de Gervasio de Artiñano
y Galdácano. Madrid, 1920)



tercero, seis reales y al cuarto, ocho reales, y a los obreros que son pasados los cuatro años de aprendizaje a diez reales, todo moneda de ardite, hasta que pasen maestros».

Finalmente, estas remuneraciones fueron aprobadas por el Ministro, sobre todo con la finalidad de evitar conflictos entre los agentes interesados en el sector comercial marítimo: «Mediante a lo que exponen los Prohombres del Gremio de Maestranza de esta ciudad en el informe que antecede arréglense por ahora y en lo sucesivo los jornales de los individuos del gremio tanto por lo respectivo a los maestros como a los obreros y aprendices en los términos que proponen, a fin de que por este medio consigan el justo estipendio que les pertenece por su trabajo sin establecer aumentos de jornales arbitrarios que perjudiquen a los patrones e interesados en las embarcaciones de comercio».¹¹

Se configurará, de esta forma, un mercado de trabajo fuertemente intervenido por la estructura gremial, con un acusado carácter corporativista y refractario a los efectos que las oscilaciones de la demanda de servicios pudieran tener sobre la remuneración del trabajo. Y ello pese a la implantación de un sistema basado en la contratación de los operarios y su retribución mediante al pago de jornales y las

presiones de la clase mercantil, que reclamaba una flexibilización del mercado de trabajo de la industria naval como medio para abaratar las inversiones en la construcción de bastimentos y asegurar mayores beneficios.

Sobre este escenario, se sobrepuso a partir de 1751 el efecto de la Matrícula de Mar, una institución creada por la Corona como medio para garantizar efectivos al servicio de la Real Armada y del sistema logístico en el que los arsenales era una pieza fundamental.

Las obligaciones que debían cumplir los carpinteros y calafates, forzados a matricularse para poder ejercer su profesión, restringían el tiempo disponible para la realización de sus obras por la obligación de servir en la construcción y la navegación de los bajeles del Rey y, en consecuencia, sus beneficios se veían afectados, una cuestión también recogida en las deliberaciones de la corporación.¹² La influencia de la Matrícula de Mar se dejó sentir, más allá de la permanente disponibilidad para el servicio a la Corona, en la restricción de la movilidad de los individuos, su estricto control, el régimen disciplinario impuesto a la gente de mar y maestranza y, en general, en una progresiva «militarización» que supeditaba cualquier cuestión a los intereses navales de la monarquía.¹³

■ INDUSTRIA NAVAL Y TRÁFICO MARÍTIMO

Pero la maestranza catalana del siglo XVIII encontró en el mar otro campo donde aplicar sus habilidades. La eclosión del comercio marítimo durante la segunda mitad de la centuria, especialmente el que conectaba los mercados peninsulares con los territorios de ultramar, vivió un incremento sostenido hasta finales de siglo, solo alterado por los episodios bélicos que enfrentaron a la monarquía con las grandes potencias navales europeas, afectando a la seguridad y regularidad de los intercambios y, con ello, a la demanda de producción de los astilleros.

La industria naval catalana experimentó, desde 1751 hasta el final de la década de 1770, un aumento progresivo de la actividad en los astilleros. Durante esta larga etapa, los períodos de 1758 a 1763 y de 1770 a 1778 se caracterizaron por un intenso dinamismo que reflejaba el proceso de adaptación de los antiguos bastimentos a las nuevas necesidades de la navegación trasatlántica. Esta adaptación y la consiguiente expansión de la construcción naval catalana responden a la incorporación de la navegación del Principado a la Carrera de Indias, a través de las expediciones de la Real Compañía de Comercio de Barcelona y a la organización de múltiples viajes bajo el régimen de registros sueltos.¹⁴

Así, ya en 1765, año de la publicación del primer decreto de liberalización parcial del comercio con América, la flota colonial catalana era la más numerosa de la península y superaba los efectivos matriculados en Cádiz. La protección a los bastimentos de fabricación nacional contenida en el decreto proporcionaría el impulso efectivo a la actividad constructora durante los años previos al Reglamento de 1778.

Sin embargo, los efectos positivos de estas medidas quedaron neutralizados por el estallido casi inmediato del conflicto hispano británico (1779-1783), que paralizaría durante tres años el tráfico con América. La nula demanda de transporte a consecuencia de la interrupción de los intercambios y el desvío de efectivos humanos hacia la marina de guerra motivaron la casi total inactividad de los astilleros catalanes. La crisis se vería agravada por las disposiciones de la Corona, que autorizaban durante el conflicto la matrícula de buques de fabricación extranjera

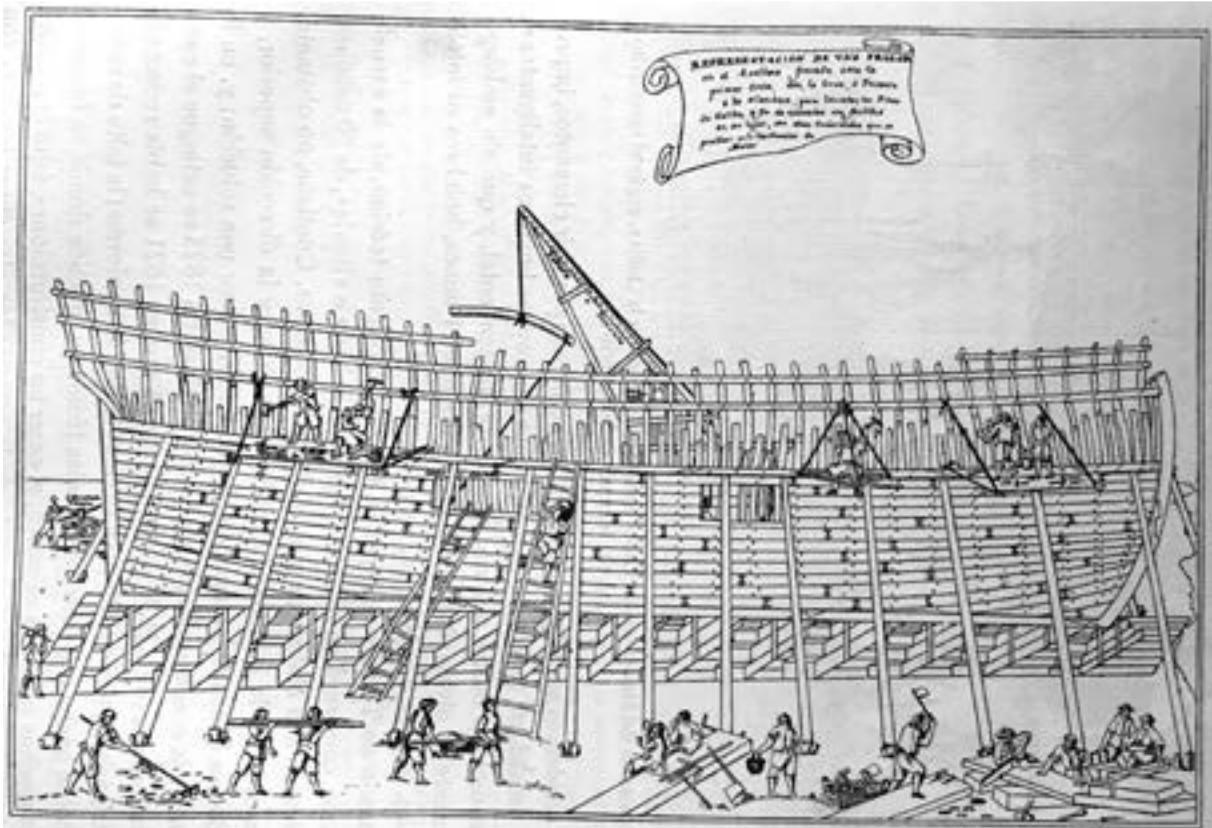
capturados por españoles o por sus aliados. Esta situación se prolongaría hasta la firma del Tratado de Versalles que pondría fin al conflicto en 1783.

La consiguiente normalización del circuito colonial repercutiría positivamente en la industria naval catalana. La actividad constructiva renació con fuerza, animada sobre todo por la necesidad de reconstrucción de una flota deshecha por las hostilidades de los años anteriores y no tanto por el aumento de la oferta de transporte.¹⁵

La reactivación de la actividad constructora se vería truncada momentáneamente por la crisis de 1787, superada muy rápidamente, dando paso a una etapa durante la cual se mantuvo un nivel productivo similar al de la década de los años 70. Esta coyuntura de recuperación perduraría hasta 1793, cuando otro conflicto bélico –la Guerra de la Convención (1793-1795)– comprometería de nuevo el crecimiento del sector. Ese mismo año se promulgarían las medidas legislativas que iban a sentenciar el esplendor de la industria naval catalana. La Corona se hallaba ante la disyuntiva de continuar protegiendo la producción naval española o evitar el colapso del comercio colonial dando facilidades para el aumento de la flota. Optó por interponer los medios para asegurar el mantenimiento de las relaciones con los mercados de ultramar, dictando una serie de reales órdenes e instrucciones que favorecerían la matrícula de buques extranjeros y su habilitación para el comercio colonial, medidas que vendrían a subrayar la progresiva liberalización del tráfico ultramarino, obligada por los sucesivos enfrentamientos con Francia, ya mencionados, y con Inglaterra a partir de 1796.¹⁶

Así pues, la década de 1790 presenció el aumento de los bastimentos extranjeros en la flota mercante catalana y el declive del número de contratos para nuevas construcciones en las playas del Principado.¹⁷ Pese a ello, los astilleros catalanes continuarían abasteciendo la demanda local dadas las dificultades para contar con buques de construcción foránea (restricciones de la extracción de numerario para operar fuera del país, carácter cambiante de las alianzas entre las potencias europeas, que comportaba el riesgo de un embargo de las propiedades cuando un Estado dejaba de ser neutral para convertirse en beligerante.¹⁸

Construcción de un barco, según el marqués de la Victoria. (Reproducido en *La arquitectura naval española (en madera): Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución* de Gervasio de Artífano y Galdácano. Madrid, 1920)



Estas circunstancias permitirían el mantenimiento, hasta finales de siglo, de niveles nada desdeñables de la producción naval catalana, aunque es incuestionable el predominio de naves extranjeras a partir de 1798. Después de 1808, el colapso del comercio colonial desde una Cataluña ocupada por las tropas napoleónicas incidirá de forma violenta tanto en la construcción naval como en la adquisición de veleros de fábrica extranjera. La recuperación posterior, evidentemente modesta, tendrá lugar en el marco de una situación diferente, que ya no contará con el estímulo de un mercado protegido cercano a la desaparición.¹⁹ Como ha señalado

Delgado, las medidas dictadas por la Corona para el fomento de la marina mercante –recompensas para el comercio exterior en naves de fábrica nacional (1803) y mayores gravámenes sobre los buques extranjeros (1814)– tendrían escasa incidencia y la recuperación de los astilleros catalanes solo llegaría de la mano de un nuevo impulso al tráfico colonial durante el segundo tercio del siglo XIX.²⁰

La comparación de la evolución de las fuerzas de trabajo dedicadas a la industria naval y la producción salida de los astilleros catalanes en la Cataluña del setecientos permite evaluar no solo la trayectoria del sector sino

también, aunque parcialmente, la existencia o no de ciertos cambios en el proceso de trabajo.²¹

Como ya se ha visto, las cifras aportadas por Delgado sobre la producción de los astilleros catalanes establecen una primera etapa de crecimiento muy activo, que abarca desde 1751 hasta 1780. Dentro de esta etapa, los períodos de 1758 a 1763 y de 1770 a 1778 serán los de máximo dinamismo. Las fuerzas productivas del sector naval evolucionaron en el mismo sentido. El número de individuos matriculados experimentó un crecimiento espectacular, si se comparan las cifras aportadas por las revistas de matrícula efectuadas en 1749 o 1754, al inicio del período, y 1774, última fecha de este encuadre cronológico para el que se dispone de información.

Como sucedió en el caso de la construcción, el aumento del número de carpinteros de ribera y calafates experimentó un primer impulso, muy fuerte, constatado a través de las cifras de 1749, 1754 y 1755, hasta la revista de matrícula de 1765, que se debe relacionar con el incremento de la actividad comercial catalana en los mercados de ultramar, que el decreto de 1765 ayudó a consolidar.

El impulso de la década de 1770 es menos apreciable, quizás porque se carece de información previa a la publicación del Reglamento de Libre Comercio de 1778 y, por tanto, antes de que se dejaran sentir sus efectos. El impacto negativo casi inmediato del conflicto hispano francés que finalizaría con la firma de la Tratado de Versalles (1783) no puede ser evaluado a la luz de los datos que proporciona la matrícula ya que no se dispone de información hasta 1786. Sin embargo, cabe suponer, dada la finalidad de la institución –proporcionar efectivos a la Armada–, que el número de individuos matriculados continuó aumentando, prestando servicio a la Corona en lugar de trabajar en los astilleros. Avala esta hipótesis el hecho de que solo 3 años después del final del conflicto, la revista de 1786 aportara cifras que revelan un segundo impulso importante de crecimiento.

Esta segunda etapa de crecimiento coincidió con el período de máxima actividad de la industria naval catalana, se prolongó hasta la crisis colonial de 1787 y tuvo como objetivo fundamental la reconstrucción de la flota después del conflicto. Una vez salvado del obstáculo puntual de la crisis,

la coyuntura de crecimiento se mantuvo hasta 1793, cuando se empezaron a dictar instrumentos legales que acabaron sentenciando el monopolio del comercio americano.

Sin embargo, las cifras aportadas por las últimas revistas del siglo XVIII (1791 y 1796) no revelan una disminución de las fuerzas productivas sino un crecimiento ralentizado respecto a los ritmos observados en períodos anteriores. Por tanto, y a pesar de la incidencia negativa de las medidas que abrían las puertas a buques extranjeros, las repercusiones quedaron matizadas por el recurso continuado a los centros productores locales, debido a las dificultades que planteaba la adquisición de bastimentos foráneos. La repercusión del predominio de buques extranjeros a partir de 1797 en el número de individuos matriculados no puede ser evaluada dada la ausencia de información de la matrícula.

La evolución paralela del número de carpinteros de ribera y calafates en el Principado, los efectivos de la flota catalana y la propia actividad comercial ponen de manifiesto dos características fundamentales de la construcción naval en la Cataluña del setecientos.

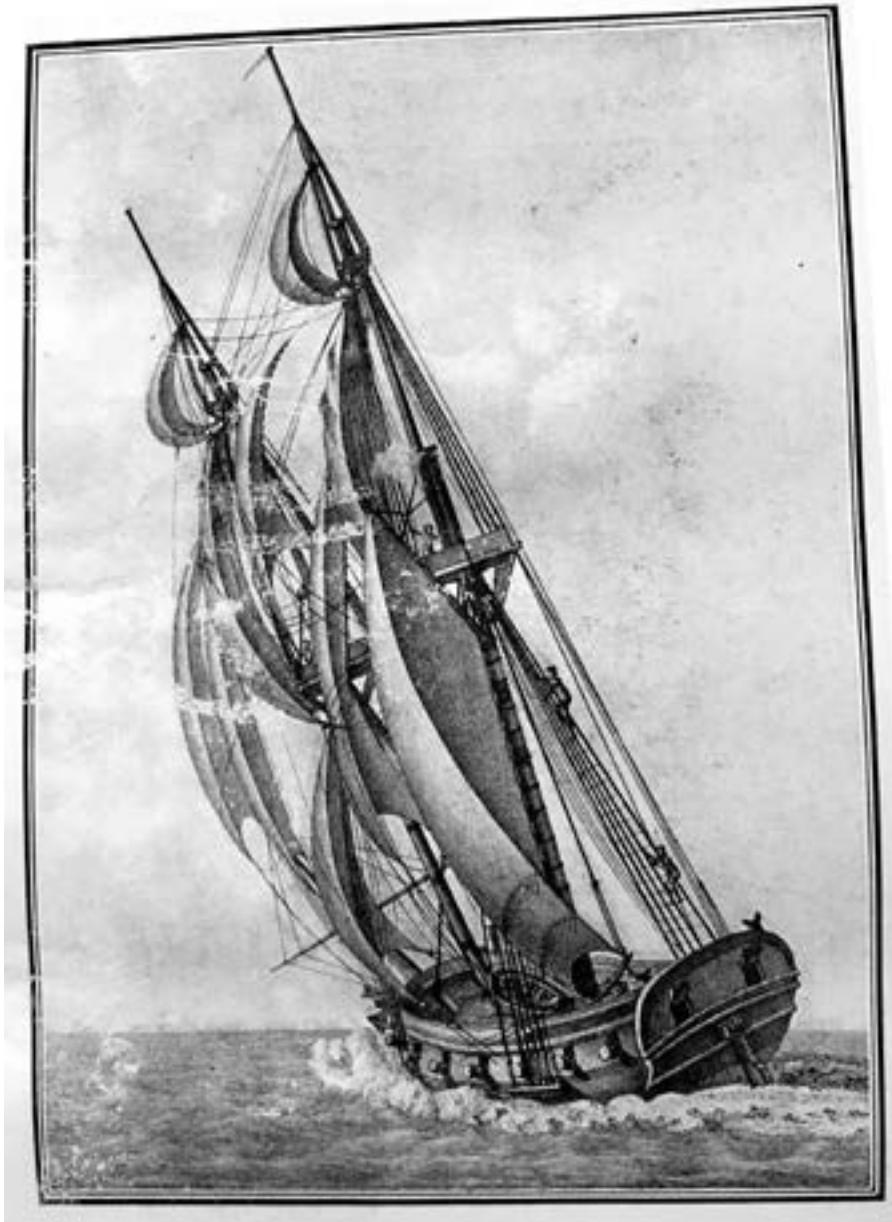
En primer lugar, la persistencia de los esquemas tradicionales en los procesos de construcción, de forma que el aumento de la producción va siempre vinculado al de las fuerzas de trabajo y no a la modernización de la actividad constructiva, que hubiera implicado un incremento de la productividad de los astilleros catalanes.

En segundo lugar, la estrecha vinculación entre la construcción naval y la actividad comercial especialmente con los mercados coloniales. Esta dependencia respecto al capital mercantil determinaría la evolución del sector y lo condenaría a un papel subsidiario respecto a otras potencias europeas que definirían progresivamente, ya a partir del siglo XVIII y sobre todo durante el siglo XIX, una industria naviera más potente y consolidada.

■ LA MAESTRANZA EMBARCADA

Así configurado el trabajo en tierra, la maestranza contaba con una alternativa laboral a bordo de los buques, una situación singular respecto a la de otros colectivos. Cabe interrogarse, pues, tanto en términos cuantitativos

Bergantín. (Reproducido en *La arquitectura naval española (en madera): Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución* de Gervasio de Artiñano y Galdácano. Madrid, 1920)



como cualitativos, sobre esta opción de trabajo a bordo de las naves que practicaban el comercio marítimo, especialmente de larga distancia.

Para su estudio, resulta necesario analizar los contratos suscritos entre los capitanes o patrones de las embarcaciones y los componentes de las tripulaciones. Estos contratos, sancionados en las escribanías de Marina, determinan las condiciones de trabajo y vida a bordo de los buques, y el sistema de retribuciones y reparto de los beneficios de la empresa marítima, una vez que esta ha finalizado. Como bien ha señalado Enrique García Domingo, «el contrato de embarque se lleva a cabo en unas circunstancias especiales que no tenían paridad con los demás contratos de análoga naturaleza en tierra firme: el lugar donde se prestaba el trabajo era móvil y estaba sujeto constantemente a peligro; era imposible ejercer una inspección o tutela por parte del empresario o por parte del Estado una vez que el viaje se había iniciado; el máximo responsable a bordo, gerente de una empresa privada (el capitán) era también el representante legal del Estado; el trabajador quedaba permanentemente sometido a la autoridad del empresario por medio del capitán y de una disciplina de corte militar que podría convertir una simple protesta laboral en un delito de sedición (mientras que en tierra el trabajador cumplía con su prestación diaria y luego salía de la relación laboral para guarecerse en la esfera privada); por último, el contrato de embarque era siempre escrito».²²

La relación contractual entre las partes, patrones o capitanes en representación de los armadores, y tripulaciones se circunscribe al viaje, concebido como empresa temporal. Esta es la primera circunstancia que se hace constar en el contrato: en su encabezamiento figuran claramente la identidad del capitán, el nombre y las características del buque, el destino de la expedición y el objeto del contrato.²³

La vinculación entre las partes, que se extingue con la llegada al puerto que se ha fijado como punto de destino y la remuneración de la tripulación según las condiciones pactadas, podía interrumpirse antes de la conclusión del contrato siempre de mutuo acuerdo, lo cual confería a los trabajadores una supuesta libertad de movimientos, aun-

que controlada por las autoridades de Marina en cumplimiento de las Ordenanzas de Matrícula.²⁴

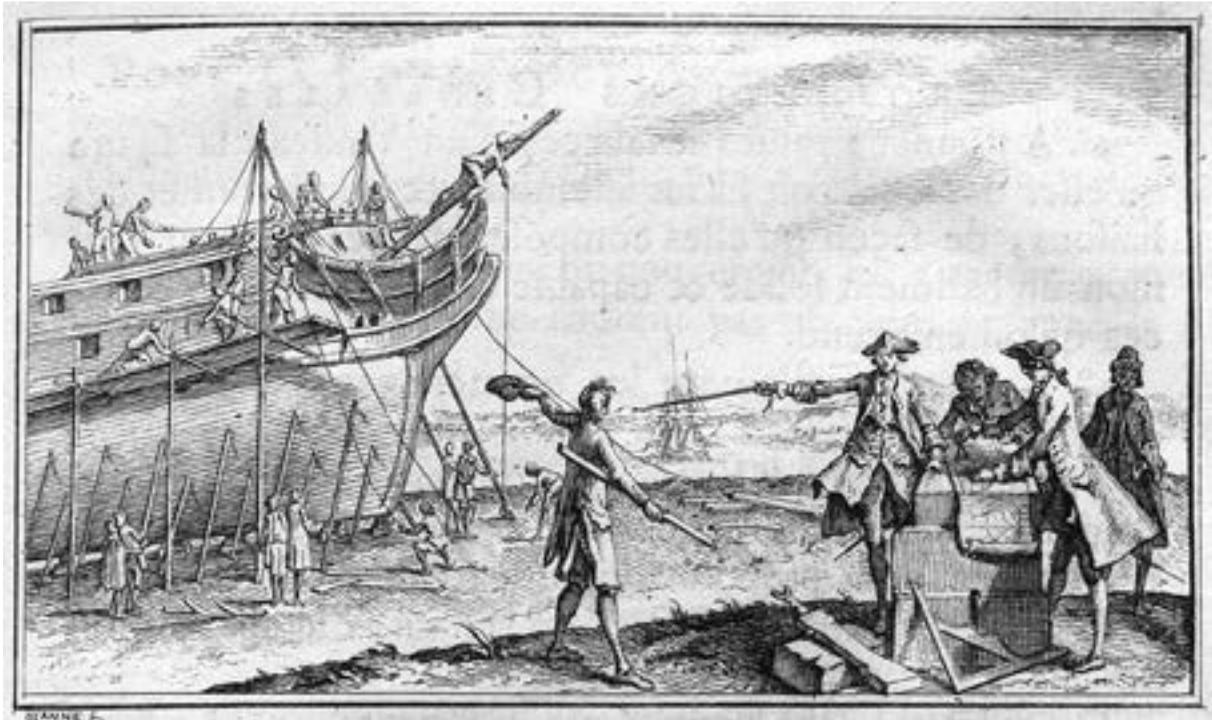
Los capitanes podían contratar cuantos hombres considerasen necesarios para su viaje y seleccionarlos en función de los criterios que creyesen conveniente aplicar en beneficio de la eficacia y la eficiencia de la empresa. En contrapartida, las tripulaciones gozaban de cierta libertad al contratarse, decidiendo los períodos que pasaban en tierra, condicionados exclusivamente por la disponibilidad de recursos para su supervivencia y la de sus familias. Tanto unos como otros se veían sometidos a las fluctuaciones de un mercado de trabajo fuertemente marcado por la evolución de tráfico marítimo pero en el que persistía una cierta libertad de elección, mayor que en muchos oficios terrestres.²⁵

Los equipajes estaban compuestos, habitualmente, por el capitán o patrón, máximo responsable y máxima autoridad a bordo de los buques, la marinería y el contramaestre, pieza clave en el engranaje como intermediario entre ambos. La evolución de los bastimentos y la envergadura de las empresas navales determinaron la incorporación de un número mayor de oficiales con funciones específicas (pilotos, agregados, médicos, capellanes) y la conformación de una marinería en la que algunos individuos desempeñaban funciones bien concretas (carpinteros de ribera, calafates, despenseros, cocineros, veleros,...). En el caso de los trabajadores de maestranza, si bien los contratos no especificaban sus obligaciones, estas eran bien conocidas a través de los textos normativos vigentes, tal como muestra la Ordenanza General de Navegación Mercantil de 1778.²⁶

Para el estudio de la gente de maestranza embarcada en buques mercantes en el puerto de Barcelona se ha recurrido a la documentación contenida en la Escribanía de Marina del Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona. Se ha constituido una serie de 238 contratos de tripulación protocolizados entre 1770 y 1820.²⁷

La muestra se ha conformado a partir de la constatación de la presencia de trabajadores de la maestranza entre la tripulación identificados explícitamente como tales: en los contratos de tripulación que aplican una remuneración salarial, la identificación es fácil dado que se enume-

Construcción de una gran nave. (Reproducido en *Éléments de l'architecture navale : ou, Traité pratique de la construction des vaisseaux*, par M. Duhamel du Monceau. Paris, 1752. Biblioteca Nacional de Francia)



ran los oficios y la retribución que corresponde a cada uno de ellos.²⁸ Sin embargo, en los contratos a la parte o a flete común, la identificación de la ocupación de los individuos resulta más difícil. En este caso, se ha optado por no considerarlos en la muestra puesto que nada indicaba la presencia de carpinteros de ribera o calafates entre los miembros de la tripulación. En cualquier caso, se ha renunciado a identificar a los individuos al carecer de información suficiente en este estadio de la investigación.²⁹

Respecto a la representatividad de la muestra, puede afirmarse que si bien responde adecuadamente a las necesidades del estudio, la comparación en cifras absolutas con el total de contratos protocolizados en Barcelona durante este período permite constatar que el número de contratos analizados solo supone el 21,8% del total de

documentos firmados. Este cálculo se ha efectuado a partir de la comparación con la serie trabajada por M.^a Soledad Ocón y Concepción Juanes, quienes reconstruyen en su trabajo dos series, una para 1769-1779 y otra para 1790-1794. La comparación con la primera permite corroborar este porcentaje. En el caso de la segunda, se ha descartado la comparación por carecer la muestra del presente estudio de entidad suficiente.³⁰

En el caso de los contratos estudiados (tabla 1), la serie permite constatar, en primer lugar, el incremento en términos absolutos de la presencia de trabajadores de la maestranza a bordo. Las cifras oscilan entre la presencia testimonial durante el período 1770-1780 hasta una participación mucho más consolidada durante las primeras décadas del siglo XIX. Así, la media de contratos en los que

Trabajos de construcción en un arsenal (Reproducido en *Ordenanzas de su Majestad para el gobierno militar, político u económico de su Armada Naval*. Madrid, 1748. Museu Marítim de Barcelona)



aparecen carpinteros y/o calafates embarcados oscila entre 3 y 4 (un total de 25 contratos), en el primer caso, y 27 en el segundo (162 contratos en total). Más allá de esta constatación, es difícil llegar a conclusiones significativas ya que no se dispone de series globales de contratación de tripulaciones para este período y, en consecuencia, es imposible establecer el nivel de proporcionalidad.

A través de la comparación con las cifras aportadas por Ocón y Juanes se puede detectar, durante el primer período, la escasa presencia de los trabajadores de la maestranza identificados como tales y, en consecuencia, con funciones específicas en las tripulaciones embarcadas. Coincide esta situación con las características de una coyuntura definida por una producción en alza de los astilleros catalanes, que podría presuponer un alto índice de ocupación de los carpinteros y calafates que hiciera renunciar a la búsqueda de empleo alternativo, y un estadio primero del comercio marítimo con los territorios americanos, llevado a cabo por bastimentos tradicionales de porte reducido y tripulaciones poco numerosas con escaso grado de especialización.³¹

■ LOS SISTEMAS RETRIBUTIVOS DE LA MAESTRANZA EMBARCADA

La serie de 238 contratos así perfilada se ha analizado desde diversos puntos de vista. La primera hipótesis de trabajo planteada se centraba en la constatación de una tendencia a la implantación progresiva del trabajo asalariado entre las tripulaciones embarcadas que afectaría también a los trabajadores de la maestranza. Esto permitiría constatar cómo un mismo colectivo profesional veía regulado el ejercicio de la profesión de forma distinta en función del entorno de trabajo y la empresa que llevara a cabo, experimentando contrastes de cierta rotundidad.

El sistema retributivo tradicional implantado en la navegación mercante catalana del siglo XVIII posee un origen medieval y establecía el reparto de los beneficios de la empresa marítima entre los miembros de la tripulación: el sistema de cobro a la parte o a flete común, que aparece consignado en la documentación bajo la fórmula «la tripulación va ajustada a la parte según es la costumbre de la

Detalle de los trabajos de carenado en un arsenal. (Reproducido en *Ordenanzas de su Majestad para el gobierno militar, político u económico de su Armada Naval*. Madrid, 1748. Museu Marítim de Barcelona)



nación catalana», establecía una distribución de los beneficios siguiendo, por norma general, los siguientes pasos:

- Del total de los ingresos se procedía al descuento del 10% para el buque.
- De la cantidad resultante se restaban los gastos de manutención de todo el equipaje, el salario del piloto y otros gastos.
- El resultado se dividía en dos partes iguales, una para la nave y otra para la remuneración de la tripulación, cuyas retribuciones eran fijadas por el capitán, con el asesoramiento del contra maestre, en función de la dedicación y las habilidades de cada individuo.³²

El cobro a la parte ha sido considerado por los investigadores como un elemento fundamental en la eficiencia del comercio catalán transatlántico, ya que la participación directa en los beneficios era un incentivo que forzaba a aunar esfuerzos en beneficio del negocio marítimo, cuyo éxito revertía en toda la tripulación en mayor o menor medida.³³

A lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, este sistema convivió con otra fórmula, también de origen medie-

val, que en la centuria siguiente acabará por imponerse: la retribución a salario, recogida en los *Costums Marítims*, se afirmó en la Carrera de Indias y se impuso definitivamente durante el siglo XIX.³⁴

Para el período estudiado, esta fórmula adoptó variantes diversas que fueron desde el establecimiento de una retribución global por viaje, pagadera en uno o varios plazos,³⁵ hasta la fijación de un salario mensual. Se aplicaron igualmente modalidades diversas sobre adelantos y liquidaciones, con la finalidad de asegurar la supervivencia de las familias que quedaban en tierra, en el primer caso, y evitar las desertiones en los puertos de ultramar, en el segundo.³⁶

Cabe mencionar, finalmente, que en la época también se producían retribuciones no dinerarias consignadas explícitamente en la documentación, concretamente la manutención de la tripulación que seguirá asegurándose siguiendo la tradición del sistema fijado en el cobro a la parte.³⁷

En el caso de los contratos estudiados, los sistemas retributivos experimentaron una tímida evolución hacia la contratación a salario con avances y retrocesos por parte de ambas fórmulas (gráfico 1). Para el conjunto de este

período, la paridad es casi absoluta: se han contabilizado 118 contratos a la parte y 120 a salario. Sin embargo, como puede apreciarse en los gráficos 1 y 2, la relación entre ambas modalidades de contratación evolucionó hacia una preponderancia de la segunda sobre la primera que solo llegó a apuntarse entre 1816 y 1820 –34 contratos a la parte, frente a 69 a salario–. No obstante, la presencia de la contratación a la parte persiste y no de forma residual –en 1804, se suscribieron 34 contratos a la parte, frente a 16 a salario y, en 1819, solo se registraron 2 contratos a la parte menos que los establecidos a salario– (tabla I).

A la vista de estas cifras, en el caso estudiado es notable la persistencia de los sistemas retributivos tradicionales y las ventajas e inconvenientes que podían comportar, con una leve tendencia a la implantación progresiva de la retribución a salario que se reafirmará a principios del siglo XIX, que apenas se apunta en la serie y que podría confirmarse si se amplía el marco cronológico del estudio.

Los trabajadores de la maestranza embarcados pudieron participar, de esta forma, de los beneficios del negocio marítimo, no exento de riesgos, pero con perspectivas de lucro mucho mayores que los negocios emprendidos en los astilleros de la costa.

El sistema de retribución a salario de las tripulaciones se irá imponiendo a partir de las primeras décadas del siglo XIX. No era un sistema enteramente extraño al colectivo de maestranza, cuya retribución estaba fijada a jornales, aun con diferencias obvias, ya que si bien en el primer caso las tripulaciones asalariadas veían cómo el importe de los sueldos se fijaba en el contexto de un mercado de trabajo más o menos liberalizado, en el caso del trabajo en tierra, carpinteros y calafates veían estipulados sus jornales por las autoridades corporativas y supervisados por Marina.

Sin embargo, ni esta perspectiva ni la eventual participación en el beneficio del negocio marítimo, como en el caso de la remuneración a la parte, parecen haber sido acicate suficiente para una migración hacia el trabajo en el mar, ni en épocas de bonanza ni en períodos de crisis de la producción. El número de contratos donde figuran carpinteros de ribera y calafates es muy bajo durante toda

la segunda mitad del siglo XVIII y solo se incrementa con cierta notoriedad muy a finales del período estudiado.

No parece, pues, que el trabajo en el mar haya sido considerado por el colectivo como un recurso alternativo, atendiendo a las ventajas que podía ofrecer y al carácter temporal y esporádico que podía adoptar para aliviar las penalidades a causa de la paralización industrial. La estrecha vinculación entre la producción de los astilleros y el tráfico marítimo y, en consecuencia, el paralelismo de épocas de crecimiento y crisis de ambas actividades ayudan a descartar esta idea.

■ HOMBRES Y BUQUES

El segundo aspecto analizado ha sido la distribución de los trabajadores de la maestranza en función de las tipologías de embarcaciones y los destinos de los viajes. La finalidad era corroborar cuantitativamente la vinculación entre la presencia de profesionales especializados en las tripulaciones y la evolución de las tipologías de bastimentos hacia buques de mayor porte y dimensiones, que precisaran equipajes numerosos y especializados para su mantenimiento y maniobra.

A partir de la misma serie documental, la elaboración de la tabla 2 permite apreciar diversos aspectos.

En primer lugar, la diversidad de tipologías de las embarcaciones implicadas en el tráfico marítimo del Principado. En los contratos aparecen quince tipos diferentes de buques, cuyas características varían en dimensiones, porte y tipo de arboladura, tres factores que determinan el número y la composición de las tripulaciones.

Un primer grupo reúne las tipologías que aparecen en una sola ocasión en la serie estudiada (místico, tartana, paquebote, barca, falucho, jábega, queche), todas ellas embarcaciones de porte reducido y, en su mayoría, de aparejo latino, que si bien es cierto que protagonizaron a lo largo de la centuria expediciones a ultramar, se adecuaban poco o nada a las condiciones de la navegación transatlántica. Estas tipologías ostentan una presencia casi anecdótica; no así un segundo grupo de embarcaciones, que se podría alinear en la misma tradición mediterránea: saetías y pinques son veleros propios

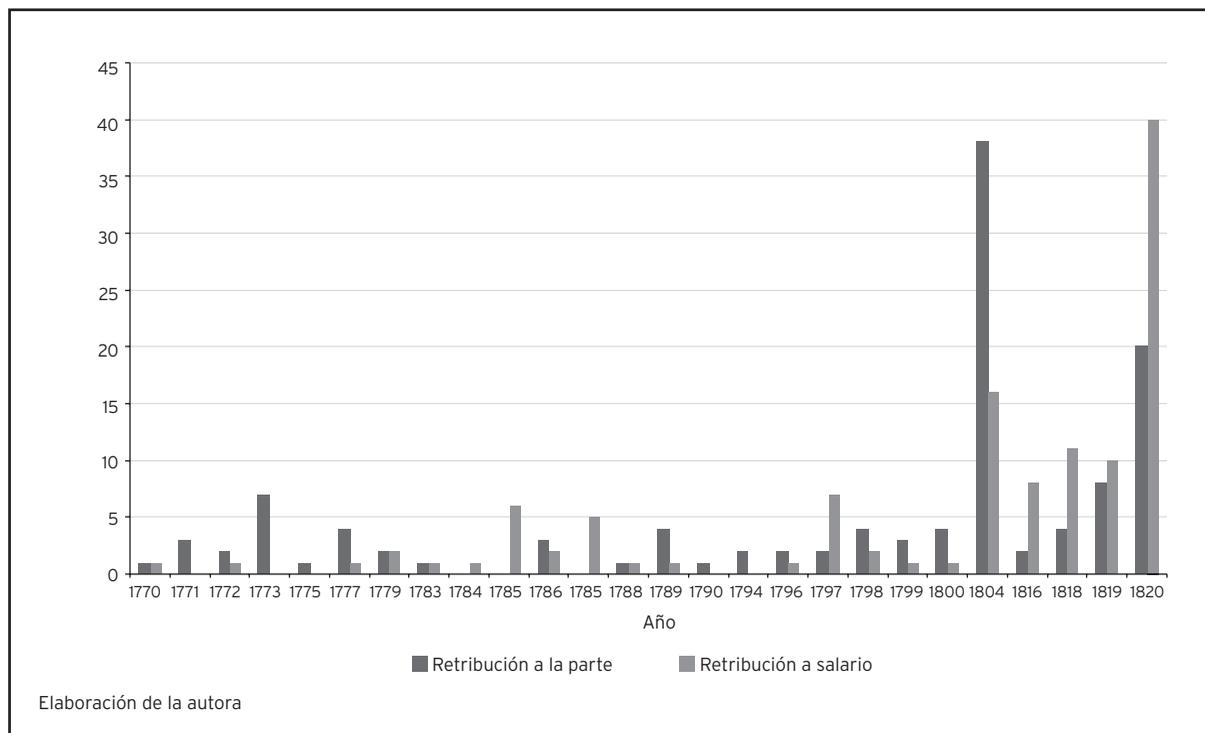
TABLA 1. CONTRATOS DE TRIPULACIÓN CLASIFICADOS POR SISTEMA DE RETRIBUCIÓN*

Año	Retribución a la parte	Retribución a salario	Total
1770	1	1	2
1771	3	0	3
1772	2	1	3
1773	7	0	7
1775	1	0	1
1777	4	1	5
1779	2	2	4
1783	1	1	2
1784	0	1	1
1785	0	6	6
1786	3	2	5
1787	0	5	5
1788	1	1	2
1789	4	1	5
1790	1	0	1
1794	2	0	2
1796	2	1	3
1797	2	7	9
1798	4	2	6
1799	3	1	4
1800	4	1	5
1804	38	16	54
1816	2	8	10
1818	4	11	15
1819	8	10	18
1820	20	40	60
Total	119	119	238

* La columna sin sombreado contiene los valores de contratos a la parte y la de sombreado, los contratos a salario.

Elaboración de la autora

GRÁFICO 1. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CONTRATOS SEGÚN EL SISTEMA DE RETRIBUCIÓN



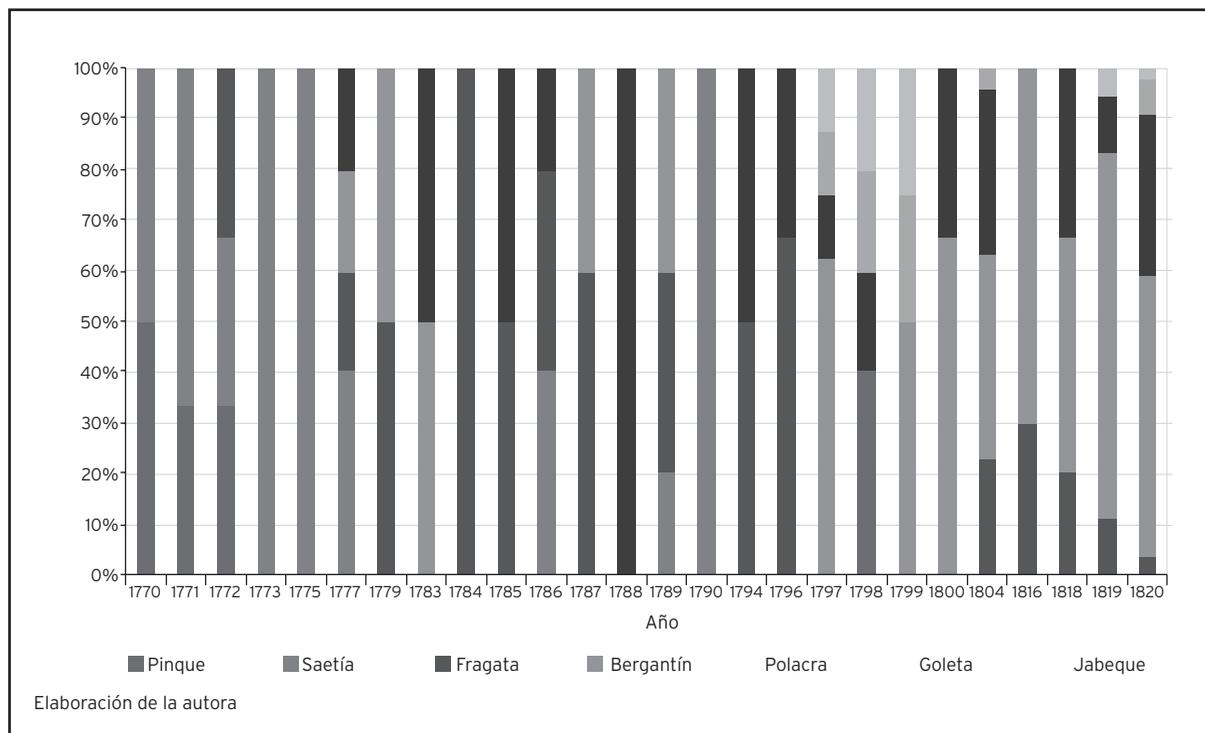
de esta tradición, si bien su presencia en la navegación transatlántica fue mucho mayor y el papel que desarrollaron como elemento logístico fundamental para la Carrera de Indias en Cataluña ha sido resaltado por diversos autores. En la serie estudiada, se han localizado 18 contratos de saetías y cinco de pinques, que representan casi el 10% de la muestra, todos ellos suscritos entre 1770 y 1798.³⁸

Frente a estos buques, bergantines, goletas, polacras y fragatas se erigirán en protagonistas del comercio a ultramar. Su presencia será constante a lo largo del período analizado, si bien empezará a afirmarse a partir de las últimas décadas del siglo XVIII y será incuestionable durante

la centuria siguiente (gráfico 3). Así, por ejemplo, de los 98 contratos de bergantines estudiados, solo 16 son de antes de 1800 (de ellos, 13 entre 1785 y 1799), mientras que los 82 restantes datan del período 1800-1820. Esta tendencia se observa también en las fragatas (15/22) y en las polacras (12/43).

A la luz de la reconstrucción de las series documentales, se puede afirmar que existe una coincidencia natural entre la presencia de carpinteros y calafates a bordo y el protagonismo de los grandes veleros de tradición atlántica, que se impondrán en el comercio ultramarino por la adecuación a las condiciones de navegación en el océano y al tráfico mercantil de largas distancias. Estos veleros

GRÁFICO 2. DISTRIBUCIÓN DE CONTRATOS SEGÚN BUQUES (EN %)



desarrollarán largas travesías expuestos a las incidencias de una navegación que afronta más riesgos y su seguridad (la de la carga, del buque y de la tripulación, por este orden) deberá estar garantizada al máximo.

■ LOS VIAJES

El tercer aspecto analizado en la serie documental ha sido la correlación entre la presencia de los trabajadores de la maestranza y los destinos de los buques en los que embarcaron. ¿Para qué trayectos eran demandados sus servicios? O, lo que es lo mismo, ¿cuáles eran las rutas que se juzgaban más accidentadas?

La tabla 3 se ha elaborado a partir del análisis de la información relativa a este punto. En ella se muestran los puertos de destino de las tripulaciones, con distinción del tipo de contratación. Se ha procedido a agruparlos por áreas geográficas más amplias habida cuenta la diversidad que presentaban.

La primera constatación es rotunda. Los destinos americanos tienen una preeminencia absoluta. De los 215 documentos estudiados –aquellos que establecían con toda claridad el destino de la travesía–, 191 recogen viajes a puertos americanos, mientras que solo 24 (12,5%) tienen como punto de llegada puertos europeos, todos ellos situados en el Mediterráneo y el mar Negro.³⁹

TABLA 2. DISTRIBUCIÓN DE CONTRATOS DE TRIPULACIÓN CLASIFICADOS POR TIPO DE BUQUES Y SISTEMA DE RETRIBUCIÓN*

	Pinque	Saetía	Fragata	Bergantín	Polacra	Goleta	Jabeque	Tartana	Corbeta	Místico	Paquebote	Barca	Falucho	Jábega	Queche	Total			
1770	1	1														1	1	2	
1771	1	2														3	0	3	
1772	1	1	1													2	1	3	
1773		7														7	0	7	
1775		1														1	0	1	
1777		2	1		1	1										4	1	5	
1779			1		1						1	1				2	2	4	
1783					1	1										1	1	2	
1784				1												0	1	1	
1785				3		3										0	6	6	
1786		2		2		1										3	2	5	
1787				3		2										0	5	5	
1788						1	1									1	1	2	
1789		1	1	1	2											4	1	5	
1790		1														1	0	1	
1794				1		1										2	0	2	
1796					1	1	1									2	1	3	
1797					1	4	1			1				1		2	7	9	
1798	2					1						1				4	2	6	
1799					2			1								3	1	4	
1800					1	1	1			1					1	4	1	5	
1804				7	5	14	7	15	2		2					38	16	54	
1816					3	1	6									1	9	10	
1818					3	1	6	3	2							4	11	15	
1819				1	1	4	9	2			1					8	10	18	
1820					2	6	25	10	8	2	2	1				2	20	40	60
Total	4	1	18	12	25	33	64	39	16	3	5	2	4	1	2	118	120	238	

* Las columnas sin sombreado contienen los valores de contratos a la parte y la de sombreado, los contratos a salario.

Elaboración de la autora

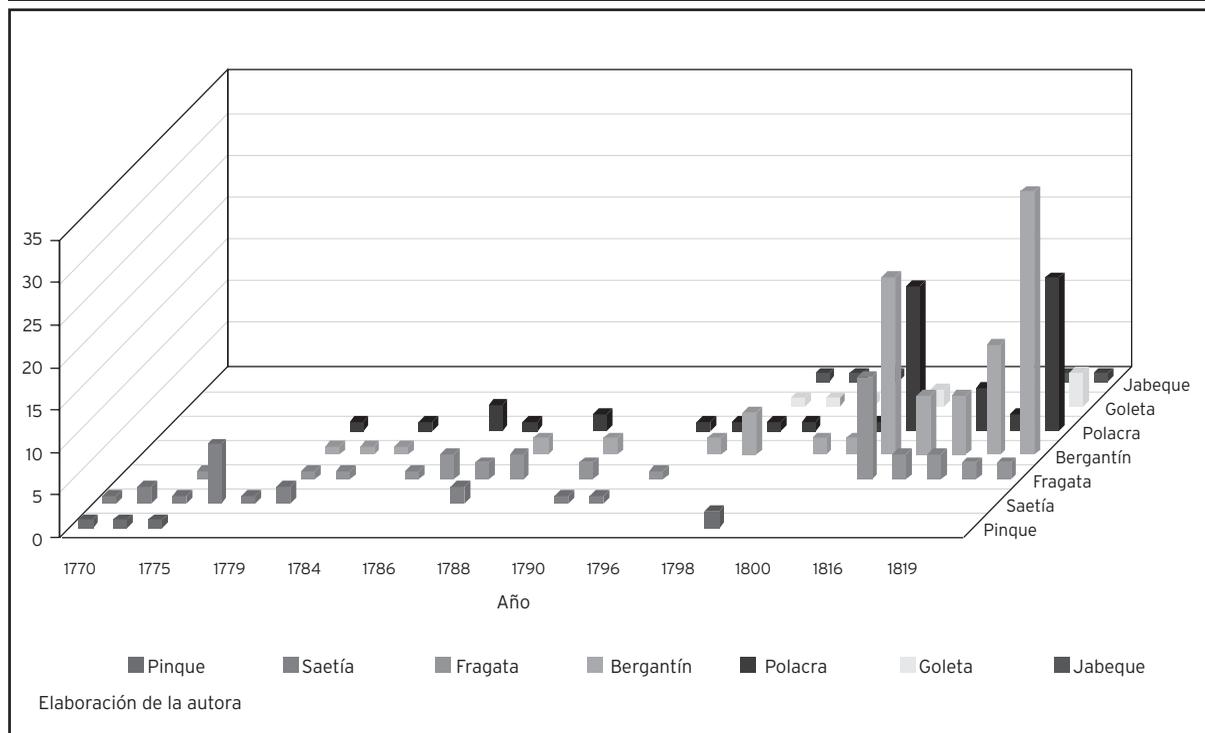
TABLA 3. EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN (A LA PARTE Y A SALARIO) CLASIFICADA POR DESTINO*

	Cuba/Barlovento / Puerto Rico	Veracruz/Yucatán/ Campeche	Montevideo/ Buenos Aires	Costa Firme	Rusia	Italia	Total								
1770	1		1				1	1	2						
1771	3						3		3						
1772	1	1					1	1	2						
1773	6						6		6						
1777	3	1					3	1	4						
1779		1	1		1	1	2	2	4						
1783	1	1					1	1	2						
1784			1					1	1						
1785			3	2				5	5						
1786		3	2				3	2	5						
1787		2	2		1			5	5						
1788				1	1		1	1	2						
1789		2		2	1		4	1	5						
1790		1						1	1						
1794		1		1			2		2						
1796	1			1	1		2	1	3						
1797	1	1	2		2	1	2	7	9						
1798		3	1	1	1		4	2	6						
1799		3	1				3	1	4						
1800		1	1	2			3	1	4						
1804	9		5	7	7	8	39	15	54						
1816		5	1			1	1	7	8						
1818	1		2			2	3	8	16						
1819	2	1	2		1	2	1	7	10						
1820	8	12	3	12		5	3	5	4	15					
Total	37	25	34	35	15	13	18	14	3	15	1	5	104	111	215

* Las columnas sin sombreado contienen los valores de contratos a la parte y las de sombreado, los contratos a salario.

Elaboración de la autora

GRÁFICO 3. EVOLUCIÓN DE LOS CONTRATOS SEGÚN TIPO DE BUQUES (VALORES ABSOLUTOS)



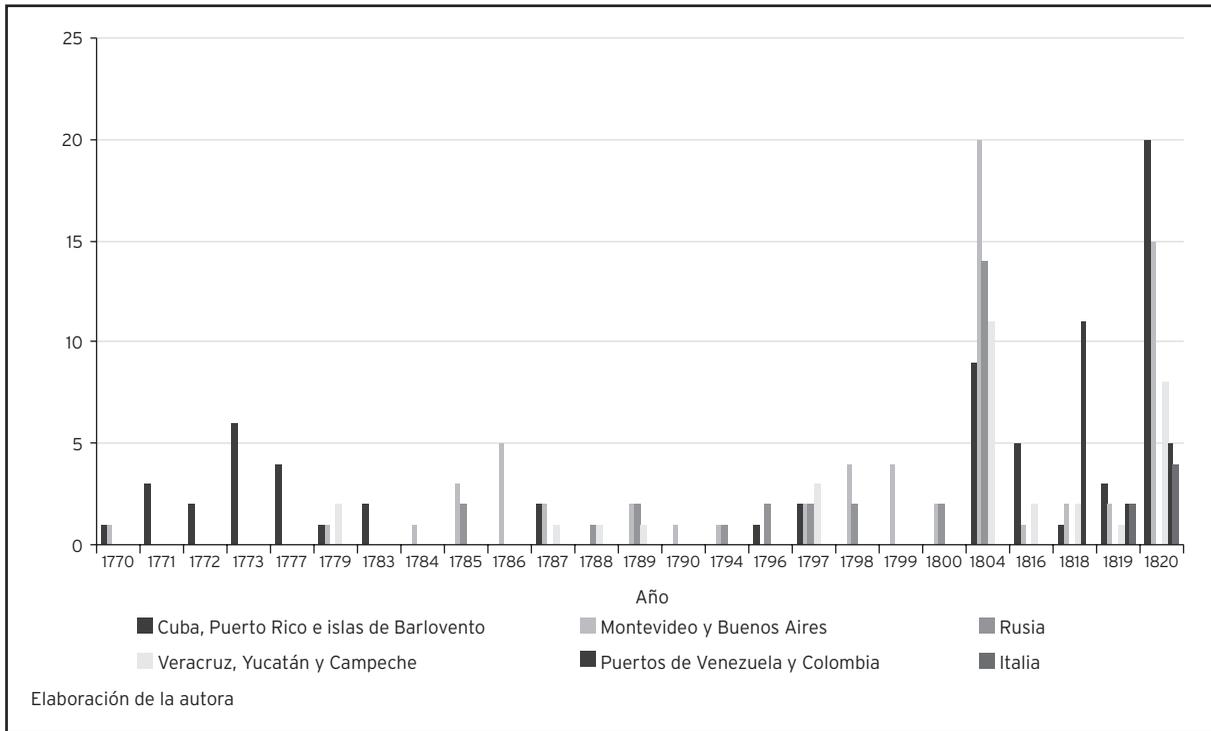
Entre los destinos, la variedad es enorme pero sus nombres son los asiduos en el tráfico colonial (Veracruz, Puerto Rico, La Habana, La Guaira, Puerto Cabello, Santa Marta, Cumaná, Cartagena de Indias...) e, incipientemente, Montevideo y Buenos Aires. Para facilitar el análisis y la cuantificación se han delimitado áreas geográficas en donde se concentran puertos cercanos o se delimitan circuitos conectados o de redistribución.

Así se han delimitado las áreas de Cuba, Puerto Rico y las islas de Barlovento; Veracruz, Yucatán y Campeche; los puertos de Costa Firme, es decir, de la costa de las actuales Venezuela y Colombia (Cumaná, La Guaira, Cartagena de Indias, Santa Marta, Puerto Cabello, entre otros);

la zona de Mar del Plata (Montevideo y Buenos Aires) y dos áreas en el Mediterráneo, el Mediterráneo oriental (Constantinopla y puertos del mar Negro), y el Mediterráneo occidental (puertos italianos).

Se afirma claramente el poder de atracción de los destinos caribeños –Cuba, Puerto Rico y las islas de Barlovento (25,83% del total), por un lado, y Veracruz, Campeche y Yucatán (32,09%), por otro–, seguidos a cierta distancia por los puertos de Costa Firme (14,88%), y Montevideo y Buenos Aires (13,02%). Por su parte, la navegación por el Mediterráneo, minoritaria en la serie (11,17%), guarda un equilibrio entre los destinos que reafirma la conciencia de un mar «pequeño», limitado (gráfico 4).

GRÁFICO 4. EVOLUCIÓN DE LOS CONTRATOS SEGÚN DESTINOS (VALORES ABSOLUTOS)



Sin embargo, en lo que se refiere a las modalidades de contratación, ambas tradiciones –atlántica y mediterránea– guardan similitudes: no se puede distinguir una preferencia por una u otra modalidad (a la parte o a salario) en función de los destinos. La evolución se encuentra, pues, más relacionada con la evolución de los usos del trabajo en el devenir del tiempo que con las rutas más o menos lucrativas de los viajes.

Finalmente, la serie documental ha sido analizada atendiendo a la estructura de las tripulaciones y la escala salarial. En consecuencia, el análisis se ha reducido a los 120 contratos a salario seleccionados para el estudio, identificando las categorías profesionales que figuran en

ellos y las retribuciones asignadas (tabla 4). Se ha calculado el salario medio para cada categoría y el año, con la finalidad de reconstruir su evolución en conjunto (gráfico 5) distinguiendo, posteriormente, los viajes a los diferentes destinos (gráficos 6 a 11).

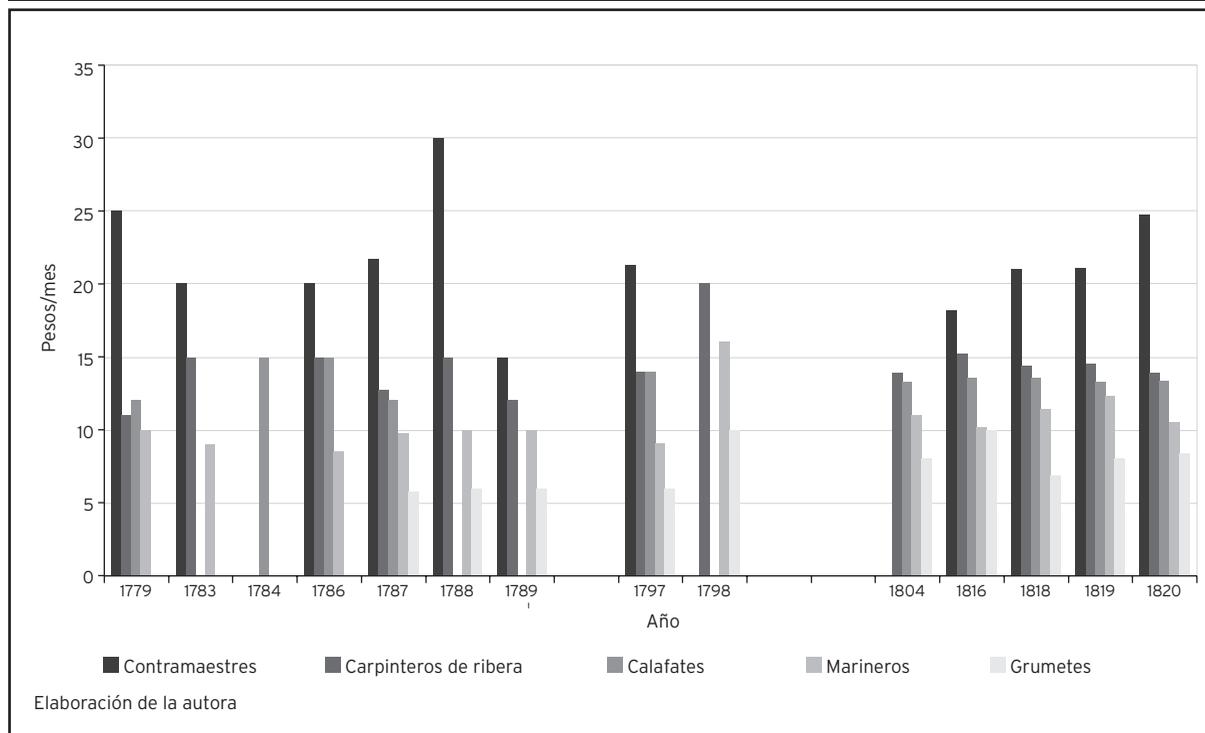
El trabajo a bordo de los buques del comercio de larga distancia se caracteriza por un elevado grado de especialización que determina diferencias salariales entre los miembros del equipaje. J. M. Delgado la ha caracterizado en sentido «vertical», establecida entre la marinería en función de la experiencia desarrollada en el arte de la navegación y que permite distinguir al menos cuatro categorías profesionales: pajes o menores de 14 años; gru-

TABLA 4. EVOLUCIÓN DE LOS SALARIOS MEDIOS POR CATEGORÍAS PROFESIONALES

	1.º piloto	2.º piloto	Pilotín	Contraмаestre	Carpintero de ribera	Calafate	Dispensero	Cocinero	Marinero	Grumete / Mozo	Paje
1770					15						
1772					12						
1777					10	12					
1779				25	11	12	12	11	10		
1783		25	9	20	15				9		5
1784						15					
1786			10	20	15	15		8	8,5		
1787			9	21,66	12,75	12	12		9,75	5,75	4
1788	30			30	15				10	6	
1789				15	12				10	6	4
1796					12						
1797	62	25	9	21,33	13,95	14	12	13,5	9,05	6	4
1798	50	24			20		20		16	10	6
1799											
1800											
1804	56		25		13,85	13			11,025	8	5
1816	47,5	35	15	18,16	15,28	13,5	16	13	10,215	10	4,5
1818	16,66	25	35	21,02	14,42	13,5	15	10	11,46	6,8	4,5
1819	50	30		21,1	14,56	13,33	15	15	12,34	8	4,8
1820	55	38,09	34	24,69	13,92	13,44	12,87	10,6	10,54	8,38	8,38

Elaboración de la autora

GRÁFICO 5. EVOLUCIÓN DE LOS SALARIOS MEDIOS POR CATEGORÍAS PROFESIONALES



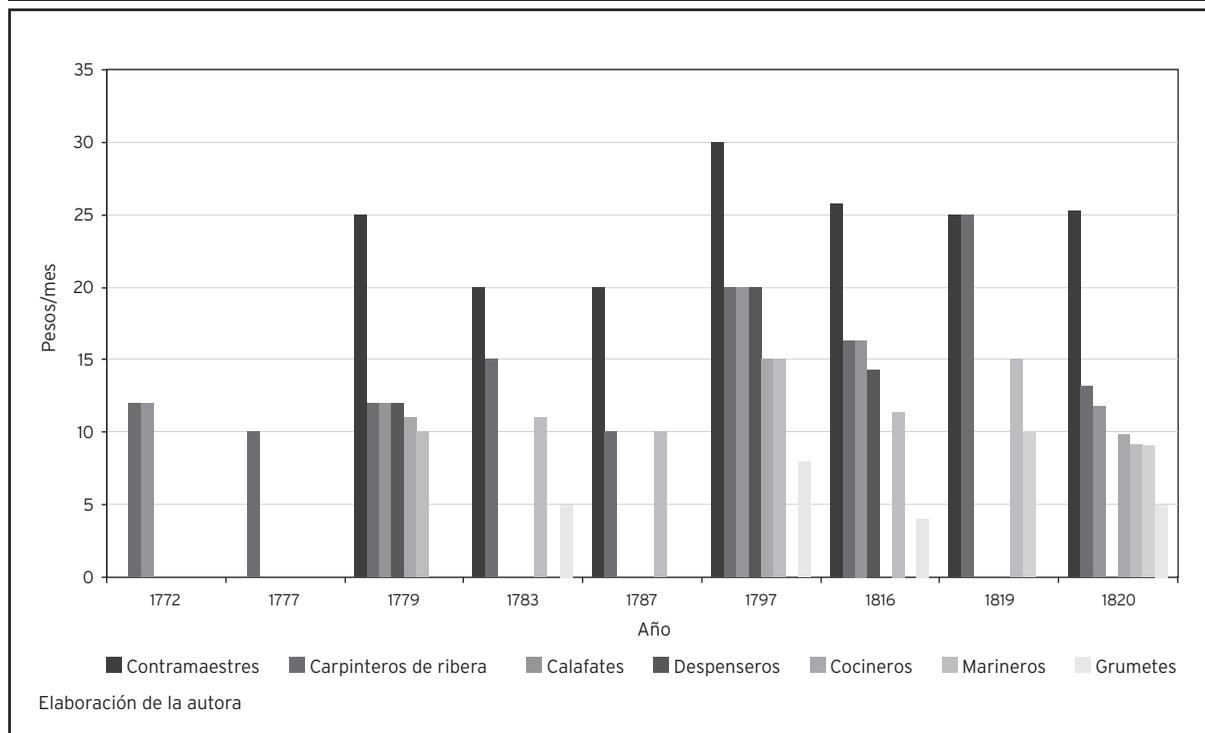
metes; muchachos y mozos entre 14 y 18 años; y marineros nombrados en función de sus diversas especialidades (artilleros, cocineros, despenseros).

En sentido «horizontal», fruto de su formación previa al embarque, la clasificación distingue entre pilotos, pilotines, escribanos, carpinteros y calafates, y cirujanos.⁴⁰ Obviamente, no todos los contratos contienen todas las categorías profesionales y no siempre la franja salarial responde a una jerarquía estricta, ya que en buena medida, sobre todo en el caso de la oficialidad, un factor determinante es la confianza del armador depositada en su representante a bordo y el grado de implicación que quiera obtener de este con el fin de salvaguardar el éxito de la empresa.

En el caso estudiado, las contratas contienen hasta quince categorías profesionales (primeros y segundos pilotos, pilotines, agregados, guardianes, contraмаestres, escribanos, cirujanos y médicos, carpinteros de ribera, calafates, despenseros, cocineros, marineros, mozos, grumetes y pajes), algunas con presencia mínima en la documentación, como es el caso de los cirujanos o escribanos.

En segundo lugar, destaca una escala retributiva amplia, en función de la especialización. Así, dentro de la marinería formada únicamente a través de la experiencia –como en el caso de pajes, grumetes, mozos y contraмаestres, teniendo en cuenta que este podría considerarse miembro de la tripulación distinguida–, las diferencias

GRÁFICO 6. EVOLUCIÓN DE SALARIOS MEDIOS EN VIAJES A CUBA, PUERTO E ISLAS DE BARLOVENTO



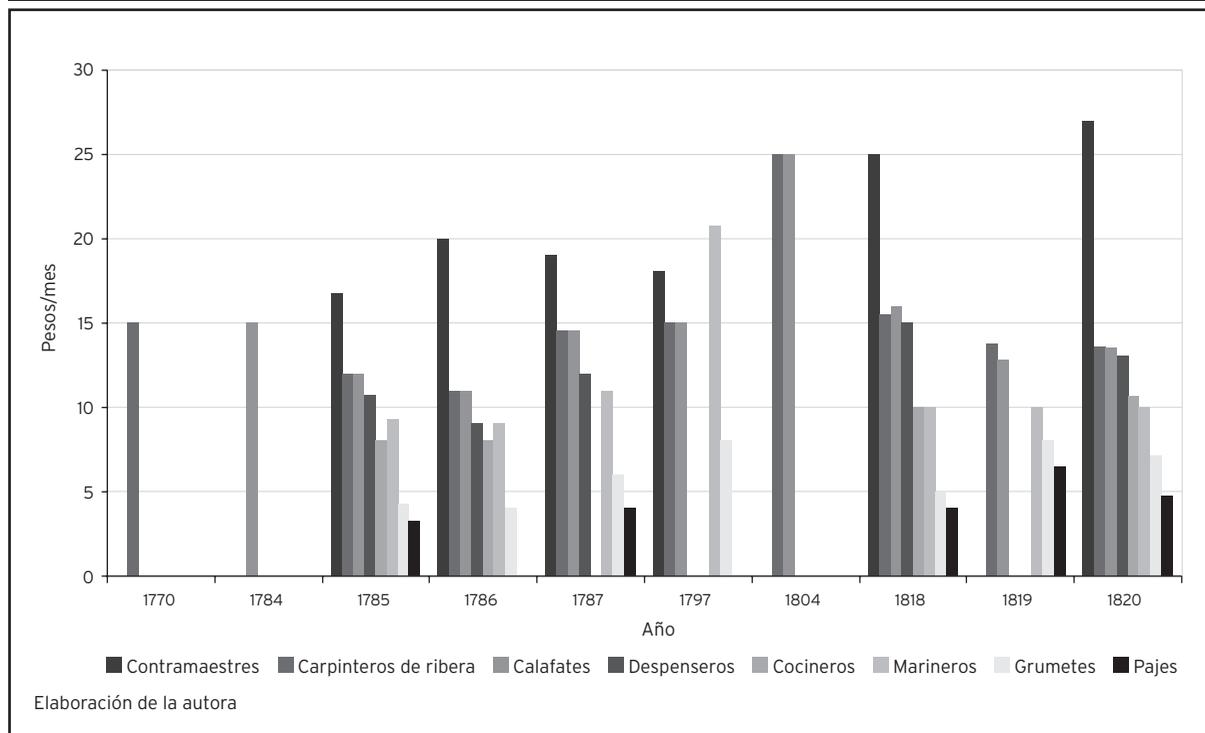
en las retribuciones oscilan, según las épocas, entre 1 a 5 y 1 a 3 entre pajes y contra maestres, y 1 a 3 y 1 a 2 entre marineros no cualificados y contra maestres. Las retribuciones de la oficialidad, compuesta según los casos por capitanes, pilotos, segundos pilotos y pilotines, se sitúan a distancia de marinería, sea o no especializada.

La diversificación de categorías tendió a aumentar a medida que, avanzado el siglo XVIII, se desarrolló la formación técnica profesional. Tradicionalmente, el único mando intermedio entre el capitán o patrón y la marinería fue el contra maestre, hombre de confianza del capitán, generalmente experimentado y capaz de dirigir la operativa de la navegación.

Si bien algunos autores han señalado la tendencia a sustituirlos en beneficio de marinos formados en las escuelas de náutica, lo cierto es que, a la luz de los contratos, su presencia continúa siendo permanente y sus servicios se antojan imprescindibles. No obstante, es cierto que su remuneración tenderá a distanciarse a lo largo del tiempo respecto a la de la oficialidad, pero permanecerá alejada de carpinteros y calafates, situados –junto con los cocineros y dispenseros– en una franja intermedia entre los oficiales y la marinería llana.

Entre la marinería, los oficios especializados detentan cierta posición destacada que se refleja levemente en la escala retributiva y en el orden social. Carpinteros y cala-

GRÁFICO 7. EVOLUCIÓN DE SALARIOS MEDIOS EN VIAJES A VERACRUZ, YUCATÁN Y CAMPECHE



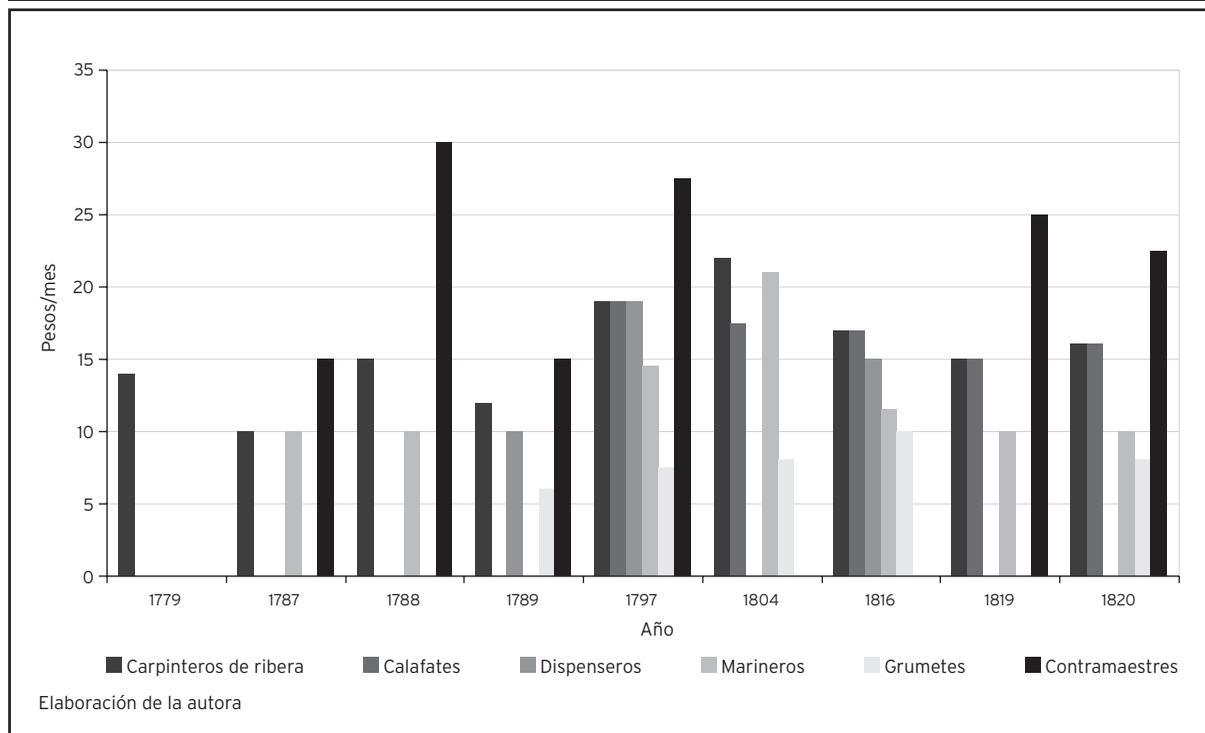
fates se sitúan en un peldaño por encima de los marineros con tareas especializadas (cocineros, despenseros), pero su remuneración se mantendrá bastante estable, con una leve tendencia a la baja a lo largo del período estudiado y tenderá a equipararse a la del resto de compañeros.

La retribución de las tripulaciones también se encuentra en función de los destinos. Aquí volvemos a detectar diferencias notables entre la navegación mediterránea y la transoceánica: en 1818, mientras un carpintero embarcado en ruta a los puertos del mar Negro podría cobrar 11 pesos fuertes mensuales u 8 en singladura hacia Italia, su homólogo, en viaje a Veracruz, cobraba hasta 16 o 20 si se desplazaba a La Habana⁴¹.

Más allá de esta tendencia general, no se pueden singularizar las rutas en función de los salarios de las tripulaciones: los veleros del comercio de ultramar contarán a lo largo del período estudiado con equipajes remunerados no tanto en función del destino concreto como en relación con la evolución del negocio marítimo y las tendencias generales que observaron los sistemas retributivos del conjunto de la marinería.

Cabe una última nota respecto a los posibles ingresos no salariales: las tripulaciones embarcadas podían complementar los ingresos obtenidos gracias a la remuneración de su trabajo con los beneficios logrados mediante la comercialización de productos embarcados desde los

GRÁFICO 8. EVOLUCIÓN DE SALARIOS MEDIOS EN VIAJES A COSTA FIRME



puertos de origen. Estos productos, conocidos como «pacoilla» también fueron objeto de regulación en las normativas. La Ordenanza para la Navegación Mercantil los nombra específicamente, y regula su cantidad y condiciones: «Sin embargo podrá cada uno de ellos (oficiales y marineros) llevar en su cofre o arca las mercaderías que podrá contener sin pagar flete alguno con tal que sean a lícito comercio y las manifiesten al tiempo de su embarco».⁴²

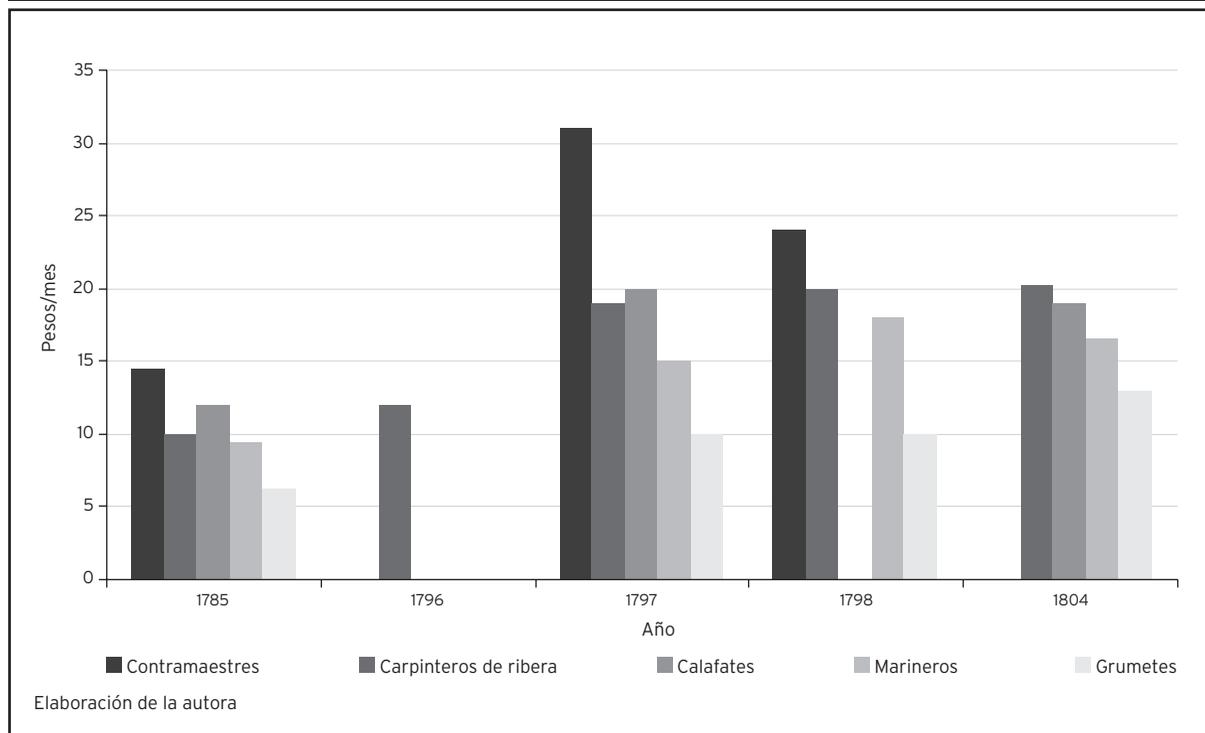
Generalmente, se trataba de productos manufacturados de escaso valor –quincalla, encajes, cintería, medias, pañuelos– que, además, ocupaban poco espacio. Resulta imposible determinar la importancia de estas rentas que dependían del éxito de las pequeñas operaciones efec-

tuadas, aunque algunos autores han afirmado que hasta 1793, cuando se prohibió su práctica, constituían la principal fuente de ingresos de la marinería.⁴³ Estas retribuciones no se mencionan en los contratos de tripulación pues forman parte de los derechos reconocidos de forma general a las tripulaciones y sancionados a través de una ordenanza general.

■ CONCLUSIÓN

Durante el siglo XVIII, los trabajadores de la maestranza vivieron sometidos, como el resto de los colectivos profesionales vinculados a las actividades marítimas, bajo una

GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN DE SALARIOS MEDIOS EN VIAJES A MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES

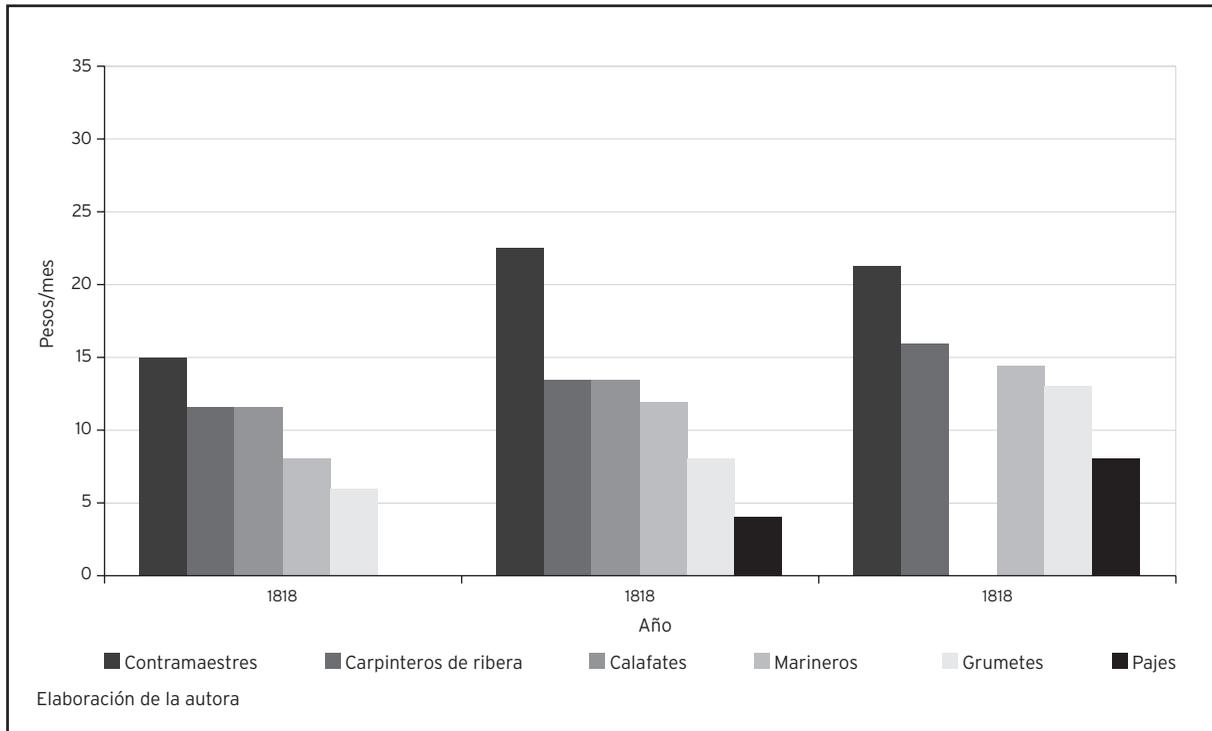


doble regulación cuyas características determinaron no solo las condiciones en las que ejercieron su profesión, sino también sus condiciones de vida. Por un lado, las regulaciones gremiales protegían y, a la vez, constreñían el desarrollo de la actividad profesional, de acuerdo con la tradición gremial de la sociedad del Antiguo Régimen. A lo largo del siglo XVIII, a esta regulación se sumó el peso de la Matrícula de Mar, una institución diseñada para la provisión de recursos humanos necesarios para la Armada mediante el control estricto de los individuos dedicados a actividades marítimas, a cambio de supuestos privilegios que en ningún modo llegaban a compensar lo oneroso de su situación.

Junto con el ejercicio de la profesión en tierra, carpinteros de ribera y calafates hallaron a bordo de los buques mercantes otro espacio donde desarrollar su actividad, inmersos aquí en una estructura también fuertemente regulada pero que aparentemente podía compensarse con expectativas económicas más alentadoras.

Sin embargo, esta opción no resultó especialmente atractiva para los agremiados. Solo una pequeña parte se dejó tentar por esta salida profesional y únicamente de forma esporádica. Se incorporaron a un mercado de trabajo ciertamente más flexible que el marco gremial pero aún alejado de la liberalización que se implantaría a lo largo del siglo XIX.

GRÁFICO 10. EVOLUCIÓN DE SALARIOS MEDIOS EN VIAJES AL MAR NEGRO Y CONSTANTINOPLA

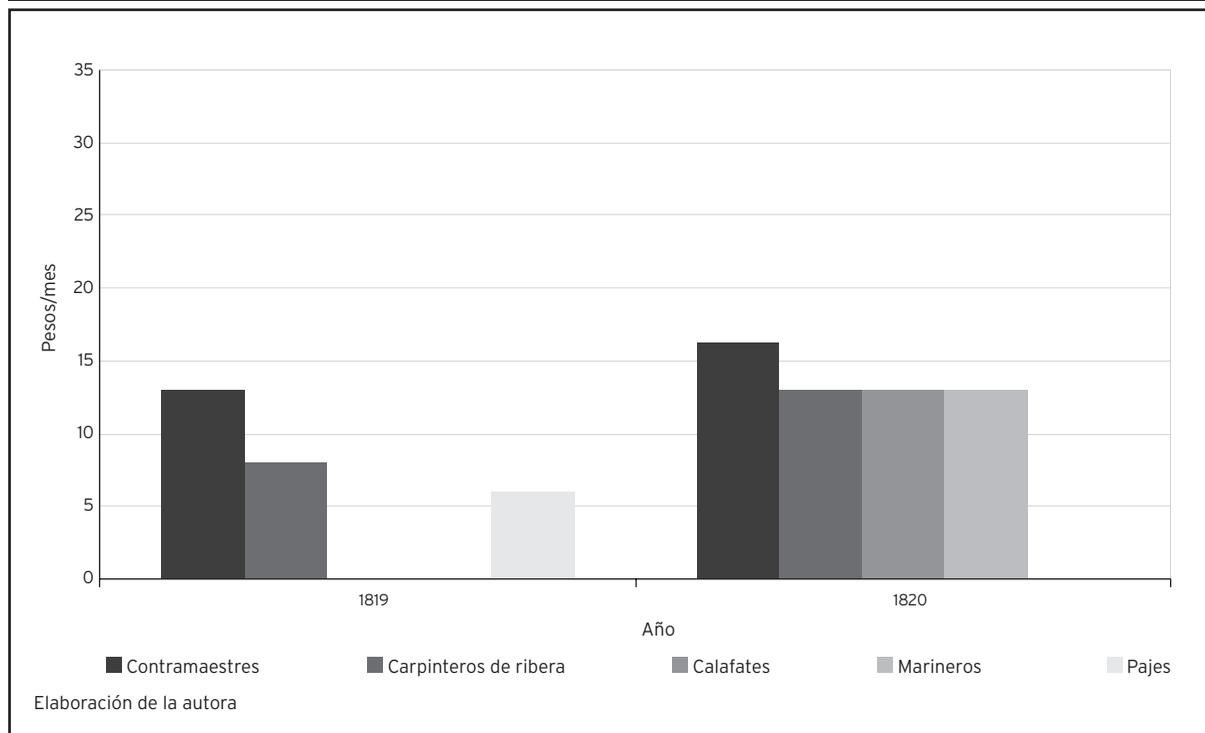


Así, vieron cómo los tradicionales sistemas de retribución eran progresivamente sustituidos por el trabajo asalariado, alejándolos de la posibilidad de participar de forma más directa en los beneficios del negocio marítimo.

Sin embargo, sería aventurado identificar este proceso de «salarización» del trabajo en el mar con un correspondiente desarrollo de proletarización. Surgido en el transcurso de la Edad Media, la percepción de salarios en el trabajo marítimo se consolidó durante la Carrera de Indias, encuadrada en el juego de intereses del comercio marítimo, que lo estimaba más rentable que la participación en los beneficios del negocio. Este proceso se fue consolidando a lo largo de los siglos XVIII y XIX.

Las tripulaciones embarcadas vendieron su fuerza de trabajo pero conservaron cierto control de elección en su contratación. Así, los trabajadores de la maestranza jamás se desvincularon de las estructuras gremiales y las restricciones de la Matrícula de Mar a las que quedaban sujetos en tierra. La percepción de un salario en el mar, igual que el jornal en tierra, no los convirtió en proletarios. En tierra, sobre los sistemas retributivos continuó existiendo una fuerte regulación al margen de las leyes de la oferta y la demanda, y al servicio de otros intereses ajenos a la liberalización del mercado de trabajo. En el mar, vendieron su fuerza de trabajo cualificada, pero también pudieron gozar de cierta li-

GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE SALARIOS MEDIOS EN VIAJES A ITALIA



bertad de elección, sin olvidar el carácter subsidiario, esporádico y temporal que para ellos tenía el trabajo a bordo.

La generación de un nuevo marco jurídico a partir de la abolición de la Matrícula de Mar y de la transformación de los modelos tradicionales de relación entre trabajo y capital marcaría un punto de inflexión y la generación de un nuevo modelo de relaciones laborales, que produciría una verdadera proletarianización de las tripulaciones. Un fenómeno que se debe situar bien avanzado el siglo XIX, cuando con la generalización de la navegación de propulsión mecánica, la presencia de la gente de maestranza se habría convertido ya en un recuerdo del pasado.

■ NOTAS

1. Biblioteca Nacional de Cataluña (BNC), fondo Archivo Histórico del Hospital de la Santa Creu, caja 14, n.º 757. Ordinacions de la confraria de calafats de Barcelona, 1629, Cap. 23.
2. Museo Marítimo de Barcelona (MMB), Col·leccions documentals, reg. 1450. Libre de les ordinacions dels mestres d' aixà de la present ciutat de Barcelona, passades per los magnífichs concellers y concell ordinari de la present ciutat a V d'agost, año MDCXVI, Cap. 21 y 26.
3. Ídem, Cap. 19.
4. Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB). Escribanía de Marina. Vicente Simón, 41. Acta del Consejo del Gremio de Carpinteros de Ribera y Calafates de Barcelona, celebrado el 24 de agosto de 1761, que contiene las ordenanzas de gremio.

5. Ídem, Cap. 7.

6. Ídem, Cap. 12, 13 y 15.

7. «Muy Ilustre Señor. Los patrones catalanes Félix Misser, Gabriel Miró, Felicià Carnesoltes y otros, del mejor modo y con la debida veneración a V. S. representan los graves perjuicios y daños que experimentan de los Gremios de Carpinteros de ribera y Calafates en las carenas de fábricas de sus respectivas embarcaciones, con motivo del turno o tanda que tienen establecido, de no poder los suplicantes tomar con su dinero propio los maestros de dichas cofradías que les parecen aptos y de su satisfacción, sí que deben ejecutarlo de los que dichos prohombres dicen les toca el turno; y cuya confianza, la mayor parte de ellos no son buenos para aprendices ni trabajan una cuarta parte del jornal el día. Lo primero por pasarles maestros sin exámenes en virtud de ser casados con una hija de los tales y lo segundo porque no pudiéndoles faltar el turno trabajan menos por tener más jornales y dura más la obra, en grave perjuicio de los suptes. para cuyo esmero [...] han tomado la [práctica] de volver a carenar y dezazer [sic] las obras de sus embarcaciones en los parajes de la costa y algunas veces para evitar mayor daño han llegado los suptes. A tal extremo como de pagar el jornal al amanecer a muchos maestros y que fuesen a pasearse a tierra todo el día donde quisiesen, y con esta providencia han hallado los suptes. mayor cuenta por quedar en el trabajo aquellos que saben y quieren cumplir en su obligación.

»[...] De estos [maestros] hay muchos en los gremios de esta ciudad que desean se desvanezcan tales turnos por ser abrigo de mucho ociosidad y en tal caso sería atendido el que sabe y desea cumplir con su obligación. Por tanto suplican a V. S. rendidamente se sirva mandar a los citados Prohombres abstenerse de molestar ni que obliguen a los suplicantes a tomar los maestros por turno o tanda si que con su dinero propio les sea facultativo hacer trabajar a los de su satisfacción que con esta providencia se esmerarán los ignorantes y perezosos y quedarán los suptes. bien servidos». AHPB. Escribanía de Marina, Vicente Simón, 27. Acta del Consejo del Gremio de Carpinteros de Ribera y Calafates de Barcelona, celebrado el 14 de marzo de 1757. Memorial presentado por Félix Misser, Gabriel Miró, Felicià Carnesoltes y otros patrones catalanes en contra del turno establecido por el gremio.

8. AHPB. Escribanía de Marina. Vicente Simón, 41. Acta del Consejo del Gremio, celebrado el 24 de agosto de 1761, que contiene las ordenanzas de gremio. Cap. 14.

9. FRANCISCO DE P. COLLEFORNS LLADÓ, *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona (1750-1865)*, Barcelona, 1951, 32.

10. AHPB. Escribanía de Marina. Vicente Simón, 42. Acta del Consejo del Gremio celebrado el 21 de junio de 1767, que contiene el memorial presentado por los prohombres del gremio al Intendente General del Ejército y Principado de Catalunya.

11. AHPB. Escribanía de Marina, Cosme Raurés, 10, 790-796. Acta del Consejo del Gremio celebrado el 19 de diciembre de 1784.

12. «Y estando así convocados por los referidos Prohombres, se propuso que, en atención a que por el colector del Real Catastro se pidió al gremio la cantidad señalada a sus individuos en el año próximo pasado, sin embargo de haber estado el todo de ellos a excepción de los más viejos e inútiles la mayor parte del año empleados en el Real Servicio, en veinte y cinco febrero de este año presentaron memorial al Sr. Intendente General, haciéndole presente los motivos que tenían para eximirse de semejante pago». AHPB. Escribanía de Marina, Cosme Raurés, 10, 373-376. Acta del Consejo del Gremio celebrado el 4 de julio de 1784.

13. Sobre la Matrícula de Mar, características, proceso de implantación y valoración existe una abundante bibliografía. Véase FRANCISCO JAVIER DE SALAS, *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, 1870; ANGEL O'DOHERTY: «La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III», en *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. IX (1952), pp. 347-370; JOAQUÍN LLOVET, *La Matrícula de Mar i la provincia de marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, 1980; OLGA LÓPEZ MIGUEL y MAGDA MIRABET CUCALÀ: «La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza», en CARLOS MARTÍNEZ SHAW (Ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 217-239; ROBERTO FERNÁNDEZ DÍAZ y CARLOS MARTÍNEZ SHAW: «Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en CARLOS MARTÍNEZ SHAW (Ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pp. 243-271; JOSÉ MANUEL VÁZQUEZ LIJO: «Los privilegios de la Matrícula de Mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada en el siglo XVIII», en *Obradoiro. Revista de Historia Moderna*, n.º 6, 1997, pp. 107-130; del mismo autor, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, 2007.

14. Sobre la Real Compañía de Comercio de Barcelona, véase JOSÉ MARÍA OLIVA MELGAR: *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, 1987. Sobre la organización de expediciones catalanas hacia los mercados americanos bajo el régimen de registros sueltos, véase, entre otros, CARLOS MARTÍNEZ SHAW: *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, 1981, especialmente pp. 94-198; J. M. OLIVA MELGAR: «La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII», en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, Vol. IV, tomo II, Córdoba, 1978, pp. 113-131.

15. En el período que va desde la firma del Tratado de Versalles, en 1783, y la crisis colonial de 1787, se construyó el 24,3% de los bastimentos documentados por Delgado en su estudio. JOSEP MARÍA DELGADO RIBAS: *La flota catalana del comercio libre (1778-1804): un caso de acumulación previa*, Barcelona, 1977, tesis de licenciatura inédita, pág. 64. Véase también «La construcción i la indústria navals a Catalunya (1750-1820)», en *Recerques*, n.º 13, 1983, pp. 53 y 61.

16. Una sucesión de medidas legislativas fortalecería este proceso de liberalización: en 1792, se apuntaron los primeros indicios con la autorización a los buques registrados en Veracruz para recalar en los puertos venezolanos, libres de cargas; en 1793, una Real Orden permitió a los comerciantes angloamericanos abastecer a Cuba, abriendo así las puertas a la presencia del comercio extranjero en la isla. En 1794, se autorizaba el comercio recíproco entre México y Perú, admitiendo todo tipo de frutos, cargamentos y efectos europeos. Dos años más tarde, se eliminarían los derechos sobre el comercio de Nueva España con Guatemala, Santa Fe y Perú. En 1797, se levantaría la prohibición, establecida en 1789, de cargar géneros extranjeros en cantidades superiores al 50% del total de la carga. Este proceso culminó en 1799, cuando dos reales órdenes ratificaron la pérdida efectiva de los mercados americanos por parte de la Corona española, mediante la autorización del comercio a todos los neutrales, eximiéndolos de presentar certificaciones de la carga que portaban y de la obligación de portar un sobrecargo español. Véase Josep Maria DELGADO RIBAS, *La flota catalana del comercio libre...*, pp. 437-438.

17. De esta situación se derivaron no pocos conflictos especialmente relativos a la movilidad y el traslado de individuos desde sus poblaciones de origen a otras de mayor actividad, debido a la búsqueda de ocupación. Los registros gremiales atestiguan esta problemática recogiendo los intentos de control de estos movimientos. Así se deduce del decreto del Ministro de Marina leído durante una de las sesiones del consejo del gremio: «Habiendo recurrido al Rey el Gremio de Carpinteros de Ribera y Calafates del puerto de Tarragona, quejándose de que el Ministro de Marina de Barcelona permite trabajar a los de su clase que pasan de otras provincias en las recorridas de buques y demás faenas que ocurren en aquel astillero, ha resuelto S. M. que, para evitar desavenencias y que no llegue el caso de amontonarse en aquel puerto operarios de esta clase en ocasiones de poco trabajo, se ordene a los ministros de provincia no den las licencias a los que quieran pasar allí sin que preceda antes aviso de la de Barcelona para poderlas expedir; lo que de Real Orden prevengo a V. S. para su inteligencia y a efecto de que tenga cumplimiento esta soberana determinación». AHPB. Escribanía de Marina. Pablo Raurés, 20, pp. 222-223. Acta del Consejo del Gremio celebrado en 22 de marzo de 1798. Al mismo tiempo, se activarían las reclamaciones para que se autorizaran medidas de compensación ante la situación de escasez de trabajo, impulsando la construcción de nuevos buques: «Que atès que tota la mestrança se troba ab últim estat de miseria per la falta de treball, se digna concedir-los lloc de construir vuit barcos més interint dura la guerra colocalant las vuit quillas dins los mateixos límits del terreno que tenen ja concedit, de qual concessió se seguirà lo poder ocupar a varios individuos de dit gremi com i també a alguns altres com són ferrers, corders, mariners i demás que sas maniobres són necessàries per la completa construcció

de dits buchs i disminuiran lo numero dels treballadors que desitja emplear sa Exa». AHPB. Escribanía de Marina. Pablo Raurés, 19, pp. 522-523. Acta del Consejo del Gremio celebrada de 9 de agosto de 1797.

18. Josep Maria DELGADO RIBAS: «La construcció i la indústria navals...», pág. 53.

19. La cuantificación de bastimentos extranjeros para el período 1793-1817 ha sido establecida por Josep Maria DELGADO en *La flota catalana del comercio libre...*, cuadro III, pp. 447-450, y «La construcció i la indústria navals...», cuadro I, pág. 54.

20. Josep Maria DELGADO: «La construcció i la indústria navals...», pág. 63.

21. O. LÓPEZ MIGUEL: «Els gremis de mestrança a les revistes de marina del segle XVIII», en Carlos MARTÍNEZ SHAW (Ed.): *Historia Moderna, historia en construcció. Congreso del Centre d'Estudis d'Història Moderna Pierre Vilar*, Lérida, 1999, pp. 217-239.

22. Enrique GARCÍA DOMINGO, *El trabajo en la Marina Mercante española en la transición de la vela al vapor (1834-1914)*, tesis doctoral inédita, Universidad de Barcelona, 2013, pág. 162.

23. «Séparse cómo en la Ciudad de Barcelona a los veinte y seis días del mes de Noviembre del año de mil setecientos setenta y siete. Entre partes del Patrón Gabriel Alsina vecino y de la matrícula de Arenys del Mar, que lo es de la saetía nombrada Nuestra Señora del Carmen, que al presente se halla en este puerto de Barcelona preparada para hacer viaje en las islas de Barlovento, Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba y La Habana, de la una, y los marineros de dicha saetía que abajo se nombrarán de la otra, con asistencia de Francisco Puig, Alguacil de Marina de esta provincia, se ha hecho y firmado entre las mismas partes la CONTRATA que con el decreto del Señor Ministro de ella es del tenor siguiente». AHPB. Escribanía de Marina. Vicente Simón 35, 358-359. Contrato de la tripulación de la saetía Nuestra Señora del Carmen, de Arenys de Mar, suscrito el 26 de noviembre de 1777. «En la ciudad de Barcelona a los diez y nueve días del mes de Febrero del año mil y ochocientos. Entre partes del capitán Don Esteban Viñals vecino y de la matrícula de Palamós que lo es de su bergantín El Aguilón de porte de ciento y ochenta toneladas poco más o menos anclado en este puerto, pronto y expedito para viajar en corso y mercancía a Montevideo de una; y los marineros que formarán su tripulación y abajo se expresarán por su firma de otra parte». AHPB. Escribanía de Marina, Pablo Raurés, 22, 101-102. Contrato de la tripulación del bergantín El Aguilón, de Palamós suscrito el 19 de febrero de 1800.

24. «En restituyéndose las Embarcaciones de sus viajes, examinará el Ministro si conducen toda la Gente de sus Equipajes, se informará del paradero de los que faltaren y si fuere por averiguada malicia del Patrón, le impondrá multa de cincuenta ducados por cada uno de los que faltaren y quinientos Pesos siendo

Viaje de América». Ordenanzas Generales de la Real Armada, 1751 [s.l.] [s.n.], Tratado x, Título III, Artículo xcvi.

25. Sobre el análisis en detalle de los contratos de tripulación y su naturaleza, aunque la cronología es posterior al período aquí estudiado, véase GARCÍA DOMINGO: *El trabajo en la Marina Mercante*, pp. 162-173.

26. «Artículo 14.º Será de la obligación del carpintero calafate velar la conservación del navío en que se embarcare acudiendo con tiempo a atajar las goteras y a remediar todo lo que pueda ocasionar pudrición, dando prontamente aviso al capitán de todo cuando reconociere y no fuere capaz de ejecutar por sí.

»Artículo 15.º Tendrá igual obligación a hacer todas las obras que fueren necesarias en el navío, pertenecientes a su oficio en casco, cubiertas, cámara, arboladura, bote o lancha y bombas, poniendo estar en estado de servicio y que nada falte para su uso cuando se salga a la mar y se ofrezca valerse de ellas». Archivo Histórico de Marina Álvaro de Bazán (AHMAB). Navegación Mercantil. Asuntos particulares, 7 068. Ordenanza General para la Navegación Mercantil, 1778.

27. Cabe recordar aquí que las series de la Escribanía de Marina de Barcelona no se han conservado íntegras: para el período estudiado faltan los volúmenes correspondientes a los años 1782, 1795, 1803 y 1805-1815.

28. «Primeramente es pacto que los citados marineros deberán precisamente verificar el presente viaje con dicha fragata a Montevideo, bajo el salario mensual a que se han convenido y ganará cada uno por su respectiva clase en el modo que sigue, a saber, el segundo piloto Francisco Isach treinta pesos fuertes, el escribano Martín Rius y Espina, doce pesos ídem, el calafate Pablo Rubert y el carpintero Vicente Manent veinte pesos ídem cada uno, el marinero Juan González veinte y cinco ídem ídem, los otros marineros Tomas Preto, Juan Preto, Juan Guibernau, José Hernández, José Prats, Pablo Rubert y Buenaventura Rosell quince pesos fuertes casa uno, los grumetes Pedro Pretos, Juan Hernández y Josep Borrás trece pesos ídem cada uno, el otro grumete Francisco Comellas once pesos ídem. Los cuales salarios empezarán a correr el día presente y finalizarán en el que se dé por concluido el viaje». AHPB, Escribanía de Marina. Pablo Raurés, 24, 1804, 589-590. Contrato de la tripulación de fragata Nuestra Señora de Montserrat, alias La Perla, de la matrícula de Barcelona, en viaje a Montevideo, suscrito el 20 de septiembre de 1804.

29. Los contratos a la parte adoptan una fórmula genérica: «No se fija salario determinado respecto que la navegación queda convenida a la parte según estilo común de la Nación Catalana». AHPB. Escribanía de Marina. José Raurés, 108, 21-22. Contrato de la tripulación del bergantín Nuestra Señora de la Concepción, de la matrícula de Calella, en viaje a Veracruz, suscrito el 12 de enero de 1816. El contrato no se acompaña del papel de

la tripulación y los nombres de los individuos solo constan en las firmas, sin especificar el oficio que desempeñan a bordo. Su identificación solo sería posible si se contara con la documentación gremial, ya que entre la que consta en los inventarios redactados en 1824 aparecen diversos libros «correspondientes a las nueve clases en que están divididos los Hombres de Mar». Desafortunadamente, esta documentación no aparece custodiada en ninguno de los archivos conocidos. Véase COLLEFORNS, *Historial*, pág. 234.

30. María Soledad Ocón BERMEJO y Concepción JUANES ENCINAS: «Supervivencia de la tradición de la navegación catalana de finales del siglo XVIII», en *Pedralbes: Revista de Historia Moderna*, n.º 8 (1), 1988, pp. 495-498.

31. Josep Maria DELGADO RIBAS: «Auge y decadència de la Marina Colonial Catalana (1720-1821)», en *Boletín Americanista*, n.º 29, 1979, pp. 31-64.

32. «Que del total importe del flete, después de rebajado el diez por ciento que se debe considerar a la saetía, hará el debido reparto a la tripulación según estilo, quedando a la consideración del dicho patrón y contramaestre, dar a la parte de cada uno de los marineros y maestros carpintero y calafate que comprehenden según cumplirán con su obligación». AHPB. Escribanía de Marina, Vicente Simon, 32, 77-80. Contrato de la tripulación de la saetía Nuestra Señora de la Concepción suscrito el 23 de agosto de 1771. Enric García Domingo ha resaltado el carácter «local» de estas disposiciones que experimentaban alteraciones según la costumbre de los puertos: GARCÍA DOMINGO: *El Trabajo en la Marina Mercante*, pp. 186-187.

33. García Domingo ha recogido diversos testimonios en este sentido, desde personajes coetáneos a la extinción de este sistema, que postulaban su preservación, hasta investigadores que se han sumado a esta interpretación. Véase GARCÍA DOMINGO: *El Trabajo en la Marina Mercante*, pp. 187-189.

34. Sobre la historia del trabajo asalariado en el mar, véase Pablo Emilio PÉREZ MALLAÍNA: *Los hombres del Océano*, Sevilla, 1992, pp. 102-117; Josep María DELGADO RIBAS: «La Marina Mercante española durante el reinado de Carlos III», en *La Marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n.º 2, Madrid, 1989, pp. 72-73. Las últimas aportaciones a la cuestión pueden verse en Enric GARCÍA DOMINGO: *El Trabajo*, pp. 189-195, y «Formas de remuneración de la Marina Mercante española: de marinero-comerciante a obrero del mar (siglos XVIII-XIX)», comunicación inédita presentada a las XV Jornadas Historia del Trabajo. Los tratos de trabajo: salarios y otras formas de remuneración (s. XVIII-XIX), Universidad de Barcelona, 4 y 5 de junio de 2015.

35. En el contrato de la tripulación de la goleta La Esperanza, de matrícula de Mataró y en viaje a Veracruz, se retribuye a la marinería mediante el pago de una cantidad por viaje redondo: los dos agregados cobrarán 200 pesos fuertes cada uno; el con-

tramaestre, 250 pesos; cada uno de los marineros y carpinteros, 200 pesos; el cocinero 150 pesos y el paje 125. AHPB, Escribanía de Marina, Pablo Raurés, 24. Contrato de la tripulación de la goleta La Esperanza, de Mataró, en viaje a Veracruz, suscrito el 7 de setiembre de 1804.

36. En el contrato de la tripulación del bergantín Santísima Trinidad, en viaje a La Habana, se remunera a la tripulación a salario, estableciéndose un pago por adelantado de dos meses, mientras que el resto se liquidará una vez retornados a puerto. AHPB, Cosme Raurés, 13, 258-261. Contrato de la tripulación del bergantín Santísima Trinidad, en viaje a La Habana, suscrito el 18 de mayo de 1787.

37. La tripulación de la corbeta Nuestra Señora de Montserrat, alias La Serrana, contratada a salario, recibirá durante la travesía a La Habana la manutención «con arreglo al estilo de la navegación catalana con vino pero la bebida de este licor será con reglas en la conformidad que dispusiere el capitán». AHPB, José Antonio Falp Bach, 43, 76-77. Contrato de la tripulación de la corbeta Nuestra Señora de Montserrat, de la matrícula de Barcelona en viaje a La Habana, suscrito el 7 de abril de 1820.

38. Jose Maria DELGADO RIBAS: «Auge y decadencia», 32; Pierre VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Vol. IV. La formación del capital comercial, Barcelona, 1968, pp. 219-343.

39. Sobre el tráfico comercial hacia los puertos de Odesa y Alejandría –reexportación de productos coloniales a cambio de importación de cereales– a principios del siglo XIX, véase Josep Maria FRADERA: «El comerç americà durant el segle XIX», en VVAA: *El comerç entre Catalunya i Amèrica (segles XVIII i XIX)*, Barcelona, 1986, pp. 109-112.

40. Josep Maria DELGADO RIBAS: «La Marina Mercante», pp. 65-67 y 72.

41. Los datos han sido extraídos de los siguientes contratos: AHPB. Escribanía de Marina, José Raurés, 109, 184-185. Contrato de la tripulación del bergantín Cristina, de la matrícula de Tarragona, en viaje a los puertos del mar Negro, suscrito el 2 de junio de 1818.

AHPB. Escribanía de Marina, José Raurés, 109, 262-263. Contrato de la tripulación del bergantín San José, alias Tallapedra, en viaje a Trieste, suscrito el 24 de agosto de 1819. AHPB. Escribanía de Marina, José Raurés, 109, 203-204. Contrato de la tripulación del bergantín La Hermosa Carmelita, en viaje a Veracruz, suscrito el 1 de julio de 1818. AHPB. Escribanía de Marina, José Raurés, 108, 5-6. Contrato de la tripulación de la fragata Dos hermanos, alias Andrea, en viaje a La Habana, suscrito el 2 de enero de 1816.

42. AHMAB. Navegación Mercantil. Asuntos particulares, 706B. Ordenanza General para la Navegación Mercantil, 1778, Cap. 5.º, artículo 3.º.

43. Josep Maria DELGADO RIBAS: «La Marina Mercante», pág. 73.

