

ESCRIBIENDO LA HISTORIA NAVAL EN LENGUAJE CONTABLE. CUENTA Y RAZÓN DEL JABEQUE *SAN ANTONIO* DE 1778

Fernando Ignacio GÓMEZ-JUÁREZ DE LA TORRE
Asociación Española de Historia Naval y Marítima
Recibido: 28/12/2021 Aceptado: 02/03/2022

Resumen

La supresión de la escuadra de galeras en 1748 supuso que los jabeques con base en Cartagena se convirtieran en la punta de lanza de la Real Armada en las operaciones de defensa costera, protección de convoyes y lucha contra el corso en el Mediterráneo.

Los contadores de navío eran los responsables en los buques de la Real Armada de la intervención, registro y control de los movimientos económicos que se produjeran a bordo. Entre sus obligaciones formales se encontraba el llevar puntualmente tres series de libros contables: los *Libros de pertrechos, artillería, armas y municiones*, los *Libros de víveres y medicinas*, y los *Libros de tripulaciones*. Los dos primeros recogían los movimientos de géneros y pertrechos; el tercero, los del personal embarcado.

El objetivo que se plantea este trabajo es describir el contenido de uno de los libros contables: el *Libro de tripulación*. Por medio del análisis de los registros del ejercicio de 1778 de uno de los jabeques con base en Cartagena, el *San Antonio*, se determinará cuál era el sistema de registro, la estructura

que seguían los asientos y la información que en ellos se recogía. Con ello se dará relevancia al contenido de la cuenta y razón a bordo como herramienta para escribir una parte de la historia naval

Palabras clave: historia de la contabilidad, Real Armada, Cartagena, jabeque, siglo XVIII.

Abstract

The suppression of the squadron of galleys in the mid-eighteenth century meant that the xebecs based in Cartagena became the spearhead of the Spanish Royal Navy in coastal defense operations, protection of convoys and fighting against the privateers in the Mediterranean.

The most important administrative personnel aboard the ships of the Spanish Royal Navy were the ship purser. They were responsible for the account and reason, having entrusted the tasks of intervention, accounting, and control of economic movements. Among the formal obligations that ship pursers' keepers had to comply was to carry punctually their annotations in three series of accounting books: the Books of ammunition, artillery, weapons and ammunition, the Books of foods and medicines, and the Muster Book. The first two were dedicated to the materials, the third to the personnel.

The objective is to describe the content of the Spanish Muster Books by the analysis of the records of the 1778 year of one of the xebecs based in Cartagena, San Antonio. It will be determined which was the accounting record system, the structure of the accounting entries, and the information contained in them. Accounting on board will be valued as a tool to write a part of Naval History.

Keywords: History of Accounting, Spanish Royal Navy, Cartagena, Xebec, 18th Century

Introducción

HASTA el siglo XVIII, las máquinas con mayor desarrollo tecnológico que la humanidad había construido eran los grandes barcos de guerra a vela. En el mar, cada uno de estos navíos formaba en sí mismo un micromundo aislado del resto de la humanidad, entre cuyas cuadernas toda una microsociedad interactuaba, en busca de un complejo equilibrio en aspectos militares, sociales, económicos, políticos, culturales, religiosos y técnicos¹.

(1) TORRES SÁNCHEZ, R.: *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, Desperta Ferro, Madrid, 2021, p. 282.

En los buques de las marinas de guerra del setecientos –también en los de la Real Armada española–, desde el mismo inicio de su construcción se iba formando día a día una historia diferente, pues cada unidad era única y distinta de las demás, aunque todas estuvieran construidas siguiendo unos mismos planos, tuvieran un mismo porte o en su fábrica se hubieran usado los mismos materiales. Tal como afirma el profesor Marchena Fernández², con la unión de las historias individuales de los navíos, fragatas y demás unidades menores se puede construir una parte de la historia de las marinas de guerra.

Sobre la base del anterior planteamiento, el presente artículo pretende hacer un acercamiento a la historia de la Real Armada desde un jabeque de la escuadra de Cartagena en 1778, el *San Antonio*; y, de entre las múltiples posibilidades de aproximación que se podrían utilizar, se recurrirá a la contabilidad, a través de sus libros contables o de «cuenta y razón», como eran conocidos en la terminología de la época.

El uso de la historia de la contabilidad es también una manera de hacer historia naval. Esta disciplina de la historia de la contabilidad no se limita a describir la evolución de las técnicas contables, sino que también ha de servir para conocer el marco en que estas se desarrollan, identificando las interacciones entre las estructuras del mundo contable y su entorno cultural, político y socioeconómico³. El uso de fuentes contables aporta, además de la riqueza intrínseca de los propios datos económicos, el que esta información hubiera tenido que adaptarse a reglas estrictas que la hacen tremendamente útil en trabajos históricos: registro, explicación, sucesión, interconexión y comprobación de la exactitud⁴.

El objetivo que plantea este artículo es describir el contenido de uno de los libros contables utilizados a bordo de los buques de la Real Armada del XVIII, el *Libro de tripulación*. Para ello se ha de determinar cuál era el sistema de registro, la estructura que seguían los asientos, y la información que en ellos se contenía. Esto ha de servir para comprobar la validez de esta fuente como apoyo a estudios de historia naval.

El centrar el enfoque del presente trabajo en un jabeque no es casual. Estas unidades de la Real Armada son ideales para un estudio como el que se pretende acometer, pues las misiones que les son asignadas hacen que su servicio de mar sea constante y que, por tanto, sus contabilidades registren

(2) MARCHENA FERNÁNDEZ, J., y CUÑO BONITO, J. (eds.): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823* II (3 vols.), Doce Calles, Sevilla, 2018, p. 17.

(3) HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: «La Historia de la Contabilidad, vía privilegiada de aproximación a la investigación histórica. Cuentas de los fondos recibidos por la Factoría General de los Reinos de España para financiar la guerra de Felipe II contra el papa Pablo IV y Enrique II de Francia (1556-1559)», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 7, núm. 13 (2010), p. 10; MCBRIDE, K.: «Minding their Ps and Qs; the Royal Navy purser and accounting and governance, 1731-1808», *Accounting History*, vol. 24, núm. 3 (2019), p. 7.

(4) HERNÁNDEZ ESTEVE: «Palabras de agradecimiento de Esteban Hernández por el homenaje de que fue objeto en el X Encuentro de Historia de la Contabilidad celebrado en Las Palmas de Gran Canaria los días 13 y 14 de octubre de 2016». *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 13, núm. 25 (2017), p. 168.

una gran casuística, mucho mayor que otras unidades de mayor porte que permanecían más tiempo en puerto.

Este artículo se basa fundamentalmente en fuentes primarias. Como paso previo al trabajo de campo se ha debido hacer una síntesis de la normativa vigente (principalmente ordenanzas y reales órdenes). Los libros contables del jabeque *San Antonio* que se han consultado se conservan en el Archivo Naval de Cartagena y el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. En este último también se ha obtenido la hoja de servicios del capitán de navío Joaquín Zayas y los registros de las consignaciones recibidas por el departamento de Cartagena.

En cuanto a las fuentes secundarias manejadas, quienes han tratado el tema contable en la Real Armada del siglo XVIII lo abordan principalmente desde una perspectiva teórica. Tal es el caso de Hernández Esteve⁵, quien hace un exhaustivo repaso de la normativa que habían de seguir los escribanos de navío de comienzos del siglo XVIII; por su parte, Guzmán Raja, en un artículo complementario del anterior, trata la contabilización de las provisiones en la Real Armada⁶. Estos dos trabajos tienen un estudio de caso en un artículo firmado por Blasco Leante, el propio Gómez Raja y Montoya Chinchilla, quienes analizaron los aspectos contables en la rendición de cuentas de la expedición de canje de cautivos de 1768-1769⁷.

A Luis María de Salazar (1814) se le atribuye la obra *Juicio crítico sobre la Marina Militar de España*, en la que expone una visión crítica de los males que aquejaban a la Real Armada de comienzos del XIX y donde delimita los orígenes de aquellos. En ella dedica una carta completa (la vigésima) al «Análisis y examen particular de la cuenta y razón de los baxeles». El autor habla con conocimiento de causa pues, aparte de ser contemporáneo del momento histórico sobre el que trata, fue intendente del departamento de Ferrol y llegó a ocupar la Secretaría de Marina en la década de 1820⁸.

Para ubicar a los contables embarcados dentro de la estructura administrativa de la Real Armada, se puede acudir a la monografía *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, de Saralegui Medina (1867). También, dentro de un ámbito temático mayor que abarca el área económi-

(5) «Administración y contabilidad de los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735». *Revista Memoria*, vol. 11 (2004), 1881-1886.

(6) GUZMÁN RAJA, I.: «Normativa contable en la Armada española durante el periodo 1700-1850. Especial referencia a la administración de provisiones», *De Computis. Revista española de Historia de la Contabilidad*, núm. 5 (2006), 65-146.

(7) BLASCO LEANTE, J.E.; GUZMÁN RAJA, I., y MONTOYA CHINCHILLA, J.L.: «La Administración de la Armada española en el siglo XVIII. El caso de la expedición a Argel de 1768 para el canje de cautivos», *ibídem*, vol. 8, núm. 15 (2011), 3-74.

(8) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Luis María de Salazar, capitán de navío y ministro de marina», *XXXIV Jornadas de Historia Marítima: «La Armada y sus hombres en un momento de transición»*. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (2007), 115-127.

co-administrativa de todas las fuerzas armadas, está el trabajo de Antonio Raquejo Alonso⁹; por su parte, Gómez Juárez de la Torre aporta un estudio de historia comparada sobre las tareas y responsabilidades que los contables embarcados tenían en las tres Marinas más importantes del XVIII (España, Francia e Inglaterra)¹⁰.

Sobre los aspectos jurídicos de la Real Armada del XVIII existen numerosos trabajos que permiten conocer cuáles eran las normas y la evolución que sufrieron¹¹. Por último, entre otros trabajos genéricos sobre la Armada del setecientos que tratan tangencialmente el tema contable, se han de destacar la obra de Merino Navarro *La Armada española en el siglo XVIII* (1981) y dos estudios de reciente publicación: *Vientos de guerra*¹², poligrafía en tres tomos donde se analiza esta institución desde diferentes puntos de vista y disciplinas, e *Historia de un triunfo*, de Rafael Torres Sánchez, donde se recoge un estudio global sobre la Real Armada del XVIII.

El San Antonio y la 3.^a escuadra de jabeques del capitán de navío Joaquín Zayas

Una de las constantes de la Edad Moderna en España fue el continuo estado de guerra contra las regencias berberiscas del norte de África. Este conflicto permanente drenó las cuentas de la Monarquía, tanto de una manera indirecta –por el sobrecoste que suponía para los armadores contratar un personal extra para la protección de sus barcos; las pérdidas que se sufrían por capturas de pesqueros y mercantes; los cuantiosos rescates que habían de pagarse, o la misma despoblación y falta de actividad de las regiones costeras– como directa, toda vez que la Real Hacienda, en este eterno conflicto, debió hacer importantes desembolsos en la vigilancia y protección de las costas, para mantener en estado de alerta un gran número de embarcaciones que alejaran a piratas y corsarios del territorio nacional y las rutas comerciales¹³.

La lucha contra la piratería berberisca en el XVIII fue una labor conjunta entre la iniciativa pública y la privada. El lado privado participaba activa-

(9) RAQUEJO ALONSO, A.: *Historia de la administración y fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 1992.

(10) «Accountants on board the Eighteenth-Century Navies: Spain, France, and England», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 19, núm. 1 (2022), 22-52.

(11) Remitimos al lector a los siguientes autores y obras, que encontrará en la bibliografía: FERNÁNDEZ NÚÑEZ: 1973, 1973b, 1974a, 1974b, 1974c, 1974d, 1974e; SALAS LÓPEZ: 1992; ALÍA PLANA, SÁNCHEZ PRIETO y ALÍA PLANA: 1997; CORRALES ELIZONDO: 2001; GUIMERÁ RAVINA y GARCÍA FERNÁNDEZ: 2008; DOMÍNGUEZ NAFRÍA: 2011.

(12) MARCHENA FERNÁNDEZ, J., y CUÑO BONITO, J. (eds.): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*.

(13) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F. de: «El poder marítimo en la concepción del marqués de la Ensenada», *II Jornadas de Historia Marítima: «La Marina de la Ilustración»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988, 5-21, p. 11.



Ilustración 1. *Antonio Barceló, con su jabeque correo, rechaza a dos galeotas argelinas* (1736), de Ángel María Cortellini y Hernández. (FUENTE: Museo Naval de Madrid)

mente por medio de patentes de corso¹⁴; en el público, la Monarquía mantuvo encomendadas las labores de vigilancia costera y escolta de convoyes a las galeras hasta 1748, año en que la escuadra fue disuelta¹⁵. Entre las embarcaciones que sustituyeron a las galeras destacarían por su eficiencia los jabeques.

La Real Academia Española define ‘jabeque’ como una «embarcación costanera de tres palos, con velas latinas, que también solía navegar a remo». Esta definición se complementa con otras más exhaustiva que aporta Fondevila Silva¹⁶, para quien el jabeque era una

«embarcación mediterránea empleada en el comercio, en el corso particular y en la Real Armada. El casco llevaba un espolón, prolongado por un botalón, y una popa lanzada, de aletas o de levita. Arboladura de tres palos con aparejo latino, aunque las embarcaciones dedicadas al corso modificaron su aparejo introduciendo las velas cuadras, por ser más adecuadas a la maniobra de combate. Así los corsarios particulares utilizaban frecuentemente el aparejo de velachero, la Armada aparejaba de polacra los jabeques grandes (...) y de bergantina los pequeños».

(14) PONS VILA, J.F.: «Contribución al estudio del corsarismo menorquín en el setecientos. El viaje del jabeque *San Antonio de Padua* a las órdenes del capitán Francesc MasPOCH (1780)», *Mayurqa* (1985), 233-246, p. 232.

(15) FONDEVILA SILVA, P.: *Evolución y análisis de las galeras de los reinos peninsulares (siglos XII-XVIII)*. *Construcción, dotación, armamento, aparejos y tácticas* (tesis inédita), Universidad de Murcia, Murcia, 2018, p. 301.

(16) ÍDEM: *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, Fundación Séneca, Murcia, 2011.

Se considera el jabeque una embarcación muy veloz y manejable, con un tamaño y porte similar a una fragata y unas propiedades náuticas que hacían muy ventajosa su utilización en un entorno como el Mediterráneo, ya que su poco calado permitía acercarla mucho a la costa; sus velas latinas mejoraban la ceñida sobre los buques de aparejo redondo, y su pequeño francobordo la hacía recomendable para aguas tranquilas como las mediterráneas. Este tipo de buque no era una embarcación manca, ya que utilizaba remos para operaciones puntuales (ilustración 1).

El jabeque era una embarcación muy utilizada para el corso tanto por las regencias berberiscas como por el reino de Marruecos –incluso la empleaban los ingleses con base en Mahón¹⁷. Los ataques de corsarios fueron combatidos por la Monarquía Española con el mismo tipo de embarcación; y así, en la base naval de Cartagena fondeaban dos escuadras de jabeques.

El 20 de enero de 1778, en el marco de los preparativos ante la inminente entrada de España en la guerra de las Trece Colonias, se formó una tercera escuadra de jabeques en Cartagena¹⁸, a la que fueron asignadas tres unidades (el *San Antonio*, el *Virgen del Pilar* y el *San Sebastián*) y que se puso al mando del capitán de fragata Joaquín de Zayas.

Joaquín Zayas y Echeverry fue el ejemplo tipo de un marino ilustrado que combinó durante su carrera puestos militares, científicos y administrativos. Nacido en 1741 en Málaga¹⁹, ingresó en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz en 1756, para ser nombrado alférez de fragata en febrero de 1760. Como miembro del Cuerpo General participó en acciones navales como el real transporte de Carlos III y su familia desde Nápoles a España, la lucha contra el corso argelino, el bloqueo de Mahón y Gibraltar durante la guerra con Inglaterra de 1779 a 1783, las expediciones de castigo a Argel en 1783 y 1784, etc. Desempeñó algunos puestos en tierra, como la mayoría general del departamento de Cartagena (interinamente), la dirección del Cuerpo de Pilotos de Cartagena (1787), o una plaza dentro de la junta económica del departamento de Cádiz (1797)²⁰. Zayas tuvo que ser un hombre de acción y no debía de encontrarse a gusto en los puestos burocráticos, como se demuestra por las peticiones para ostentar un mando embarcado en 1790, y el mando de una fragata mercante en 1804²¹. Falleció en Cartagena el 29 de marzo de 1808, habiendo alcanzado el grado de jefe de escuadra²².

(17) PONS VILA, p. 234; MARTÍN CORRALES, E.: «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII», *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 9 (1987), 25-40.

(18) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Consignaciones, Asuntos Particulares, leg. 7197.

(19) PAVÍA Y PAVÍA, F. de P.: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868* III, Imprenta de F. García y C.^{ía}, Madrid, 1873, p. 925.

(20) AGMAB, Secretaría de Marina, Cuerpo General, exp. personal de Joaquín de Zayas y Echeverri.

(21) *Ibidem*.

(22) PAVÍA Y PAVÍA: t. III, p. 926.

El 20 de enero de 1778, Zayas fue nombrado comandante de la 3.^a escuadra de jabeques. En ese momento se encontraba al mando de la fragata *Santa Lucía*. El 1 de abril, habiendo arreglado sus asuntos en Cádiz, base de su anterior destino, partió en dirección a Málaga, donde había de encontrarse con el *San Antonio*²³, una embarcación de 28 cañones construida en Mallorca en 1774. El 9 de abril izaría su insignia en él, para permanecer a bordo hasta el 20 de enero de 1779, cuando cedió el mando al brigadier Antonio Barceló a fin de pasar destinado al *Catalán*, otro jabeque recién botado, en este caso de 34 cañones.

Este tiempo en que el capitán de navío Joaquín de Zayas estuvo al mando del *San Antonio*, insignia de la 3.^a escuadra de jabeques de Cartagena, delimitará el marco cronológico del presente trabajo.

Los contadores de navío y la contabilidad a bordo de los buques de la Real Armada en el siglo XVIII

Ya desde comienzos de siglo, los máximos responsables de la marina de guerra, sobre todo Patiño, pusieron el mayor empeño en organizar el área administrativa de la Real Armada²⁴. En este sentido, en el primer tercio de siglo se emitieron una sucesión de ordenanzas, reales órdenes y normas de menor entidad que afectaron a los contables, como la instrucción de 1717²⁵, las ordenanzas recapitulativas de 1725 o las ordenanzas de 1735²⁶. Desde este momento hay un vacío normativo en aspectos contables hasta la publicación de las ordenanzas de pertrechos²⁷ e ingenieros²⁸ en 1772, ya que en las Ordenanzas de 1748²⁹ no se llegó a publicar el tomo dedicado al área administrati-

(23) AGMAB, Secretaría de Marina, Cuerpo General, exp. personal de Joaquín de Zayas y Echeverri.

(24) SARRALEGUI Y MEDINA, L. de: *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, Imp. de Ricardo Pita, Ferrol, 1867, p. 67; CRESPO SOLANA, A.: «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII», *Trocadero*, núm. 6-7 (1995), 35-49, p. 36; GUZMÁN RAJA: 2006, p. 68; PULIDO BUENO, I.: *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998.

(25) Cuyo título es «Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de Marina de España y ha de tener fuerza de Ordenanzas hasta que su Magestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse» (en adelante, Instrucción de 1717).

(26) Cuyo título es «Ordenanza e instrucción de escribanos y maestros de vageles de el rey formada para la cuenta y razón que se debe llevar a sus bordos en viaje y en puerto» (en adelante, Ordenanza de 1735). HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: «Administración y contabilidad de los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735», *Revista Memoria*, vol. 11 (2004), 1881-1886, pp. 30ss.

(27) Cuyo título es «Ordenanza de S.M. para el mejor método de conservar los pertrechos de los bajeles de la Real Armada y mando militar de los Arsenales de Marina» (en adelante, Ordenanza de pertrechos de 1772).

(28) Cuyo título es «Ordenanza de S.M. para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos y a bordo de los navíos de guerra». (En adelante Ordenanza de Ingenieros de 1772).

(29) Cuyo título es «Ordenanza de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada de Naval» (en adelante, ordenanza de 1748).

vo-económica³⁰. La ordenanza de arsenales de 1776³¹ se limitó a compilar las dos ordenanzas de 1772, añadiendo algunas puntualizaciones. Habrá que esperar a final de siglo para que las Ordenanzas generales de la Armada³² traigan una recopilación de todas las normas vigentes hasta 1793, con grandes avances en «policía, economía y disciplina»³³.

En los buques de guerra, dos figuras del Cuerpo del Ministerio se repartían el trabajo administrativo: los maestros de jarcia, que debían velar por el cuidado y custodia de géneros y pertrechos, y los contadores de navío, anteriormente conocidos como escribanos de navío o escribanos del rey, encargados de la intervención, control y registro de los movimientos económicos. Estos últimos serían los responsables de llevar la contabilidad a bordo, y habían de «ser sujetos capaces de saber cuidar de todo lo perteneciente a la Real Hacienda, interviniendo en todo lo que puede tener interés formal o futuro» (Ordenanza de 1725, cap. xxxi, art. 1).

Con la entrada en vigor de la ordenanza de pertrechos de 1772 (tít. vii, art. 167), se extinguió el puesto de maestro de jarcia, cuyas tareas se encargaron a los contadores de navío. No obstante, lograr que esta norma fuera efectivamente aplicada no fue fácil, pues los legisladores hubieron de instar a su cumplimiento en momentos posteriores y mediante normas de diferente rango, como la real orden de 13 de agosto de 1775³⁴ y la Ordenanza de Arsenales de 1776 (trat. 1.º, tít. vii, art. 206).

Las cubiertas de los navíos españoles del xviii no fueron ajenas a la realidad social y a las luchas de poder que existían en la Marina. La guerra entre la Espada y la Pluma, entre militares y ministeriales, también se veía reflejada en la microsociedad existente en navíos y fragatas. La evolución de las funciones de los contables de a bordo es la muestra palpable de la victoria que poco a poco obtuvo el Cuerpo General sobre el del Ministerio en esta incruenta guerra. La obligación de los contadores de navío (ministeriales) de informar a los oficiales de detall (militares) que regía en las ordenanzas de 1748 (trat. 1.º, tít. v, art. 10) se transformó en deber de obediencia en las de pertrechos de 1772 (tít. vii, art. 186), y a finales de siglo, en las de 1793, se dio al oficial de detall más fuerza sobre el área económica, cediéndole la intervención y control de cuanto se recibía y consumía a bordo (Ordenanzas de 1793, trat. 3.º, tít. ii, arts. 1 y 4).

(30) CORRALES ELIZONDO, A.: «Las ordenanzas de la Armada», *XXIII Jornadas de Historia Marítima*, «Trafalgar: marco doctrinal y científico». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 38 (2001), Madrid, 83-103, p. 89.

(31) Cuyo título es «Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina» (en adelante, ordenanza de arsenales de 1776).

(32) Cuyo título es «Ordenanzas generales de la Armada Naval. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas de mar» (en adelante, ordenanza de 1793).

(33) GUIMERÁ RAVINA, A., y GARCÍA FERNÁNDEZ, N.: «Un consenso estratégico: las ordenanzas navales de 1793», *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 2, núm. 54 (2008), 43-81, p. 5.

(34) Archivo Naval de Cartagena (ANC), Reales Ordenes, caja 2208.

Los contadores de navío se seleccionaban entre hijos de familias decentes, de vida regular y asentada, con una mínima instrucción. Únicamente debían saber leer, escribir, contar y tener formación de letra, conocimientos que debían acreditar mediante un examen ante el contador principal³⁵. Se entendía que sus labores requerían un bagaje eminentemente práctico, que había de ser adquirido y perfeccionado con el ejercicio de su profesión³⁶. La edad de acceso estaba comprendida entre los veinte y los veinticinco años (Ordenanzas de 1725, cap. XXXI, art. 5), aunque se permitía el acceso con edad inferior³⁷.

Los contadores de navío, como personal del Cuerpo del Ministerio, respondían ante los intendentes de Marina a través de los contadores principales. Dentro de las contadurías eran considerados personal del más bajo nivel, y se solía recurrir a su ayuda solo en casos de necesidad y siempre que tuvieran buenas cualidades³⁸.

A bordo, los contadores de navío estaban mejor considerados; formaban parte de los oficiales mayores y, como tales, gozaban del derecho a estar en la cámara de oficiales, aunque no tenían asegurado el disponer de un camarote propio, ya que hasta el alférez más moderno o los guardiamarinas habilitados tenían preferencia de elección sobre ellos (Ordenanza de 1748, trat. 3.º, tít. v, art. 11). Su día a día era complicado; a la falta de un lugar fijo y cómodo para trabajar, se unía la escasa seguridad para sus documentos, que se limitaba a la propia de la cámara de oficiales, la cual, por ejemplo, desaparecía en caso de zafarrancho de combate.

Entre las funciones que tenían encomendadas los contadores de navío, junto a la intervención y control, se encontraba la de llevar la contabilidad (cuenta y razón) a bordo. El sistema o método contable de uso habitual en la Administración española del siglo XVIII en general, y en la Real Armada en particular, era el cargo y data o partida simple³⁹, el cual consiste en registrar en anotaciones que dan justificación a la responsabilidad que recibe un sujeto al que se le encomienda un encargo (cargo); y la satisfacción, respuesta o excusa del cargo hecho (data)⁴⁰. El contador de navío era, pues, el contable que realizaba los asientos en los libros por los que se había de dar justificación a la

(35) BLASCO LEANTE y otros, p. 10.

(36) [SALAZAR Y SALAZAR, L.M.]: *Juicio crítico sobre la Marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, Ricardo Pita, Ferrol, 1814, cap. xx, p. 124.

(37) ANC, Reales Órdenes, caja 2215, real orden de 3 de junio de 1785.

(38) Un ejemplo: «Respecto de que los contadores (...) puedan como que escriban bien ocupar los huecos de oficiales supernumerarios podrá reducirse esta clase cuanto convenga, pero no enteramente». ACN, Reales Órdenes, caja 2192, escrito del intendente de 28 de julio de 1756.

(39) HERNÁNDEZ ESTEVE: «Renacimiento del pensamiento contable español», en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Ricardo (dir.): *VI Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad. Valladolid, 5 a 7 de noviembre de 2008*, Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas, 2009, p. 10.

(40) VILLALUENGA DE GRACIA, S.: «Aproximación a los fundamentos contables, legales y morales del método de cargo y descargo o data por el que se rendían cuentas», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 10, núm. 19 (2013), 76-93, p. 90.

Tesorería de Marina –o, a un nivel superior, a la Real Hacienda– del destino del dinero que se le había confiado, en virtud de cada uno de los apuntes contables.

La contabilidad registrada por el método de cargo y data o partida simple se caracteriza por el uso de múltiples libros auxiliares⁴¹. En la Real Armada, los libros utilizados a bordo se dividían en tres series: *Libros de pertrechos, artillería, armas y municiones, Libros de víveres y medicinas y Libros de tripulaciones*.

En los Libros de pertrechos, artillería, armas y municiones se debían asentar las existencias y los movimientos de todos los efectos, aparejos, arboladuras, velamen, artillería, armamento, pólvora, municiones y bienes de cualquier clase embarcados por el motivo que fuese, a excepción de los alimentos y productos del cirujano, que se anotaban en los Libros de víveres y medicinas⁴².

En los Libros de tripulaciones se llevaba el registro de los miembros de la dotación y de otras personas que estuvieran a bordo. Servían para el control de presencia (embarque, desembarque o cualquier otra incidencia que pudiera ocurrir), con vistas al cálculo de los sueldos y de las raciones de víveres. Las liquidaciones de salarios debían hacerse por las contadurías en los departamentos; por esta razón, Luis María de Salazar⁴³ afirma que el trabajo de cuenta y razón de los contadores de navío se limitaba a la parte de la *razón*, siendo la *cuenta* realizada por los oficios principales. La información contenida en los Libros de tripulaciones del jabeque *San Antonio* en 1778 es la que se estudiará en el presente trabajo.

Los Libros de tripulaciones estaban formados por tres tomos diferentes (Ordenanza de 1725, cap. v, art. 18), dependiendo del cuerpo al que perteneciera la persona titular del asiento:

- Libro de plana mayor y tripulación, para personal del Cuerpo General, el Cuerpo de Ingenieros y el Cuerpo del Ministerio, así como para los oficiales de mar, artilleros, marineros, grumetes, pajes, etc.;
- Libro de tropa de infantería, para el Cuerpo de Batallones de Marina;
- Libro de tropa de artillería, para el Cuerpo de Brigadas de Artillería de Marina.

Los libros eran válidos para el tiempo en que el buque estuviera armado o en campaña, y los existentes a bordo eran copias de las listas matrices levantadas por los oficios principales en las contadurías de los departamentos. Adicionalmente, se debían llevar otros documentos, conocidos como «Relaciones de novedades» o «Cuadernos de novedades», donde se registraban las

(41) DONOSO ANES, A.: «Doctrina contable del siglo XVIII y su influencia en los proyectos de reforma contable de la época», *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. 32, núm. 118 (2003), 797-832, p. 820.

(42) BLASCO LEANTE y otros, p. 11.

(43) Cap. xx, p. 90.

altas, bajas, cargos, abonos y otras noticias. Esta división en tres libros no es casual pues, estando la administración en tierra dividida también de esta forma, así se facilitaba su integración en la cuenta y razón de los departamentos cuando el navío llegaba a puerto⁴⁴.

En caso de viajes largos, las listas iban cerradas y selladas, y debían ser entregadas sin violar sus precintos, junto con los pliegos de novedades, al encargado del Cuerpo del Ministerio a la llegada a nuevo puerto. El funcionario con destino en tierra era el encargado de pasar las anotaciones a los libros.

Los Libros de tripulación del jabeque *San Antonio* en 1778

Los Libros de tripulación del jabeque *San Antonio* se conservan en el Archivo Naval de Cartagena⁴⁵ y en el General de la Marina Álvaro de Bazán⁴⁶. Estos últimos proceden de una copia enviada por la contaduría de Cartagena a la escuadra de bloqueo de Gibraltar durante la guerra de 1779 a 1783. Todos son libros matrices originales, para su uso en las contadurías. En el Álvaro de Bazán también se conservan algunos Cuadernos de novedades.

Los Libros de tripulación del jabeque *San Antonio* de 1778 están formados por pliegos de papel tamaño folio, cosidos y protegidos con una cubierta de pergamino (ilustración 2).

Los asientos de la dotación del *San Antonio* se recogen en tres volúmenes, destinados, según rezan sus respectivas cubiertas, a

1. *Tripulación*, para los oficiales mayores y de mar, artilleros, marinería, grumetes, pajes, criados y aventureros;
2. *Guarnición*, para el personal de Batallones de Marina;
3. *Tropa de brigadas de artillería*.

En ellos se anotaron los asientos del personal embarcado con preferencia de clase (Ordenanza de 1725, cap. v, art. 18), es decir, los que se encontraran en un nivel superior de la escala de la Real Armada debían preceder en las anotaciones a los de menor rango.

Se utilizará el Libro de plana mayor y tripulación, que en el jabeque *San Antonio* en 1778 se encabeza con el título de «Tripulación», para describir el formato que seguían los asientos y la información que contienen.

Este libro se encontraba dividido por agrupaciones, en cada una de las cuales se reunía a los miembros de la tripulación con puestos de similar categoría u oficio. A todos los miembros de la dotación se les hacía el correspon-

(44) Para más información sobre las estructuras administrativo-contables en los departamentos de Marina del siglo XVIII, véanse TORRES SÁNCHEZ (2012b, 2012a, 2021) y GÓMEZ JUÁREZ DE LA TORRE (2020).

(45) ANC, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054.

(46) AGMAB, Buques de la Armada, sign. 8118-268.

diente asiento, dentro de su respectiva agrupación y siguiendo un riguroso orden jerárquico. En estos asientos se anotaban las incidencias o asuntos de interés que acaecieran (hospitalizaciones, pagos de salarios, traslados, ascensos, etc.). Todas las anotaciones seguían el formato contable por el sistema de cargo y data o partida simple.

El libro del *San Antonio* de 1778 se encontraba dividido en nueve agrupaciones:

1. Oficiales mayores
2. Oficiales de mar
3. Artilleros de mar
4. Marineros
5. Grumetes
6. Pajes
7. Criados del comandante
8. Criados de los oficiales
9. Aventureros.

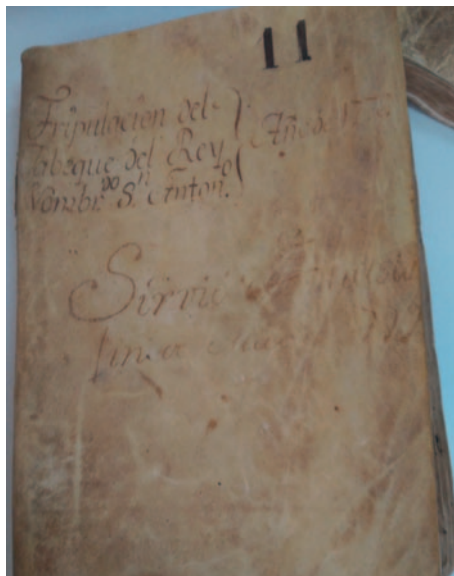


Ilustración 2. Libro «Tripulación del Jabeque del Rey nombrado *San Antonio*. Año 1778» (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054)

La estructura e información contenida en los asientos variaban según la categoría del miembro de la tripulación, de manera que la que se ofrecía en el caso de los oficiales mayores era diferente de la de los oficiales de mar, marineros y otros miembros de la dotación.

Información contenida en los asientos de los oficiales mayores

Para describir la información que se incluía en los asientos de los oficiales mayores, se tomará como ejemplo la que el responsable de la cuenta y razón a bordo y, por tanto, de llevar este libro (el contador supernumerario Santiago de la Quadra), registró en su propio asiento (ilustración 3).

Todos los oficiales mayores disponían de un folio completo con sus dos caras para su respectivo asiento, lo que suponía, como se verá más adelante, un espacio sensiblemente mayor que el reservado al resto de los miembros de la tripulación.

La información se organizaba en un encabezado y dos columnas de anotaciones donde, por orden cronológico, se iban haciendo los apuntes, empezando por la columna de la izquierda. En caso de que el espacio fuera insuficiente, se hacía una marca al final del último apunte, que se repetía en el lugar en que se continuara el asiento, donde se seguía el mismo formato.

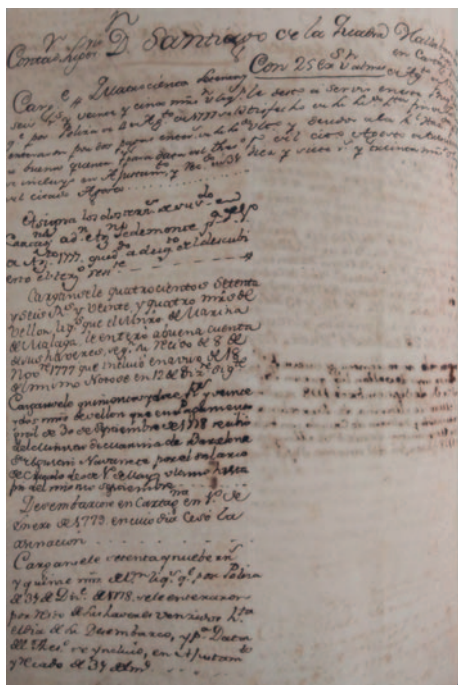


Ilustración 3. Hoja del contador supernumerario Santiago de la Quadra. (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

En el encabezado aparecían los datos del asiento que se aperturaba:

- centrado y con la letra de mayor tamaño el nombre del titular: «Don Santiago de la Quadra»;
- a la izquierda del nombre, y con una letra de un tamaño intermedio, el grado militar o administrativo al que pertenecía, en este caso «contador supernumerario»;
- bajo el nombre, e iniciando la escritura a mitad de página, se anotaba el sueldo bruto que le correspondía: «con 25 escudos de vellón al mes»;
- a la derecha del nombre se informaba de las incidencias anteriores al inicio del asiento: «Hallábase destinado en Cartagena y el 4 de agosto de 1777 se le destinó a servir en este buque. Habiéndole satisfecho de su sueldo hasta fin de julio último y deudor a la Real Hacienda por 1.º del citado agosto de trescientos diecisiete reales y treinta maravedíes de vellón».

Bajo el encabezado, y en dos columnas, se informaba de cuanto acaeciera a bordo que estuviera relacionado con el titular. En función del contenido de la información que incluían, se pueden distinguir dos tipos de apuntes:

- registros de razón. Eran anotaciones que no suponían movimientos de dinero pero que servían de apoyo a cálculos posteriores o daban información adicional a la cuenta. Por ejemplo, en una de las anotaciones del asiento de Santiago de la Quadra se da noticia de las instrucciones que tenía de cómo repartir su remuneración desde agosto de 1777. Dos terceras partes se dejaban para cobrar en puerto por su familia; el tercio restante había de servir para saldar una deuda que mantenía con la Real Hacienda: «Asigna los dos tercios de su sueldo a don Agustín Pedemonte para desde 1º de agosto 1777 quedando a descuento del descubierto el tercio restante»;
- registros de cuenta y razón. En los que se anotaban los movimientos de dinero que había tenido la cuenta. Siguen el siguiente formato:

- siempre van precedidos de la fórmula «cárguesele», por la que se indicaba que se había hecho entrega de una cantidad de dinero. Esta era neta de todas las retenciones o descuentos que se le hubieran de hacer. En una contabilidad por partida simple, este movimiento representa el cargo. La data no se anotaba explícitamente en el libro, sino que se infería de la información del encabezado;
- tras el «cárguesele» se anotaba la cantidad, la fecha en que se hacía entrega, el motivo que la originaba, y la persona o la revista en la que se entregaba. Por ejemplo, en una de las anotaciones del asiento de Santiago de la Quadra, se le hace una entrega de dinero que se registra de esta forma: «Cárgansele cuatrocientos setenta y seis reales veinticuatro maravedíes de vellón líquidos que el ministro de marina de Málaga le enteró a buena cuenta de sus haberes, según su recibo de 8 de noviembre de 1777 que incluyó en el aviso de 18 del mismo. Notose el 12 de diciembre siguiente».

Los asientos se cerraban con un último apunte de ajustamiento, en el que se determinaba el alcance de la cuenta, es decir, si el interesado quedaba como deudor o acreedor, o bien si estaba en paz con la Tesorería de Marina/Real Hacienda. En el ejemplo de Santiago de la Quadra, la cuenta termina con este apunte: «Cárgansele setenta y nueve reales y quince maravedíes de vellón líquidos que por póliza de 31 de diciembre de 1778 se le enteraron por recibo de sus haberes vencidos hasta el día de su desembarco, y para data del tesoro se incluyó en ajustamiento y recado de 31 del mismo».

Información contenida en los asientos de oficiales y artilleros de mar, marineros, grumetes, pajes, criados y aventureros

Para estos miembros de la tripulación, los asientos disponían de menos espacio, ya que en cada página se incluían dos registros, uno a comienzo y otro a mitad de página (ilustración 4).

El formato era similar al de los oficiales mayores, con un encabezamiento y unos apuntes estructurados en dos columnas con anotaciones por orden cronológico.

La información que se incluía en el encabezado difería de la de los oficiales mayores. Centrado, aparecía el nombre de la cuenta; a su izquierda, el empleo; a su derecha se incluían las incidencias anteriores al inicio del asiento, y debajo se informaba de algunos datos de carácter personal, fundamentalmente por motivos de seguridad y con objeto de poder identificar al titular en el momento de tenerlo delante, para evitar que alguien ajeno pudiera acceder indebidamente a los derechos que de esta cuenta se derivaban. Por ello, en cada asiento se debía informar del nombre, padre, patria y señas (Ordenanza de 1725, cap. v, art. 18); para ello se añadían las fórmulas «hijo de...» junto al

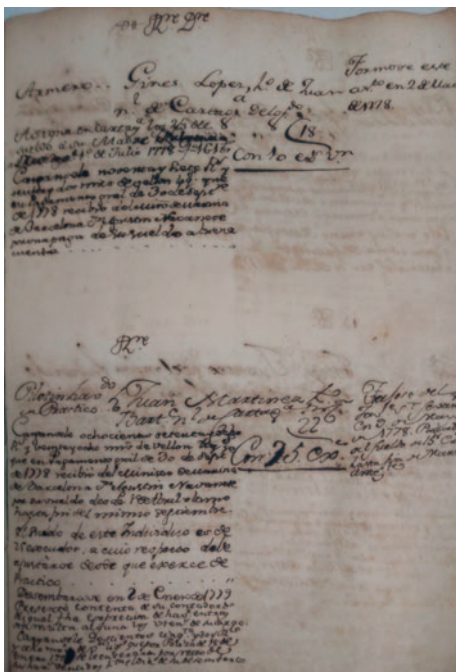


Ilustración 4. Hoja de oficiales de mar del jabeque *San Antonio*. (FUENTE: ANC, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

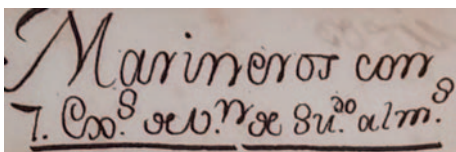


Ilustración 5. Encabezado de asientos de marineros en Libros de tripulaciones del jabeque *San Antonio*. (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

nombre del padre, «natural de...» y población de origen, y una pequeña descripción física.

Los sueldos, que se anotaban de forma individual, para los oficiales mayores, en los encabezamientos, en el caso de estos grupos también podía consignarse de forma genérica al inicio de cada agrupación y servían para todos los asientos en ella incluidos. Por ejemplo, en la ilustración 5 se muestra el título de la agrupación de marineros, donde se indica: «Marineros con 7 escudos de vellón de sueldo al mes», que afectaba a todos los asientos subsiguientes.

Bajo el encabezado, y en dos columnas, de forma similar a como se realizaba en el caso de los oficiales mayores, se informaba de cuanto acaeciera a bordo que estuviera relacionado con el titular, ya fueran en apuntes de razón (sin cantidades monetarias) o de cuenta y razón (con cantidades monetarias).

Una de las funciones principales del Libro de plana mayor y tripulaciones era servir como guía para el cálculo del pago de salarios y en las revistas de pagamenta. Las revistas en los ejércitos del XVIII consistían en «la reseña o confrontación legal y exacta que se hacía cada mes del número efectivo de los jefes, oficiales y soldados de que constaban los cuerpos del ejército para abonarles el haber en dinero y especies de provisión que correspondía a cada uno según los reglamentos o las ordenes

particulares que se hubiesen comunicado»⁴⁷.

En el caso de las tripulaciones de los navíos de guerra, las revistas no solían ser mensuales, sino que se hacían una vez que el buque tocaba tierra, ya

(47) CANGA ARGÜELLES CIFUENTES, J.: *Diccionario de Hacienda, con aplicación a España II*, Imprenta de Marcelino Calero y Portocarrero, Madrid, 1834, p. 526.

que en los barcos no se llevaba dinero en efectivo y los salarios se abonaban en puerto.

En las revistas, todos los miembros de la tripulación, independientemente de cuál fuera su rango, se presentaban ante un miembro de la contaduría, que anotaba sobre su nombre una «marca de revista». Esta era un signo distintivo –generalmente, una letra mayúscula ornamentada con alguna filigrana o con barras horizontales o verticales que la cruzaban– que servía para diferenciar las casuísticas que pudieran acacer. Cada revista tenía sus marcas distintivas.

Un resumen de las revistas, los conocidos «Pies de lista», se insertaba en las últimas páginas del Libro de tripulación (ilustración 6).

En los Pies de lista, siguiendo el orden jerárquico de las agrupaciones, se informaba del número de presentes y el montante que importaban sus salarios. Junto a él, un texto explicativo detallaba dónde, cuándo y cómo se había realizado la revista y los resultados de esta.

La revista pasada en el jabeque *San Antonio*, en enero de 1779, por don Manuel Zalvide, ilustre miembro del Cuerpo del Ministerio que llegaría a ser intendente interino del departamento de Cartagena, y quien donó la Colección Zalvide –que actualmente se conserva en el Archivo del Museo Naval de Madrid⁴⁸, relata lo siguiente:

«A bordo del jabeque del rey surto en el puerto de Cartagena a dieciséis de enero de 1778 [*sic* por 1779] y dos días siguientes, pasé revista de pagamenta a la tripulación de este buque y a ella se me presentaron: ocho oficiales mayores, los cuatro de pago, siete ídem de sueldo fijo todos de pago, nueve ídem de temporal todos de pago, cuarenta artilleros todos de pago, noventa y tres marineros de pago, treinta y nueve grumetes de pago, ocho pajes, los siete de pago, cuatro criados del comandante, seis ídem de oficiales los tres de pago, número todos de doscientas once plazas que hice buenas con estas señales D, D^{re}, F, puestas con distinción



Ilustración 6. Pie de lista del jabeque *San Antonio* (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

(48) PAVÍA PAVÍA: t. III, p. 922.

sobre sus asientos. Y habiéndose satisfecho durante el prevenido tiempo de orden del intendente de marina de este departamento don Alfonso de Albuquerque y con mi intervención, en tabla y mano propia del caudal de la Real Hacienda y cargo del tesorero don Juan Zalvide a los individuos en quienes concurra la 1.^a no se les dio paga ni socorro alguno, a los de la segunda se les enteró sus haberes hasta fin de diciembre de 1778, y a los de la tercera hasta fin de febrero de 1779, y al comandante la gratificación de hasta fin del referido diciembre. Y (*sic*) importó el referido pago quince mil ciento tres reales y catorce maravedíes de vellón según parece de la relación nombre por nombre formada en el mismo acto y deducida de ajustamiento hecho por la contaduría principal, donde he entregado ambos instrumentos para que pueda despacharse el competente de data a favor del nominado tesorero en su virtud y la de este pie de lista que es de fecha up supra. Manuel de Zalvide».

Este texto nos ilustra del procedimiento de las revistas, las cuales se hacían a bordo de los buques. En el caso que nos ocupa, se precisaron al menos tres días para que se presentaran los 211 tripulantes del *San Antonio*. A algunos de los que comparecieron no se les pagó nada, y al resto se les liquidó de diferentes formas: a unos, hasta diciembre de 1778, y a otros, hasta febrero de 1779. Al comandante se le dispensó un trato particular. Importó el total de los pagos 15.103 reales y 14 maravedíes, emitiéndose dos documentos, uno para la Contaduría y otro para dar traslado a la Tesorería para justificación de la salida de dinero (data).

La historia del jabeque *San Antonio* a través de la información contable

Hasta este punto se ha hecho un ejercicio de descripción de la contabilidad a bordo de los buques de la Real Armada, siguiendo el ejemplo del Libro de tripulación del jabeque *San Antonio* en 1778. Se han descrito las técnicas de registro, el contenido y la estructura que seguía la información incluida en asientos y apuntes. La cuenta y razón aporta datos preciosos para la historia de la contabilidad, pero esta fuente puede expresarse aún más y, debidamente manejada –en una suerte de ejercicio de microhistoria–, puede contribuir a recrear el entorno cotidiano de este buque y, en definitiva, a escribir una pequeña parte de su historia.

Se han de poner de manifiesto las limitaciones de un estudio que maneja datos provenientes de un solo barco y restringidos a un corto periodo de tiempo. No obstante, este trabajo no pretende obtener resultados generales extrapolables a toda la Real Armada, sino, como hemos apuntado, demostrar que los datos contenidos en los libros contables pueden ser una fuente muy rica, susceptible de ser aprovechada en diversas áreas de los estudios sobre historia naval.

Microsociedad en un buque de guerra

En los Libros de tripulación, los contadores de navío registraban una relación ordenada y clasificada de la dotación de los buques de la Real Armada,

así como su evolución en el tiempo. Esas relaciones son un espejo donde se ve reflejada la microsociedad que conformaba el personal embarcado. En prueba de esta tesis se ha confeccionado la tabla 1, donde se ha recogido un resumen cuantificado del primero y el último Pie de lista realizados en el *San Antonio* al mando de Joaquín Zayas.

Tabla 1. DOTACIÓN PRESENTADA A REVISTA EN EL JABEQUE *SAN ANTONIO*
(FUENTE: elaboración propia a partir de ACN, Personal, cajas 1054 y 1057)

		<i>Abril 1778</i>		<i>Diciembre 1778</i>		<i>Incremento</i>	
		<i>Miembros</i>	<i>Peso en %</i>	<i>Miembros</i>	<i>Peso en %</i>	<i>Dic.-abril</i>	<i>En %</i>
Libro de plana mayor y tripulación	Oficiales mayores	8	3,0%	8	3,1%	0	0,00%
	Oficiales de mar	14	5,2%	14	5,5%	0	0,00%
	Artilleros de mar	34	12,7%	37	14,5%	3	8,82%
	Marineros	91	34,1%	87	34,0%	-4	-4,40%
	Grumetes	39	14,6%	40	15,6%	1	2,56%
	Pajes	8	3,0%	6	2,3%	-2	-25,00%
	Criados	11	4,1%	10	3,9%	-1	-9,09%
	Total plana mayor y tripulación	205	76,8%	202	78,9%	-3	-1,46%
Libro de guarnición	Sargentos sencillos	3	1,1%	2	0,8%	-1	-33,33%
	Cabos	4	1,5%	6	2,3%	2	50,00%
	Tambores	2	0,7%	1	0,4%	-1	-50,00%
	Soldados	43	16,1%	35	13,7%	-8	-18,60%
	Total guarnición	52	19,5%	44	17,2%	-8	-15,38%
Libro de tropa de Brigadas de Artillería	Cabo	1	0,4%	1	0,4%	0	0,00%
	Bombarderos	1	0,4%	1	0,4%	0	0,00%
	Artilleros	3	1,1%	3	1,2%	0	0,00%
	Ayudantes	5	1,9%	5	2,0%	0	0,00%
	Total brigadas	10	3,7%	10	3,9%	0	0,00%
Total dotación del jabeque <i>San Antonio</i>		267	100,0%	256	100,0%	-11	-4,12%

Entre las revistas de abril y diciembre de 1778, el *San Antonio* mantiene una dotación más o menos estable, con una pérdida de un 4,12 por ciento (-11 miembros), bajada que se produce fundamentalmente en la guarnición de batallones (-8 soldados) y marineros (-4 marineros).

La microsociedad del *San Antonio* estaba compuesta por un 3 por ciento de oficiales mayores, encargados de la dirección del buque en los ámbitos militar, administrativo, sanitario o espiritual. Un 5 por ciento eran oficiales de mar, mandos intermedios con cierta responsabilidad en algún aspecto de la navegación o del mantenimiento. Una tercera parte se dedicaba al manejo del

buque (los marineros), y un 17-19 por ciento, a protegerlo (la guarnición). Y, para servir en las piezas de artillería, se destinaba entre un 16-18 por ciento del personal –miembros de las brigadas y artilleros de mar–, lo que suponía entre 44 y 47 individuos, que habían de manejar 28 bocas de fuego. También es de destacar que el 4 por ciento del personal embarcado lo componían criados dedicados a servir a los oficiales.

La cuenta y razón permite profundizar en los datos que muestra la tabla 1. Por ejemplo, pudiera parecer que no hubo alteraciones entre los oficiales mayores durante estos ocho meses de 1778, pues se presentaron ocho tanto a la revista de abril como a la de diciembre. Cinco eran miembros del Cuerpo General, uno pertenecía al Cuerpo del Ministerio, y había un cirujano y un capellán. Pero, acudiendo a sus asientos, se puede saber quiénes eran y cuáles fueron los cambios que se produjeron en este pequeño colectivo.

- capitán de fragata Joaquín Zayas (comandante del jabeque *San Antonio*), presente desde el 9 de abril de 1778 hasta el 20 de enero de 1779;
- alférez de navío Pedro Santasilia. Embarcado el 8 de noviembre de 1776, cede su plaza el 5 de mayo de 1778 al alférez de fragata Francisco Dolarea y Gastón, siendo este a su vez sustituido el 26 de diciembre de 1778 por el alférez de fragata Manuel Torres;
- alférez de navío Miguel Pedrueca. Tomó asiento el 1 de junio de 1777, para dejar su puesto el 26 de diciembre de 1778 al teniente de fragata Rafael de Hore;
- alférez de fragata Gabriel Sánchez de la Fuente. Embarcado el 1 de junio de 1777, cedió su plaza al alférez de fragata Pedro Nolasco Echeñique el 26 de diciembre de 1778;
- alférez de navío Ángel del Pinos. Sentó plaza el 1 de junio de 1777 y permaneció destinado en el *San Antonio* mientras Zayas fue su comandante;
- contador supernumerario Santiago de la Quadra. Embarcó el 4 de agosto de 1777 y prestó sus servicios en el *San Antonio* hasta el 1 de enero de 1779, fecha en que fue reemplazado por el oficial supernumerario de la contaduría José Sarti;
- 2.º cirujano Raimundo Querol. Tomó plaza el 28 de octubre de 1777 y estuvo embarcado hasta 31 de diciembre de 1778, cuando le sustituyó el también 2.º cirujano Alonso Soriano;
- capellán supernumerario Juan Planells. Embarcado el 11 de noviembre de 1776, ejerció su ministerio hasta el 15 de noviembre de 1778, cuando fue sustituido por el dominico Pedro Juan Ros.

El uso de la información contable de estos libros puede servir para estudiar la rotación en los puestos de los buques de la Real Armada. Así, con las limitaciones propias de manejar datos extraídos de un solo buque y limitados a un escaso periodo de diez meses, de los datos anteriores obtenemos que, en el tiempo que Joaquín Zayas estuvo al mando del *San Antonio* (de abril 1778 a

enero 1779), para cubrir los ocho puestos de oficiales mayores del jabeque pasaron 9 oficiales de guerra del Cuerpo General, 2 contadores de navío, 2 cirujanos y 2 capellanes. Es decir, se renovaron todos los puestos al menos una vez (algunos se renovaron dos veces). El único miembro de la tripulación que permaneció en el *San Antonio* durante toda la etapa de Zayas al frente del jabeque fue el alférez de navío Ángel de Pintos.

El orden y prelación en las anotaciones era importante a la hora de confeccionar los libros contables. Así, el análisis de la posición en que aparecen en los libros los diferentes registros de miembros de la tripulación resulta interesante pues, en el reducido espacio de un navío, convivían miembros de los diferentes cuerpos que componían la Real Armada; y son conocidas las rivalidades que entre militares y ministeriales existían durante el siglo XVIII (la conocida guerra entre la Espada y la Pluma). Para realizar un estudio de este tipo es necesario tener en cuenta los diferentes rangos y escalas, así como sus equivalencias entre cuerpos.

En el caso de los libros del *San Antonio*, los asientos aparecen en este orden: Cuerpo General, Cuerpo del Ministerio, Cirujanos y Capellanes. No había lugar a que se suscitaran conflictos entre rangos equivalentes de diferentes cuerpos, pues todos los miembros del Cuerpo General tenían un escalafón superior a los del Cuerpo del Ministerio.

Política salarial en el San Antonio

Los libros del *San Antonio* también facilitan información sobre la escala de remuneraciones de la dotación (importe, composición, forma en que se abonaban los salarios, etc.)

Los datos de las cabeceras de los asientos y las agrupaciones en que se dividía el Libro de tripulación recogen información para conocer la horquilla salarial existente en el jabeque *San Antonio* en 1778; para ello se ha confeccionado la tabla 2.

Los salarios del personal embarcado oscilaban entre los sesenta escudos mensuales, que lógicamente correspondían al comandante, y los tres que percibía el último paje. Así pues, el salario menor era veinte veces inferior que el mayor.

Tabla 2. SALARIOS DEL PERSONAL DE PLANA MAYOR Y TRIPULACIÓN A BORDO DEL JABEQUE
SAN ANTONIO EN 1778
(FUENTE: ACN, Personal, cajas 1054 y 1057)

<i>Categoría</i>	<i>Grado</i>	<i>Salario bruto en escudos de vellón</i>	<i>Veces el salario de un paje</i>
Oficial mayor	Capitán de fragata	60	20,0
Oficial mayor	Teniente de fragata	30	10,0
Oficial de mar	1.º contra maestre de jabeque	30	10,0

Oficial mayor	2.º cirujano	25	8,3
Oficial mayor	Alférez de navío	25	8,3
Oficial mayor	Contador de navío	25	8,3
Oficial de mar	Piloto práctico	25	8,3
Oficial de mar	1.º carpintero	24	8,0
Oficial de mar	1.º calafate	24	8,0
Oficial mayor	Capellán	20	6,7
Oficial mayor	Alférez de fragata	20	6,7
Oficial de mar	1.º guardián de navío	18	6,0
Oficial de mar	2.º calafate	18	6,0
Oficial de mar	2.º carpintero	18	6,0
Oficial de mar	2.º calafate	18	6,0
Oficial de mar	2.º guardián de navío	15	5,0
Oficial de mar	2.º guardián de jabeque	12	4,0
Oficial de mar	Sangrador	12	4,0
	Criados del comandante	12	4,0
	Criados de oficiales	10,5	3,5
Oficial de mar	Armero	10	3,3
Oficial de mar	Patrón de lancha	9/10	3,0/3,3
Oficial de mar	Patrón de bote	9	3,0
Tripulación	Artilleros de mar	9	3,0
Tripulación	Marineros	7	2,3
Tripulación	Grumetes	4,5	1,5
Tripulación	Pajes	3	1,0

Con los datos de la tabla 2 se puede hacer un análisis de valoración de puesto de trabajo, tomando el salario bruto como una escala de medida cuantitativa de la responsabilidad de cada colectivo dentro del buque.

Se constata que un oficial de mar (el contramaestre) era una figura clave en la dotación del jabeque, y así se le reconocía en su salario, el segundo en cuantía bruta, muy por encima del de algunos oficiales mayores. También destaca la remuneración, expresiva de su grado de responsabilidad, de otros oficiales de mar: los pilotos, cuyo salario era similar al de los cirujanos y mayor que el de los contadores o los alféreces de fragata.

Coste del personal en la Real Armada

En las cabeceras de los asientos y en las agrupaciones en que se dividían los Libros de tripulación se incluía información sobre los salarios que cada uno de los miembros de la dotación debía cobrar. Estas cifras se indicaban de forma nominal y bruta, es decir, antes de cualquier descuento o retención que

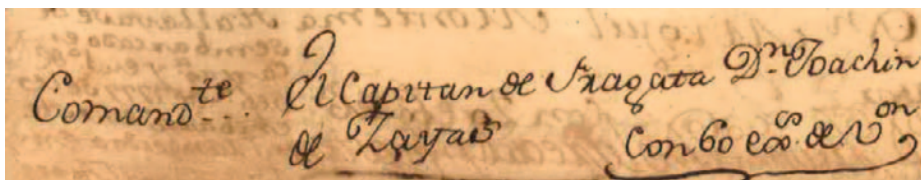


Ilustración 7. Encabezado de asiento de Joaquín Zayas (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

se hubiera de practicar, por lo que podían diferir bastante de las netas que se entregaban en las revistas. En consecuencia, para cualquier trabajo que verse sobre costes de personal de la Real Armada, es necesario saber si se están utilizando cifras netas o brutas y cómo se transformaba el importe de un salario bruto en otro neto. Los datos de los libros del *San Antonio* servirán como ejemplo de esto último.

Se ha de poner de manifiesto que cada uno de los miembros de la tripulación disponía de una casuística propia, fruto de sus particularidades personales (estancias en hospitales, asignaciones, deudas, etc.) y profesionales (complementos, gratificaciones, etc.)

Se tomará como base para un estudio de caso los cobros percibidos por el comandante Zayas. En ellos se recoge una gran casuística, y han de servir de ejemplo de una metodología de uso, en análisis de este tipo, de la información contenida en los libros contables.

Los conceptos salariales, complementos y retenciones que debían aplicarse en el sueldo del comandante del *San Antonio* en 1778, como en el de cualquier otro miembro de la Real Armada, se regían por las ordenanzas de 1748 y el reglamento de salarios de 1738. Tal como se muestra en la tabla 2 y la ilustración 7, el salario bruto de Zayas, por su oficio de capitán de fragata, era de 60 escudos de vellón mensuales, equivalentes a 600 reales de vellón⁴⁹.

Como oficial del Cuerpo General, a su salario bruto se le habían de aplicar dos retenciones por ordenanza: los inválidos y el montepío. Los inválidos se gestionaban desde los servicios administrativos en los departamentos de la Real Armada, mientras que el montepío tenía su propia organización, independiente de la Marina.

Los inválidos era una retención cuyo montante era destinado al pago de pensiones a aquellos oficiales que habían quedado inútiles para el servicio, por vejez o por cualesquiera otras circunstancias. Por este concepto se descontaban ocho maravedíes por escudo bruto de salario (Ordenanzas de 1748, trat. 6, tít. 1, art. 37). Para Zayas, esto suponía una retención de 480 maravedíes (equivalentes a 14 reales y 4 maravedíes), que se habían de descontar de sus percepciones mensuales, por lo que le restaban líquidos 585 reales y 30 maravedíes.

(49) 1 escudo = 10 reales; 1 real = 34 maravedíes.

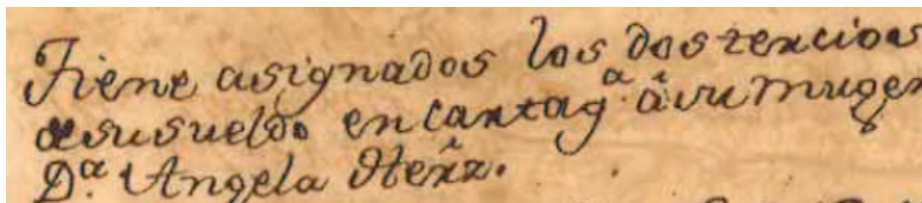


Ilustración 8. Apunte de asignación de salarios de Joaquín Zayas (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

Por el montepío se prestaba socorro al interesado en caso de enfermedad, auxiliando también a los familiares por los gastos derivados de fallecimiento o de falta de trabajo. El montepío cubría riesgos de larga duración, seguros de supervivencia, seguros de invalidez y de vejez⁵⁰. Por este concepto se descontaban otros ocho maravedíes por escudo del salario una vez hecha la retención por inválidos. En el caso del comandante Zayas ascendía a una aportación de 13 reales y 27 maravedíes mensuales, restándole a cobrar líquido 572 reales y 3 maravedíes.

A Joaquín Zayas, una vez hechos los descuentos de inválidos y montepío, se le había deducido un 4,66 por ciento de su salario bruto inicial, de 600 reales. Pero esta no era la cantidad que le iba a ser entregada finalmente en las revistas.

Como era práctica habitual entre los marinos que salían a la mar durante un largo periodo de tiempo, una parte de su sueldo se dejaba en la caja de marina del puerto donde vivía su familia, para que esta la cobrara directamente. Este montante era conocido por «asignación» (ilustración 8).

En el caso que nos ocupa, dos tercios del sueldo neto del comandante Zayas estaban asignados a su esposa, Ángela Hernández, quien debía cobrarlo en Cartagena por un intermediario habilitado, Juan Nicolás Sereno. Es decir, mientras estuvo embarcado en el *San Antonio*, a Joaquín Zayas solo se le abonaban mensualmente por su salario 190 reales y 24 maravedíes; el resto (381 reales, 13 maravedíes) se le entregaba en tierra a su familia.

Por otro lado, por su destino como comandante de un buque activo, Zayas, mientras estuviera en la mar, tenía derecho a percibir complementos con el objeto de que pudiera ejercer las labores propias de su cargo «con decencia y dignidad». Estas gratificaciones eran la mesa y los criados.

La gratificación de mesa era un complemento del salario a percibir por los oficiales con mando en las embarcaciones de la Real Armada. Este concepto se justificaba en que el comandante era responsable de mantener a su cargo a los oficiales mayores que estuvieran bajo su mando. Ascendía el complemento a 9,5 reales de vellón diarios por cabeza (Ordenanzas de 1748, trat. 6, tít. 2,

(50) HERRAIZ DE MIOTA, C.: «Los montepíos militares del siglo XVIII como origen del sistema de clases pasivas del Estado», *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, vol. 56 (2005), p. 178.

art. 35). A la gratificación de mesa se le hacía el descuento por inválidos, aunque no estaba sujeta al de montepío. A bordo del *San Antonio*, Zayas debía dar mesa a ocho oficiales mayores (incluido él mismo), por lo que le correspondían 74 reales y 7 maravedíes diarios, o 2.226 reales y 12 maravedíes en un mes de treinta días.

Los criados eran otro complemento al salario del comandante, complemento que compensaba los gastos que este debía soportar al tener que hacerse cargo de pagar a los empleados para el servicio de atender a su persona y a la mesa (Ordenanzas de 1748, trat. 6, tít. 2, art. 46). Como en el jabeque bajo su mando había ocho oficiales mayores, al comandante le correspondían a su servicio cuatro criados, por los que se le pagarían a razón de 12 escudos brutos mensuales por cada uno de ellos. Por este concepto, Zayas tenía derecho a percibir, una vez descontados los inválidos –este complemento tampoco estaba sujeto al montepío–, 468 reales y 24 maravedíes.

Tabla 3. RESUMEN DE REMUNERACIONES PERCIBIDAS POR JOAQUÍN ZAYAS EN JUNIO DE 1778, EXPRESADAS EN REALES DE VELLÓN*

Concepto	Importe bruto	Deducciones		Importe neto	Asignado	Sin asignar
		Inválidos	Montepío			
Salario (60 esc)	600,00	14,12	13,79	572,09	381,39	190,70
Criados (12 esc x 4)	480,00	11,29	0,00	468,71	0,00	468,71
Mesa (9,5 rs/día x 8)	2.280,00	53,65	0,00	2.226,35	0,00	2.226,35
TOTAL	3.360,00	79,06	13,79	3.267,15	381,40	2.885,76

(FUENTE: elaboración propia)

(*) Unidades en reales de vellón. Los decimales expresan los maravedíes, con equivalencia de 1 real = 34 maravedíes.

La tabla 3 muestra un resumen de los conceptos salariales y complementos que cobró Joaquín Zayas –y de las retenciones que se le aplicaron– en junio de 1778, un mes tipo de los que estuvo al mando del jabeque *San Antonio*. Su sueldo como capitán de fragata, de 600 reales de vellón, no era la partida más importante: representaba solo un 17,8 por ciento de sus ingresos brutos, cifrados en 3.360 reales de vellón. De los importes netos que no estaban asignados a su familia –es decir, los que realmente llegaban a su bolsillo–, el porcentaje descendía al 6,5 por ciento, siendo la cantidad más importante entre las percepciones la gratificación de mesa, que suponía el 77 por ciento.

Como se puede observar, en cuanto al salario de Zayas existen grandes variaciones entre las cantidades brutas que se debían cobrar y las registradas en las liquidaciones practicadas en las revistas, que son mucho mayores si se tienen en cuenta los complementos de criados y mesa. Este ejemplo pone de manifiesto que, cuando se hace un estudio sobre costes de personal en la Real Armada, es importante conocer el origen de los datos y saber si son brutos o netos o si incluyen o no complementos.

Cómo y cuándo se pagaba en la Real Armada

En los buques de guerra de la Real Armada no se llevaba dinero a bordo, por lo que la tripulación no percibía sus salarios periódicamente, sino una vez que se regresaba a la base o bien en alguna de las escalas, de haber en estas personal del Cuerpo del Ministerio con la suficiente cualificación y recursos para hacer los pagos.

La información que contienen los libros contables del *San Antonio* sirve para conocer el tempo en el cobro de los salarios del personal embarcado. Por su numerosa casuística, se recurre nuevamente al caso particular del asiento del comandante, para comprobar cómo recibió sus remuneraciones Joaquín Zayas en 1778 (tabla 4). Este no es un caso general, pero sí recoge una gran casuística y sirve para establecer una metodología con la que utilizar la información contable de los libros de tripulación para un estudio de frecuencia y lugar de cobro de salarios del personal embarcado.

Tabla 4. FECHA Y LUGAR DE LAS ENTREGAS DE DINERO A JOAQUÍN ZAYAS COMO COMANDANTE DEL JABEQUE *SAN ANTONIO*

<i>Fecha</i>	<i>Lugar</i>	<i>Concepto</i>	<i>Explicación</i>
9 abril 1774	Málaga	Liquidación	En la cabecera de su asiento se anotó que Joaquín Zayas llegó al <i>San Antonio</i> , procedente de su anterior mando en la fragata <i>Santa Lucía</i> , con una deuda de la Real Hacienda a su favor de 374 reales, 25 maravedíes que resultaba de dos ajustamientos: el primero, acreedor, por importe de 2.763 reales 22 maravedíes por sus sueldos y complementos vencidos hasta fin de abril de 1778; el segundo, deudor de 2.388 reales 31 maravedíes por lo recibido a buena cuenta para manutención de mesa y criados.
11 abril 1774	Málaga	Anticipo	El 11 de abril de 1778, el ministro de marina de Málaga le hizo un adelanto de 3.000 reales a buena cuenta de la gratificación de mesa que habría de recibir.
30 abril 1778	Cartagena	Liquidación + anticipo	A su llegada a Cartagena, el contador principal del departamento ajustó su cuenta a 30 de abril de 1778 resultando un saldo deudor a la Real Hacienda de 750 reales 32 maravedíes. Se le hizo entrega de un nuevo anticipo a buena cuenta de 5.390 reales 4 maravedíes, que resultaba de la suma de dos conceptos: la gratificación de mesa neta por dos meses de ocho oficiales mayores (4.452 reales 24 maravedíes), y el salario neto de otros dos meses de cuatro criados de a 12 escudos mensuales (937 reales 14 maravedíes).

8 mayo 1778	Cartagena	Revista	Sobre su asiento se encuentra la marca de revista P, indicando que se había presentado a la realizada por Ignacio Almich los días 8, 9 y 10 de mayo de 1778 a bordo del jabeque fondeado en el puerto de Cartagena. Dicha marca significaba que «no se le ha entregado socorro alguno».
9 julio 1778	Barcelona	Anticipo	El 9 de julio de 1778 recibió por el ministro de marina de Barcelona un nuevo anticipo de 6.000 reales a buena cuenta de la mesa y criados.
30 septiembre 1778	Barcelona	liquidación + anticipo	El 30 de septiembre el ministro de marina de Barcelona le hizo entrega de un nuevo anticipo de 6.000 reales a buena cuenta de mesa y criados. También ajustó su cuenta desde la última liquidación practicada (30 de abril) hasta finales de septiembre. Se le hizo entrega de 202 reales 14 maravedíes, que resultaban de los devengos no asignados a su familia de cinco meses de sueldo (de mayo a septiembre) netos de inválidos y montepío (953 reales 18 maravedíes), restándole a esta cantidad el saldo deudor que mantenía con la Real Hacienda, resultante del ajustamiento realizado en Cartagena a mes de abril (750 reales 32 maravedíes).
18 diciembre 1778	Cartagena	Revista	Durante el mes de diciembre se le hizo un ajustamiento de su cuenta a 30 de noviembre del que resultó deudor a la Real Hacienda de 389 reales 32 maravedíes, y se le hizo entrega de un nuevo anticipo de 5.844 reales 6 maravedíes a cuenta de 90 días de gratificación de 7 oficiales de mesa. Sobre su nombre se encuentra la marca de lista R. ^o , que indica que se presentó a la revista realizada por Manuel Zalvide los días 18, 19 y 20 de diciembre de 1778 en el arsenal de Cartagena, y se le enteró de sus haberes vencidos hasta el mes de noviembre.
16 enero de 1779	Cartagena	Revista	Se le ajustó su cuenta a final del año 1778, resultando deudor de la Real Hacienda por importe de 3.962 reales 17 maravedíes. Esta deuda tenía su origen en la gratificación de mesa y criados que se le había anticipado en diciembre. Sobre su asiento aparece la señal de revista D. ^o , la cual indica que en la realizada por Manuel Zalvide los días 16, 17 y 18 de enero de 1779 a bordo del jabeque que estaba fondeado en el puerto de Cartagena se le enteró de los haberes pendientes hasta fin de diciembre de 1778.
20 de enero de 1779			Deja el mando del <i>San Antonio</i>

22 enero de 1779	Cartagena	Liquidación	Se le ajustó su cuenta al 22 de enero por salarios hasta diciembre, y la gratificación de mesa y criados, hasta la fecha de su desembarco, del cual resultó deudor de la Real Hacienda por importe de 1.831 reales 31 maravedíes, montante del que se dio cuenta a la mesa de estado mayor para su descuento de futuros pagos que se le hubieran de hacer en caso de no reintegrarse este importe en la Tesorería de Marina.
------------------	-----------	-------------	--

(FUENTE: elaboración propia a partir de registros en los Libros de tripulación)

La hoja de asiento de Joaquín Zayas en el Libro de plana mayor y tripulaciones se cierra con un último apunte, el 31 de enero de 1779, en el que se deja registro del pago al tesorero de marina del departamento de Cartagena, Juan Zalvide, de la deuda que mantenía con la Real Hacienda.

Con los datos de la tabla 4 se puede comprobar cómo y dónde se cobraba en la Real Armada. En el tiempo que Joaquín Zayas estuvo a bordo del *San Antonio* (nueve meses y medio), solamente se hicieron tres revistas, es decir, la tripulación cobró sus salarios en mayo y diciembre de 1778 y en enero de 1779. Todas ellas se hicieron en Cartagena, la capital del departamento. Zayas, como comandante del buque, y debido a las obligaciones de mantener mesa y criados a su cargo, tuvo algunos privilegios para el cobro de sus salarios, pues también se le entregaron en Barcelona, por un ajustamiento extraordinario que le hizo el ministro de marina de esta plaza; otras veces necesitó que se le hicieran adelantos en efectivo, por medio de anticipos a buena cuenta, en los puertos a los que arribaba el buque, cosa que sucedió en Málaga, en abril, y en Barcelona, en julio y septiembre.

Conclusiones

Los contadores de navío estaban encargados de registrar en los Libros de tripulación cualquier incidencia relativa a la dotación de los buques de la Real Armada durante un armamento o una campaña.

En este trabajo se ha descrito cómo eran físicamente los libros y cómo se registraban los asientos individuales; y se han identificado las diferencias de formato e información en función del puesto que se ocupara, ya se tratara de un oficial mayor o de parte del resto del personal embarcado.

Debido al uso que se daba a los Libros de tripulaciones, los asientos incluían información contable, la cual se registraba siguiendo el sistema de partida simple o de cargo y data. Entre los apuntes se han identificado dos tipos diferentes: los de razón, que no contenían movimiento de dinero, pero servían de apoyo a los cálculos que se hubieran de hacer, y los de cuenta y razón, que sí incluían entradas o salidas de dinero.

La información contenida en los libros contables del personal embarcado convierte a estos en una fuente tremendamente interesante para el investiga-

dor, y no solo en materia de historia de la contabilidad. En este sentido, los Libros de tripulaciones han servido para escribir una pequeña parte de la historia naval del jabeque *San Antonio* en 1778.

Se ha de tener presente que las conclusiones obtenidas no pueden ser suficientemente representativas, pues los datos que se manejan provienen de un único buque y están restringidos a un solo ejercicio. Pero la metodología empleada en este trabajo puede ser utilizada para estudios con una muestra mayor.

Cuando el jabeque *San Antonio* estuvo en campaña en 1778, en sus cubiertas convivían en torno a dos centenar y media de personas que formaban una microsociedad aislada del resto del mundo.

Este escenario, militar por definición, estaba gobernado por el comandante, Joaquín Zayas, junto a otros cuatro miembros del Cuerpo General. Aunque en esta microsociedad había otras áreas, como el registro e intervención de los aspectos económicos, que estaban a cargo del contador Santiago de la Quadra; los temas sanitarios, de los que se encargaba el 2.º cirujano Raimundo Querol, y los asuntos espirituales, que eran responsabilidad del capellán Juan Planells.

A bordo, cada individuo tenía asignada una tarea para que el buque pudiera cumplir con la mayor eficiencia las misiones que le estaban asignadas. Un 3 por ciento de la dotación se dedicaba a tareas de dirección (oficiales mayores); el resto se componía, entre otros sectores, de un 5 por ciento de personal técnico (oficiales de mar), un 17-19 por ciento dedicado a la protección del buque (batallones), un 16-18 por ciento destinado a servir en las 28 piezas de artillería, y un 4 por ciento de criados al servicio de los oficiales (el detalle se encuentra en la tabla 1).

La rotación era alta en los puestos de más categoría (los de oficial mayor), pues en los meses en que Zayas estuvo al mando del *San Antonio* todos los oficiales mayores fueron sustituidos al menos una vez. La única excepción la constituye el alférez de navío Ángel de Pintos, quien permaneció junto al comandante todo el tiempo que este estuvo destinado en el jabeque.

En el entorno de convivencia que era un jabeque era importante conocer el orden y la prelación en el mando, sobre todo en un espacio tan reducido donde convivían miembros de distintos cuerpos, y más aún cuando son de sobra conocidos los conflictos existentes en ese momento entre militares y ministeriales en la Real Armada (la denominada «guerra de la Espada y la Pluma»). No obstante, en el *San Antonio* no se han detectado contenciosos de este tipo.

Puede parecer que esta sociedad en miniatura estaba ordenada solo militarmente, y que el escalafón era la variable más importante para definir la importancia de cada cual en el buque. Pero las retribuciones que se percibían nos dan una nueva visión al respecto.

El importe del salario cobrado, determinado por la política salarial de la Real Armada, oscilaba entre los tres escudos de los pajes y los sesenta del comandante. En consecuencia, la remuneración percibida puede ser una medida de la responsabilidad que se tenía a bordo del *San Antonio*. Esto nos lleva a

concluir que la segunda figura en este buque, a juzgar por la cuantía de su sueldo y, por tanto, por su grado de responsabilidad, no era un oficial mayor, sino uno de mar: el contramaestre (tabla 2).

Pero los sueldos teóricos que se habían de pagar por la Real Armada no eran los que finalmente se llegaban a entregar, pues de las cantidades brutas se hacían retenciones en función de las condiciones particulares de cada miembro de la tripulación. En el caso de Joaquín Zayas, a su sueldo se le debían hacer dos retenciones (los inválidos y el montepío), al tiempo que se le abonaban, por su puesto de comandante, dos complementos (mesa y criados). Otra particularidad en el pago del salario de Zayas es que una parte de su remuneración se había de entregar en tierra a su familia, lo que era una práctica habitual entre los marinos que pasaban largos periodos en la mar. Por ejemplo, de las cantidades netas que Zayas cobraba, su sueldo solo representaba el 6,5 por ciento (tabla 3).

Entre la tripulación del *San Antonio*, en 1778, no se detectan retrasos en el pago de los salarios. La tripulación cobró en las tres revistas que se hicieron (mayo y diciembre de 1778, y enero de 1779), y al comandante incluso se le hicieron ajustamientos extraordinarios y se le entregaron anticipos en otros puertos donde fondeó el jabeque (tabla 4).

En este trabajo, en el que se han descrito los libros donde se llevaba la cuenta y razón del personal embarcado, se ha demostrado que la información en ellos contenida es una fuente tremendamente rica, y no solo para temas económicos; entre sus asientos y apuntes se esconden otros aspectos (sociales, políticos, militares, geográficos) de la vida a bordo –incluso descripciones físicas de esta– que pueden ser utilizados como base o apoyo en estudios de otras disciplinas. Como corolario se puede afirmar que, en los Libros de tripulación, la historia naval se escribe en lenguaje contable.

Fuentes

Fuentes primarias

- Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán
 - Fondo Secretaría de Estado y del Despacho de Marina/Ministerio de Marina
 - Sec. Personal, Cuerpo General, Expediente personal de Joaquín de Zayas y Echeverri
 - Sec. Buques, leg. 8118-268
 - Sec. Administración Económica de la Armada, serie Consignaciones, Asuntos Particulares, leg. 7197.
- Archivo Naval de Cartagena
 - Fondo Antiguo
 - serie Reales Órdenes, cajas 2192, 2208 y 2215
 - serie Personal, cajas 1054 y 1057.

Normativa y legislación

En el presente trabajo se han citado artículos de las siguientes normas:

- «Ordenanzas e instrucciones generales formadas de Real Orden de lo que se debe observar por los intendentes y demás ministros de marina y dependientes del ministerio de ella según lo respectivo al empleo y encargo de cada uno para la mejor administración de la Real Hacienda y cuenta y razón de ella. 1725»;
- «Ordenanza de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval. 1748»;
- «Ordenanza de S.M. para el mejor método de conservar los pertrechos de los bajeles de la Real Armada y mando militar de los Arsenales de Marina. 1772»;
- «Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina. 1776»;
- «Ordenanzas generales de la Armada Naval. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar. 1793».

Bibliografía

- ALÍA PLANA, J.M.; SÁNCHEZ PRIETO, A.B., y ALÍA PLANA, M.: *Ordenanzas fundacionales de la Armada española*, Port Royal, Madrid, 1997.
- BLASCO LEANTE, J.E.; GUZMÁN RAJA, I., y MONTOYA CHINCHILLA, J.L.: «La Administración de la Armada española en el siglo XVIII. El caso de la expedición a Argel de 1768 para el canje de cautivos», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 8, núm. 15, (2019), 3-74.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F. de: «El poder marítimo en la concepción del marqués de la Ensenada», *II Jornadas de Historia Marítima: «La Marina de la Ilustración»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 2 (1989), Madrid, 5-21.
- CANGA ARGÜELLES CIFUENTES, J.: *Diccionario de Hacienda, con aplicación a España II*, Imprenta de Marcelino Calero y Portocarrero, Madrid, 1834.
- CORRALES ELIZONDO, A.: «Las ordenanzas de la Armada», *XXIII Jornadas de Historia Marítima, «Trafalgar: marco doctrinal y científico»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 38 (2001), Madrid, 83-103.
- CRESPO SOLANA, A.: «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII», *Trocadero*, núm. 6-7 (1995), 35-49.
- DOMÍNGUEZ NAFRÍA, J.C.: «Recopilación y codificación del derecho militar en el siglo XVIII: la colección general de ordenanzas militares de José Antonio Portugués», en MARTÍNEZ PEÑAS, L., y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, M. (eds.): *El Ejército y la Armada en el noroeste de América. Nootka y su tiempo*. Cátedra, Madrid, 2011, 211-250.
- DONOSO ANES, A.: «Doctrina contable del siglo XVIII y su influencia en los proyectos de reforma contable de la época», *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. 32, núm. 118 (2003), 797-832.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, P.: «Ordenanzas en prólogo», *Revista General de Marina* (ag.-sept. 1973a), 173-181.
- : «Ordenanzas en comentario», *ib.* (nov. 1973b), 459-495.
- : «Ordenanzas en sabiduría», *ib.* (en. 1974a), 25-32.
- : «Ordenanzas en discusión», *ib.* (abril 1974b), 415-422.
- : «Ordenanzas en comparación», *ib.* (julio 1974c), 15-27.
- : «Ordenanzas en declive», *ib.* (oct. 1974d), 315-324.
- : «Ordenanzas en conclusión», *ib.* (dic. 1974e), 563-569.
- FONDEVILA SILVA, P.: *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, Fundación Séneca, Murcia, 2011.
- : *Evolución y análisis de las galeras de los reinos peninsulares (siglos XII-XVIII). Construcción, dotación, armamento, aparejos y tácticas* (tesis inédita), Universidad de Murcia, Murcia, 2018.

- GÓMEZ-JUÁREZ DE LA TORRE, F.I.: «La cuenta y razón de la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina del Departamento Naval de Cartagena como reflejo de la estructura organizativa de una institución del siglo XVIII», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 17, núm. 2 (2020), 60-81.
- : «Accountants on board the Eighteenth-Century Navies: Spain, France, and England», *ib.*, vol. 19, núm. 1 (2022), 22-52.
- GUIMERÁ RAVINA, A., y GARCÍA FERNÁNDEZ, N.: «Un consenso estratégico: las ordenanzas navales de 1793», *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 2, núm. 54 (2008), 43-81.
- GUZMÁN RAJA, I.: «Normativa contable en la Armada Española durante el periodo 1700-1850: Especial referencia a la administración de provisiones», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 3, núm. 5 (2006), 65-146.
- HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: «Administración y contabilidad de los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735», *Revista Memoria*, vol. 11 (2004), 1881-1886.
- : «Renacimiento del pensamiento contable español», en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Ricardo (dir.): *VI Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad. Valladolid, 5 a 7 de noviembre de 2008*, Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas, 2009.
- : «La historia de la contabilidad, vía privilegiada de aproximación a la investigación histórica. Cuentas de los fondos recibidos por la Factoría General de los Reinos de España para financiar la guerra de Felipe II contra el papa Pablo IV y Enrique II de Francia (1556-1559)», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 7, núm. 13 (2010), 141-280.
- : «Palabras de agradecimiento de Esteban Hernández por el homenaje de que fue objeto en el X Encuentro de Historia de la Contabilidad celebrado en Las Palmas de Gran Canaria los días 13 y 14 de octubre de 2016», *ib.*, vol. 13, núm. 25 (2017), 163-169.
- HERRAIZ DE MIOTA, César: «Los montepíos militares del siglo XVIII como origen del sistema de clases pasivas del Estado», *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, vol. 56 (2005), 177-206.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, y CUÑO BONITO, Justo (eds.): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823* (3 vols.), Doce Calles, Sevilla, 2018.
- MARTÍN CORRALES, Eloy: «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norte-africano en el siglo XVIII», *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 9 (1987), 25-40.
- MCBRIDE, Karen: «Minding their Ps and Qs; the Royal Navy purser and accounting and governance, 1731-1808», *Accounting History*, vol. 24, núm. 3 (2019), 402-424.
- MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Luis María de Salazar, capitán de navío y ministro de marina», *XXXIV Jornadas de Historia Marítima: «La Armada y sus hombres en un momento de transición»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 54 (2007), Madrid, 115-127.
- PAVÍA Y PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868 III*, Imprenta de F. García y C.^{ia}, Madrid, 1873.
- PONS VILA, Juana Francis: «Contribución al estudio del corsarismo menorquín en el setecientos. El viaje del jabeque *San Antonio de Padua* a las órdenes del capitán Francesc Maspoch (1780)», *Mayurqa* (1985), 233-246.
- PULIDO BUENO, Ildefonso: *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998.
- RAQUEJO ALONSO, Antonio: *Historia de la administración y fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 1992.
- SALAS LÓPEZ, F. de: *Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992.
- [SALAZAR Y SALAZAR, L.M.]: *Juicio crítico sobre la marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, Ricardo Pita, Ferrol, 1814.

ESCRIBIENDO LA HISTORIA NAVAL EN LENGUAJE CONTABLE. CUENTA Y RAZÓN...

- SARRALEGUI Y MEDINA, L. de: *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, Imp. de Ricardo Pita, Ferrol, 1867.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael: «El sistema económico del marqués González de Castejón y el problema del presupuesto naval (1772-1776)», en GARCÍA HURTADO, Manuel (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid, 2012a, 385-403.
- : *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, m.e., m.l., 2012b.
- : *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, Desperta Ferro, Madrid, 2021.
- VILLALUENGA DE GRACIA, Susana: «Aproximación a los fundamentos contables, legales y morales del método de cargo y descargo o data por el que se rendían cuentas», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 10, núm. 19 (2013), 76-93.

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede consultarse libremente en Internet en la página web de la BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA:

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

En ella se encuentra íntegra desde su primer número (publicado en 1983), en formato PDF (Hemeroteca > Publicaciones periódicas > R > Revista de historia naval):

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/publicaciones/numeros_por_mes.cmd?idPublicacion=86

Esta página permite además hacer búsquedas por texto libre en la siguiente aplicación (Página de inicio > Consulta > Búsqueda):

<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/busqueda.cmd>

Para ello se aconseja seguir el siguiente: **Método de búsqueda**

- 1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecomillarlas).
- 2) Marcar la casilla «Buscar en el texto completo».
- 3) Pulsar el botón «Buscar».
- 4) En la columna de la izquierda, seleccionar «Revista de historia naval» para filtrar solamente los resultados de esta publicación. Los resultados que aparecen a la derecha pueden obtenerse directamente en PDF.

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL > REVISTA Y BOLETINES > REVISTA DE HISTORIA NAVAL > CATÁLOGO Revista):

<http://www.armada.mde.es>

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Revistas > Revista de Historia Naval):

<https://publicaciones.defensa.gob.es>