

LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA DURANTE EL REINADO DE CARLOS III

José M. DELGADO RIBAS
Profesor Titular de
la Universidad de Sevilla
Universidad Autónoma
de Barcelona

I. FACTORES DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

La marina mercante española vivió, durante la segunda mitad del siglo XVIII una de sus etapas históricas más brillantes. Las causas de este resurgir nos son bien conocidas. Por un lado, el proceso de crecimiento económico registrado en las regiones del litoral español, cuya manifestación más evidente fue el desarrollo de una economía de mercado que descansaba sobre la posibilidad de practicar un intenso comercio marítimo. Por otro, el decidido apoyo de los gabinetes ilustrados de Carlos III al fomento de una construcción naval nacional, que se tradujo en una serie de medidas concretas cuyos efectos fueron muy positivos sobre el sector naviero español:

— Preferencia a los buques de fábrica española en las contrataciones de transporte efectuadas por la Real Hacienda, o la Armada. Factor que, resultó un incentivo especialmente importante en el período 1760-1780.

— Estímulos fiscales a la utilización de embarcaciones españolas en el comercio marítimo, como la supresión del derecho de toneladas, establecido por el Proyecto de Flotas y Galeones de 1720, sobre los buques que participaban en la Carrera de Indias, y primas a la construcción naval, igualmente contenidas en el Reglamento de Comercio libre de 1778 (art. 2):

“al que fabricare navío mercante de trescientas toneladas, o más, le concederé por vía de premio la rebaja de una tercera parte de los derechos que adeude en su primer viaje a Indias, por los frutos y géneros que embarcare de cuenta propia”.

— Prohibición del uso de embarcaciones de fábrica extranjera en el comercio con Indias, contenida también en el reglamento de comercio libre de 1778.

Por primera vez, y gracias al juego de todos estos factores, tendría lugar, en el siglo XVIII, la convergencia de las dos grandes tradiciones navieras españolas: la cantábrica, montañesa y vasca, que habitualmente había surtido de grandes galeones y fragatas las rutas controladas por el comercio sevillano y gaditano, y la levantina, catalana y mallorquina, dormida en pasadas glorias bajomedievales, que supo adaptarse a la perfección al nuevo sistema de navegación a Indias, desarrollado a partir de los años cuarenta de la centuria: el "registro suelto".

El renacer de la marina mercante catalana, constituye un fenómeno que llamó la atención del mismo Jovellanos. A primera vista, la eclosión de esta nueva época dorada de la navegación a vela tiene lugar súbitamente; en tan sólo un cuarto de siglo —1750-1775—, la flota del Principado se convirtió no sólo en la más numerosa del estado español, extremo ya destacado por la inspección de matrícula de 1765, sino también en la más eficiente a la hora de ofrecer un servicio a los usuarios habituales del transporte marítimo.

Las claves del innegable éxito con que se saldó este esfuerzo de adaptación a la navegación atlántica son complejas, y su desarrollo requeriría de un estudio con más pretensiones que las de este ensayo. En cualquier caso, fue el acierto en combinar tradición y progreso la explicación última del desarrollo de la industria naviera catalana. Tradición en el aprendizaje del oficio, en las vías de acceso a él, en las formas de financiación, y en los sistemas de explotación de la flota; progreso, en la receptividad necesaria para observar el cambio que estaba sufriendo el comercio exterior español y en la capacidad para introducir aquellas innovaciones en aparejo y arquitectura que mejor satisfacían las necesidades de la demanda de transporte.

Esta combinación, sin embargo, tenía su talón de aquiles en la falta de competitividad de la industria naviera catalana a nivel internacional, resultado lógico de la escasez de algunas de las materias primas utilizadas en la fábrica de los buques, como de las dificultades que la organización corporativa del trabajo tenía para hacer frente a la presión de la demanda. Unos costes más altos explican que los buques construidos en los astilleros nacionales sólo fueran utilizados en aquellos casos en que gozaban de protección arancelaria, como el comercio de cabotaje y el comercio con América. Cuando la incubadora de la protección dejó de funcionar, en la década de fin de siglo, la actividad constructora se vería sumida en una profunda crisis de la cual no se recuperaría hasta los años treinta del siglo XIX, para entrar en una nueva etapa expansiva.

II. UNA REFERENCIA A LA TIPOLOGIA NAVAL

Durante el período 1750-1850, pueden observarse dos etapas diferentes en el proceso de definición de los tipos constructivos de la arquitectura naval catalana. Hasta 1778, aproximadamente, tiene lugar el proceso de transformación de la barca tradicional en un buque de gran arqueo, perfec-

tamente adaptado a las características de la navegación oceánica. La documentación designa indistintamente a estos bastimentos con el nombre de "barcas" y "sagetías", términos de larga tradición en el vocabulario náutico español. Es difícil precisar las características de ambas embarcaciones, aunque la misma terminología parece indicar que la sagetía —saeta, que recoge el nombre de un buque a remos veloz y maniobrero—, era el más marinero de los dos. A partir de 1778, la construcción naval catalana se estandariza, y los buques comienzan a designarse en función de su aparejo y arboladura: bergantines, polacras, fragatas sustituyen a los tipos indefinidos, característicos de la etapa anterior.

Si hacemos caso de la documentación del Archivo de Indias, estas embarcaciones surgidas de los astilleros levantinos tendieron a desplazar de la Carrera de Indias a las grandes fragatas y navíos fabricadas en los astilleros del norte de España o en América. No se trataba más que un signo de los nuevos tiempos. Desde 1765, con los primeros ensayos de liberalización del comercio americano, la época de los veleros mercantes mastodónticos tocaba a su fin. Perfectamente adaptados a un comercio periódico, con un único puerto de salida —Cádiz—, y pocos puertos receptores en América, era racional que hubieran tendido a aumentar al máximo su cabida, para aprovechar las contadas expediciones que se organizaban. Sin embargo, en el marco de *comercio libre*, donde, a la vez que se multiplicaban los puertos habilitados para el tráfico trasatlántico, los mercados consumidores reducían su capacidad de absorción, al transformarse la mayoría de los puertos americanos en puertas de acceso a un área urbana con tan sólo unos cientos de potenciales consumidores, eran incapaces de competir con los pequeños veleros de 150 toneladas de arqueo, que fundaban su eficiencia, en la multiplicación de los viajes.

Esta realidad era reconocida por los que hasta entonces habían sido los usuarios:

"Es gravísimo transportar efectos en buques grandes, pues siendo como es dificultoso el completar la carga, resulta aquí una dilactiva demora, en que sufre el comerciante dueño del navío, dispendios insoportables por sueldos y mantenimiento de una numerosa tripulación, no siendo menor el perjuicio que pueden padecer los cargadores, porque a más del daño que reciben los efectos que primero se embarcan, se retarda la conducción a su destino."

III. LA ESTRUCTURA DE LAS TRIPULACIONES

Las embarcaciones que realizaban las grandes travesías atlánticas se caracterizaban por presentar una fuerte especialización en la mano de obra, que tendía a hacerse más intensa, a medida que aumentaba el tonelaje de la embarcación.

Por pequeña que fuera la dotación, podían distinguirse en ella al menos dos componentes claramente diferenciados. La oficialidad y la marinería. En el primer grupo figuraban todos aquellos efectivos de la tripulación cualificados en razón de sus estudios, de su experiencia, o de la confianza depositada en ellos por los propietarios; en el segundo, los hijos de la marina, sin más activo que la fuerza de sus brazos.

En condiciones normales, el capitán, o patrón, constituía la máxima autoridad del buque mercante. Por lo general, se trataba de un hombre de contrastada experiencia marinera que accedía al cargo, bien siguiendo los mecanismos que regulaban la sucesión en los oficios artesanales, es decir, por cesión paterna, efectuada en el momento de la jubilación, o bien, por nombramiento directo de los propietarios del buque, expresado éste en un acta notarial de patronía.

En la realidad cotidiana, el cargo de patrón, solía recaer en determinadas familias de los pueblos de la costa, que ya poseían una larga tradición en el arte de gobernar grandes embarcaciones. Para el caso que mejor conozco, la costa levantina, es posible demostrar la continuidad al frente de los buques de unos apellidos que se perpetúan, como mínimo durante tres siglos —XVI-XIX.

El capitán o patrón constituía una pieza fundamental en el desarrollo de la actividad naviera, antes, durante y después de cada expedición. En muchas ocasiones, su nombramiento se producía aun antes de que el buque tuviera existencia física, actuando como representante de un sector de inversionistas en cuota naval para captar recursos, o, simplemente, para utilizar su experiencia marinera en la construcción de un buque nuevo. Su intervención en este terreno consistía en ajustar hasta el mínimo detalle con los maestros de azuela y calafates, las características técnicas del futuro buque, haciendo valer su experiencia para que respondiera efectivamente al uso que de él querían dar sus propietarios. Los contratos de obra de embarcaciones mercantes, poseían características muy similares a los suscritos entre los artistas y sus mecenas. Es por ello que cada velero, por encima de sus características estructurales de casco, arboladura y aparejo, se distinguía de entre sus semejantes por el toque personal e inconfundible que cada carpintero de ribera sabía darle.

Cuando el buque se hallaba ya apto para navegar, la gestión del capitán, o patrón en su caso, era refrendada con su nombramiento, en escritura pública, como máxima autoridad, para “regir, gobernar, administrar, guardar, defender, patronear y navegar”. Las relaciones con los propietarios adoptaban la forma contractual de un contrato de comenda, en el cual, el transporte de mercancías constituía el objeto de la empresa y el patrón el socio gestor. Para comprender mejor las funciones que competían al capitán de la marina mercante creo que lo mejor es verlo de un modo dinámico, analizando su intervención durante un viaje de la Carrera de Indias.

Antes del inicio de una expedición a América, el capitán debía obtener los fondos necesarios para proceder a la carena y habilitación del buque.

Esta necesidad venía impuesta por los sistemas de gestión del negocio marítimo, que consideraban el viaje redondo a Indias como un ejercicio contable cerrado, cuyos débitos y créditos debían cancelarse antes de comenzar los preparativos de una nueva expedición. Como quiera que los gastos de mantenimiento de los veleros solían ser muy elevados, entre 1/10 y 1/5 del coste del buque, sólo podían abordarse por la vía del endeudamiento.

Las técnicas comerciales de la Europa preindustrial poseían un sistema específico para captar inversiones destinadas a cubrir este tipo de necesidades. Se trata del cambio marítimo, o préstamo a la gruesa ventura, cuya devolución se garantizaba ofreciendo a los acreedores la hipoteca del buque y los fletes que se ganaran en el viaje. Los contactos y la habilidad negociadora del patrón eran decisivos para la obtención de unos créditos a un tipo de interés lo más bajo posibles, aunque nunca inferiores al 20%. Para el pago de esta deuda hipotecaria, se destinaba el "fondo de habilitación", al que correspondían según práctica contable habitual, el 10% de los beneficios brutos por fletes ganados.

El capitán representaba igualmente a la propiedad del buque en las relaciones con la tripulación y los cargadores. Siguiendo los usos y costumbres de mar y las Reales Ordenanzas, tenía potestad para contratar y despedir tanto a la oficialidad como a la marinería llana, y para alquilar el espacio de la bodega a los cargadores, acto que debía efectuarse ante el escribano de Marina.

Los oficiales de mar tendieron a diversificarse a medida que se desarrolló, durante el siglo XVIII, la formación técnica profesional. Tradicionalmente, el único mando intermedio que se hallaba entre capitán y marinería era el contraestre, cuyas funciones estaban relacionadas con las tareas marineras. El contraestre, hombre de confianza del capitán, hasta el punto de ser el elegido para ocupar su cargo, en caso de accidente, enfermedad o fallecimiento, debía poseer una gran experiencia en la navegación que lo hiciera apto para afrontar con decisión cualquier eventualidad que se presentara en alta mar. Respecto a la marinería, actuaba a modo de jefe de personal.

Durante el último tercio del siglo XVIII, los contraestres fueron viéndose desplazados por una nueva generación de hombres de mar formados en las Escuelas de Náutica de Cádiz, La Coruña, Barcelona, Arenys de Mar, etc. La formación de estos especialistas constituyó una de las preocupaciones más destacadas de las nuevas burguesías mercantiles periféricas, interesadas en el tráfico colonial. Las Escuelas de Náutica combinaban la formación teórica de los alumnos, con la realización de varios viajes de práctica. Desde el primer punto de vista, y considerando como representativas las disciplinas exigidas a los estudiantes de la Escuela de Barcelona, fundada en 1769 por Sinibaldo Mas, se pretendía familiarizar al estudiante en la utilización de los instrumentos de precisión de la nave, dotarle de los conocimientos necesarios en geometría, trigonometría, cartografía, astronomía aplicada a la navegación, todo ello para interpretar las cartas de nave-

gación, establecer derrotas y precisas, calcular la posición del buque, etc.

La carrera náutica se convertiría con rapidez en la cantera de los futuros capitanes de embarcación. Con el título de pilotín bajo el brazo, los graduados en artes náuticas iniciaban su ejercicio profesional formando parte de la oficialidad de algún mercante; cuando ya habían realizado dos viajes redondos a Indias, recibían el grado de tercer piloto, y sólo con cinco alcanzaban el de piloto, y máximo responsable de la dirección técnica del buque.

Dentro de la oficialidad también se integraban, en aquellos buques de mayor porte una serie de personas cualificadas profesionalmente, que aunque no ligadas directamente a la navegación, prestaban una serie de servicios que podían ser requeridos en determinados momentos: cirujanos, escribanos y clérigos. Respecto a estos últimos, una Real Orden de 30 de octubre de 1771 estableció con carácter obligatorio la inclusión de un sacerdote en aquellas embarcaciones con dotación superior a los 30 hombres, límite rebajado a 25, por otra disposición de febrero de 1775. Su función era garantizar la asistencia religiosa a la tripulación; celebración de la misa dominical, dirección del ángelus, y prestación de auxilios espirituales a los marineros accidentados o graves.

Las grandes fragatas mercantes, con más de 300 toneladas de arqueos incluían en su dotación un equipo de artesanos especialistas en efectuar reparaciones de emergencia en alta mar y asegurar, en cualquier caso, las adecuadas condiciones de navegabilidad del buque. El trabajo de calafates, carpinteros de ribera, herreros, sogueros, era especialmente intenso durante las estadias en puerto, cuando su trabajo no entorpecía el normal desarrollo de las labores marineras.

Además de transportar mercancías, era frecuente que los buques de la Carrera de Indias fueran utilizados como medio de transporte por personas no relacionadas directamente con la Marina. Excepción hecha de militares, burócratas y sacerdotes con destino en América, usuarios habituales del transporte trasatlántico, la corona española sólo autorizaba el viaje a las colonias a los sobrecargos, es decir representantes de los propietarios de la carga, que debían velar por la seguridad de las mercancías a bordo, y una vez en destino, proceder a su venta. Las Leyes de Indias siempre fueron muy restrictivas en la concesión de licencias de embarque a comerciantes. El reglamento de comercio libre de 1778, limitaba a tres años el periodo de estancia en América de cargadores y encomenderos, los casados debían presentar licencia conyugal, los menores de dieciocho años permiso paterno, y todos fe de bautismo. Finalmente, era también imprescindible presentar certificación de la audana donde constase el registro de una carga mínima de 52.941 reales de vellón.

Excepcionalmente, podían viajar también particulares como pasajeros, siempre que documentasen el tener algún pariente directo —padre, hermano, o tío— con residencia en América.

Evidentemente, siempre quedaba una última y arriesgada posibilidad:

el viajar en calidad de polizón o "llovido". Sin embargo, una Real Ordenada por Carlos III en 10 de septiembre de 1785, debió constituir una medida disuasoria efectiva para los que barruntaban realizar el viaje por este "procedimiento":

"que todos los polizones que se embarcaren, y aprehendieren en las naves destinadas a aquellos dominós, sean de guerra o mercantes, y tanto en España quanto en América, se apliquen irremisiblemente a servir ocho años en los cuerpos fixos de Indias, siendo solteros; y si fueran casados, que se destinen a pobladores en las Floridas, o islas de Trinidad, Puerto Rico, y Santo Domingo, conduciendo a donde se apliquen, a sus mujeres e hijos de cuenta de la Real Hacienda".

Las contratas de fletamiento incluían capítulos dedicados a precisar las condiciones de alojamiento de sobrecargos y pasajeros. Así, en la firmada entre el patrón del bergantín *N. S. del Carmen*, Joan Joel, de la matrícula de Mahón, y José Monserrat, comerciante de Torredenbarra, en febrero de 1785, para hacer un viaje de ida y vuelta desde Cambrils, a Puerto Rico, Cartagena de Indias y La Habana, se especificaba:

"Será de la obligación del Patrón dar lugar en el camarote al Fletador para dormir y tener su arca y colchón franco de fletes, suministrándole fuego, sal y agua que necesite para su manutención, con el bien entendido que si el Fletador quisiese comer con el Patrón en su mesa, y de lo que éste comiere, le pagará mensualmente a razón de peseta y media todos los días".

En expediciones de mayor envergadura, como la pactada en enero del mismo año entre el patrón Juan Reynals, de la fragata *San Antonio de Paula*, y el gran comerciante barcelonés Juan Gispert, el espacio destinado a los pasajeros era mayor:

"toda la Cámara de la mencionada Fragata estará a disposición del Fletador, quien podrá llevar en ella, el equipaje de ocho pasajeros de su comitiva, incluso el Fletador; empero, el patrón podrá tener en ella los instrumentos marítimos y su cama, en caso lo necesite, y será de la obligación del patrón suministrarles de valde agua, sal y leña, siendo igualmente franco de fletes todas las provisiones de boca que para su manutención menester sean, proveyéndoles de un fogón en que pueda su comida ser guisada a parte".

Como sucede con cierta frecuencia, la documentación histórica no es en exceso generosa con los auténticos protagonistas de la navegación de altura. Las fuentes oficiales sólo consideran a la marinería llana como un bien escaso, imprescindible para completar las dotaciones de los buques de gue-

rra de la Real Armada. Inmersos en los fríos recuentos numéricos, en listas de hábiles, inhábiles y prófugos, efectuadas por los Inspectores de la matrícula, sus nombres y apellidos sólo saltan del anonimato general cuando protagonizan alborotos o se hacen merecedores de castigos ejemplares.

Y la realidad es que, aproximadamente 15.000 marineros no cualificados son quienes aseguran la continuidad del comercio exterior español, en la década de los ochenta del siglo XVIII. La marinería se recluta entre las familias más modestas de los pueblos cercanos a alguno de los grandes centros portuarios. Su nivel de instrucción es bajo; el 90% de los que se embarcan en los buques de la Carrera de Indias no saben ni siquiera reproducir su nombre. Y sin embargo, la tradición oral y la experiencia propia les ha dotado de una vasta cultura popular. Conocen todo lo necesario para sobrevivir en un medio adverso. Un duro aprendizaje en la pesca de bajura y en la navegación de cabotaje les permite sortear todos los peligros que esconde el mar sin perder la sangre fría.

Una vez en tierra, el marinero era, y es, un hombre de difícil integración, que se encierra en un reducido círculo integrado por los que comparten su dedicación al mar. El trato de familiaridad entre todos los miembros de la familia marítima tenía su reflejo en la utilización de mote familiares que adquirían más arraigo que los nombres y apellidos consignados en el registro parroquial.

Javier Cargía, en un interesante ensayo antropológico sobre la vida marinera en Vilanova y La Geltrú, destacaba las dificultades que los hombres de mar encontraban en las relaciones humanas; las jóvenes casaderas, y sus madres, los rehuían por considerarlos gente poco enraizada a la tierra y al hogar. Ello explica que los matrimonios entre marineros e hijas de campesinos fueran escasos y que, cuando tenían lugar, obedecían a causa de fuerza mayor: la joven y el fogoso marino habían roto la resistencia de la familia de su pretendida, raptándola y conviviendo con ella durante varios días, en alguna cabaña de pescadores.

En alta mar, la vida de la marinería discurría en una monótona alternancia de trabajo y reposo, sólo rota ocasionalmente por la violencia de un temporal. La tripulación se organizaba en dos turnos de cuatro horas que se sucedían en el gobierno de la nave; mientras la mitad de la tripulación, al mando del contra maestre, se hallaba en reposo, la otra mitad, dirigida por el contra maestre dirigía la maniobra. Tras las labores de carga parece que el trabajo a bordo debiera ser escaso; sin embargo, nada más lejos de la realidad. Cada embarcación era la suma de piezas, aparejos, cordajes, velas, sometidos a la acción continua de las fuerzas de la naturaleza, cuyo mantenimiento en perfecto estado absorbía buena parte de las horas de trabajo contratadas colectivas firmadas con el patrón para cada viaje: participar en las tareas de carga y descarga, utilizando los esquifes de la embarcación, realizar las maniobras ordenadas por el contra maestre o el capitán, reparar las velas y las jarcias, realizar las tareas cotidianas de limpieza y mantenimiento, etc.

La dieta alimenticia ofrecida en las embarcaciones trasatlánticas del siglo XVIII, marcaba muy bien las distancias entre la oficialidad y los pasajeros, por un lado, y la tripulación, por otro. En la mesa de los primeros, bien parada en la cámara de popa, no faltaba ningún tipo de vianda, según se desprende de este menú, servido a los oficiales de varias embarcaciones mercantes, fletadas por la Real Hacienda en 1770:

Desayuno

Un Posillo de chocolate, con pan, o manteca, o queso, a cada individuo de los que tengan mesa.

Comida

Una sopa de pan, y otra de arroz, fideos, u otra especie de masa; ambas compuestas con el caldo de la olla.

Una olla compuesta de vaca, o carnero, y tocino, competente y nada escasa para las personas de mesa; de uno, dos o tres chorizos, según se consideren necesario; y de las berzas, calabazas, coles, garbanzos, etc., arreglado a la proporción de lo que se haya podido embarcar, y de la duración del viaje.

Dos principios, el uno de carnero, o ternera, y el otro de ave, según lo permita la proporción del buque.

Otro plato de encurtidos, o escabeche, anchoas, ensalada u otro equivalente.

Además de los platos que quedan prevenidos, se dará un extraordinario de jamón, salchichón, o masa, dos días a la semana, cuando lo permita el tiempo.

Tres platos de postres, alternando diariamente las especies, que han de consistir en aceitunas, pasas, almendras, nueces, avellanas, y queso; y entre ellos se comprenderá tres veces a la semana un plato proporcionado de dulce.

Cena

Una ensalada cruda, o cocida, según lo permita el tiempo.

Dos platos, uno de carne, y otro de pescado, o huevos, según lo proporcionase el viaje y el tiempo.

Dos platos de postre de las especies alternadas, que quedan prescritas para la comida.

Prevención

Para la comida, y cena se suministrará, sin escasez, vino bueno; también podrá darse en el desayuno, a quien lo quiera, en lugar de chocolate...

Por si en algunos días no permitiese el tiempo encender fuego, convendrá que los comisionados tengan siempre a prevención algunos jamones cocidos, con qué suplir en la mesa la falta de platos calientes.

Todos estos placeres gastronómicos no estaban al alcance de la marinería llana, cuya dieta era sensiblemente más pobre:

“Estando en tierra, para el almuerzo, sopa de ajos, para la comida y cena junto a una libra castellana de carne y verdura; en el mar, el almuerzo lo mismo: comida, carne salada, sin obligación de darles vino”.

IV. SALARIOS Y MERCADO DE TRABAJO

Desde la perspectiva del mercado de trabajo, resulta difícil aislar a la marinería colonial del resto de actividades marineras. A grandes rasgos, puede decirse que ocupaba el 20% de la población activa matriculada —unas 3.000 personas, hacia 1796 (2)—, el 16% de las embarcaciones, y el 60% del tonelaje útil. El trabajo en la flota colonial se caracterizaba por:

1. Existencia de un elevado grado de especialización, que determina grandes diferencias salariales entre la marinería. Esta especialización es observable a dos niveles; *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 catorce años, “grumetes”, “muchachos” y “mozos”, entre los catorce y los dieciocho años, y, marineros cualificados, que frecuentemente son citados, en función de la habilidad que han desarrollado a bordo —“que saben gobernar el timón”, “artilleros”, “despenseros”, “cocineros”, etc.—; y *horizontal*, fruto de una formación profesional previa al embarque, donde se incluyen pilotos y “pilotines” —alumnos en prácticas—, formados en las Escuelas de Náutica, escribanos, carpinteros de ribera, calafates, cirujanos, y curas.

2. Una escala retributiva amplia, en función de la especialización. Dentro de la marinería formada únicamente a través de la experiencia, las diferencias de ingresos van de 1 a 6, entre “paje” y “contramaestre”, el empleo más elevado a que podía aspirar un hombre de mar; y de 1 a 3, dentro de la marinería llana. Los profesionales cualificados percibían unos ingresos superiores que oscilaban entre 5-7 veces —pilotos—, y un 30% más —carpinteros-calafates—, respecto a la marinería cualificada.

3. La coexistencia de dos sistemas retributivos diferentes: el salario “a la

part", y el salario mensual. El primero constituye un sistema característico de la navegación mediterránea, que aparece ya recogido en el *Llibre del Consolat de Mar*, según el cual los tripulantes obtenían una participación en los beneficios en concepto de fletes ganados por las embarcaciones. La masa salarial se obtenía repartiendo el 90% de los ingresos brutos obtenidos entre los propietarios y la *gente*, o conjunto de tripulantes. La parte que correspondía a estos últimos era asignada en función de la capacitación profesional. Este sistema retributivo, incentivaba la productividad del trabajo, y por esta razón era considerado como una de las causas de la mayor eficiencia del transporte marítimo catalán, aún a comienzos del siglo XIX.

A pesar de su racionalidad, esta forma de salario con participación en los beneficios tendió a ser sustituida lentamente por el salario mensual.

4. Importancia de los ingresos no salariales. La marinería embarcada en los buques del comercio a Indias complementaba los ingresos obtenidos del trabajo en el buque con los beneficios obtenidos en la venta de mercancías europeas en América. El marinero quedaba autorizado tácitamente a embarcarlas, en el espacio útil que tenía reservado a bordo. Estos lotes, conocidos con el nombre de "pacotillas" eran adquiridos a crédito mediante comendas efectuadas con los proveedores, y se componían de productos manufacturados de escaso valor —quincalla, encajes, cintería, medias, pañuelos, etc.—, que además ocupaban poco espacio. La legislación del "comercio libre" favorecía la proliferación de este tipo de operaciones, al impedir que viajasen a las colonias los comerciantes que no transportasen géneros por valor de más de 53.000 rs. vn. —3.467 pesos sencillos—. El comercio efectuado por la marinería gozaba además de ventajas fiscales, derivadas de su carácter de actividad sumergida: Las mercancías transportadas formaban parte del equipaje y no pagaban flete, ni aranceles de salida, y el producto de su venta era incluido dentro de la caja de soldadas, que tampoco contribuía a la Real Hacienda. Resulta imposible determinar de un modo general la importancia de estas rentas no salariales, que dependerían del éxito de las pequeñas operaciones efectuadas. Sin embargo, no sería exagerado afirmar que, mientras la práctica no fue prohibida expresamente en las contratas de tripulación, hecho que se produce hacia 1793, constituyó la principal fuente de ingresos de la marinería. Durante los años que siguieron a las guerra napoleónicas, el pago de una parte del salario en especie adquirió unas características esenciales, al estipularse, en las contratas de tripulación, que la marinería podría adquirir, en las costas de Guinea, un esclavo negro, para su venta en La Habana.

También, como componente no monetario del salario cabría destacar la alimentación, mientras duraba el viaje, y el seguro de enfermedad que figuraba como cláusula de estilo en gran parte de las contratas de tripulación.

"En caso que alguno cayere enfermo, le correrá su salario mientras estuviese en el buque... esto es, siendo enfermedad que Dios envíe."

5. Existencia de un ahorro forzoso, impuesto por las condiciones en que se desarrollaba la navegación atlántica.

Aun en los casos en que la tripulación se contrataba sobre la base un salario mensual, éste se percibía de hecho en dos pagas. La primera, en concepto de anticipo, equivalía a tres meses del salario pactado, y se entregaba para que el marinero pudiera asegurar parte del sustento de su familia, mientras durara el viaje; la segunda se entregaba una vez iniciado el retorno a la Península, cuando el "patrón" había cobrado los fletes de ida y vuelta. Esta práctica, absolutamente generalizada, con independencia de la modalidad retributiva pactada, perseguía dos objetivos. Primero, y fundamental, evitar deserciones de matriculados en América, dado que los propietarios del buque, a través de su capitán, habían prestado fianza, asegurando el retorno de todos los marineros inscritos en el rol de la embarcación, y segundo, conceder crédito a los cargadores, financiando de este modo el transporte con la venta de las mercancías transportadas.

6. Un marco legal poco flexible a la movilidad laboral. En el sector del transporte marítimo, la organización corporativa del trabajo resistió hasta fines de los años 20 del siglo XIX el avance de la liberalización del mercado de trabajo, entorpeciendo el proceso de racionalización del sector. El fomento de la marinería matriculada, constituía una de las obsesiones de la política del reformismo ilustrado español. En este sentido, el Estado tendió a reforzar todos los mecanismos de control sobre la población marinera, creando los censos o matrículas de mar, a partir del reinado de Felipe V, estableciendo su revisión periódica y endureciendo los procedimientos de leva forzosa. Para evitar una deserción masiva de la población activa hacia otros sectores de menos riesgo, se concedieron determinados privilegios de tipo corporativo, como exenciones fiscales, la tutela jurídica del fuero privilegiado de Marina, que permitía a la marinería eludir a la justicia ordinaria, y sobre todo, a la naciente justicia mercantil, instrumento utilizado por la burguesía comercial para disolver las relaciones laborales precapitalistas. A todo ello hay que añadir el respeto a las normas consuetudinarias de la navegación, reconocidas y aplicadas por los tribunales de Marina, que defendían ante todo el principio de seguridad en el puesto de trabajo: un marinero no podía ser despedido para sustituirlo por otro que se conformara con un salario más bajo, o por un pariente del capitán. A pesar de las numerosas cuestiones de competencia suscitadas por los Tribunales consulares, solicitando la inhibición de los juzgados de Marina en las demandas de asunto mercantil formuladas contra matriculados, lo cierto es que estos últimos gozaron del apoyo tácito del poder político, y las resoluciones de instancias superiores les fueron siempre favorables.