



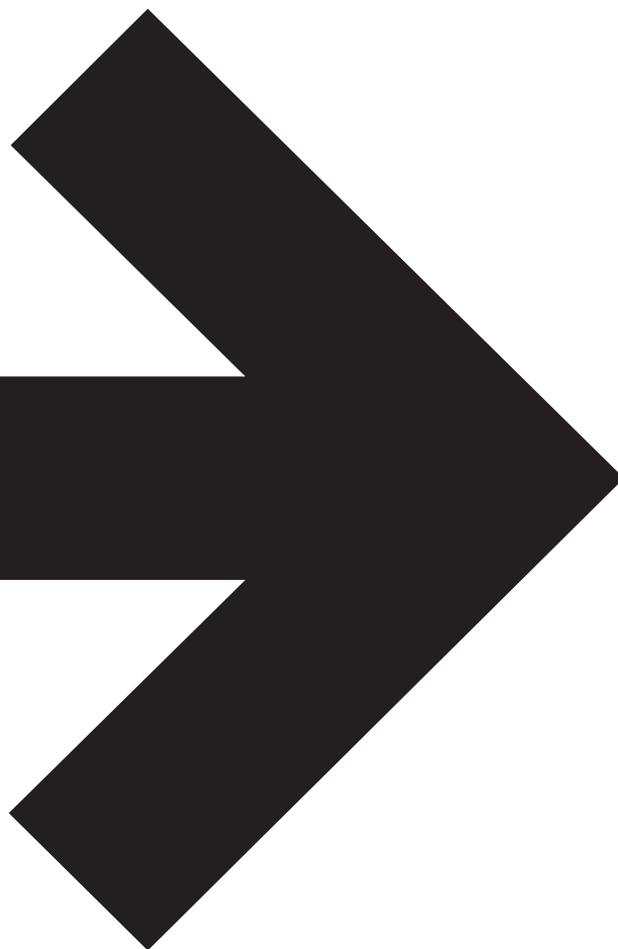
Reportatge

La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas

Carlos Martínez Shaw
Universidad Nacional de Educación a Distancia, Real Academia de la Historia

La historia marítima durante mucho tiempo se limitó fundamentalmente a tres campos: el militar, el de los descubrimientos geográficos y, más recientemente, el del comercio. Pero, sobre todo a partir de la

primera guerra mundial, algunos historiadores empezaron a poner las bases para una historia marítima de más amplios horizontes y abrieron el campo de estudio hacia la investigación de las cuestiones económicas.





■ LA PROTOHISTORIA DE LA HISTORIA MARÍTIMA

La historia marítima es la especialidad de la historia general que se ocupa del estudio de las temáticas vinculadas con el mar. La historia marítima ha sido, si solo nos preocupamos de sus resultados y no de su conceptualización, una rama asiduamente cultivada desde el triunfo de la historia positivista. Ahora bien, durante mucho tiempo la investigación se limitó fundamentalmente a tres campos: la historia militar o historia naval (evocación de las batallas navales y, en el mejor de los casos, historia de la marina de guerra), la historia de los descubrimientos geográficos (asociada por lo general a la historia de la cartografía y de la ciencia náutica) y, más recientemente, la historia del comercio realizado por vía marítima. En este último campo, los años treinta proporcionaron ya algunos títulos convertidos en clásicos, como los de Albert Girard sobre el comercio sevillano y gaditano bajo los Austrias, Clarence Henry Haring sobre el comercio y la navegación entre España y sus Indias también en tiempos de los Austrias (publicado en castellano en 1939, aunque su edición inglesa data de 1918), Roland Dennis Hussey sobre la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, Earl Jefferson Hamilton sobre las remesas de metales preciosos a España durante el siglo *xvi* y la primera mitad del siglo *xvii* y William Lytle Schurz sobre el Galeón de Manila.¹

Ahora bien, a causa de esta restricción de sus objetos de estudio (los cuales siguen teniendo plena carta de naturaleza, pese a la expansión experimentada por las nuevas temáticas), algunos historiadores empezaron, sobre todo a partir del fin de la primera guerra mundial, a poner las bases para una historia marítima de más amplios horizontes, superando el tratamiento puramente positivista y el carácter limitado de su campo de investigación. Así, en la década de los cincuenta, se produciría un proceso de conceptualización e institucionalización de la disciplina en la historiografía europea, en el seno de la escuela de los *Annales* y con la bendición de Lucien Febvre. Es el momento de la celebración en París, en 1956, del *I Coloquio Internacional de Historia Marítima*, que proclamaba, bajo la dirección de Michel Mollat du Jourdin y la autoridad de

uno de los dos fundadores de la escuela, la posibilidad de dotar a la especialidad de un estatuto científico, de sacarla de la marginalidad académica en que se hallaba sumida, de inducir la a la práctica de la interdisciplinariedad y de orientarla hacia la investigación de las cuestiones económicas. La historia marítima nacía ya con la voluntad de superar el marco de la historia militar y de la historia de los descubrimientos para adquirir la fisonomía de una historia de la economía marítima, que aparece ya como concepto plenamente aceptado. En la misma línea seguirán los dos siguientes coloquios celebrados igualmente en París durante los dos años inmediatos.²

El cuarto coloquio, celebrado asimismo en París, en 1959, marcó un nuevo hito en el proceso de consolidación de la historia marítima. Por un lado, la institucionalización avanza con la creación de la Comisión Internacional de Historia Marítima, en el cuadro del Comité Internacional de Ciencias Históricas. Por otro lado, este mismo hecho anuncia una orientación más abierta de la disciplina, que abandona por demasiado estrecho el marco estricto de la Comisión de Historia Económica, donde en razón de sus planteamientos iniciales se había ubicado desde un principio. Esta apertura se manifiesta también en la incorporación de historiadores de diversos países, como el británico Michael Postan, el estadounidense Frederic Lane, los italianos Ruggiero Romano y Alberto Tenenti o el alemán Hermann Kellenbenz, además de los primeros españoles, Álvaro Castillo (que era discípulo de Fernand Braudel) y Emili Giralta (que era discípulo de Jaume Vicens Vives). Sin embargo, la predilección por la historia económica y por la historia de los tiempos modernos sigue presente en la convocatoria del coloquio, así como también en las publicaciones que empiezan a aparecer en estos años y en la década siguiente en una colección de significativo título, *Ports, routes et trafics* (y también en cierta forma, en la colección *Affaires et gens d'affaires*), todas ellas producidas en la *École Pratique des Hautes Études*, bajo la tutela directa de la escuela de los *Annales*.³

El noveno coloquio tuvo una relevancia especial para España. Celebrado en Sevilla en 1967, contó con la presencia de algunos de los nombres más significativos de la nue-



va especialidad (Michel Mollat, Pierre Chaunu, Hermann Kellenbenz, el belga Charles Verlinden, el italiano Federigo Melis o el portugués Avelino Teixeira da Mota, entre otros), pero además incluyó a algunos historiadores españoles, como Francisco Morales Padrón, Florentino Pérez-Embid, Valentín Vázquez de Prada y María Lourdes Díaz-Trechuelo, entre otros. Como resultado, se constituyó la Comisión Española de Historia Marítima y se publicaron tanto el volumen con los estudios y comunicaciones al coloquio (por parte de la Universidad de Sevilla y de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos) como el primer ensayo bibliográfico sobre la historia marítima en España.⁴

A lo largo de los años siguientes, los coloquios de historia marítima perdieron buena parte de su impulso, pese a los esfuerzos por mantener encendida la llama sagrada, mediante la inserción de los encuentros especializados en el seno de los multitudinarios congresos de Ciencias Históricas. Del mismo modo, los esfuerzos de Charles Verlinden consiguieron reincorporar a algunos historiadores españoles a algunas de estas reuniones, en particular al Congreso Internacional de Historia Marítima de Stuttgart dedicado a los aspectos marítimos de las migraciones (1985) y al “Congreso Internacional Industrial Revolutions and the Sea”, celebrado en Bruselas (1989). Este proceso culminó con la organización del Congreso de Historia Marítima de Madrid dedicado al transporte de productos alimenticios y con la resurrección de la Comisión Española de Historia Marítima dentro del Congreso de Ciencias Históricas (1990), una iniciativa que por desgracia no tendría continuidad. Solo recientemente, la autonomía institucional de una específica historia marítima ha encontrado un nuevo cauce con la creación de la Cátedra de Historia Naval, una institución fruto de la colaboración del Ministerio de Defensa y de la Universidad de Murcia, que dio sus primeros pasos en 2011.⁵

Ahora bien, mientras se asistía a este errático proceso de institucionalización, la historia marítima como especialidad de la historia general adquiría una presencia cada vez mayor en las universidades y en los centros de investigación, al tiempo que, sobre todo, ampliaba de un modo espectacular sus objetos de estudio. Así, en primer lugar,

la historia de la economía marítima ha dejado de ser sobre todo una historia de los intercambios para integrar todas las temáticas concernientes a las actividades económicas en relación con el mar. Y, en segundo lugar, la historia marítima ha recorrido el camino que lleva de la historia económica a la historia de las mentalidades, pasando por la historia urbana, la historia social, la historia institucional y la historia cultural, e incorporando además algunos frentes que no admiten una clasificación clara en las especialidades tradicionales, como la geohistoria, la historia del clima o la historia de las catástrofes naturales, siempre en relación con el mar. Incluso, a veces, la historia ha querido abarcar todo un mar o todo un océano.⁶

■ LA HISTORIA MARÍTIMA COMO HISTORIA ECONÓMICA

La historia marítima como historia económica, según analizaremos más adelante con detalle, sigue ocupándose, ciertamente, del comercio marítimo (con sus instrumentos mercantiles, jurídicos y financieros) y sus vertientes asociadas (corso, contrabando, pecios), pero también de la construcción naval (con sus astilleros y sus suministros), de la pesca (incluyendo peces, mamíferos, perlas, coral, nácar, carey o esponjas) y de la explotación de otros recursos (sal, ámbar, algas o fuerza motriz, como en los molinos de marea).⁷

La pesca, un subsector integrado en los aprovechamientos primarios, admite dos variantes bien diferenciadas. La pesca de subsistencia se distingue por su localización cerca de la costa, la venta del pescado preferentemente fresco, la comercialización de las capturas en el mercado local, la organización tradicional de la empresa controlada en la mayoría de los casos por el propio pescador y la inserción del trabajo en el marco corporativo con retribución normalmente proporcional al resultado. La pesca de altura se realiza lejos de la costa, las capturas se venden en conserva (las básicas del salado, secado, ahumado y escabechado) y se distribuyen a larga distancia de acuerdo con complejos circuitos internacionales, y la organización sigue el modelo empresarial capitalista, separando la di-

rección del proceso de la ejecución del mismo por medio de pescadores retribuidos mediante salario en los casos más evolucionados.⁸

Un caso especial de la pesca de altura es el de la pesca de los mamíferos. La pesca de la ballena es un ramo muy cultivado a todo lo largo de los tiempos modernos. Las compañías balleneras construyen sus propios barcos que capturan a los cetáceos para beneficiarse del saín o aceite obtenido de la grasa del animal y utilizado para el alumbrado, sin desdeñar otros aprovechamientos menores como las flexibles barbas o el hueso, que admite un uso decorativo. Otras compañías se crean para la captura de los elefantes, leones o lobos marinos, como es el caso de la Real Compañía Marítima de Pesca, una sociedad privilegiada española dedicada a tal actividad en las aguas de Patagonia a fines del siglo XVIII.⁹

Un tipo singular de pesca del mundo mediterráneo es el de la pesca del atún con el arte de la almadraba, que se distingue por la organización feudal de la explotación (incluso cuando requiere el concurso del capital mercantil), el carácter estacional de las campañas y el número reducido de participantes en las faenas, aunque en algunos casos genera núcleos de población completamente especializados en el ramo, como en el caso de la localidad española de Conil o de la localidad sarda de Porto Torres.¹⁰

Otra especialidad mediterránea es la pesca del coral, una actividad generalmente separada del tratamiento industrial del producto obtenido, aunque a veces se produjesen algunos intentos de integración vertical del proceso, como ocurrió en España, sin mucho éxito por otra parte, con la Real Compañía de la Pesca del Coral, constituida en el siglo XVIII. En general, fue una actividad meramente complementaria de algunos pueblos pesqueros, mientras que la industria derivada solo tuvo envergadura para convertirse en un capítulo de la artesanía urbana. Y menos relevancia aún poseyó siempre el ramo de la pesca de esponjas.¹¹

Finalmente, hay otro tipo de pesca de gran valor económico y muy diversificada geográficamente. El rescate de perlas fue una actividad muy valorada por los exploradores europeos en la época de los descubrimientos. En

América, se descubrieron y se explotaron por un tiempo dos grandes yacimientos perlíferos, el de la isla Margarita (que daría lugar a la factoría de Nueva Cádiz de Cubagua) y el del archipiélago de las Perlas, situado frente al golfo de San Miguel, el lugar donde Vasco Núñez de Balboa se adentró en la Mar del Sur. Por su parte, los portugueses, en su expansión por tierras asiáticas encontraron en el golfo Pérsico el yacimiento de las islas Bahrein, que consiguieron explotar a lo largo de un siglo hasta la arremetida del *shah* Abbas el Grande. Y aún dejamos atrás otras riquezas del mar, que también son objeto de investigación, como el caso del nácar o madreperla (cuya explotación tiene muchos puntos de contacto con la del coral o las perlas) y el del carey, otro producto suntuario, que implica la pesca de las tortugas para el uso industrial de sus caparazones.¹²

Abandonando el sector primario de la pesca, la industria naval es asimismo una actividad económica extremadamente versátil que admite diversas modalidades y presenta múltiples facetas. En primer lugar, la construcción de buques es un ramo que moviliza grandes capitales (que provienen bien de las haciendas estatales, bien de grandes compañías dedicadas al ramo o bien de modestas asociaciones de pequeños accionistas), que puede llegar a necesitar la concentración de numerosa mano de obra (especializada y generalmente agremiada), que puede originar la construcción de amplios complejos que integren todas las operaciones (como son los astilleros y arsenales) o bien la creación de manufacturas dispersas para la provisión de los productos esenciales para el armamento (como son fábricas de jarcias, fábricas de lona para las velas, fábricas de anclas o fábricas de cañones de bronce o de hierro y de balería para artillar adecuadamente las naves, tanto de guerra como mercantes, pues éstas también deben atender a su autodefensa) y que genera siempre un significativo impacto económico sobre su entorno, susceptible de sufrir una profunda mutación en la orientación de sus actividades productivas.¹³

Dentro de este complejo económico, la especialización más extrema corresponde a la construcción de barcos de guerra, una industria rígidamente controlada por la autoridad política. Dejada en manos de astilleros particulares



al principio, las crecientes necesidades bélicas de los tiempos modernos exigieron la centralización de la actividad en una serie limitada de arsenales, localizados en puntos estratégicos, que muchas veces correspondieron a los distintos sectores del litoral de cada uno de los estados e incluso a los distintos ámbitos de los dominios coloniales. Un debate frecuente sobre la construcción naval con fines bélicos fue el sistema de financiación y organización de la producción que, siempre bajo la orientación del gobierno, pudo encomendarse a una serie de contratistas (el sistema de asientos de la Corona de España por ejemplo) o pudo decantarse por la administración directa gestionada por una serie de funcionarios públicos, unas veces de origen civil y otras de origen militar. Una cuestión recurrente en el ámbito de la marina de guerra fue la frecuencia de las situaciones de emergencia bélica que exigieron o bien la aceleración de las actividades constructivas o bien una solución extrema: el embargo de los barcos mercantes y su inmediata conversión en buques aptos para el combate naval, un expediente que contó en muchas ocasiones con la resistencia de los armadores afectados, aunque en otras pudo constituir un mal menor dada la incertidumbre del comercio a causa del conflicto militar en los mares, como puede demostrar la situación mixta de los barcos armados según significativa expresión “en corso y mercancía”.¹⁴

Por su parte, la marina civil (sobre todo la mercante, ya que la flota pesquera se mantuvo muy por debajo en cuanto a sus dimensiones) se desarrolló bajo unas coordenadas muy diferentes, por iniciativa del capital privado y ubicado el proceso de fabricación de unidades en una serie de talleres de pequeñas o medianas proporciones, controlados por maestros gremiales y muy repartidos geográficamente. En la mayor parte de las ocasiones constituyó una actividad complementaria del comercio marítimo y su impulso provino del capital mercantil interesado en disponer a su conveniencia de los medios de transporte que precisaba para garantizar su tráfico (obviando la necesidad de buscar desesperadamente la nave adecuada en el momento justo: “the right ship at the right time”, según la expresión inglesa) y para evitar la dependencia respecto

de los precios de los fletes que pudieran exigir los armadores autónomos.¹⁵

En ambos casos, la construcción naval ha producido una copiosa producción sobre el funcionamiento de los astilleros y los arsenales. Ahora bien, el armamento naval al principio hubo de contentarse muchas veces con meras instalaciones de fortuna (galpones, tejabanos o gradas), que se utilizaban en ocasiones para la construcción de un solo barco y eran abandonadas a renglón seguido. Solo el paso del tiempo permitió la generalización de la construcción naval en establecimientos cerrados dedicados de modo permanente y sistemático a la producción de navíos, del mismo modo que fue un proceso lento el de la introducción, para mejorar los rendimientos, de perfeccionamientos técnicos, como las torres de arboladuras, las sierras mecánicas, las gradas múltiples o los diques secos. Del mismo modo, la construcción de barcos no fue casi nunca la única actividad de los astilleros y los arsenales, que atendieron también a las labores de reparación, es decir, a la práctica de carenas y recorridas en unas naves que no dejaban de sufrir los efectos derivados de su incesante trájín por mares y puertos.¹⁶

Los efectos multiplicadores del armamento naval se debieron sobre todo a la gran cantidad de materias primas exigidas por el proceso de construcción de los barcos. En primer lugar la madera (resinosa para la arboladura y seca para el casco), que dio lugar a la adopción de una verdadera política de explotación de este recurso básico hasta el punto de llegar a poner en peligro la masa forestal de provincias enteras. A renglón seguido, el lino y el cáñamo, imprescindibles para la producción de jarcias y de velas, que promovieron una actuación gubernamental para el fomento de su cultivo a fin de evitar la extrema dependencia respecto de los países septentrionales que servían como proveedores habituales, así como a toda una legislación al respecto y a la creación de manufacturas para el tratamiento del producto, fuera y dentro del recinto de arsenales y astilleros. El bronce y el hierro fueron los metales básicos para la artillería, mientras el plomo y, sobre todo, el cobre se utilizaron para la aplicación de forros como protección de los cascos de los buques, antes solo recubiertos

de otras materias que permitiesen también, aunque con menor eficacia, su estanqueidad, como los alquitranes, los betunes, las resinas y las estopas.¹⁷

Dentro de la economía marítima, el comercio siempre ha constituido un sector fundamental y fue el primero en ser objeto de atención por parte de los historiadores. Ahora bien, además del estudio de las rutas marítimas (desde las modestas de cabotaje hasta los grandes derroteros intercontinentales, como la Carreira portuguesa, la Carreira de Indias, el Galeón de Manila o las complejas vías del comercio triangular), de los sistemas portuarios dentro de los complejos imperiales o de la red de etapas, factorías o *comptoirs* de las grandes compañías de las Indias occidentales y orientales, así como los productos de intercambio (que se multiplican y se expanden por las “cuatro partes del mundo” en la era de la primera globalización), el sector comercial también desarrolla una serie de instrumentos que surgen y se consolidan al compás de sus necesidades. Estos instrumentos pueden ser estrictamente mercantiles (como la constitución de compañías familiares o anónimas, el establecimiento de factores o corresponsales, el nombramiento de patrones o capitanes, los contratos de tripulación, los contratos de fletes), jurídicos (usos y costumbres orales o escritos, que pueden recopilarse en un corpus legal y que abarcan los permisos para navegar, las habilitaciones de buques, las declaraciones de aduana, las pólizas de carga o las patentes de sanidad) y financieros (los préstamos a la gruesa o cambios marítimos y los seguros marítimos sobre personas, sobre barcos o sobre mercancías).¹⁸

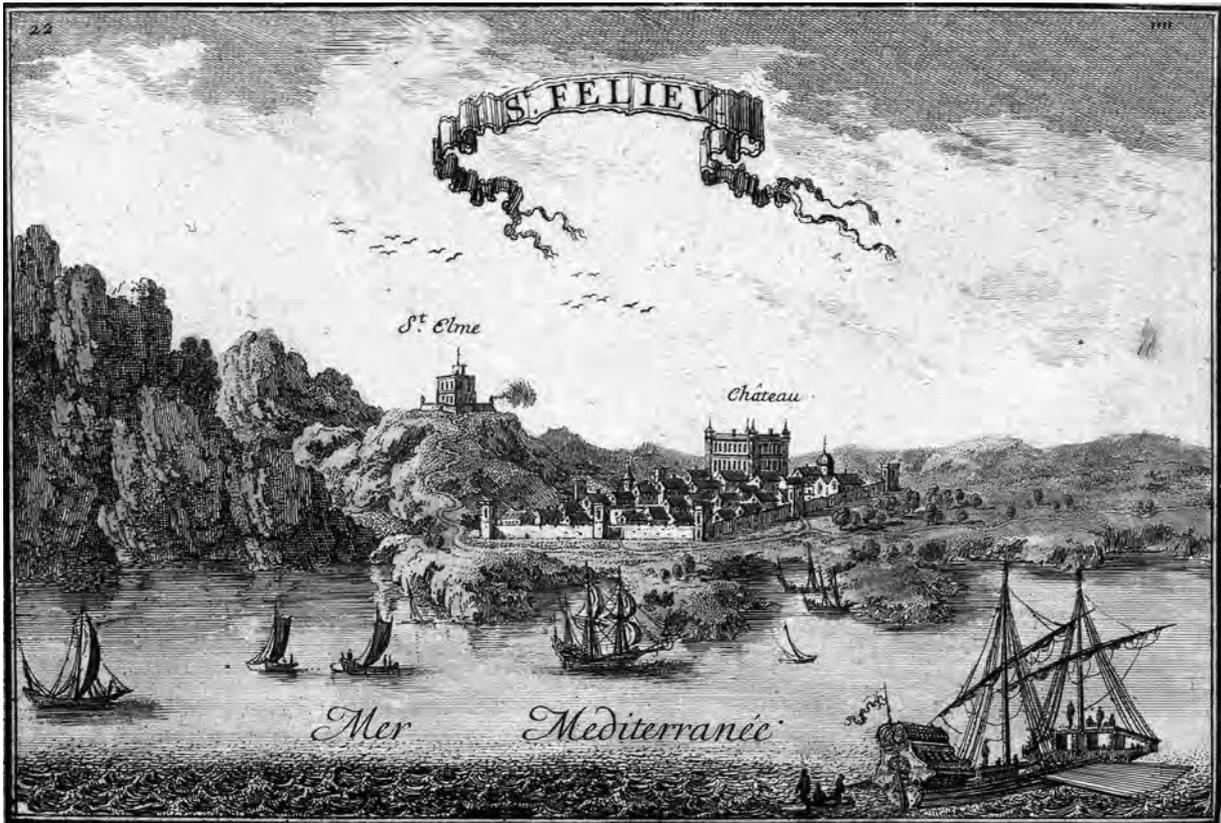
Los instrumentos financieros típicamente marítimos han suscitado frecuentemente la atención de los historiadores. El modo más frecuente de financiar una empresa marítima en el Antiguo Régimen era el préstamo a la gruesa o riesgo de mar o cambio marítimo, una práctica común y constante de las ciudades portuarias europeas desde la antigüedad clásica hasta principios del siglo xx, en que fue desplazada definitivamente por otros sistemas crediticios más evolucionados, singularmente por las firmas bancarias especializadas. Consistía esencialmente en un préstamo a interés (sobre el buque o las mercancías),

que requería en caso de éxito de la expedición el pago del principal (capital prestado) más el premio (el interés), mientras no obligaba a su devolución en caso de siniestro (real y no fraudulento) que afectase a la nave o a los géneros (lo que doblaba la operación de crédito con otra de seguro), aunque esta cláusula, por el peligro que entrañaba para el prestamista, permitía la exigencia de altas tasas de remuneración del capital. Este sistema implantado en el comercio de cabotaje pudo constituirse incluso en el medio ordinario para la financiación de algunas de las más importantes empresas comerciales por vía marítima de los tiempos modernos, como la Carrera de Indias.¹⁹

El seguro no es, estrictamente hablando, un instrumento financiero, aunque sí está asociado estrechamente (y así lo tratan los repertorios legales y muchos de los especialistas) al riesgo de mar, que constituye, como hemos visto, una fórmula mixta en que, si bien predomina el crédito, contiene asimismo un factor de garantía en caso de siniestro. Los textos legales tienden a considerar el seguro también como un instrumento híbrido, donde predomina el elemento de garantía contra los riesgos de la empresa marítima, ya que el comerciante o el naviero paga el interés por anticipado y solo recibe de manos del asegurador el importe estipulado como una compensación después del accidente, lo que conlleva un tipo de interés siempre mucho más moderado que el de los préstamos a la gruesa. Con el paso del tiempo, los aseguradores individuales dejan paso a sociedades eventuales de aseguradores (constituidas para una sola empresa) y, finalmente, a las compañías de seguros, que aparecen por lo general en los siglos xvii y xviii y que ya atienden a toda una gama de supuestos, protegiendo contra la pérdida de los cargamentos, los buques, los efectos e incluso la vida y la libertad de los pasajeros.²⁰

Junto al comercio legal, hay que dar cuenta también del llamado comercio alternativo (el contrabando y el corso) o algunas otras actividades estrechamente vinculadas al tráfico marítimo, como el rescate de pecios. El contrabando duplica en muchas ocasiones el comercio oficial, como demuestran numerosos ejemplos, aunque su cuantificación sea siempre difícil en razón del ocultamiento del





fraude. En ocasiones, el tráfico ilegal se convierte en una práctica habitual que las autoridades no pueden combatir, por lo que a veces se resignan a tolerarla, tratando de obtener una mera compensación económica, como ocurre con el llamado indulto de la Carrera de Indias pagado por los cargadores a cambio de su impunidad o como el llamado "derecho de contrabando" implantado en la isla de Mallorca, cuyo expresivo nombre rehúye incluso un plausible eufemismo.²¹

Del mismo modo, incluido también bajo la rúbrica del comercio alternativo, la práctica del corsarismo no solo significa una práctica bélica, sino que posee también una vertiente económica nada desdeñable, como puede dar testimonio la actuación de los marinos ingleses y holandeses que operaron durante tres siglos en el área de la América hispana, del mismo modo que el ejercicio del corso fue la práctica privilegiada de las plazas del norte de África, que prácticamente se convirtieron en verdaderas repúblicas corsarias desde la primera mitad del siglo *xvi*, hasta que las naciones europeas les obligaron a replegarse hacia el comercio pacífico a lo largo del siglo *xviii*.²²

Finalmente, el rescate de pecios constituyó una melancólica actividad en la que estuvieron implicadas una serie de compañías especializadas en extraer del fondo del mar los tesoros de los barcos naufragados. En la Carrera de Indias, el caso que conocemos mejor, una vez intentado infructuosamente un rescate inmediato, podía concertarse un acuerdo con un "asentista de buceos" (o con una sociedad de asentistas), que se comprometía a recuperar todo lo que restara de valor en el buque, adelantando los costos de la operación (que eran elevados, pues suponían el armamento de una flotilla especializada, más algunos otros barcos para garantizarse alguna protección, la compra del material adecuado, incluyendo algunos caros ingenios de inmersión, así como el pago de un personal adiestrado para tales labores) y una fianza a las autoridades como prueba de buena fe, a cambio del reconocimiento de sus derechos a la tercera parte (por lo general) del valor de los frutos y ropas, casco y jarcia, cañones y pertrechos y, sobre todo, de los caudales rescatados. En realidad, el estudio de los casos conocidos presenta un cuadro con menos

éxitos que fracasos (que trataban de enjugarse mediante alguna concesión comercial demandada a las autoridades), lo que no hizo desaparecer las propuestas por parte de sucesivos interesados.²³

Finalmente, las restantes actividades marítimas ni han tenido tanta difusión geográfica ni han representado un peso económico tan relevante ni han suscitado, por consiguiente, un interés tan generalizado por parte de los estudiosos. Sin embargo, algunas de ellas han tenido un valor estratégico de singular importancia, como es el caso de las salinas, donde se producía un artículo de primera necesidad y, además, complementario de la pesca, dando lugar a un activo comercio, a veces de larga distancia. En cualquier caso, casi todos los ramos cuentan con trabajos de interés que pueden servir de referencia para posteriores investigaciones.²⁴

■ LA HISTORIA MARÍTIMA COMO HISTORIA URBANA

Por otra parte, en razón de las particulares funciones de las ciudades que viven del mar, la historia marítima se ha insertado también en la reciente historia urbana. La ciudad marítima, en efecto, se reconoce básicamente por la capacidad de la actividad portuaria para erigirse en el principio organizativo del complejo urbano en su totalidad. Dicho en otras palabras, la ciudad marítima alcanza su máxima expresión cuando la comunidad urbana puede ser concebida como "un organismo dinámico cuyo desarrollo viene influenciado y determinado en primer lugar por el sector portuario". Una situación que admite gradaciones, así como movimientos de flujo y reflujo, bien porque el sector portuario quede embebido en un complejo más amplio de funciones o bien porque pierda su papel como sector organizativo primario de la vida urbana en un determinado momento en una determinada colectividad.²⁵

De esta forma, aceptando el fenómeno de las gradaciones y de las variaciones coyunturales, puede determinarse la existencia de una tipología de ciudades marítimas cuyo centro vital se sitúa en el ámbito del puerto. Por una parte, es posible separar así las ciudades centradas en torno a los



astilleros (*dockyard towns*) de las ciudades estrictamente portuarias (*port cities*). Por otra parte, hay ciudades marítimas en que aparecen yuxtapuestos dos espacios urbanos diferenciados, la ciudad propiamente dicha (con sus equipamientos tradicionales: municipio, iglesias, hospitales, cuarteles, teatros, etc.) y el recinto portuario (con sus oficinas, sus talleres, sus almacenes, etc.). La regla más común, sin embargo, es la plena inserción del puerto en el corazón de la ciudad hasta convertirse en algunos casos en el verdadero centro de la vida económica.²⁶

En las ciudades centradas en torno a un arsenal o un astillero, las zonas portuarias se encuentran claramente segregadas del resto del espacio urbano. Es el caso de ciudades como la conurbación Rochester-Chatham, que nunca consiguió consolidar una unidad superior entre sus dos comunidades independientes dedicada cada una a actividades propias (comerciales en un caso, navales en el otro) y conservando celosamente sus prerrogativas en un clima de incansable rivalidad. O el caso de la ciudad de Lorient, edificada de nueva planta desde finales del siglo xvii para convertirse en la sede de la francesa Compagnie des Indes. Aquí, el ámbito urbano se articuló como yuxtaposición de dos unidades, *la ville* y *l'enclos*, la ciudad propiamente dicha y la zona portuaria. La primera tenía los equipamientos urbanos tradicionales, aunque algunos edificios dejaban traslucir específicas funciones comerciales (Consulado, Lonja) y marítimas (Almirantazgo). Por su parte, el recinto, dividido en tres sectores (almacenes de madera y otros suministros navales, lonjas y almacenes de mercancías y, finalmente, servicios administrativos), incluía los talleres de construcción naval y de operaciones auxiliares (forjas, alquitraneras, etc.) junto a las oficinas de dirección, los puestos de vigilancia y los restantes equipamientos característicos (grúa de ruedas, torres de señales).²⁷

Sin embargo, la regla era la plena integración del puerto en el corazón de la ciudad hasta convertirse en algunos casos en el verdadero centro de la vida económica, del entramado institucional y hasta de la participación colectiva de la población. Así, la ciudad marítima ha de organizar de manera original sus infraestructuras materiales, adminis-

trativas, sanitarias, fiscales y defensivas. Por una parte, ha de cuidar del propio puerto: construcción de muelles de atraque, prevención de la pérdida de calado, mantenimiento de las instalaciones (a través de la Junta de Obras), servicio de lamanaje (a cargo de los cuerpos de prácticos o lemanes), conservación de los faros. Por otra, ha de dotarse de unos servicios administrativos (Capitanía del Puerto), sanitarios (Junta de Sanidad, lazareto), fiscales (aduana) y defensivos (castillos, baluartes, torres de vigía). Por último, el puerto se singulariza también por la aparición en su entorno, más allá de los muelles, las oficinas y las fortificaciones, de un barrio marítimo, que incluye habitualmente los alfórfes de la sal, los almacenes para los géneros descargados o por embarcar, los despachos de los consignatarios de buques, las tiendas especializadas en suministros navales, la capilla o ermita marinera (llena con frecuencia de exvotos) y los espacios de acogida de los hombres de mar: las posadas, las tabernas y los burdeles.²⁸

■ LA HISTORIA MARÍTIMA COMO HISTORIA SOCIAL

La historia marítima ha dejado también de ser una historia meramente económica y se ha prolongado, de modo natural, en una historia social, es decir en una historia que acoge a los agentes. Por un lado, nos encontramos con la burguesía de negocios, que suele responder al tipo de la burguesía de los tiempos modernos, es decir del mercader polivalente, que se interesa lógicamente por el comercio de exportación e importación, pero que siente el deseo o tiene la precaución de diversificar sus actividades, entregándose a las operaciones financieras (en primer lugar, los préstamos a la gruesa), a la construcción naval, a la compra y explotación de buques mercantes, a la inversión industrial o incluso a la adquisición de tierras en el cinturón de huertas que rodea la ciudad.²⁹

Ahora bien, esta burguesía mercantil de las ciudades portuarias origina, además, grupos especializados en las diversas ramas del negocio marítimo, como pueden ser los armadores pesqueros interesados en la pesca de altura, pero sobre todo los navieros (a veces llamados dueños de

naos), que adquieren buques (de primera o de segunda mano) para ofrecerlos en el mercado de contratación de fletes o los hacen construir por su propia cuenta y riesgo. En cualquier caso, el armamento comercial se convierte en un negocio autónomo (aunque complementario del tráfico de mercancías) basado en los beneficios producidos, no por las transacciones mercantiles, sino por los fletes, una de las partidas invisibles más características del Antiguo Régimen y una de las más dinámicas de la balanza de pagos.³⁰

La construcción naval requiere de una numerosa serie de profesionales especializados. El más importante de todos ellos es el carpintero de ribera, que trabaja siguiendo una técnica tradicional transmitida hereditariamente: él es quien diseña el buque guiado por la experiencia (aunque progresivamente se impone la utilización de planos cada vez más detallados), quien asume la dirección de los trabajos, quien se ocupa de los suministros de las materias primas necesarias y quien contrata los servicios del resto de los artesanos cualificados implicados en el proceso, normalmente integrados en corporaciones gremiales específicas (los gremios de maestranza frente a los demás gremios vinculados a la economía marítima). Le sigue en el escalafón el calafate, encargado de garantizar (con el alquitrán y la estopa) la resistencia del casco del buque (la obra viva) frente a los agentes corrosivos. Después vienen los sogueros, los veleros, los herreros, los ancoreros, los armeros, los carpinteros, los escultores y los pintores, todos los cuales preparan el barco hasta dejarlo listo para sacarlo de gradas y proceder a su botadura.³¹

Estos grupos implicados en la economía marítima trabajan fundamentalmente en tierra, aunque puedan embarcarse en ocasiones, como ocurre con algunos mercaderes, que se ven obligados a navegar como sobrecargos para administrar o vigilar las mercancías transportadas. En general, hay todo un servicio de tierra, formado por los empleos mercantiles asentados en los propios puertos, desde los consignatarios de buques hasta los especialistas en efectos navales (los *shipchandlers*), desde los corredores (*brokers*) que buscan barcos para los mercaderes o mercancías para los barcos y seguros para los negociantes

o cargadores para las compañías aseguradoras hasta los servidores de las numerosas oficinas portuarias, desde los capitanes del puerto hasta los prácticos o los bateleros y barqueros, desde los estibadores hasta los descargadores y porteadores de las mercancías. Son los agentes que sirven de apoyo en tierra para los profesionales de la mar.³²

En efecto, muchos son los hombres que, en cambio, trabajan fundamentalmente en el mar, a bordo de los barcos. Entre ellos, se cuentan los pescadores, que pueden ser de bajura o cabotaje, pero que pueden especializarse en la pesca de altura e incluso en la caza de la ballena, donde pueden aprender otros oficios como el de arponero, y que necesitan de otros agentes para completar en tierra el proceso productivo (conserveros, salazoneros, humeros) o para el mantenimiento de las artes, mediante tareas que requieren el concurso familiar, como el cosido de las redes o la preparación de los anzuelos.³³

Sin embargo, los pescadores, que forman parte de la gente de mar, se diferencian claramente de los marineros embarcados en naves mercantes o de guerra, empezando por la pertenencia a gremios diferentes, que en los países católicos se ponían bajo la protección respectiva de San Pedro y de San Nicolás o San Telmo. Por otra parte, tampoco es igual ser marinero en un navío de guerra que en un buque mercante, aunque las necesidades militares de los estados modernos obligaron a la gente de mar (incluyendo bajo tal denominación tanto a marinos mercantes como a pescadores, tanto de altura como de cabotaje) a enrolarse durante determinados periodos de tiempo en la Armada, sobre todo cuando la navegación a vela sustituyó a la navegación a remo, donde podía recurrirse al concurso de los galeotes, forzados a tan ardua prestación por una condena judicial o por su condición de cautivos o esclavos.³⁴

En otro orden de cosas, no todos los embarcados a bordo de una nave eran tripulantes del barco. Junto a la gente de mar había que contar con los pasajeros, cuya vida estaba condicionada por las limitaciones del medio de transporte en que viajaban, pero que estaban dispensados de cualquier tipo de obligación laboral y disfrutaban de unas ciertas comodidades de acuerdo con su consideración



social y su posición económica, aunque podían terminar compartiendo el destino general en caso de accidente. En algunos casos, la travesía era obligada, bien porque el barco hubiese sido apresado por un buque corsario o pirata y sus ocupantes hubiesen sido obligados a cambiar de nave como cautivos susceptibles de canje o rescate, bien porque se tratase de un embarque forzoso formando parte de un cargamento de esclavos en un barco negrero destinado a las plantaciones americanas, bien porque una sentencia los obligase a cumplir su pena reclusos en un barco o realizando la penosa tarea de galeotes en los barcos propulsados a remo. Finalmente, los capitanes del barco debían tener presente la posibilidad de la presencia de pasajeros ilegales, como era el caso de los polizones o llovidos.³⁵

Sin contar los pasajeros (voluntarios o forzados), tampoco figuraban entre la tripulación toda otra serie de embarcados. Así, por un lado, el marinero se distinguía de una serie de individuos que ni siquiera formaban parte de la gente de mar: los soldados en los buques de guerra y los sobrecargos en los buques mercantes, más en muchos otros casos (casi siempre en la Armada, pero también en los grandes navíos de comercio) los escribanos, los cirujanos (o barberos-cirujanos) y los capellanes, encargados respectivamente de los papeles, los cuerpos y las almas. Y, por otro, el marinero convivía pero no se confundía con otros oficios vinculados con el mar que, aunque normalmente afincados en tierra, a veces formaban parte de la dotación de los buques: carpinteros de ribera, calafates, sogueros, toneleros y buzos destinados a la salvaguarda de la estanqueidad de las naves.³⁶

Finalmente, las tripulaciones tampoco se componían solamente de marineros. El término de marinero excluía a otra serie de individuos situados en posiciones más altas dentro de la comunidad fuertemente estratificada que convivía a bordo de un buque. En efecto, en la Armada, el término de marinero se contraponía al de oficial, mientras en la marina mercante se diferenciaba y quedaba por debajo de los de piloto, maestro, despensero, contra maestro, guardián o artillero (un mero marinero especializado, experto en cañones, que en la marina española operaba bajo la dirección de un condestable), y siempre, en cualquier

embarcación, se situaba por debajo del capitán o del patrón. Por el contrario, tampoco era el último en la escala social, ya que existía una serie de categorías inferiores, como eran las de grumetes y pajes. Así, toda la tripulación compartía vicisitudes comunes, pero cada estrato tenía sus propias obligaciones y sus propios privilegios.³⁷

El marinero, por tanto, representaba dentro del barco el operario especializado que realizaba las funciones esenciales para la navegación. Estaba a las órdenes del capitán, que como último responsable del gobierno del barco estaba dotado de la máxima autoridad para cumplir con su cometido, hasta el punto de asimilarse a la figura de un verdadero monarca absoluto en la toma de decisiones. A veces, en la marina mercante, el capitán era sustituido por un patrón, que a sus funciones de responsable de la navegación solía sumar las de contratar a los carpinteros de ribera que habían de construir el barco, reclutar a los tripulantes, dar cuenta de los fletes a la sociedad de armadores y realizar las transacciones mercantiles por cuenta de los cargadores. Normalmente, solía tener alguna participación en la propiedad del buque, como medio de promoción social, pero también a fin de mantener su interés por la suerte del barco. En muchas ocasiones el mismo patrón procedía a llamarse capitán cuando pasaba a mandar un barco de mayor porte, dejando la mayor parte de sus obligaciones en manos de maestros o sobrecargos, pilotos y contra maestros. Y, desde luego, si se trataba de un navío de guerra o de un barco puesto bajo el fuero militar, el tratamiento de capitán era entonces obligatorio.³⁸

Por encima del marinero, existían por tanto otras categorías. Así, el piloto desempeñaba unas funciones con visos de trabajo intelectual. Su preparación podía ser empírica, llegando a su puesto tras haber mostrado una especial habilidad a través de los años, pero desde el siglo XVIII las escuelas náuticas o de pilotos fueron encargándose progresivamente de promover a la clase de los pilotos, constituidos en una suerte de cuerpo técnico con formación a la vez teórica y práctica y con el prestigio del desempeño de una función intelectual y no mecánica como los marineros. En uno y otro caso, los conocimientos debían ser los mismos: la determinación del rumbo y la

familiaridad con los mapas y con los instrumentos de la navegación astronómica, es decir, entre otros, la brújula y el astrolabio.³⁹

El contra maestre ejecutaba directamente las órdenes del capitán y las del piloto. Era sobre todo el jefe de personal, responsable de todos los demás tripulantes, y en primer lugar de los marineros, con los que estaba en estrecho contacto y a los que dirigía en las maniobras mediante los toques de silbato, el verdadero símbolo de su función a bordo, junto a veces con el rebenque. Su ayudante era el guardián, que le atendía en las maniobras de atraque y desatraque (colocándose a proa, mientras el contra maestre se situaba a popa), comandaba el batel o embarcación auxiliar y controlaba directamente a los grumetes y pajes. Otra figura permanente era la del despensero, considerado, como los anteriores, un “oficial de mar”, por más que sus funciones nada tuvieran que ver con el manejo del buque, sino sólo con el avituallamiento y la distribución de los ranchos, por lo que su distintivo era el manojito de llaves que cerraban los paños donde se guardaban los alimentos. Finalmente, tampoco estaba vinculado con la navegación el maestre del buque, que era el administrador, el encargado de aprestar los recursos materiales y humanos, el responsable de procurar las mercancías a flete y contratar a la tripulación y por tanto el responsable también ante la autoridad de la ejecución de la travesía de acuerdo con los contratos suscritos y con la legislación general, en suma un personaje cuyas múltiples funciones le permitían en más de una ocasión acceder incluso a la participación en la propiedad del barco.⁴⁰

Las dos categorías más bajas de la escala eran los grumetes y los pajes. Los grumetes pueden considerarse como marineros jóvenes (con edades entre los 17 y los 20 años), que todavía no tienen suficiente experiencia como para llevar a cabo las tareas más delicadas de la navegación, pero sí la fuerza y agilidad suficientes para realizar las más arriesgadas, como subir a las vergas a recoger velas durante los temporales, saltar a los botes desde la borda, vigilar desde la cofa o remar en bateles y chalupas. Los pajes, por su parte, son meros aprendices (con edades entre los 8 y los 18 años), que cuando no están al servicio

particular del capitán o de algún oficial, sino al general del barco, deben fregar las cubiertas, ayudar al despensero en la distribución de los alimentos, llamar al rancho, dirigir las oraciones y tener cuidado de la ampolleta o reloj de arena.⁴¹

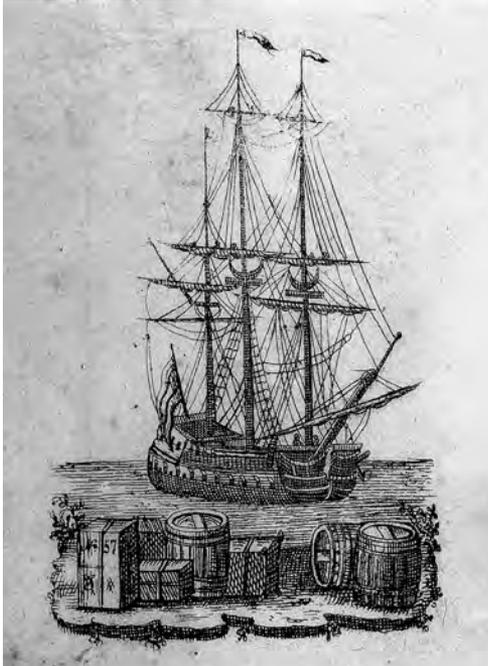
Las condiciones de vida del marinero del Antiguo Régimen no fueron las mismas en todas las circunstancias, sino que variaron según diversas coordenadas, por lo que hay que tener en cuenta la geografía, la cronología, el servicio en la marina de guerra o en la marina mercante, la navegación de cabotaje o de altura. En general, la vida a bordo se hizo más tolerable con el tiempo, de modo que la alimentación, la sanidad y la seguridad señalan diferencias favorables si se compara el siglo XVIII con los anteriores. Del mismo modo, la Armada ofreció condiciones más duras que la marina mercante, dadas las circunstancias del enrolamiento compulsivo, la mayor disciplina, el permanente riesgo de confrontación bélica, las obligaciones de la guerra (exigiendo una prolongada permanencia en alta mar y reduciendo los periodos de permiso) y las dificultades financieras de los Estados, que significaban retrasos en las pagas y cortes en los suministros con los consiguientes efectos sobre la alimentación. Algunos de estos inconvenientes se trasladaron a los barcos mercantes en tiempos de guerra, bien porque los buques fueran embargados con tripulación y todo, bien porque los barcos se entregaran al corso marítimo, bien porque los mercantes debieran armarse para garantizar su autodefensa frente al corso enemigo, aunque en todo caso siempre subsistieron las diferencias entre la Armada y la marina comercial.⁴²

La primera cuestión por la que una historia social de los marineros debe preguntarse es por su origen, por su extracción. En general, puede decirse que la tradición de las poblaciones costeras ofrece siempre la posibilidad de una continuidad familiar en el servicio de la mar, creando así una serie de dinastías que se perpetúan en el tiempo y que, por lo tanto, siguen el modelo de la práctica gremial presente en la mayoría de los oficios del Antiguo Régimen. Esta persistencia genera al mismo tiempo estabilidad, lo que se traduce en la consolidación de posiciones de privilegio dentro del mundo de la economía marítima.



Dos representaciones de
barcos mercantes.
Fotos: Museu Marítim de
Barcelona.

Alegoría del comercio
y la navegación.
Foto: Museu Marítim de
Barcelona.



Los marineros de este origen son por lo común patrones, maestros y pilotos, que han hecho su aprendizaje en el barco comandado o pilotado por sus padres o por sus tíos, que sustituirán luego a sus familiares en esas funciones y que normalmente acabarán teniendo participación en el negocio. Representan, pues, la élite de la marina mercante.⁴³

Sin embargo, esta no es la regla para la mayoría de la gente de mar. Los marineros se enrolan por la necesidad de ganarse la vida en una profesión que se sabe dura y difícil, por lo que las tripulaciones suelen provenir de los medios más desfavorecidos, más frecuentemente, como es lógico, de las localidades del litoral, situadas en el centro mismo de la fuente de contratación de personal, que puede ser el maestro o el propio patrón. Dicho de otra manera, mucho más que el afán de aventuras, la pobreza es la razón principal que mueve a adoptar el oficio de marinero, es decir la supuesta vocación marinera es por lo general hija de la pobreza. Muchas veces, la carrera en el mar empezaba para algunos muy temprano, ya que el enrolamiento como paje o grumete era una salida muy apropiada para los incluseros, para los huérfanos de la Casa Cuna, así como para los jóvenes desvalidos (generalmente de padres desconocidos) que pululaban por los puertos.⁴⁴

En consecuencia, los oficios de la mar no gozaban de una alta consideración social. En el caso de la armada, el soldado siempre estaba por encima del marinero: la pólvora distingue, la brea no. Y en el conjunto de la sociedad, el marinero era mirado como un hombre peligroso, que se hacía sospechoso por la propia falta de raíces, por el propio carácter de transeúnte en un mundo que miraba con recelo a todos los migrantes, a todos los que carecían de domicilio reconocido. El marinero no sólo practicaba un oficio mecánico, sino que ofrecía la imagen del vagabundo, entregado a la bebida y a una sexualidad dispersa o mercenaria (cuando no violenta) y al que se atribuían todos los vicios, pues, siguiendo un testimonio inglés del siglo XVIII, los barcos eran una buena escuela para el aprendizaje de las "seven liberal sciences: swearing, drinking, thieving, whoring, killing, cozening and backbiting". Así, solo el marinero que volvía a casa, que estaba avecinado en algún lugar y que estaba inscrito en el libro del gremio

de San Telmo, escapaba a este recelo de la comunidad. Sin embargo, esta exculpación de los excesos más extremos no le libraba de seguir ocupando una de las más bajas posiciones de la escala social.⁴⁵

El dicho inglés atribuye al marinero una vida corta y divertida ("sailor's life, a short and merry life"). Pues bien, la primera parte de la sentencia se corresponde plenamente con la realidad, ya que el marinero no solía llegar a viejo. Sometido a muchas circunstancias adversas (a los accidentes propios de la vida en el mar y a las enfermedades profesionales y a las otras) y víctima del desarraigo (extrañado muchas veces de su patria y carente otras veces de familia y hogar), el marinero, huésped de posadas y cliente de tabernas y de prostíbulos, tiene todas las probabilidades de morir joven. Por otra parte, si los accidentes y las enfermedades le respetan, la vida activa tampoco dura más de veinte años, ya que a los cuarenta el marinero apenas si está ya en condiciones de cumplir unas tareas que exigen un gran esfuerzo físico, por lo que ha de pensar en obtener un ascenso a un puesto más cómodo como el de piloto o bien ha de resignarse a una temprana jubilación, que tiene el inconveniente de la falta de una seguridad social que cubra sus necesidades después del retiro, por lo cual algunos se ven obligados a prolongar su vida laboral más allá de lo conveniente y se convierten en objeto de escarnio por parte de los compañeros menos caritativos. O, por el contrario, en plena edad laboral, el marinero puede perder su trabajo y convertirse en un *beachcomber*, el "hombre que peina la playa", a la búsqueda de un nuevo barco donde enrolarse después de haber sido despedido del anterior. Finalmente, la figura del "viejo lobo de mar" es una rareza, razón por la cual el superviviente, ya retirado y asentado en su rincón de la costa con la vida garantizada por una renta, una propiedad o una familia, pasa a ser un oráculo para los más jóvenes, un individuo respetado por su sabiduría entre las comunidades del litoral, un personaje predilecto de la poesía y de la narrativa, una sugestión irresistible para la conseja y la leyenda.⁴⁶

Por el contrario, la segunda parte de la sentencia inglesa no resulta tan cierta, ya que la vida del marinero suele ser una vida triste. Sirva como ejemplo este autorretrato



contenido en el *Cahier de doléances* redactado en Lanriec, en el senescalato de Quimper, en la costa bretona:

Nous formons une classe d'hommes pour ainsi dire séparée des autres citoyens et, en même temps, la plus utile et la plus avantageuse à la société. Nous habitons un élément terrible, nous ne vivons que parmi les écueils et les tempêtes. Les périls et les dangers nous présentent partout l'image de la mort. Nous rougissons de notre sang le flot qui nous porte pour la défense de nos concitoyens, pour soutenir la couronne de notre roi et l'honneur du pavillon. Nous rentrons enfin dans le port après de longs et pénibles voyages. Nous ne trouvons dans nos demeures que le mépris de l'indigence, une femme flétrie para la misère, des enfants sous les haillons et rongés de besoins. Le produit de nos campagnes est consommé à payer le pain amer que notre famille a mangé dans la détresse pendant notre absence. Ah! est-ce la récompense que méritent de fidèles marins?⁴⁷

Si el reclutamiento y las condiciones salariales variaron según la geografía y el tiempo, las tareas de los marineros no se diferenciaron mucho a lo largo de los tres siglos de los tiempos modernos. Antes de la partida del buque, la faena fundamental era la carga y estiba, donde entraban las mercancías, los ranchos, las piezas de artillería y otras armas y el lastre, compuesto de cajones de hierro o de piedras. Las operaciones al zarpar incluían las de soltar amarras (si el barco estaba atracado a un muelle, lo que no siempre era el caso, dadas las precarias condiciones portuarias de la época, que obligaban muchas veces a los barcos a quedarse fondeados a cierta distancia de la costa), levar anclas (mediante el recurso al cabrestante) y, finalmente, izar vergas y largar velas, siguiendo las instrucciones procedentes de la toldilla o el alcázar de popa. Ya iniciada la travesía, la tarea fundamental era garantizar las maniobras del barco mediante la manipulación de cabos (trincar y soltar cabos y escotas) y velas (izar y arriar velas, tensar aparejos), lo que exigía constantemente subir por los obenques hacia las vergas. A estas tareas se sumaban una serie de faenas que formaban parte de la rutina diaria: gobernar el timón, echar la sonda para vigilar el calado o la corredera para controlar la velocidad, repasar los aparejos, coser los desgarrones en las velas, engrasar

las máquinas (timón, cabrestante, bomba, etcétera) y baldear las cubiertas. Por último, quedaban las faenas derivadas de circunstancias especiales, como la defensa del barco en caso de ataque (emplazar y recargar los cañones, hostigar al enemigo, hacer frente al posible abordaje) o la protección de la nave en caso de temporal: arriar las velas, desprender las bonetas, accionar las bombas de achique y arrojar lastre, siguiendo un cierto orden: los cofres de los marineros y los pasajeros, los cañones y el resto de la artillería, la arboladura (tras su tala) y las mercancías en último lugar, ya que eran los objetos más susceptibles de reclamación por parte de sus propietarios. Y rechazado el ataque o restablecida la calma, había que proceder a reparar las averías y atender a los desperfectos. Tantas y tan complejas tareas exigían un dilatado horario laboral que además se prolongaba durante largos periodos, lo que autorizó a Juan Escalante de Mendoza a asentar en su divulgada obra el proverbio de que "las jornadas de mar no son de contar".⁴⁸

Una jornada laboral como esta exigía una rígida disciplina. "Donde hay patrón no manda marinero", aseveraba la conocida frase, indicando que las órdenes del capitán del barco eran inapelables. En proporción, los casos de desobediencia eran castigados con gran severidad, de modo que no fueron infrecuentes el cepo en los pies, los azotes, la garrucha o los tres "tantos de cuerda". El motín, situación extrema que no se dio muchas veces, conllevaba la pena de muerte o, en algunas ocasiones, el abandono en una isla desierta o en un territorio inhóspito. De ahí que las protestas se pensasen mucho, de modo que, aunque los marineros ingleses fueron dados a la fórmula de arriar las velas (*to strike the sails*, en inglés), hasta el punto de conferir a la acción el significado genérico de huelga en aquel idioma, la forma más frecuente de rehuir un trato discriminatorio, una exigencia laboral excesiva o una autoridad despótica fue la desertión, el abandono del barco.⁴⁹

Una decisión que se comprende a la luz de la dureza de la vida a bordo, sometida además a múltiples accidentes. Los accidentes laborales más frecuentes afectaban a toda la tripulación, pues se derivaban bien del naufragio a consecuencia de un temporal o de un cálculo equivocado de

la derrota que podía conducir al barco contra los arrecifes, bien del ataque por parte de un navío enemigo (corsario o pirata), bien de los incendios producidos por la artillería adversaria o simplemente de modo fortuito, por imprevisión a la hora de apagar las brasas o utilizar los fogones donde se cocinaban los alimentos. En el plano individual los accidentes más corrientes eran las caídas (a veces desde alturas considerables, sobre la cubierta o sobre el propio mar) y las fracturas, producidas con ocasión de la manipulación de las velas o de las máquinas. El marinero estaba además acosado por una serie de enfermedades profesionales específicas, entre las cuales las más habituales eran la tríada compuesta por el reuma, la hernia y el escorbuto. Esta última enfermedad fue el azote de la marinería hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando el consumo de cítricos permitió alejar su fantasma, aunque la alimentación fue siempre una cuestión delicada, que no siempre pudo resolverse de manera adecuada, ni siquiera contando con la buena voluntad de los despenseros.⁵⁰

Y como punto final de esta vida, hay que enfrentarse a la melancolía de la muerte del marinero que fallece a bordo, lejos de sus deudos (si es que los tiene) y amparado sólo por la oración del capitán y el sentimiento de sus compañeros (todo ello en el mejor de los casos), cuando su cuerpo, metido en un saco lastrado con una bala de cañón, es arrojado al mar. En última instancia, su recuerdo podía ser perpetuado no sólo entre su familia (cuando existe), sino también entre la comunidad marítima o parroquial (cuando el desarraigo no es absoluto), que puede ofrecer funerales y procesiones o poner placas en las iglesias, como en la Europa septentrional, o dedicar a los desaparecidos un muro en los cementerios, como en las costas atlánticas francesas.⁵¹

Para terminar, la historia social del mar incluye muchas otras categorías. Así, hay que pensar en los agentes ocupados en otras actividades: los balleneros (arponeros, refinadores de grasa, talladores de hueso), los pescadores de bajura (con el trabajo subsidiario de las redes y demás artes o los trabajos de conserva del pescado de los salazoneros o los humeros), los buceadores dedicados a la pesca de perlas, de esponjas y de coral y los salineros. Hay que

pensar también en la especificidad de la marina de guerra (almirantes, oficiales, contraalmirantes, artilleros, soldados) o en la práctica del corso. Y también hay que dar su lugar a todos aquellos que se sitúan al margen de la ley: los contrabandistas, los piratas (bucaneros, filibusteros) y los amotinados y desertores. Finalmente, hay otros oficios indirectamente vinculados con el mundo de la economía marítima, como pueden ser, por poner un ejemplo, los patronos de almadías y los gancheros, que transportan la madera de la construcción naval desde los bosques hasta la costa.⁵²

■ LA HISTORIA MARÍTIMA COMO HISTORIA INSTITUCIONAL

De igual modo, la historia marítima ha desarrollado otra vertiente que forma parte de la historia institucional, puesto que se ocupa del estudio de aquellos organismos que guardan relación con las actividades específicamente marítimas. Algunos de estos organismos están relacionados con el gobierno de la Armada (como el Almirantazgo o la Intendencia de Marina), que también produce instrumentos propios (como el fuero de Marina o los tribunales privativos de justicia) e instituciones dependientes, como fueron en España las Academias de Guardiamarinas o los Colegios de Cirugía de la Armada. También deberían citarse en este contexto la promulgación de las leyes que regulaban la guerra marítima o los reglamentos para la práctica del corso contra las potencias enemigas.⁵³

Entre las instituciones civiles, podrían mencionarse en primer lugar aquellas administraciones que están directamente conectadas con la vida portuaria, como las Juntas de Obras del puerto, las Juntas de Sanidad, los resguardos de aduana, los cuerpos de prácticos, etc. Ahora bien, la institución más representativa del comercio marítimo es el Consulado, una creación medieval mediterránea que se extendió posteriormente a otros núcleos mercantiles, a veces incluso ubicados en regiones del interior. En su forma clásica de los tiempos modernos, el Consulado es fundamentalmente una asociación profesional dedicada a la defensa de los intereses profesionales de sus componen-



tes frente a otros grupos y frente a la administración pública. Como consecuencia, es depositario de una matrícula donde inscribe a los beneficiarios de sus privilegios y de su protección, señalando exactamente los requisitos para la pertenencia. Por último, el Consulado se erige asimismo en tribunal privativo de comercio, nombrando sus jueces y aplicando las ordenanzas o las prácticas consuetudinarias a los litigios surgidos entre los mercaderes que exigen, entre otros supuestos, la interpretación de los contratos de flete, la admisión de las protestas de mar o el arbitraje sobre pecios o presas de corso.⁵⁴

El Consulado a veces se convirtió en una institución extraterritorial. Es el sentido de los consulados de las naciones extranjeras en los distintos puertos. Allí, los cónsules defienden los intereses de los compatriotas frente a las autoridades locales o frente a los comerciantes de otra procedencia, dirimen los pleitos surgidos en el seno de su colonia mercantil y envían información económica a sus lugares de origen. Los grandes puertos comerciales no han dejado de acoger una representación consular desde la época medieval hasta la actualidad, pasando naturalmente por los tiempos modernos.⁵⁵

Los consulados como representantes de los intereses mercantiles no existieron en todas partes. Sin embargo, los tiempos modernos crearon una institución sustitutiva, que asumió parte de sus funciones. Son las Cámaras de Comercio (que a veces incluso se titulan más explícitamente Cámaras de Comercio y Navegación para indicar claramente su origen), organismos que se configuran no solo como el representante de los intereses del comercio, sino también como un centro privilegiado de recogida y difusión de la información económica, como un lugar para el debate de los problemas comerciales e incluso como una plataforma desde donde lanzar iniciativas para el fomento de la economía en general. Durante el siglo XVIII proliferaron especialmente en las ciudades marítimas de la Francia atlántica: Bayona, Burdeos, La Rochelle, Nantes, Saint-Malo.⁵⁶

Los gobiernos absolutistas necesitaron de tripulaciones para sus buques de guerra, tratando de solucionar el enrolamiento de marineros o de carpinteros de ribera y cala-

fates (hombres de mar y hombres de maestranza, respectivamente) mediante el recurso a la Matrícula de Mar, cuyo objetivo básico era tener perfectamente controlados a todos aquellos profesionales susceptibles de ser movilizados en caso de un conflicto armado. Este reclutamiento fue al principio relativamente fácil, dada la equilibrada relación entre la población litoral y las necesidades bélicas, pero fue haciéndose más complicado a medida que pasaba el tiempo y la guerra en el mar exigía la puesta a punto de enormes armadas formadas por enormes barcos que exigían enormes tripulaciones. Cada Estado solucionó esta carestía de tripulantes como pudo, pero algunas potencias marítimas debieron recurrir a fórmulas compulsivas de servicio obligatorio en la Armada.⁵⁷

En el caso de España, por ejemplo, el primer ensayo de una Matrícula de Mar exigiendo el trasvase de marineros desde los buques mercantes a los navíos de guerra se dio ya en 1607, aunque la imposición de una matrícula de mar universalmente obligatoria no se produjo hasta la segunda mitad del siglo XVIII, añadiendo así un nuevo inconveniente al oficio de marinero, que debía abandonar su puesto en la marina civil para arrostrar el riesgo de una campaña militar de incierta geografía, cronología y resultado, a cambio sólo de la concesión de unos privilegios de los que ya gozaban por su mera pertenencia a las corporaciones gremiales. De ahí que no fuera raro que los funcionarios setecentistas se encontrasen frecuentemente con la resistencia a la inscripción por parte de la gente de mar ya perfectamente inserta en algunos de los sectores de la economía marítima (ya fuera la pesca, el transporte de cabotaje o la navegación de altura) y se vieran tentados a denunciar ante sus superiores la extendida "repugnancia a la matrícula" que cundía por las costas españolas.⁵⁸

En cualquier caso, la Matrícula de Mar no significó la abolición de otra institución aún más duradera y representativa de las actividades vinculadas con el mar: los gremios y cofradías de pescadores, marineros y personal de maestranza. Aunque todos ellos ofrecen unas características que son comunes a las de las restantes corporaciones gremiales, la especial sociabilidad de las

gentes de mar introdujo algunos elementos particulares, que se desvelan en el análisis de su trayectoria, que han hecho posibles diversos estudios de conjunto, tanto en España como fuera de España. Del mismo modo, ha quedado constancia de algunos casos de revueltas colectivas ante las amenazas provenientes de la organización industrial de la pesca, a remolque de la implantación de la pesca de arrastre y de las fábricas de salazones.⁵⁹

Del mismo modo, la necesidad de contar con un personal más cualificado generó la aparición de diversos centros de formación de carácter civil, singularmente los colegios de pilotos (el principal de los cuales dedicado a la Carrera de Indias ya ha sido mencionado) o las escuelas de náutica, que vieron la luz generalmente en la segunda mitad del siglo XVIII en las ciudades portuarias, principalmente en las vinculadas con el comercio ultramarino. Es el caso del pionero Estudio de los Pilots de Arenys de Mar, en la costa catalana, instituto creado a instancias de la cofradía de San Telmo de la población, que recibiría más tarde el título de Real Escuela de Náutica por disposición del rey Carlos IV, pero también de la mayoría de las escuelas de esta índole, surgidas generalmente por iniciativa de los propios consulados de las ciudades marítimas (que también impulsaron la creación de otras escuelas vinculadas con las actividades mercantiles), como ocurrió en Santander, en La Coruña o en Barcelona. Por el contrario, los escasos esfuerzos por crear escuelas de constructores navales encontraron la firme oposición de los agremiados.⁶⁰

■ LA HISTORIA MARÍTIMA COMO HISTORIA DE LA CULTURA Y DE LAS MENTALIDADES

La historia marítima ha pasado a ocuparse finalmente de una serie de aspectos que forman parte de la historia cultural. Así, ceñida durante mucho tiempo al ámbito de la historia de los descubrimientos o de la historia de la cartografía y la hidrografía, ahora también, ahondando en este campo, ha querido inscribirse en el marco más amplio del complejo juego de las relaciones entre ciencia e imperio. En ese sentido, la investigación sobre las exploraciones científicas por vía marítima del Setecientos viene des-

de hace años cobrando un gran auge, especialmente en lo que se refiere a las grandes expediciones rusas (Vitus Behring), inglesas (James Cook), francesas (Bougainville, La Perouse) y españolas (Malaspina). En su surco, también ha progresado mucho el estudio de los derroteros seguidos por los buques mercantes en la era de la globalización y, en general, el interés por la literatura sobre los viajes marítimos de larga distancia y larga duración.⁶¹

Más recientemente, sin embargo, aun sin abandonar esta temática más tradicional, el acento se ha desplazado hacia una serie de nuevos objetos propios de la investigación sobre la historia de la cultura y de las mentalidades. En primer lugar, se ha puesto al descubierto que la ciudad portuaria tiene unas peculiaridades culturales distintivas, que se reflejan incluso en su ordenamiento urbano y en su arquitectura, en la propia organización del espacio y la disposición de sus edificios: la existencia de un frente portuario, la incidencia física de las obligadas defensas militares o la consideración del faro como auténtica torre de la ciudad. La fachada marítima cumple las funciones de verdadero escaparate para el visitante, de taller para el trabajador portuario, de sede de los edificios administrativos y de paseo para los curiosos y los desocupados. También se ha de tener en cuenta la distribución espacial en los barrios marítimos, tanto en los habitados tradicionalmente como en los diseñados de nueva planta por una mente racionalista o ilustrada. En este sentido, la historia del urbanismo y de la arquitectura tienen por delante un campo que cada vez se explora con mayor dedicación e intensidad.⁶²

Del mismo modo, puede identificarse un modo de vida particular de los marineros, que también poseen una cultura grupal privativa, manifiesta en una sociabilidad y un modo de expresión fuertemente individualizados. En efecto, la cultura de la gente de mar aparece como el patrimonio de hombres jóvenes, pobres y aislados, como una cultura popular y plebeya intransferible (inclusive en su vocabulario de tecnicismos e interjecciones), recorrida al mismo tiempo por la religiosidad (una religiosidad de salvación al margen de la uniformidad impuesta por las iglesias) y el anticlericalismo, obligada a la solidaridad y a la



sociabilidad (expresada en los cuentos y en las canciones, en los ritos de paso y en la bebida compartida), pero al mismo tiempo violenta, igualitaria, libre e independiente. En palabras de Alain Cabantous, "la pertenencia al medio marino, más allá del origen geográfico, genera comportamientos particulares. Las ausencias prolongadas entorpecen toda evolución cultural y religiosa normal y regular, las condiciones y el lugar de trabajo descubren o acentúan

Si se trataba de ciudades de mayores dimensiones y con economías más diversificadas, las gentes de mar podían encontrarse más diluidas dentro el tejido social urbano, a menos que estuviesen bien establecidas en barrios marineros de antigua tradición. En estos casos, además, otras instituciones servían para la articulación de los marineros, que podían contar efectivamente, bien con una parroquia que actuase de aglutinante para sus familias, bien con un



ciertos rasgos psicológicos; una fuerte religiosidad no específicamente cristiana, una violencia a menudo manifiesta, una independencia notoria".⁶³

Una parte de los marineros se reclutaba entre los habitantes de las localidades costeras. Si estas eran pequeñas y poseían economías estrechamente vinculadas con el medio marítimo, las gentes del mar constituían comunidades estables unidas por la semejanza del modo de vida.

gremio, cuya sede era lugar de reunión y cuyo objetivo era la defensa de los intereses corporativos, la organización de fiestas y otras manifestaciones colectivas y la dispensa de una asistencia social y religiosa.⁶⁴

Sin embargo, pese a estos puntos de anclaje (el pueblo o el barrio, la parroquia y el gremio), el marinero siempre estaba abocado al desarraigo, que era su condición habitual, salvo en los casos excepcionales de esa aristocracia

integrada por las dinastías familiares ligadas por tradición a las profesiones marítimas. Los demás marineros, aunque eran muchos los que conseguían tener residencia propia y construir una familia, debían hacer frente a la servidumbre de sus largas travesías, que les mantenían lejos de sus casas durante varios meses y, en algunos casos, durante varios años, con negativas repercusiones sobre la cohesión familiar y también sobre la economía de sus esposas e hijos, que debían subsistir largas temporadas con las cantidades obtenidas en el viaje anterior y con un modesto adelanto sobre las previsiones del siguiente. Una situación que, combinada con la frecuencia de la muerte en el mar, confiere un sesgo marcadamente femenino a las poblaciones marítimas, con un mayor protagonismo de las esposas y de las viudas en las actividades de la vida cotidiana.⁶⁵

El marinero es, por tanto, el agente y transmisor de una cultura privativa. Es, en primer lugar, una cultura plebeya, formada en la experiencia de una vida laboral extremadamente exigente que le obliga a huir de los reclutadores de la armada, a soportar a los armadores y los patrones, a hacer frente a los elementos y a establecer unas relaciones de solidaridad con los compañeros, porque la salvación depende muchas veces de la unión ante el déspota, ante los corsarios o ante las tormentas. Es, por tanto, una cultura de supervivencia, articulada en el tajo y elaborada en el transcurso de largas travesías, donde hay ocasión para el suceso revelador, lugar para la convivencia inevitable y tiempo para la reflexión individual y colectiva, pese a la presión de una tarea inacabable. De ahí que en las crónicas haya quedado registrado como proverbial el escaso servilismo de la gente de mar y su espíritu de rebeldía como un rasgo inspirador de su conducta. Finalmente, se trata de una cultura de la libertad: "Homme libre, toujours tu chériras la mer", en los versos de Charles Baudelaire.⁶⁶

Otra de las expresiones de la mentalidad marinera es la forma que adopta su religiosidad, una cuestión que se presta al debate por la falta de una respuesta contundente. El marinero, sometido a la amenaza de las fuerzas naturales, debió buscarse una serie de protectores celestia-

les que le socorriesen en caso de accidente. Así, en los países católicos el marinero se enrola en un barco puesto bajo una santa advocación (ya sea la Virgen del Rosario o la Virgen del Carmen, ya sea San José o San Antonio de Padua), se registra en el gremio de San Nicolás o de San Telmo (a los que también se encomienda en las tormentas), reza a su vuelta en la ermita dedicada a la patrona del lugar (Nuestra Señora de Bonanza o Nuestra Señora de Barrameda, en los barcos de la Carrera de Indias) y allí cuelga también sus exvotos (bajo la forma de un leño o de un vestido desgarrado, de una maqueta del barco o de una pintura narrando el suceso) en acción de gracias por haberse salvado de los enemigos o de las agitadas aguas. Del mismo modo, el discurrir de sus días a bordo se ritma con las oraciones sugeridas por los pajes, mientras en algunos casos el capellán del barco le permite cumplir con sus obligaciones de los domingos y las fiestas de guardar y hasta comulgar bajo la especie del pan en las misas secas para evitar el derramamiento del vino que puede ser la sangre de Cristo. La vida del marinero discurre, pues, en buena parte dentro de los cauces de la religión establecida.⁶⁷

Ahora bien, algunas de sus creencias no parecen ajustarse a la ortodoxia católica, y así lo pensaron en más de una ocasión los guardianes de la fe. Sabemos de la costumbre de enrolar en los barcos a algunos santos o a la Virgen María bajo una de sus innumerables advocaciones para así garantizar su protección a la nave, sabemos de la invocación de los cuatro cuerpos santos de los evangelistas para proteger las cuatro esquinas del barco, sabemos de los poderes atribuidos al ígneo aparicionismo de San Telmo y de muchas otras creencias. Ahora bien, esta conducta responde al pacto tácito que la Iglesia Católica hubo de firmar con las devociones grupales o locales en los tiempos modernos, al compromiso entre el dogma oficial y la creencia popular. Por tanto, la única diferencia parece radicar en el carácter específico de la cultura marinera, que da a esta religión local del mar un sesgo también particular.⁶⁸

Otra cosa distinta es el nivel de la práctica. Aquí sería necesario ir más allá de lo investigado hasta ahora para concluir en un marcado desinterés de los marineros por



el cumplimiento de sus obligaciones religiosas. Parece lógico que, a pesar de las repetidas oraciones escuchadas (a la partida del barco, durante la travesía, al regreso a puerto), la falta de oportunidades para oír misa o para frecuentar los sacramentos creara una inercia entre la gente de mar que la distanciara de esas prácticas también durante su vida en tierra. Y, en todo caso, todo hace pensar que la devoción marinera tenía un carácter muy utilitario, un objetivo propiciatorio de la protección celestial al estilo de otras devociones terapéuticas, es decir, constituía el tipo de devoción más cercano a la magia. Y, además, la invocación a los protectores tenía su momento privilegiado en las ocasiones de peligro, durante los naufragios o las tempestades, lo que acortaba su duración, pues pasada la amenaza del temporal nadie volvía a acordarse de Santa Bárbara hasta una nueva tormenta.⁶⁹

La marina anglosajona y protestante parece aún más alejada de la vida religiosa, aunque Marcus Rediker, la principal fuente de información, cree que este proceso, cuyas raíces necesitan de ulteriores investigaciones, debió producirse a partir del siglo xvii. Los marineros no asisten a los oficios, no frecuentan las iglesias, rehúyen el contacto con los pastores, profieren blasfemias de manera habitual y evitan encomendarse a Dios (su único protector) en los momentos de peligro. Se ha aludido varias veces como representativa a la anécdota referida por un pastor protestante del siglo xix que, en medio de una tormenta, no conseguía atraer la atención del capitán del barco, que le remitía a cubierta a observar a los marineros jurando y blasfemando contra los elementos, hasta que finalmente le señaló que la tripulación había dejado de decir palabrotas y se había puesto a rezar, lo que hizo exclamar al comandante que si eso estaba ocurriendo es que ya no había ninguna esperanza de salvación.⁷⁰

La cultura marinera es, sobre todo, una cultura oral. Lo es, en primer lugar, porque entre la gente de mar son muy altos los niveles de analfabetismo. Y, después, porque la vida a bordo induce a la comunicación verbal, al canto en grupo, a la audición colectiva de cuentos y leyendas. Esta cultura oral se expresa a través de un habla que incorpora

términos de todas las lenguas y dialectos (pues los puertos, y a veces hasta los mismos barcos, son torres de babel y escuelas de idiomas) y que se halla trufada, casi más que ninguna otra, de palabras de argot, ininteligibles para las personas ajenas al medio. Un habla que incorpora, también más que ninguna otra, toda una serie de interjecciones, ya que las órdenes han de ser dadas con brevedad, sobre todo cuando arrecia el viento, arrastrando hacia el mar la voz del capitán y del contraataca.⁷¹

La cultura marinera es, como toda cultura nacida de un oficio, una cultura llena de conocimientos técnicos, que versan sobre la estructura del barco, sobre las maniobras a realizar, sobre geografía, astronomía y climatología. Una cultura ciertamente empírica, pero que destila una profunda sabiduría inalcanzable fuera del ejercicio de la profesión, fuera de la práctica cotidiana. Es una cultura dueña de una terminología muy precisa, de un vocabulario plagado de tecnicismos, que la convierten en una de las más crípticas de las culturas privativas. Es, por último, una cultura técnica que debe dominar todos los medios de transmisión: la comunicación verbal (a veces bajo la forma interjectiva), la visual (señales, banderas y fuegos) e incluso la acústica (el silbato del contraataca para las órdenes a bordo y las salvas de artillería para los avisos y los saludos).⁷²

Sin embargo, esta es la cultura de los hombres del mar. ¿Hay una cultura específica de los que se quedan en tierra? ¿Hay una relación directa entre ambas culturas? ¿Hay una cultura portuaria que sea la resultante híbrida de esta interacción? La cultura urbana es, en general, una cultura heterónoma. En este sentido, por el momento solo cabe decir que, al margen de las singularidades técnicas (conocimientos profesionales, jerga propia), la ciudad marítima parece diferenciarse de las demás no tanto por la cualidad como por el grado sumo que adquieren los rasgos característicos de sentido de la libertad, extraversion, innovación, movilidad, creatividad, comunicación, asimilación de influencias lejanas, cosmopolitismo... Es sobre todo en este último campo donde la ciudad marítima se comporta menos como un mundo aparte que como la quintaesencia de un modelo.⁷³

■ CONCLUSIÓN

Este navegar por las diferentes aguas que conforman el complejo espacio de la historia marítima nos pone de manifiesto un mundo en constante expansión. Un mundo que ha pasado de estar constituido por una temática severamente restringida a incorporar todas las áreas caracterizadas por la relación del hombre con el mar. Un mundo que, por otra parte, ha dejado de estar diluido en el marco de la historia general para convertirse por propio derecho en una especialidad con personalidad diferenciada. Un mundo que, finalmente, ha dejado de ser una superficie desolada salpicada aquí y allá por algunos archipiélagos de erudición para convertirse en una región progresivamente surcada por una numerosa serie de investigaciones sobre las más diversas materias que confluyen en un mismo mar de conocimiento.

De esta forma, se avanza en el camino de la reconstrucción de la historia marítima (o de la construcción de una historia marítima plenamente científica). Porque la historia marítima tiene vocación totalizadora e interdisciplinar, puesto que integra y se integra en la historia económica, social, institucional, cultural y de las mentalidades, en el sentido de la historia total de Lucien Febvre y Marc Bloch o de la historia integradora de Pierre Vilar. En definitiva, la historia marítima quiere ser una historia total en el inmenso espacio del mar y sus orillas.

■ NOTAS

1. Albert GIRARD, *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg* (París, 1932); Clarence HENRY HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos* (París, 1939, ed. inglesa, 1918); Roland DENNIS HUSSEY, *The Caracas Company (1728-1784)* (Cambridge, Mass., 1934); Earl Jefferson HAMILTON, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650* (Cambridge, Mass., 1934); William LYTLE SCHURZ, *The Manila Galleon* (Nueva York, 1939).

2. Los títulos generales de estos tres primeros coloquios son suficientemente expresivos: *Le navire et l'économie maritime du XIII au XVIII siècles* (1956), *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Âge au XVIII siècle, principalement en Méditerranée* (1957) y *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Âge au XVIII siècle* (1958). Los barcos asumían el protagonismo, sumando la

especificación del mundo mediterráneo y del mundo de la Europa septentrional, respectivamente, al carácter general del primero de los coloquios.

3. Entre los títulos de la primera serie figuraron obras como las de HUGUETTE y Pierre CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1500-1650)*, (París, 1955-1960); Frédéric MAURO, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII siècle* (París, 1964); o Louis DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII siècle (1719-1833)* (París, 1964). Y entre los de la segunda, la obra de Henri LAPEYRE, *Une famille de marchands: les Ruiz* (París, 1955), que dedica varios excelentes capítulos a la navegación atlántica y al comercio marítimo. En este mismo sentido, Pierre Vilar, un autor esencial del mismo periodo, que combina su procedencia de *Annales* con su formación marxista, no solo dedica también numerosas páginas al comercio marítimo de Cataluña, sino que escribe un capítulo pionero y ejemplar sobre el negocio de la construcción de barcos y su utilización para la navegación mercantil, bajo el título de "La barca", en su obra magna *La Catalogne dans l'Espagne moderne* (París, 1962).

4. *Las rutas del Atlántico. Trabajos del Noveno Coloquio Internacional de Historia Marítima (Sevilla, 24-30 de septiembre de 1967)* (Sevilla, 1969) y FRANCISCO MORALES PADRÓN y Florentino PÉREZ-EMBIÓ, *Bibliografía Española de Historia Marítima, 1932-1962* (Sevilla, 1970). En general, para los comienzos de una específica historia marítima en España, cf. Carlos MARTÍNEZ SHAW, "La historia de la economía marítima en España", en José Manuel de BERNARDO ARES (ed.), *El hispanismo angloamericano. Aportaciones, problemas y perspectivas sobre Historia, arte y literatura españolas (siglos XVI-XVIII)* (Córdoba, 2001), 381-392.

5. En cualquier caso, la participación española fue parca en todos los encuentros mencionados: Enriqueta Vila Vilar y Carlos Martínez Shaw en 1985; Carlos Martínez Shaw, Ricardo Cerezo Martínez y Hugo O'Donnell Duque de Estrada en 1989, y Hugo O'Donnell Duque de Estrada y Manuel Gracia Rivas en 1990. Un amplio recorrido por la historia marítima en España se encuentra en Marina ALFONSO MOLA, "La historia marítima del Antiguo Régimen en España", en María Luz GONZÁLEZ (ed.), *Actas del II Coloquio Internacional "La Historiografía Europea"* (Mar del Plata, 1999), 35-72.

6. Pionero fue el estudio sobre la geohistoria incluido en su obra magna por Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (París, 1949). Entre los modernos estudios de historia del clima, hay que citar a Emmanuel LE ROY LADURIE, *Histoire du climat depuis l'an mil* (París, 1983) y el reciente libro de Geoffrey PARKER, *Global Crisis: War, Climate Change and Catastrophe in the Seventeenth Century* (New Haven/Londres, 2013). Para España, hay que destacar la también reciente introducción a estas cuestiones de Armando ALBEROLA ROMÁ, *Los cambios climáticos. La Pequeña Edad del Hielo en España* (Madrid, 2014), que también concede toda su importancia a las catástrofes naturales. Finalmente, son varias las historias que



toman como objeto todo un mar o todo un océano, según puede observarse en los ejemplos de Jean CARPENTIER y François LEBRUN (dirs.), *Histoire de la Méditerranée* (París, 1998) y en los de Kenneth McPHERSON, *The Indian Ocean. A History of People and the Sea* (Nueva Delhi, 1993) y Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours* (Malesherbes, 1997). No quisiera concluir esta nota sin mencionar uno de los pocos ensayos de historia marítima total, el dirigido por Alain Cabantous, André Lespagnol y Françoise Péron: *Les français, la terre et la mer, (XIIIe-XXe siècle)* (París, 2005).

7. Para una primera visión de conjunto, puede servir todavía el trabajo de Carlos MARTÍNEZ SHAW, "La economía marítima europea en el umbral de la Revolución Industrial", en Christian KONINCKX (ed.), *Proceedings of the International Colloquium "Industrial Revolution and the Sea"* (Bruselas, 1991), 9-21.

8. La visión más completa de la pesca europea en los tiempos modernos sigue siendo, pese a sus muchos años, la de A. R. MITCHELL, "The European Fisheries in Early Modern History", en *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. V (Cambridge, 1977), 133-184, quien afirma que "anyone tempted to construct a counterfactual model of the early modern economy without fishing would find the whole maritime economy of Western Europe and North America altered out of all recognition". Hay algunas visiones de conjunto de todas las actividades pesqueras para ámbitos determinados, como las recogidas en Patrick VILLIERS y Christian PRISTER (dirs.), *La pêche en Manche et mer du Nord, 18e-20e siècles* (Boulogne-sur-mer, 1998) o en Giuseppe DONEDDU y Alessandro FIORI (coords.), *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo* (Sassari, 2003).

9. La pesca de la ballena dispone de una amplia literatura. Un libro ejemplar es el dedicado al puerto de Hull en el Setecientos por Gordon JACKSON, *Hull in the eighteenth century: a study in economic and social history* (Óxford, 1972). Para España, son fundamentales los trabajos para el País Vasco de Selma HUXLEY, "Los vascos y las pesquerías trasatlánticas, 1517-1713", en Selma HUXLEY (coord.), *Itsasoa. La naturaleza, el hombre y la historia. Los vascos en el marco atlántico norte. Siglos XVI y XVII* (Bilbao, 1992), 26-209, y Margarita SERNA VALLEJO, *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico* (Madrid, 2010), y, sobre todo, para Galicia, los de Andrés CANOURA QUINTANA, *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII* (La Coruña, 2002) y *A pesca na Galicia do século XVII* (Santiago, 2008) (versión castellana, *La pesca en la Galicia del siglo XVII*, La Coruña, 2009). Para la pesca en Patagonia, cf. Hernán ASDRÚBAL SILVA, *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata* (Buenos Aires, 1978) y Carlos MARTÍNEZ SHAW, "Economía e Imperio. Los establecimientos de la Real Compañía Marítima en América", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 54, vol. 1 (2008), 593-630.

10. Los mejores estudios sobre las almadrabas mediterráneas son los de Giuseppe DONEDDU, "Le tonnare in Sardegna (1500-1800)", *Società e Storia*, núm. 21 (1983), 535-563, y *La pesca nelle acque del Tirreno (secoli XVII-XVIII)* (Sassari, 2002). Una imagen de las almadrabas españolas, en Carlos MARTÍNEZ SHAW, "Las almadrabas españolas a fines del Antiguo Régimen", *Estudis*, núm. 35 (2009), 259-286.

11. Una panorámica sobre las actividades en torno al coral (pesca e industria), en Marco MARINI y Maria Laura FERRU, *Il corallo. Storia della pesca e della lavorazione in Sardegna e nel Mediterraneo* (Cagliari, 1989). Para el caso español, los estudios más completos se deben a Eloy MARTÍN CORRALES, "Los coraleros catalanes en el litoral argelino en el siglo XVIII", en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna* (Granada, 1995), 427-456. Para el caso de Cerdeña, hemos de volver a referirnos a Giuseppe DONEDDU, "La pesca del corallo tra alti profitti e progetti inattuati (sec. XVIII)", en Antonello MATTONE y Piero SANNA (eds.), *Alghero, la Catalogna e il Mediterraneo* (Sassari, 1994), 515-526; así como mencionar el trabajo de Giovanni MURGIA, "L'attività della pesca del corallo nella Sardegna durante la guerra dei Trent'anni", en Giuseppe DONEDDU y Maurizio GANGEMI, *La pesca nel Mediterraneo Occidentale (secc. XVI-XVIII)* (Bari, 2000), 221-229.

12. Sobre las perlas americanas, Enrique OTTE, *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua* (Caracas, 1977) y Carmen MENA GARCÍA, *La sociedad de Panamá en el siglo XVI* (Sevilla, 1984), especialmente 136-147. Sobre las perlas del Golfo Pérsico, Dejanira COUTO y Rui M. LOUREIRO (eds.), *Revisiting Hormuz. Portuguese Interactions in the Persian Gulf Region in the Early Modern Period* (Wiesbaden, 2008).

13. Sobre la industria naval hay muchos buenos estudios parciales, pero quizás el de más amplio alcance sea el clásico y modélico de Ralph DAVIS, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Londres, 1962).

14. La bibliografía sobre la marina de guerra es muy extensa y cada día adquiere mayores proporciones. Para una visión de conjunto referida a los tiempos modernos, cf. los trabajos que componen el volumen de Martine ACERRA, José MERINO y Jean MEYER (eds.), *Les Marines de Guerre Européennes, XVII-XVIII siècles* (París, 1985); así como el más reciente estudio de André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes, vers 1680 - vers 1790* (París, 1996). Sobre la guerra y su relación con la economía marítima, se puede consultar el volumen colectivo de Silvia MARZAGALLI y Bruno MARNOT (dirs.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI au XX siècle* (Burdeos, 2006). Para el caso español, nos limitaremos a citar los recientes y ambiciosos trabajos de Iván VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México. D. F. / Madrid, 2011) y de Allan J. KUETHE y Kenneth J. ANDRIEN, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796* (Cambridge,

2014), más el volumen colectivo (de engañoso título pero excelente contenido) de María BAUDOT MONROY (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII* (Madrid, 2014).

15. Además del estudio clásico ya citado, son muy numerosos los trabajos que pueden citarse sobre la construcción naval, entre los cuales podemos entresacar los de Jean MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle* (París, 1969) y Christian PFISTER-LANGANAY, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)* (Dunkerque, 1985).

16. Hay una abundante bibliografía sobre arsenales y astilleros. Para España, hay trabajos para todas las grandes instalaciones de los tiempos modernos. Así, Antonio MEIJIDE PARDO, *Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII* (Lisboa, 1961); José Patricio MERINO NAVARRO, *La Armada española en el siglo XVIII* (Madrid, 1981); María Teresa CRESPO MUÑOZ, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII* (Madrid, 1992); Juan M. CASTANEDO GALÁN, *Guarnizo, un astillero de la Corona* (Madrid, 1993); Lourdes ODRIOZOLA OYARBIDE, *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII* (San Sebastián, 1997), y José QUINTERO GONZÁLEZ, *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)* (Madrid, 2004). Para el mundo colonial, una visión de conjunto se encuentra en Marina ALFONSO MOLA y Carlos MARTÍNEZ SHAW, "Los astilleros de la América colonial", en *Historia General de América Latina*, vol. III, tomo I, a cargo de Alfredo CASTILLERO CALVO y Allan KUETHE (París, 2000), 279-303. Para el astillero de La Habana, el más importante del siglo XVIII, José Manuel SERRANO ÁLVAREZ, *El astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750* (Madrid, 2008).

17. Los suministros siguen siendo objeto de numerosos estudios, entre los que podría destacarse, por su valor precursor y por su tratamiento de dos de los productos básicos (el alquitrán y la madera), el de Sven-Erik ASTRÖM, *From Tar to Timber, Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade, 1660-1860* (Helsinki, 1988). Para las jarcias, no puede olvidarse el libro de Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ, *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)* (Madrid, 2009). Para la introducción de los forros de cobre en la flota colonial española, debe citarse el trabajo de Marina ALFONSO MOLA, "Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del Libre Comercio", en José Luis PESET (coord.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, t. II (Madrid, 1989), 73-102. Finalmente, la relevante cuestión del efecto devastador de la provisión de maderas para la construcción naval se trata en el libro de Luis URTEAGA, *La tierra esquilmada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII* (Madrid, 1987), que dedica una parte a los bosques y otra al conservacionismo pesquero.

18. Sobre las rutas y los cargamentos del comercio marítimo, así como sobre los instrumentos mercantiles (muchos de ellos co-

munes a todo tipo de comercio y no privativos del marítimo) la bibliografía es tan extensa que tenemos que renunciar a entresacar alguna obra concreta. Para los instrumentos jurídicos en general, se sigue citando la obra clásica de Riniero ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano del Mediterraneo* (Milán, 1946) (primera ed. de 1918); pero, para el caso de España, deben tenerse especialmente en cuenta otras publicaciones, como las de Arcadi GARCÍA SANZ, "Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo", en *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. XXXIX (1969), 212-316; Enrique GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción mercantil en España* (Sevilla, 1971); José MARTÍNEZ GIJÓN, *La compañía mercantil de Castilla hasta las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina* (Sevilla, 1979); Carlos PETIT, *La compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737-1829* (Sevilla, 1980), y Margarita SERNA VALLEJO, "La autonomía jurídica en los mares: derecho propio, jurisdicciones privilegiadas y autogobierno", en *Ius Fugit*, núm. 16 (2009-2010), 469-492.

19. El riesgo de mar ha sido estudiado frecuentemente en relación con la Carrera de Indias, como puede apreciarse en el trabajo clásico de Charles CARRIÈRE, "Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure (Notes sur la place de Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e siècle)", en *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, t. XVII (1970), 221-252. También constituye el centro de la argumentación de la obra de Antonio-Miguel BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824), dinero y crédito en el comercio colonial español con América* (Sevilla, 1992), que puede ponerse en relación con los trabajos de María Guadalupe CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)* (Cádiz, 1996) y de Óscar CRUZ BARNEY, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX* (México D. F., 1998).

20. Los trabajos sobre seguros son muy numerosos, pero podemos señalar como paradigmática la obra ya clásica de Louis Augustin BOITEUX, *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime* (París, 1968). Para España, los trabajos recientes más completos son los de Arcadi GARCÍA SANZ, "El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos* (Burgos, 1995), 443-498; Isabel LOBATO FRANCO, *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial* (Sevilla, 1995), y Jerònia PONS I PONS, *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)* (Palma de Mallorca, 1996).

21. Para una visión integrada del comercio alternativo, cf. el volumen colectivo de Gonçal LÓPEZ NADAL (coord.), *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (segles XV-XVIII)* (Palma de Mallorca, 1990). Por su parte, la evaluación del contrabando en comparación con el comercio oficial ha generado sonadas controversias, como la que suscitó el trabajo de Michel MORINEAU, *Incrovables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazet-*



tes hollandaises (xvi-xvii siècles) (París, 1985), sobre el monto de las remesas de plata americana a Europa entre los siglos xvi y xvii. La descripción de un ejemplo de red de contrabando prácticamente institucionalizada entre Inglaterra y la costa frontera de Francia se halla en Christian PFISTER-LANGANAY, *Ports* (323-360), la práctica de tal comercio se identificaba en francés bajo el manifiesto anglicismo de *smuggling*. Finalmente, Andreu BIBILONI AMENGUAL, "El derecho de contrabando en las relaciones comerciales mallorquinas", en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El Derecho*, 31-38.

22. Sobre las dos áreas específicas del corso, cf. Michel FONTENAY y Alberto TENENTI, "Course et piraterie méditerranéennes de la fin du moyen âge au début du xix siècle", y W. E. MINCHINTON, "Piracy and Privateering in the Atlantic, 1713-1776", en *Course et Piraterie* (París, 1975), 87-134 y 199-330. Para el corso berberisco, la bibliografía es muy abundante: T. BACHROUCH, *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au xvii siècle* (Túnez, 1977); Ciro MANCA, *Il modello di sviluppo economico delle città marittime barbaresche dopo Lepanto* (Nápoles, 1982); Moulay BELHASSIMI, *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)* (Argel, 1983), y los numerosos artículos del citado Michel FONTENAY, "Los fenómenos corsarios en la «periferización» del Mediterráneo en el siglo xvii (Áreas, Murcia, 1986), 116-121. Para el corso español en ambas áreas, las contribuciones más completas son las de Gonçal LÓPEZ NADAL, *El corsarisme mallorquí en la Mediterrània occidental (1652-1698): un comerç forçat* (Palma de Mallorca, 1986), y Enrique OTERO LANA, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo xvii (1621-1697)* (Madrid, 1992). En realidad, muchas veces, el paso del corsarismo al comercio (o viceversa) era una operación relativamente simple, como puede verse, por ejemplo, en Carmel VASALLO, *Corsairing to Commerce. Maltese Merchants in xviii Century Spain* (Valetta, Malta, 1997).

23. Para la consideración económica de los naufragios, cf. Javier de CASTRO FRESNADILLO, *La recuperación de pecios en la Carrera de las Indias* (Lérida, 1990), y Fernando SERRANO MANGAS, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo xvii* (Madrid, 1991).

24. Entre los trabajos dedicados a la sal, debemos citar los clásicos de Jean-Claude HOCQUET, *Le sel et la fortune de Venise* (Lille, 1978-1979), y *Le sel et le pouvoir. De l'An Mil à la Révolution Française* (París, 1985).

25. La cita textual es de Peter RIETBERGEN, "Porto e città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano", en Simonetta CAVACIOCCHI (ed.), *I porti come impresa economica* (Florencia, 1988), 615-624. Para una visión de conjunto de esta problemática, Carlos MARTÍNEZ SHAW, "La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen", en *Manuscripts*, núm. 15 (1997), 257-278.

26. Cf. el volumen colectivo de D. T. GILCHRIST (ed.), *The Growth of the Seaport Cities, 1790-1825* (Charlottesville, 1967), y, asimismo, la obra de Josef W. KONVITZ, *Cities and the Sea. Port City Planning*

in Early Modern Europe (Baltimore, 1978). También dedica un capítulo de su obra a las ciudades portuarias o dotadas de astillero, P. J. CORFIELD, *The impact of English towns, 1700-1800* (Oxford, 1982), 34-50. Finalmente, hay que destacar el reciente y valioso volumen colectivo de José Ignacio FORTEA PÉREZ (ed.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos xvi-xix* (Santander, 2007).

27. Una visión general en la obra colectiva de Ennio CONCINA (ed.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo* (Roma, 1987). Para Rochester-Chatham, James PRESNAI, *Chatham: the story of a dockyard town* (Chatham, 1952). Para Lorient, Claude NIÈRES (dir.), *Histoire de Lorient* (Toulouse, 1958).

28. Entre los trabajos que se ocupan especialmente de la organización de los puertos, pueden citarse las obras de Francesco PODESTÀ, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della repubblica genovese (1797)* (Génova, 1969); Edmund CIESLAK y Czeslaw BIERNAT, *History of Gdansk* (Gdansk, 1988). La obra clásica sobre la historia de los faros es la de Alan STEVENSON, *The world's lighthouses before 1820* (Londres, 1959). Sobre la sanidad portuaria, el libro clásico es el de Françoise HILDESHEIMER, *Le Bureau de la Santé de Marseille sous l'Ancien Régime. Le renfermement de la contagion* (Marsella, 1980). Una obra reciente sobre el caso español es la de José María CORTÉS VERDAGUER, *La prevención sanitaria en Mallorca durante el siglo xviii (1718-1803)* (Madrid, 2011). Sobre los aspectos de la vida diaria en los puertos, el trabajo más específico es quizás el de A. DE WISMES, *La vie quotidienne dans les ports bretons au xvii et xviii siècles* (París, 1973). Sobre los puertos españoles, hay diversas visiones de conjunto, como el volumen coordinado desde la CEHOPU, *Puertos españoles en la historia* (Madrid, 1994), o como el también volumen colectivo de Agustín GUIMERÁ y Dolores ROMERO (eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos xvi-xix)* (Madrid, 1998).

29. Entre los trabajos sobre los hombres de negocios dedicados especialmente a las actividades marítimas, pueden citarse los de Charles CARRIÈRE, *Négociants marseillais au xviii siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes* (Marsella, 1973) (2 vols.), y Paul BUTEL, *Les négociants bordelais. L'Europe et les îles au xviii siècle* (París, 1974).

30. Un estudio modélico de una compañía naviera es el de Simon P. VILLE, *English Shipowning during the Industrial revolution. Michael Henley and Son, London Shipowners, 1770-1830* (Manchester, 1987). Sobre el negocio del transporte marítimo y los fletes, puede consultarse el volumen colectivo de Anna VANNINI MARX (ed.), *Transporti e sviluppo economico. Secoli xiii-xviii* (Florencia, 1986). Los dueños de navíos llegaron a construir su propia corporación diferenciada de la de los mercaderes en la Sevilla orientada al comercio con América (donde se integran en la Universidad de Mareantes y Dueños de Naos, frente a la Universidad de Cargadores a Indias), o bien se incorporaron a los consulados de finales del Setecientos también como grupo separado de los mercaderes propiamente dichos (cf., al respecto, el excelente trabajo de Marta GARCÍA GARRALÓN, *La*

Universidad de Mareantes de Sevilla, 1569-1793, Sevilla, 2007). En España, el análisis de los navieros como empresarios separados de los comerciantes no dispone de excesiva bibliografía, aunque deben mencionarse los trabajos de Marina ALFONSO MOLA, "La Marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)", en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El Derecho*, 173-215, y "Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero español en el Antiguo Régimen", en Carlos MARTÍNEZ SHAW y Marina ALFONSO MOLA (dirs.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios* (Madrid, 2009), 487-528, y de Feliciano GÁMEZ DUARTE, *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniegra, 1797-1829* (Cádiz, 1999). Finalmente, son también pocos los estudios dedicados a los fletes, aunque debe mencionarse el trabajo de Jesús RUBIO, *El fletamento en el derecho español* (Madrid, 1953), para su tratamiento desde la óptica legal, y el pormenorizado análisis de María Dolores HERRERO GIL, *El mundo de los negocios de Indias. Las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII* (Madrid, 2013), 165-180.

31. Para los gremios empeñados en la construcción naval, cf. el trabajo clásico de Richard W. UNGER, *Dutch Shipbuilding before 1800. Ships on Guilds* (Amsterdam, 1978). Para España son muchos los trabajos parciales al respecto, aunque pocas las visiones generales de los miembros de las maestranzas, salvo alguna excepción, como la del trabajo pionero de Joaquim LLOVET, *Constructors navals a l'exprovíncia marítima de Mataró* (Madrid, 1971).

32. Sobre los oficios estrictamente portuarios, hay que consultar las monografías dedicadas a las ciudades marítimas. Para España existen algunos trabajos sobre profesiones específicas, como los de Josep María DELGADO RIBAS, "La organización de los servicios portuarios en un puerto preindustrial", en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El Derecho*, 107-146; María Ángeles EUGENIO, "El palanquinado de Cádiz", en *Burguesía mercantil gaditana (1650-1868)* (Cádiz, 1976), 151-161; o Juana GIL BERMEJO, "Trabajadores del comercio andaluz (aljameces, palanquines y carretilleros)", *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, núm. 16 (1979), 185-204.

33. Si bien son numerosos los trabajos sobre la historia social de los mercaderes de los tiempos modernos, por el contrario los pescadores, como grupo separado del resto de la gente de mar, disponen de menos estudios, aunque sí de algunos muy notables, como el clásico de François Xavier EMMANUELLI, *Les pêcheurs de Marseille dans la seconde moitié du XVIII siècle* (Marsella, 1975).

34. La bibliografía sobre las marinas de guerra es muy extensa. Además de las obras ya citadas, pueden destacarse también para el caso español las obras de Carla RAHN-PHILLIPS, *Six Galleons for the King of Spain. Imperial Defense in the Early Seventeenth Century* (Baltimore, 1986); Colin MARTIN y Geoffrey PARKER, *The Spanish Armada* (Londres, 1988); Felipe FERNÁNDEZ-ARMESTO, *The Spanish Armada. The Experience of War in 1588* (Oxford, 1988); José Luis CASADO SOTO, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*

(Madrid, 1988); Richard Anthony STRADLING, *The Armada of Flanders: Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668* (Cambridge, 1992), y David GOODMAN, *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat* (Cambridge, 1997).

35. La bibliografía sobre los esclavos embarcados es demasiado abundante para evocarla aquí. En cambio, para los galeotes, es obligado citar la obra pionera de André ZYSBERG, *Les Galériens du Roi. Vies et destins de 60.000 forçats sur les galères de France (1680-1748)* (París, 1986). Para España, la temática está en mantillas, aunque se puedan citar algunos trabajos, como el de Javier GUILLAMÓN ÁLVAREZ y Jesús PÉREZ HERVÁS, "Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII", en *Revista de Historia Naval*, núm. 19 (1987), 63-75. Sobre los polizones, Ángeles FLORES MOSCOSO, "Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII", en Bibiano TORRES RAMÍREZ y José HERNÁNDEZ PALOMO (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVIII* (Sevilla, 1985), 251-269.

36. Sobre la población a bordo de los buques de la Armada británica del siglo XVIII, cf. N. A. M. RODGER, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy* (Glasgow, 1986). Sobre algunas categorías de embarcados al margen de los marineros, existen naturalmente trabajos particulares, como pueden ser los de Antonia HERRERIA HERRERA, "Los escribanos de naos", en *Andalucía, América y el Mar* (Sevilla, 1991), 283-304, o Javier DE CASTRO, "El somormujador y su legislación en el contexto de la Carrera de Indias", en *Revista de Historia Naval*, núm. 33 (1991), 54-68.

37. Para la estratificación social y la situación laboral de los marineros, nuestras principales fuentes de información son las obras de Alain CABANTOUS, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution* (Dunkerque, 1980); Markus REDIKER, *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750* (Nueva York, 1987), y Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI* (Sevilla, 1992).

38. Cf. especialmente el trabajo de Marina ALFONSO y Carlos MARTÍNEZ SHAW, "Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen", en FRANCISCO CHACÓN JIMÉNEZ y Juan HERNÁNDEZ FRANCO (eds.), *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española* (Murcia, 2007), 157-176.

39. Los mejores trabajos sobre la formación de pilotos en España se deben a Manuel A. SELLÉS y Antonio LAFUENTE, "La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII", en José Luis PESET (ed.), *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo* (Madrid, 1985), 149-191, y, sobre todo, Marta GARCÍA GARRALÓN, "Taller de Mareantes". *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)* (Sevilla, 2007) (2 vols).

40. Para la figura del contra maestre, Ralph DAVIS, *The Rise*, 112; N. A. M. RODGER, *The Wooden World*, 22-23; Marcus REDIKER,



Between the Devil, 85, Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, 89.

41. Sobre los pajes y grumetes, Delphine TEMPÈRE, "Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII", en *Iberoamericana*, núm. 5 (2002), 103-120.

42. David GOODMAN, *Spanish naval power, 189-190*, traduce dos testimonios incontestables. Primero, una carta remitida por el almirante Diego Brochero a Felipe II en 1598: "Over fifteenth months they have received no more than three months' pay. They don't have a shirt to put on; nor are they given their due rations, which causes many to die". Y a continuación, un resumen del informe del capitán general de la flota Luis Fajardo en 1615: "In all voyages men fled barefoot and unclothed, begging for alms and many of them dying on the road, a sufficient advertisement to others not to serve and for seamen to guide their sons away from a profession in which there was only trouble". (Siento no haber podido obtener el original castellano de los documentos.)

43. Un ejemplo de esta situación, en Josep Maria DELGADO RIBAS, "La navegació catalana d'altura: els mariners de comerç lliure", en *L'Avenç*, núm. 35 (1981), 52-59.

44. Sobre las razones para hacerse marinero, aunque refiriéndose especialmente a la Edad Media, cf. Michel MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX-XVI siècle)* (París, 1983). Para la Edad Moderna, Pablo-Emilio PÉREZ MALLAÍNA, *Los hombres*, 31-57.

45. Cf. Ned WARD, *The Wooden World Dissected: In the Character of a Ship of War* (Londres, 1708), reimpresión de 1756 (Apud M. REDIKER, *Between the Devil*, 165).

46. Los hombres de mar de Dunkerque, por ejemplo, tenían entre 1740 y 1780 una esperanza de vida de sólo 35 años (A. CABANTOUS, *La mer*, 166). La dureza de la vejez del marinero queda reflejada en este testimonio de un marino inglés de finales del siglo XVII: "Always in need, and enduring all manner of misery and hardship, going with many a hungry belly and wet back, and being always called "old dog", and "old rogue", and "son of a whore", and such like terms, which is a common use among seamen, and that would be a great grief for an aged man" (*Edward Barlow's Journal of his Life at Sea*, Londres, 1934. Apud Ralph DAVIS, *The Rise*, 177).

47. J. SAVINA y D. BERNARD, *Cahiers de doléances des sénéchaussées de Quimper et de Concarneau* (Rennes, 1927), 293 (Apud Alain CABANTOUS, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII-XIX siècles)* (París, 1995), 75.

48. Juan ESCALANTE DE MENDOZA, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (Madrid, 1985) (ed. original de 1575), 169 (Apud Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, 84).

49. Cf. Alain CABANTOUS, *La Vergue et les Fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France (XVII et XVIII siècle)* (París, 1984).

50. Sobre los peligros del mar tal como eran percibidos en los tiempos modernos ("Mer variable où toute crainte abonde", siguiendo el verso de Clément Marot), Jean DELUMEAU, *La peur en Occident (XIV-XVIII siècles). Une cité assiégée* (París, 1978), 49-62. Sobre el escorbuto, la obra fundamental es la de Kenneth J. CARPENTER, *The History of Scurvy and Vitamin C* (Cambridge, 1986).

51. Cf. Alain CABANTOUS, *Les citoyens*, 145-151.

52. Para los conductores de almadías, Jordi MALUQUER DE MOTES, "L'explotació del bosc i el transport de la fusta. Els raiers", en *L'Avenç*, núm. 34 (1981), 36-43.

53. Para España, cf. el reciente estudio de Alfonso DE CEBALLOS-ESCALERA GILA, *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna* (Madrid, 2002).

54. Sobre los consulados, cf. Robert SIDNEY SMITH, *The Spanish guild merchant. A history of the Consulado, 1250-1700* (Durham (N.C.), 1940) (la trad. española es de 1978). Para el siglo XVIII, una indispensable visión de conjunto para el caso español es la de Roberto FERNÁNDEZ DÍAZ, "Burguesía y Consulados en el siglo XVIII", en Tomás MARTÍNEZ VARA (comp.), *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea* (Madrid, 1986), 1-39. Sobre los consulados españoles, contamos con las obras clásicas de Teófilo GUIARD y LARRAURI sobre el de Bilbao (1914) y de Ángel RUIZ y PABLO sobre Barcelona (1919), así como con las más modernas de Francisco BEJARANO ROBLES, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga (1785-1859)* (Málaga, 1947); Manuel BASAS FERNÁNDEZ, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI* (Madrid, 1963), y Román PIÑA HOMS, *El Consolat de Mar de Mallorca, 1326-1800* (Palma de Mallorca, 1985). Sobre el Consulado o Universidad de Cargadores a Indias, disponemos de numerosos estudios parciales, a partir del de Antonia HEREDIA HERRERA, "Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias en Sevilla y Cádiz", en *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXVII (1970), 219-279.

55. Una completa reconstrucción de una red consular se halla en Jesús PRADELLES NADAL, *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII* (Alicante, 1992).

56. Para una visión de conjunto, con diversos ejemplos, Carmel VASSALLO (ed.), *Consolati di Mare and Chambers of Commerce* (Malta, 2000). Un excelente estudio sobre un ejemplo concreto es el de Paul BUTEL (dir.), *Histoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux* (Burdeos, 1988).

57. Sobre el reclutamiento de las tripulaciones de las marinas de guerra, cf. Rolf MÜHLMANN, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert* (Colonia-Viena, 1975); Jonathan R. DULL, *The French Navy and American Independence: a Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787* (Princeton, 1975), y S. GRADISH, *The Manning of the British Navy during the Seven Years' War* (Londres, 1980).

58. Sobre la Matrícula de Mar en España se puede consultar Marina ALFONSO MOLA y Carlos MARTÍNEZ SHAW, "El reclutamiento de la gente de mar. Las Matrículas de Marina de 1607 y 1625", en *Coloquio Internacional IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999)* (Las Palmas de Gran Canaria, 2001), 651-693. Para su imposición obligatoria, cf. el trabajo pionero de Joaquim LLOVET, *La Matrícula de Mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII* (Mataró, 1980), y los artículos de Olga LÓPEZ MIGUEL y Magda MIRABET CUCALA y de Roberto FERNÁNDEZ DÍAZ y Carlos MARTÍNEZ SHAW, en Carlos MARTÍNEZ SHAW (ed.), *El Derecho*, 217-239 y 241-271, respectivamente. Para Andalucía se puede consultar Manuel BURGOS MADROÑERO, *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)* (Sevilla, 2003). El estudio más reciente y más completo es el de José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII* (Madrid, 2007).

59. Francisco de Paula COLLEDEFORN Lladó, *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona (1750-1865)* (Barcelona, 1951); Josu IÑAKI ERKOREKA, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de Mareantes del País Vasco* (Vitoria, 1991). Sobre la conflictividad del Setecientos, Luis ALONSO ÁLVAREZ, *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen (1750-1830)* (Madrid, 1977), y "A revolta preindustrial en Galicia: o ludismo", en *Grial*, núm. 66 (1979), 453-462; Marion REDER GADOW, "Conflictos pesqueros catalano-malagueños en la costa marbellí a mediados del siglo XVIII", en *Baetica*, núm. 13 (1991), 255-279, y María Luisa MEIJIDE PARDO, *La "Guerra por la Sardina" (Pleito gallego-catalán sobre artes de pesca en las costas de Galicia desde 1750 a 1890)* (La Coruña, 2002).

60. Josep Maria PONS GURI, *Estudi dels Pilots. Ensayo monográfico sobre la Real Escuela de Náutica de Arenys de Mar* (Arenys de Mar, 1960); Ramón VILA GIL, "Algo de historia sobre la Escuela de Náutica de Santander", en *Anuario de Estudios Marítimos*, vol. I (1977), 259-275; Antonio MEIJIDE PARDO, *Origen y progreso de la escuela náutica de La Coruña (1790-1825)* (La Coruña, 1973), y Roberto FERNÁNDEZ y Elena SIERCO, "Ensenyament profesional i desenvolupament econòmic: l'Escola Nàutica de Barcelona", en *Recerques*, núm. 15 (1984), 7-30.

61. La bibliografía sobre las expediciones marítimas se ha acrecentado tanto en los últimos años que renunciamos incluso a una selección. Sin embargo, algunos de los más recientes planteamientos se pueden encontrar en Juan PIMENTEL, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y libros de viajes en la Ilustración* (Madrid, 2003).

62. Sobre las edificaciones características de una ciudad marítima, Quentin HUGUES, *Seaport: architecture and townscape in Liverpool* (Londres, 1969).

63. Alain CABANTOUS, *La mer*, 292.

64. Para todas estas cuestiones, la obra básica a seguir es la de Alain CABANTOUS, *Les citoyens...*

65. Alain Cabantous, *Les citoyens*, 119-160.

66. Marcus REDIKER, *Between the Devil*, 205-253.

67. Cf. Alain CABANTOUS, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XIV-XIX siècles)* (París, 1990). Para los exvotos, se puede consultar Bernard COUSIN, *Le miracle et le quotidien. Les exvotos provençaux, images d'une société* (Aix-en-Provence, 1983).

68. Para este compromiso entre religión oficial y religión popular, William A. CHRISTIAN JR., *Local religion in sixteenth century Spain* (Princeton, 1981).

69. Alain CABANTOUS, *Le Ciel*, 123-243, y *Les citoyens*, 131-151. Sobre la actitud ante el naufragio y la muerte, cf. especialmente las obras de Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla, 1996), y de Delphine TEMPÈRE, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or* (París, 2009).

70. Kurt WEIBUST, *Deep Sea Sailors. A Study in maritime ethnology* (Estocolmo, 1960), 204. (Apud Marcus REDIKER, *Between the Devil*, 169).

71. Una estadística referida a los puertos atlánticos franceses en el siglo XVIII señala una media de alfabetizados entre el 60 y el 80 por ciento, mientras que la media para la población marinera oscila entre un 40 y un 50 por ciento solamente (Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'Océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre, 1660-1794*, París, 1991, 465). En Cataluña, la situación es mucho peor, ya que el 95% de los marineros enrolados en los barcos del Libre Comercio a fines del siglo XVIII no sabían escribir su nombre, según Josep Maria DELGADO RIBAS, "La navegació...", 55.

72. Para la cultura técnica del marinero, Marcus REDIKER, *Between the Devil*, 162-168, y Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres*, 235-246.

73. Wolfgang RUDOLPH, *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte* (Stuttgart, 1980).

