

La Matrícula de Mar y la Inscripción Marítima en el mercado de trabajo marítimo de Barcelona, 1850-1920

**Sailor Registration and Seaman's Registration Books
in Barcelona's maritime labor market, 1850-1920**

Jordi Ibarz Gelabert
Universitat de Barcelona
jordi.ibarz@ub.edu

Enric García-Domingo
Museu Marítim de Barcelona
delavelaalvapor@gmail.com

Resumen: Los sistemas de reclutamiento para proveer de tripulaciones a la Armada se basaron durante el siglo XIX y el XX en unas instituciones, la Matrícula de Mar y después la Inscripción marítima, que fijaban los derechos y los deberes del personal marítimo que nutria dichos sistemas. Resulta evidente que hay un déficit historiográfico importante en el estudio de la Matrícula de Mar para el siglo XIX y un vacío casi total de trabajos sobre la Inscripción Marítima en el siglo XIX y en el XX. Nuestro objetivo principal es conocer hasta que punto la legislación sobre estos sistemas de reclutamiento marítimo, así como su aplicación práctica, fueron un obstáculo al desarrollo del mercado de trabajo marítimo. Este estudio se inserta en los estudios sobre la construcción y desarrollo de los mercados de trabajo marítimo, si bien en nuestro caso nos centramos en lo sucedido al respecto en España, y más concretamente en el caso de Barcelona. Nuestro objetivo principal es el de responder a la pregunta de si estos sistemas de reclutamiento fueron un obstáculo para el desarrollo del mercado de trabajo. Para eso realizamos un análisis de la legislación existente al respecto. Seguidamente y trabajando desde la perspectiva de la Historia Social, utilizamos información estadística que hemos

recopilado o construido respecto el número de personas registradas y sus características sociodemográficas para analizar cómo se concretó en la práctica esa normativa sobre reclutamiento. Como fuentes principales hemos utilizado las colecciones digitales existentes sobre la normativa dictada por el Ministerio de Marina, los Boletines Oficiales de la Provincia de Barcelona, donde se publicaban los nombres de los mozos pendientes de realizar su servicio militar en la Marina, y también los escasos registros disponibles sobre la Matrícula de Mar y la Inscripción Marítima conservados en el Archivo Naval de Cartagena.

Palabras clave: Reclutamiento, Matrícula de mar, Inscripción marítima, mercado de trabajo marítimo.

Abstract: The recruitment systems to provide crews to the Navy were based during the 19th and 20th centuries on institutions, the Matrícula de Mar and later the Inscripción Marítima, which established the rights and duties of the maritime personnel that supported these systems. It is evident that there is an important historiographical deficit in the study of the Matrícula de Mar for the 19th century and an almost total void of work on the Inscripción Marítima in the 19th and 20th centuries. Our main objective is to know to what extent the legislation on these maritime recruitment systems, as well as their practical application, were an obstacle to the development of the maritime labour market. This study is part of the studies on the construction and development of maritime labour markets, although in our case we focus on what happened in this regard in Spain, and more specifically in the case of Barcelona. Our main objective is to answer the question of whether these recruitment systems were an obstacle to the development of the labour market. For this we carry out an analysis of the existing legislation in this regard. Next, and working from the perspective of Social History, we use statistical information that we have collected or constructed regarding the number of registered people and their sociodemographic characteristics to analyse how these recruitment regulations were implemented in practice. As main sources we have used the existing digital collections on the regulations issued by the Ministry of the Navy (Ministerio de Marina), the Official Gazettes of the Province of Barcelona, where the names of the young men pending their military service in the Navy were published, and also the rare available records on the Matrícula de Mar and the Inscripción Marítima preserved in the Naval Archive of Cartagena.

Keywords: Recruitment, Matrícula de Mar, Inscripción Marítima, Maritime Labour Market.

Para citar este artículo: Jordi IBARZ GELABERT y Enric GARCÍA-DOMINGO: “La Matrícula de Mar y la Inscripción Marítima en el mercado de trabajo marítimo de Barcelona, 1850-1920”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 13, N° 26 (2024), pp. 87-112.

Recibido 06/11/2023

Aceptado 05/06/2024

La Matrícula de Mar y la Inscripción Marítima en el mercado de trabajo marítimo de Barcelona, 1850-1920

Jordi Ibarz Gelabert
Universitat de Barcelona
jordi.ibarz@ub.edu

Enric García-Domingo
Museu Marítim de Barcelona
delavelaalvapor@gmail.com

Introducción

Los sistemas de conscripción obligatoria detraen a una parte de los hombres jóvenes de sus actividades habituales para realizar su servicio militar, aunque no sea este su objetivo. Durante un tiempo, mientras cumplen sus obligaciones para con el Estado, esos hombres dejan de formar parte del mercado de trabajo. En este artículo pretendemos analizar cómo los diversos sistemas de conscripción obligatoria en la marina mercante española afectaron al mercado de trabajo marítimo, durante el siglo XIX y principio del XX, y para ello utilizaremos Barcelona como caso de estudio.

La Matrícula de Mar fue una institución del Antiguo Régimen destinada a proveer a la Armada de personal adecuado para poder tripular con éxito los buques de guerra y otros servicios como arsenales, apostaderos, etc. Según esa Ordenanza, todas aquellas personas vinculadas con el trabajo marítimo y portuario (marineros, pescadores, descargadores y carpinteros de ribera) estaban obligadas a realizar su servicio militar en la Armada, previo registro en la Matrícula. A la vez, y como contraprestación, la normativa establecía que nadie que no perteneciera a la Matrícula podía ejercer dichos oficios marítimos.

En general, los estudios realizados sobre la Matrícula de mar se han centrado en su origen y desarrollo durante el siglo XVIII. Este es el caso de Vázquez Lijó, uno de los principales autores sobre esta temática.¹ Otros autores han realizado aproximaciones

¹ José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ: *La Matrícula de mar en la España del siglo XVIII: registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica, 2007; e Íd.: “La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 15 (2006), pp. 289-322; e Íd.: “Las tripulaciones de la Armada Española del siglo XVIII: matriculados y otros recursos”, *Revista electrónica de Historia Moderna*, 10:40 (2020), pp. 379-393.

para ámbitos geográficos más limitados, estudiando lo sucedido en diversas localidades o regiones.² Hay estudios que se refieren a la difícil implantación de este sistema de reclutamiento marítimo en las colonias españolas.³ Todos estos trabajos tienen en común que se han centrado básicamente en lo sucedido durante el siglo XVIII.

Encontramos algunas investigaciones referidas a la matrícula de mar para el siglo XIX, pero estas no son monografías específicas, sino que tratan esta temática en el marco de estudios más generales sobre el servicio militar, normalmente de carácter local.⁴ También hay trabajos sobre la oposición al servicio militar y a las quintas en los que se menciona y considera la existencia de la matrícula.⁵ No obstante, en ellos no se analiza con detalle la casuística específica del reclutamiento marítimo. Algunos estudios se han centrado en el proceso de la desaparición de la Matrícula.⁶ Existen síntesis interesantes sobre las características de la Matrícula y el paso a la Inscripción marítima en estudios sobre el trabajo en la marina mercante española.⁷ En todo caso, la atención recibida por la Matrícula de mar en el siglo XIX es mucho menor que la dedicada a esta institución para el siglo XVIII.

Además, el estudio de la Inscripción marítima no ha recibido la atención monográfica de ningún autor. Tan solo en obras más generales sobre el reclutamiento, realizadas desde la perspectiva de la historia militar, existe alguna referencia a esta institución.⁸ No conocemos tampoco ningún trabajo que relacione el sistema de reclutamiento con la recuperación de la Armada tras el desastre de 1898, a través de los Planes de Armada de Maura-Ferrándiz (1908) o Dato-Miranda (1915). En definitiva, Matrícula e Inscripción han sido analizadas desde la perspectiva del sistema de reclutamiento, sin

² Manuel BURGOS MADROÑERO: “La Matrícula de Mar y la pesca en Andalucía. Siglos XVIII-XIX”, *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, 2 (1993), pp. 13-26; Alberto HOCES-GARCÍA: “La Matrícula de Mar en el departamento marítimo de Cartagena durante el siglo XVIII: una complicada aplicación”, *Mediterranean-ricerche storiche*, 35 (2015), pp. 539-558; e Íd.: “Insoburdinados y repugnantes para prestarse al servicio'. La Matrícula de Mar en Cataluña entre 1751 y 1802”, *Historia Social*, 98 (2020), pp. 3-24; Joaquim LLOVET I VERDURA: *La matrícula de mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII*, Barcelona, Rafael Dalmau, 1980; e Íd.: “La matrícula de mar a Catalunya. El reclutament de la marineria al segle XVIII”, *L’Avenç*, 50 (1982), pp. 19-23.

³ Amparo MORENO GULLÓN: “La Matrícula de Mar de Campeche (1777-1811)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, 17 (2004), pp. 273-291.

⁴ José JIMÉNEZ GUERRERO: *El Reclutamiento militar en el siglo XIX: las quintas en Málaga, 1837-1868*, Málaga, Servicio de Publicaciones, Universidad de Málaga: Fundación Unicaja, 2001.

⁵ Francesc BONAMUSA y Joan SERRALLONGA: *Del roig al groc: Barcelona, 1868-1871: quintes i epidèmies*, Barcelona, L’Avenç, 1995; Núria Sales: *Sobre esclavos, reclutas y mercaderes de quintos*, Esplugues de Llobregat, Ariel, 1974.

⁶ J. IBARZ y J. ROMERO: “L’abolició de la matrícula de mar i les tasques de càrrega i descàrrega al port de barcelona. 1868-1974”, *Barcelona Quaderns d’Història*, 15 (2009), pp. 255-270.

⁷ Enric GARCÍA DOMINGO: “‘La hermana mayor’: las difíciles relaciones entre la marina mercante española y la Armada (1802-1932)”, *Hispania*, 77:255 (2017), pp. 217-49; e Íd.: *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*, Barcelona, Edicions Universitat Barcelona, 2017.

⁸ José Miguel QUESADA GONZÁLEZ: “El reservismo militar en España”, Tesis doctoral inédita, Madrid, UNED - Instituto Universitario General Gutierrez Mellado, 2013; Alberto RICO SÁNCHEZ: “El reclutamiento de la marinería en la España de Alfonso XIII (1914-1931)”, *Revista General de Marina*, 263 (2012), pp. 401-407.

apenas considerar los efectos que dicho entramado jurídico tuvo sobre el mercado de trabajo en las industrias marítimas, que es el objetivo del presente artículo.

El período analizado se inicia con la fase final del desmantelamiento del sistema tradicional de reclutamiento para la Armada. A pesar de ser un sistema característico del Antiguo Régimen, es destacable su pervivencia durante buena parte del siglo XIX, en un período en que el Estado ya estaba inmerso en la transformación hacia un régimen plenamente liberal. Las causas de la pervivencia de la Matrícula tienen que ver con las propias necesidades de la Armada, que precisaba de un personal ya formado y habituado a la navegación. El paso de la vela al vapor modificó substancialmente esas necesidades militares y se había ya completado en torno de 1870, cuando la mayor parte de las unidades de la flota de guerra española era ya de vapor y solo se mantenían tres o cuatro buques de vela, básicamente con finalidades formativas.⁹ El predominio del vapor sobre la vela en la navegación comercial española aún tardaría unos años, y en su conjunto no se produciría hasta la mitad de la década de 1880.¹⁰ Así, a principio de la década de 1870 las necesidades de la Armada se habían modificado en cuanto a las habilidades de las tripulaciones que debían servirla. En términos de la marina civil, otra consecuencia de la transición de la vela al vapor fue la reducción del número de tripulantes por cada 100TRB de los buques¹¹ y también la ratio hombres/TRB fue en general favorable al vapor. Por ello, a pesar del incremento del volumen de mercancías transportadas, eso no requirió un incremento similar en la fuerza de trabajo necesaria para la navegación, aunque esto no evitó las quejas de los navieros sobre la escasez de mano de obra.¹²

Este artículo empieza con un apartado dedicado a metodología y fuentes, para poner luego el foco sobre el mercado de trabajo marítimo, donde se sitúan algunas consideraciones teóricas al respecto. A continuación, se intenta realizar una estimación de las dimensiones y características generales de ese mercado de trabajo, para el caso español y más concretamente para el de Barcelona. Después sigue un análisis cronológico de las diversas etapas del proceso de desaparición de la Matrícula de mar y el desarrollo de la Inscripción marítima, en la que se distinguen cuatro períodos principales. El primero es el del desmantelamiento del sistema gremial, entre 1850 y 1873, con la Matrícula de mar aun en vigor, seguido de una corta y poco conocida fase, entre marzo de 1873 y diciembre de 1876, en la que se experimentó un mercado libre en los trabajos marítimos. En tercer lugar, observaremos el desarrollo de la Inscripción Marítima a partir de 1877

⁹ *Lista Oficial de Buques de Guerra y Mercantes*, 1871, p. 9-11. Ver también al respecto el decreto de fuerzas navales para 1872-1873 en el *Diario de Sesiones de las Cortes* (citado en el texto como DSC), Legislatura 1872-1873. Apéndice 5 al nº 12, p. 1-2.

¹⁰ Jesús María VALDALISO GAGO: “La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial”, *Revista de Historia Económica*, 10 (1992), pp. 63-98.

¹¹ Jesús María VALDALISO GAGO: *Los Navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935: una historia económica*, s.l, Herri-Arduralaritzaren Euskal Erakundea = Instituto Vasco de Administración Pública, 1991, p. 319.

¹² *Ibidem*, p. 321.

y hasta final del siglo XIX, con unos resultados similares a los de la matrícula antes de la liberalización. Cerraremos con la consideración de un último período, durante el primer cuarto del siglo XX, caracterizado por el progresivo y pronunciado incremento del número de inscritos.

Metodología y fuentes

Las colecciones digitales sobre legislación disponibles en los repositorios institucionales han facilitado el análisis de los cambios normativos sobre la Matrícula y la Inscripción. Ha resultado especialmente útil el *Manual de Reales Órdenes de generalidad para el gobierno de la Armada, 1824-1891*,¹³ completada por la *Colección legislativa de la Armada* para el resto del período. Ahí encontramos una recopilación de las órdenes, disposiciones, aclaraciones y otras normas dictadas desde el Ministerio de Marina, que era el competente también en materia de navegación comercial, reclutamiento, marinería y otros temas similares. También se puede acceder a las leyes y otras disposiciones generales referidas a la matrícula y la inscripción en el Boletín Oficial del Estado, en concreto en la *Gazeta: colección histórica del BOE, 1661-1959*.¹⁴

Para el análisis de las consecuencias prácticas de dichos cambios legislativos, disponemos básicamente de tres fuentes principales: los registros conservados de la Matrícula y de la Inscripción marítima; los anuncios oficiales en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona,¹⁵ donde se publicaban los nombres de los mozos que no debían realizar el servicio militar en el ejército por estar reservados para la Armada; y finalmente los libros de la marinería finalmente incorporada al servicio militar en la Armada en el Departamento de Cartagena, al que pertenecía la provincia marítima de Barcelona.

Para el caso de Barcelona, tan solo se han conservado, de modo accidental, unos pocos libros de Matrícula de finales de la década de 1860 y principios de la de 1870, y otros tantos de la Inscripción de principios del siglo XX.¹⁶ Concretamente, tenemos los registros completos de la Matrícula de los años 1869 y 1873, y parciales para el resto de los años del período 1868 a 1874.¹⁷ También disponemos de los libros completos de la

¹³ <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=82422> (citado en el texto como MROGA) [consultado por última vez el 06-11-2023].

¹⁴ <https://www.boe.es/buscar/gazeta.php> (citado en el texto como Gaceta de Madrid) [consultado por última vez el 06-11-2023].

¹⁵ La colección digital del *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* (citado en el texto como BOPB) se encuentra digitalizada en el Arxiu General de la Diputació de Barcelona <https://www.diba.cat/es/web/arxiu/boph> [consultado por última vez el 06-11-2023].

¹⁶ Estos registros se encuentran entre los Registros de Buques de la Comandancia Marina de Barcelona, conservados en el Archivo Naval de Cartagena.

¹⁷ Archivo Naval de Cartagena, caja Z-12 276 (1868, 1869, 1870); caja Z-12 280 (1870, 1871, 1872); caja Z-12 277 (1872, 1873); caja Z-12 278 (1873, 1874).

Inscripción de los años 1903 y 1904, y parciales para el resto del período 1902 a 1907.¹⁸ Podemos ver un resumen de la información disponible en la siguiente tabla.

Registro	Año	Número total de registrados	Número de registros conservados	%
Matrícula	1868	197	36	18,3
Matrícula	1869	157	157	100
Matrícula	1870	119	119	100
Matrícula	1871	156	156	100
Matrícula	1872	95	95	100
Matrícula	1873	301	301	100
Inscripción	1874	372	131	35,2
Inscripción	1902	290	69	23,8
Inscripción	1903	340	340	100
Inscripción	1904	669	669	100
Inscripción	1905	502	216	43,0
Inscripción	1906	493	189	38,3
Inscripción	1907	534	408	76,4
Total		4225	2886	

Tabla 1. Registros de la matrícula y de la inscripción marítima de la provincia marítima y distrito de Barcelona (1868-1874, 1902-1907).

Fuente: Archivo Naval de Cartagena, ver notas en cuerpo de texto

Estos registros marítimos están foliados, y en los mismos hay el nombre completo del matriculado o inscrito, los nombres del padre y de la madre, lugar de nacimiento y el de vecindad (indicando a menudo el domicilio con el nombre de la calle y el número), la fecha de matriculación y la edad en la que se matriculó o inscribió. También suelen contener anotaciones al respecto de si es hijo de matriculado, y en la sección de notas constan los permisos para navegar y los viajes realizados antes de la realización del servicio militar, si son alumnos de náutica¹⁹, así como la fecha de incorporación a filas, si era el caso. En los libros de la Inscripción Marítima se incluye también un apartado con el estado civil y oficio de los inscritos. A pesar del limitado número de registros

¹⁸ Archivo Naval de Cartagena, caja Z-12 279 (1904, 1905); caja Z-12 281 (1902, 1903); caja Z-12 283 (1906, 1907).

¹⁹ Debe tenerse en cuenta que los estudiantes de Náutica debían realizar viajes como parte de su currículum formativo.

conservados, 13 años de una serie de más de 70 años, corresponden a períodos especialmente útiles, ya que coinciden con momentos de transformaciones significativas.

Otra fuente importante es el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona. En esta publicación, para los años de 1864 a 1866, y de 1879 a 1924 aparecen los listados nominativos de los jóvenes matriculados o inscritos menores 20 años y que debían cumplir el servicio militar al año siguiente. Para los del período 1864 a 1866, disponemos de 494 registros, y los de 1879 a 1924, son un total de 14591 nombres. Debe tenerse en cuenta que, por motivos administrativos y legales, buena parte de esos nombres se encuentran duplicados en años consecutivos y, por tanto, esos cerca de 15000 registros no se corresponden a personas distintas, sino a algunas menos.

La información que se consignaba en el Boletín Oficial de la Provincia es menos rica que la de los libros de Marina. Así en los boletines normalmente se incluye el número de folio (o sea de registro) de cada mozo, su nombre y dos apellidos, el nombre del padre y de la madre, la edad, y por tanto la fecha de nacimiento, el distrito marítimo donde estaban registrados, y la población de nacimiento. A partir del número de registro es como hemos podido realizar una estimación muy aproximada del número de personas inscritas para cada año.

Uno de los problemas que presenta dicha fuente es que, tal y como hemos comentado, tan solo se refiere a los menores de 20 años, por lo que las conclusiones obtenidas a partir de dicha documentación pueden ser sesgadas, en especial en lo referido a sus características sociodemográficas. De hecho, con información disponible para los inscritos marítimos de 1904, vemos diferencias significativas por ejemplo en sus ocupaciones si comparamos la información de los menores de 20 años con la de los mayores.

La tercera y última de las fuentes principales es la de la serie de *Libros-registro* de asientos del personal correspondiente a la marinería matriculada e inscrita.²⁰ En estos constan los mozos que se incorporaron al servicio militar en el Departamento Marítimo de Cartagena. Son unos libros foliados y, además del nombre y apellidos de los mozos, contienen el nombre del padre y de la madre, el lugar de nacimiento, trozo y distrito marítimo, la fecha del registro, el año de nacimiento, estado civil y oficio. También registran la fecha de incorporación a filas y todas las vicisitudes de su vida en la Armada, aunque esta última información no la hemos considerado ahora. Es una serie completa, pero los datos sobre la filiación y oficio de esos mozos solo aparecen a partir de 1879. Para el trabajo que ahora presentamos hemos realizado un vaciado parcial de la serie disponible.

²⁰ Material consultable en el Archivo Naval de Cartagena, bajo el epígrafe P-XV-rr y comprende de la década de 1840 hasta los primeros años del siglo XX. Para el período anterior hay otra serie distinta que va de 1750 hasta mediados del siglo XIX.

Junto a estas fuentes principales hemos podido completar nuestro trabajo con otros legajos sobre Inscripción Marítima existentes en el Archivo Naval de Cartagena,²¹ así como otro material de archivo y fuentes hemerográficas sobre la matrícula y la desaparición de los gremios.²²

El mercado de trabajo marítimo, delimitación y transformaciones

En términos legales, el mercado trabajo marítimo en España, entre 1850 y 1925, presentó su transformación más importante a partir de 1873 con la abolición de la Matrícula de mar.

Históricamente, del mercado de trabajo marítimo formaban parte marineros y pescadores. A pesar de que en ciertos casos había quien hacía de la navegación o de la pesca su trabajo exclusivo, hay constancia de la existencia de una gran pluriactividad en este sector.²³ En la práctica, existía una bolsa de trabajo común de la que salían los hombres que podían contratarse en la navegación de cabotaje, en la de altura o en la pesca. A su vez, eran esos mismos marineros y pescadores quienes se ocupaban de las tareas de carga y descarga en los puertos y playas. Es en este subsector donde los cambios fueron más significativos.

Resulta un anacronismo hablar de estibadores para el periodo anterior a 1850, ya que dicha tarea no había surgido todavía como una actividad realizada a tiempo completo a cargo de unos trabajadores especializados y dedicados en exclusiva a la carga y descarga de los buques. Para entender la situación debe tenerse en cuenta que una parte de esas tareas se realizaban a bordo de los buques y en la orilla, y otra ya completamente en tierra donde las mercancías se almacenaban o eran dispuestas para salir del puerto. En los puertos más importantes, como era el caso de Barcelona, diversos gremios y otras agrupaciones de trabajadores y de patronos se disputaban la competencia para realizar dichas labores. Los trabajos realizados en tierra, en los muelles, fueron los que más rápidamente quedaron fuera del control gremial y estaban ya a mitad del siglo XIX fuera del ámbito marítimo,²⁴ pero aquellas tareas consistentes en llevar las mercancías de los buques a las playas y a los muelles quedaron bajo el control de los gremios de

²¹ Ver por ejemplo Archivo Naval de Cartagena, YM II e 0013, Estados de Inscriptos 1902, 1903, 1907, 1908; YM II e 0014, Estados de Inscriptos 1904, 1905, 1906, 1909.

²² Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Legajo 2044, Nueva ordenanza de matrículas 1849-1852; Legajo 1918, Matrícula Gremios, Nuevos estatutos del Gremio de Barcelona 1850-1854; Legajo 5639-9 Capitanía del Puerto de Barcelona, Personal a emplear en los puertos 1899.

²³ Jordi IBARZ: “Labor Mobility and Migrations in the Barcelona Docks, c. 1900–1950”, en Christina REIMANN y Martin ÖHMAN (eds.), *Migrants and the Making of the Urban-Maritime World: Agency and Mobility in Port Cities, c. 1570–1940*, New York, Routledge, 2021, pp. 245-266.

²⁴ Brendan J. VON BRIESEN: “‘The guild [...] manufactures nothing, nor produces any artifact’: Barcelona’s Seven Maritime Cargo Handling Guilds, c.1760–1840”, *International Review of Social History*, 65:3 (2020), pp. 399-431.

mareantes y reservadas a los trabajadores registrados en la Matrícula de mar. La normativa gremial hasta 1864 y la de Matrícula hasta 1873 regulaban este sistema.

En marzo de 1873, se cerró un proceso que había empezado un cuarto de siglo antes, cuando apareció por vez primera un colectivo de trabajadores dedicado en exclusiva a la carga y descarga. Eran trabajadores matriculados, formalmente marineros o pescadores, que dejaron de navegar e hicieron del trabajo portuario su dedicación exclusiva. Desde 1873 se estableció explícitamente que el trabajo en la carga y descarga a bordo de los buques no era competencia exclusiva y específica de ningún trabajador, a pesar de que estuviera inscrito en los registros marítimos. El antiguo mercado de trabajo marítimo daba paso ahora a dos mercados de trabajo distintos: el marítimo, a través del embarque de marineros y pescadores, regulado por la nueva normativa sobre la Inscripción marítima; y un nuevo mercado de trabajo portuario completamente desregulado.

En Barcelona, como también en el resto del Mediterráneo español, el mercado de trabajo portuario se definió en términos masculinos, antes y después de 1873. No tenemos constancia, para este ámbito geográfico, de trabajo femenino a bordo de los buques, ni en la navegación, ni en la pesca,²⁵ así como tampoco en la carga y descarga en estos puertos. No obstante, no sucedió lo mismo en algunos puertos importantes del norte de España. En los puertos del País Vasco, como Bilbao o Pasajes, donde no era de aplicación la normativa sobre matrículas²⁶, las mujeres trabajaban antes de 1873 en tareas marítimas conduciendo barcas en las rías o realizando la carga y descarga de determinados productos. En otros puertos del norte de España, como en Santander o La Coruña, apareció el trabajo femenino en la carga y descarga después de la abolición de la Matrícula, que se constata como el principal obstáculo de carácter institucional a la participación de las mujeres en estas tareas.²⁷

No es una coincidencia que, a finales de 1868, se reorganizase el sistema portuario español, y apareciese una nueva institución, las Juntas de Obras. La Junta de Barcelona fue la primera en constituirse, ese mismo año, y fue utilizada como modelo de las que se desarrollarían posteriormente en el resto de España.²⁸ Desde entonces, y siguiendo un proyecto liberal y progresista, elaborado por el ingeniero José Rafo, el puerto de Barcelona empezó su expansión y modernización. El nuevo puerto, correspondiente a una ciudad industrial en crecimiento, se completaría hacia 1880, y sus necesidades no podían

²⁵ En términos históricos las mujeres del sector pesquero se ocupaban de la comercialización del pescado, la industria conservera o en la reparación y fabricación de artes de pesca, Eliseu CARBONELL: “La mujer y el mar en Cataluña”, *Revue d’ethnoécologie*, 13 (2018), p. 21, p. 2. En todo caso nunca navegaban ni realizaban tareas a bordo de los buques.

²⁶ Las provincias vascas estaban exentas de la Matrícula a causa del sistema foral. Javier DE SALAS: *Historia de la matrícula de mar y exámen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, T. Fortanet, 1870.

²⁷ Jordi IBARZ y Mònica BORRELL-CAIROL: “Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del XIX al XX”, *Revista de Historia Industrial*, 78 (2020), pp. 45-83.

²⁸ Joan ALEMANY: *El Port de Barcelona. De la creació de la Junta d’Obres a l’actualitat 1869-2019*, Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, 2019, p. 36.

ser satisfechas por una mano de obra organizada con las normas del Antiguo Régimen. Así, la necesidad de encontrar nuevas fórmulas eficaces en la carga y descarga contribuyó a la creación de ese nuevo mercado de trabajo portuario, segregado del anterior mercado de trabajo marítimo.

No disponemos de series estadísticas completas y fiables para conocer la dimensión del mercado de trabajo marítimo en el siglo XIX. La información más aproximada es la que nos proporcionan los datos oficiales sobre el número de matriculados, pero esa información presenta deficiencias. Como se ha señalado, no incluye a los terrestres que también navegaban en las secciones de fonda y máquinas; podían ser unos valores anormalmente inflados por el fraude de los inscritos para eludir el servicio militar, y tal vez incluían a inhábiles y veteranos, una población que no estaría en activo.²⁹ Lamentablemente, para el período 1860-1920, las publicaciones dejaron de recoger los datos del número de matriculados e inscritos. El ministro de Marina, en una intervención parlamentaria en julio de 1878, refirió que la Inscripción comprendía a unos 97518 hombres de todas las edades, pero a la vez reconoció que en caso de guerra sólo se dispondría de entre 20 o 25000 hombres útiles, de 20 a 40 años.³⁰ Existen algunas estimaciones realizadas sobre el número de marineros en activo a partir del establecimiento de una ratio por cada velero y vapor, que proponen valores de entre 25000 y 30000 hombres para el período de 1888 a 1914, pero los datos se refieren tan solo a los tripulantes de los buques mercantes, no de los pesqueros.³¹ Por otra parte, son cálculos globales y no reportan los valores parciales para cada Departamento Marítimo (Ferrol, Cádiz y Cartagena) y mucho menos para cada distrito. Sólo en el caso del distrito marítimo de Barcelona hay información sobre el número de pescadores empleados para algunos años dispersos, 1858, 1891 y 1909, siendo respectivamente 400, 600 y 1133.³² Esto nos permite observar el incremento en la demanda de trabajadores en este subsector marítimo, en especial en el cambio del siglo XIX al XX.

Siguiendo en el terreno de las estimaciones, y con la finalidad de conocer la importancia y la evolución de la Inscripción marítima para cada departamento, hemos utilizado los valores proporcionados por los llamamientos a filas que periódicamente y al final de cada año se publicaban en la *Gazeta de Madrid*. La serie que hemos construido va de 1887 a 1915 y nos indica el número de inscritos alistados en edad de cumplir el servicio militar y el contingente con el que debía contribuir cada uno de los Departamentos Marítimos. En este caso las cifras también presentan dificultades ya que se refieren tan solo a los inscritos marítimos que podían ser llamados a filas, básicamente los

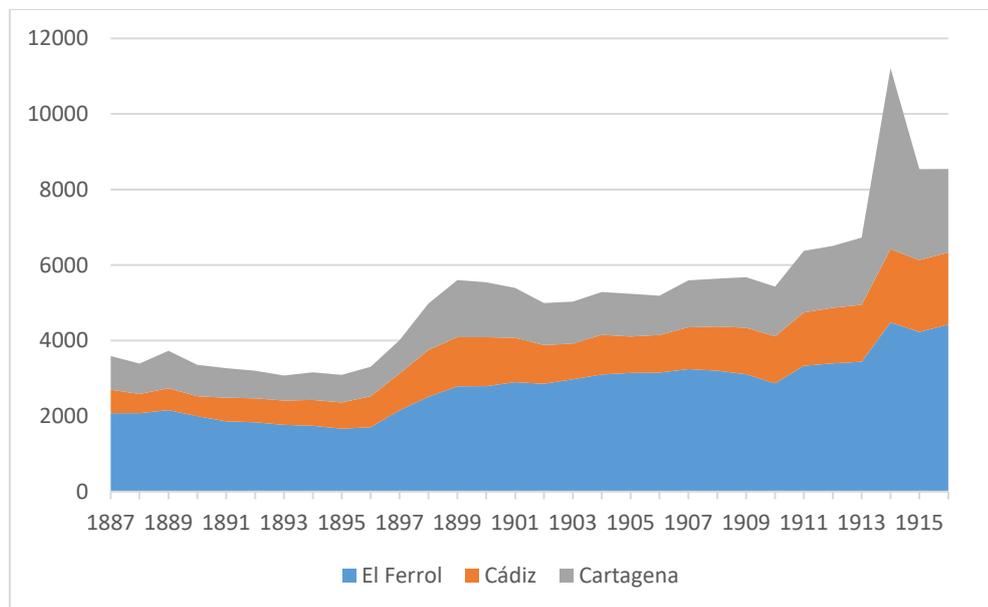
²⁹ Enric GARCÍA DOMINGO: *El mundo del trabajo...*, pp. 127-128.

³⁰ DSC. Legislatura 1878. 15-07-1878. N° 105, p. 3049.

³¹ Enric GARCÍA DOMINGO: *El mundo del trabajo...*, p. 131.

³² AGMAB, Legajo 2306, Estadísticas. General (1858); Legajo 2179, Pesca. Estadística (1887-1892); Legajo 2184, Pesca. Estadística (1909 I).

que cumplieran 20 años en el año de referencia, y no al conjunto de la inscripción marítima.



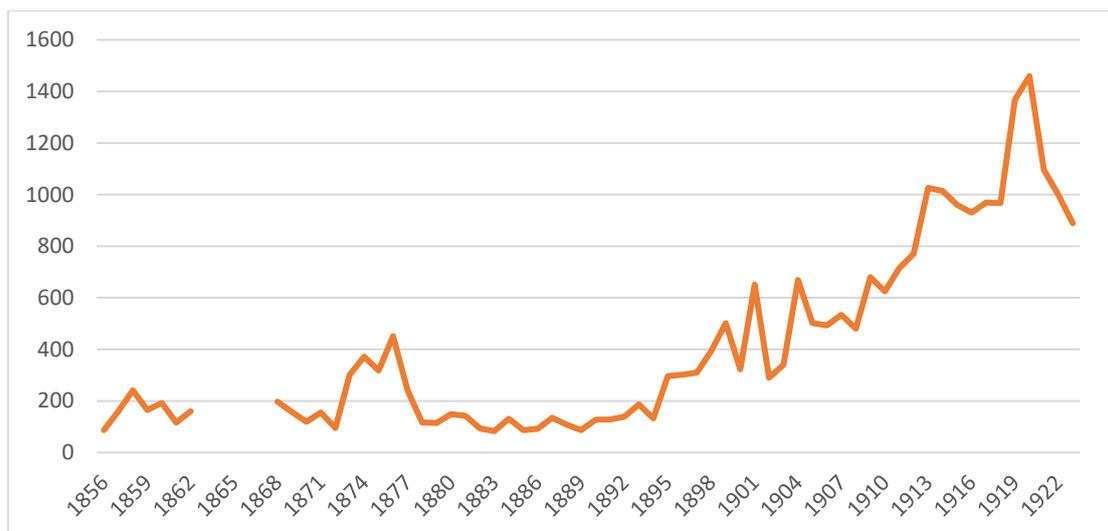
Gráfica 1. Inscritos marítimos que pueden ser llamados a filas, por Departamentos Marítimos, 1887-1915

Fuente. Gazeta de Madrid, Estado General de alistados y contingente con el que debe contribuir cada Departamento.

El Departamento de Ferrol doblaba aproximadamente al conjunto de los otros dos, Cádiz y Cartagena. Por otra parte, a finales del siglo XIX se dobló el número de inscritos, y nuevamente se produjo otro incremento importante a principios de la década de 1910, de aproximadamente el 50%.

Para obtener una estimación de la importancia y de la evolución del mercado de trabajo de Barcelona, hemos utilizado la numeración más alta de los registros de la inscripción publicados en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona. Esto no nos indica el número de trabajadores de Barcelona que estaban en condiciones de ser contratados en cada momento, pero sí que nos permite realizar una estimación de la evolución de la oferta de trabajo en dicho puerto.³³ Con esa información hemos podido construir la siguiente gráfica.

³³ Durante todo el artículo hemos denominado oferta de trabajo al conjunto de trabajadores que estaban dispuestos a trabajar en el sector marítimo en una fecha o periodo determinado.



Gráfica 2. Matriculados e inscritos de Barcelona, 1856-1923

Fuentes: Las citadas en la tabla 1, y en el apartado de fuentes ver BOPB

En la gráfica se pueden distinguir cuatro grandes períodos. Por una parte, está el que va hasta el fin de la matrícula en 1873. A pesar del vacío documental existente entre 1862 y 1868, se puede afirmar que, para los últimos años de la matrícula, entre 1856 y 1873, el número de registrados se mantuvo estable en un reducido número de aproximadamente entre los 100 y los 200 para cada año. Este primer periodo se vio interrumpido por un momento excepcional, de 1873 a 1876, cuando el número de inscritos prácticamente se triplicó. Estos fueron los primeros años de la Inscripción Marítima, en los que no existió una normativa reguladora de la misma. La siguiente etapa empezó con la promulgación de la Ley organizando el servicio en los buques de la Armada de enero de 1877 fijando las condiciones en la que debía realizarse la inscripción. Esta tercera etapa, a pesar de los importantes cambios normativos, no registró cambios significativos en términos de nuevas inscripciones si lo comparamos con el período previo a la abolición de la Matrícula. Finalmente, una nueva fase se abrió a finales del siglo XIX cuando se fue incrementando progresivamente el número de inscritos en el registro de Barcelona, de modo que en 25 años esta llegó a multiplicarse por 10.

No debe perderse de vista la coyuntura económica que explica los movimientos en el mercado de trabajo y puede ayudar a interpretar el crecimiento producido a partir de finales del siglo XIX. En la década de los noventa, con el trasfondo de las guerras coloniales, las necesidades del transporte marítimo deben ser consideradas, así como la crisis finisecular y la recuperación posterior. Sin duda el mercado de trabajo en la marina mercante estuvo influido por la Ley de 14 de junio de 1909 llamada de “Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas” o Ley Maura, tanto en los años previos como en su desarrollo posterior (a partir del Reglamento de 13 de octubre de

1913). Esta ley había enmarcar todos los esfuerzos destinados a la protección del sector, pero su desarrollo quedó afectado por el estallido de la Primera Guerra Mundial. El espejismo de renacimiento de la marina mercante española entre 1918 y 1920 acabó bruscamente en 1921, con una crisis total que supuso el amarre de gran parte de la flota y la pérdida de miles de puestos de trabajo.³⁴

En relación con los objetivos de este trabajo, entendemos que el número total de inscritos constituiría el conjunto de personas dispuestas a ser contratadas en trabajos marítimos y por tanto podría ser una buena aproximación a la dimensión del mercado de trabajo. Pero no disponemos de esa información, por lo que hemos utilizado el número anual de nuevos registrados (matrícula e inscripción) como un indicador, sino de la dimensión, sí de la evolución de la oferta de trabajo de dicho mercado de trabajo. Tanto la metodología utilizada como las propias fuentes nos muestran algunas debilidades. Así, estos valores se corresponden con las personas residentes en Barcelona, que se inscribieron en los diversos registros porque su intención era trabajar en el sector marítimo. Esto no se corresponde exactamente con la oferta de trabajo existente en Barcelona, ya que de la misma también formarían parte, por ejemplo, los marineros llegados a la ciudad procedentes de otros lugares, y que estuvieran buscando embarcarse. Para conocer las cifras de la oferta de trabajo se debiera incluir a los que se incorporan nuevamente en el registro como a los que están en el mismo de años anteriores, y excluir a aquellos que por muerte o incapacidad ya no pueden mantenerse en el registro.

Con el fin de caracterizar algo más esa fuerza de trabajo, hemos incluido en el análisis una de las pocas variables que nos proporcionan las fuentes, el lugar de nacimiento de los registrados. Hemos realizado diversos cortes cronológicos, para periodos de 12 años, cuyo resultado se muestra en la tabla 2 en la página siguiente.

A pesar de las limitaciones, la información nos muestra un cambio coincidente con las transformaciones señaladas en la Gráfica 1. En las fechas que forman parte de los períodos de más estabilidad en el número de los registrados marítimos, por ejemplo, en 1869, 1878 y 1890, la proporción de los nacidos en Barcelona son muy altos, superiores al 70%. En cambio, para el período en el que se está produciendo un crecimiento de la oferta de trabajo marítimo, como en 1902 y 1914, se reduce significativamente el porcentaje con unas cifras similares de 58 y 61 %, respectivamente. Por ello podemos asociar el incremento de los foráneos con el crecimiento de la oferta de trabajo. El hecho de que la inmensa mayoría de los registrados pertenezca a la cuenca mediterránea es un indicador de que este ámbito geográfico fija los límites del mercado de trabajo marítimo de Barcelona.

³⁴ Jesús María VALDALISO GAGO: *Los Navieros vascos...*

Zona	1869	%1869	1878	%1878	1890	%1890	1902	%1902	1914	%1914
Desconocida		0,0	2	2,5	1	0,9	1	0,4	15	2,2
Barcelona	134	85,4	58	71,6	96	83,5	143	58,6	418	61,4
Resto de Cataluña	9	5,7	1	1,2	8	7,0	18	7,4	50	7,3
Baleares	0	0,0	3	3,7	1	0,9	10	4,1	6	0,9
Valencia	5	3,2	11	13,6	3	2,6	19	7,8	81	11,9
Andalucía	3	1,9	1	1,2	5	4,3	22	9,0	40	5,9
Galicia	1	0,6	1	1,2		0,0	4	1,6	10	1,5
Cuba	1	0,6		0,0		0,0	3	1,2		0,0
Interior	4	2,5	4	4,9	1	0,9	23	9,4	57	8,4
Extranjero		0,0		0,0		0,0	1	0,4	4	0,6
TOTAL	157	100	81	100	115	100	244	100	681	100

Tabla 2. Lugar de nacimiento de los matriculados e inscritos marítimos de Barcelona, 1869-1914

Fuente: BOPB. Excepto para 1869 que es información del registro de Matriculados por no constar en el BOPB el lugar de nacimiento de los inscritos.

Los últimos años de la matrícula de mar 1850-1873

Mucho más tardíamente que en el resto de sectores productivos, el proceso de liberalización en el trabajo marítimo empezó con el progresivo desmantelamiento del sistema gremial; primero en 1850, con la pérdida del monopolio de los gremios de los trabajos de carga y descarga a bordo de los buques; continuó en 1864 con la supresión definitiva de dichos gremios marítimos, y se completó en marzo de 1873 con la abolición de la Matrícula.³⁵

En general nos encontramos con un periodo donde el número de inscritos osciló entre los 100 y los 250 aproximadamente. Como veremos, eran unos valores algo superiores a los de los primeros años tras la regulación de la Inscripción. Esto resulta particularmente sorprendente si tenemos en cuenta que era un período de crecimiento demográfico en la ciudad. Por las indicaciones existentes en los libros de matrícula observamos que la mayoría de los matriculados eran estudiantes de náutica.

A partir de la información de los 95 matriculados de 1872 podemos elaborar un perfil con las características de este grupo. La mayoría era menor de 20 años, el 80%, y de estos el 62% eran alumnos de náutica y el 37% marineros. Aquellos de los que no

³⁵ Jordi IBARZ: “Fin del sistema gremial, liberalismo y desarrollo de unas relaciones de trabajo capitalistas en el puerto de Barcelona, 1834-1873”, *Ayer*, 4:120 (2020), pp. 143-169; J. IBARZ y J. ROMERO: op. cit., pp. 262-266.

constaba el oficio eran en su mayoría de más de 19 años, 14 de 15, y en cualquier caso tenían todos ellos la indicación de haber realizado campaña, es decir, libres del servicio militar. Por otra parte, de los 49 matriculados con constancia de ser alumnos de náutica o marineros, el 80% eran hijos de matriculados. Cerca 70% del total de matriculados eran nacidos en la ciudad de Barcelona o en las poblaciones costeras cercanas a la misma, siguiendo una característica que ya hemos mostrado con la población de la Tabla 2.

En general, esta información nos indica que, antes de la abolición de la Matrícula, como se establecía legalmente, esta estaba reservada de forma exclusiva para las personas vinculadas a los trabajos marítimos. Además, al menos para el caso de Barcelona, los nuevos inscritos eran mayoritariamente hombres jóvenes vinculados familiarmente a los trabajos marítimos.

La experiencia de mercado libre de trabajo, marzo de 1873 a diciembre de 1876

La Matrícula se abolió en tiempos de la Primera República Española, un periodo excepcional en la historia del sistema de reclutamiento marítimo español. Durante esos pocos años el número anual de personas registradas se triplicó respecto las cifras del resto del siglo XIX. El contexto previo a la abolición había sido también excepcional, la revolución de septiembre de 1868 había expulsado a Isabel II del poder, forzando su exilio. Durante un período corto de tiempo, España siguió bajo un régimen monárquico con Amadeo I de Saboya, pero este acabó renunciando a la corona. Finalmente, de febrero de 1873 a diciembre de 1874 se instauró la Primera República española. Fueron años de gran agitación e inestabilidad política, donde la oposición al servicio militar obligatorio y las revueltas contra las quintas serían desencadenantes de alguna de las transformaciones.

A diferencia de lo que había sucedido hasta entonces, cuando los debates sobre la posible abolición o reforma de la matrícula habían traspasado los límites del Parlamento español y habían llenado las páginas de los periódicos, entre partidarios y detractores de esta institución,³⁶ la Matrícula desapareció rápidamente, sin que se manifestasen resistencias, casi entre la mayor de las indiferencias.³⁷ La Primera República Española se había comprometido a terminar con las quintas y la abolición de la Matrícula fue realizada más o menos por inercia o mimetismo respecto lo planteado con el sistema de reclutamiento del ejército.³⁸

³⁶ Canuto CORROZA: *Estudios sobre una ley para el uso general del mar, para la navegación y para los puertos*, Madrid, Impr. de la Viuda de J. Cosme de la Peña, 1865; Javier de Salas: op. cit.

³⁷ J. IBARZ y J. ROMERO: op. cit., pp. 265-266.

³⁸ Ver la valoración parlamentaria de esta abolición en DSC, Legislatura 1876-1877. 04-01-1877. N° 161, p. 4567.

Lo más característico de este período, fue que el servicio militar en la Marina se convirtió en voluntario y retribuido.³⁹ El registro en la Inscripción tenía básicamente finalidades estadísticas,⁴⁰ para seguir conociendo el número e identidad de las personas embarcadas o disponibles para el servicio, «a fin de que las autoridades marítimas pudiesen ejercer, al menos indirectamente, alguna influencia sobre los que habían de trabajar en los buques o habían de trabajar en las orillas del mar».⁴¹ El registro para aquellas personas mayores de 20 años no requería haber realizado el servicio militar en la Marina.

Poco después de la abolición, el 21 de mayo de 1874, se creó un cuerpo de Voluntarios de Marinería destinado a cubrir el vacío que habían dejado las extinguidas matrículas. Estaba formado por jóvenes entre 18 y 24 años, que debían realizar un servicio militar de 3 años. Su objetivo era nutrir a las tripulaciones de la Armada de mozos procedentes de localidades costeras y dedicados a las industrias marítimas que «tienen por lo tanto adquirido el hábito de sus peligrosos azares y el más difícil todavía de vivir en tan inestable elemento».⁴² Para formar parte de ese cuerpo, además de aportar diversa documentación sobre filiación y buena conducta moral y política, se debía «acreditar haberse ejercitado en industrias marítimas».⁴³ Estos voluntarios de marinería podían tener licencia para navegar hasta que no era llamados para servir en la Armada.

Se abrió una inscripción de voluntarios que nunca pasó de los 7000 hombres y por ese motivo los buques de la Armada eran, a menudo, tripulados por personal sin la cualificación adecuada.⁴⁴ En contraste, el número de hombres inscritos creció de forma extraordinaria. Si vamos al detalle, mes a mes, de lo sucedido en ese 1873, se constata que el extraordinario incremento del número de registrados lo fue a partir de la abolición. La caída abrupta después de 1876 se produjo con la nueva regulación de la Inscripción Marítima. Resulta evidente que el número de hombres que se registraron se multiplicó cuando se terminó con el establecimiento del sistema del servicio militar obligatorio en la Armada.

El embajador en Madrid del Reino de Italia solicitó que los marineros españoles pudiesen embarcarse en buques italianos, ya que al suprimirse las matrículas «los marineros se hallan en completa libertad de navegar por los mares y en los buques que mejor les convenga». No obstante, no hubo reciprocidad, y no se permitió legalmente el embarque de marineros extranjeros, ni siquiera italianos, en buques españoles, si no era

³⁹ DSC, Legislatura 1872-1873. 1 de febrero de 1873. Apéndice segundo al N° 102, pp. 1-3.

⁴⁰ DSC Legislatura 1876-1877. 04-01-1877. N° 161, p. 4563.

⁴¹ DSC Legislatura 1876-1877. 04-01-1877. N° 161, p. 4567.

⁴² RMOGA, 1874, 378. Decreto disponiendo que cada capital de provincia y distrito marítimo se abra por los Comandantes y Ayuntamientos respectivos un alistamiento de los jóvenes de 18 a 24 que se presenten voluntariamente a servir en la Armada. Gaceta de Madrid: núm. 141, de 21/05/1874, p. 470. <https://www.boe.es/da-tos/pdfs/BOE//1874/141/A00470-00470.pdf> [consultado por última vez el 06-11-2023].

⁴³ *Diario de Barcelona*: Año 1874, no. 46 (15 febrero 1874), p. 1603.

⁴⁴ DSC Legislatura 1876-1877. 04-01-1877. N° 161, p. 4567.

bajo condiciones muy extraordinarias.⁴⁵ Estas normas legales contrastan con lo sucedido realmente.

Los registrados durante los primeros meses de 1873, hasta abril, eran tan solo jóvenes nacidos en Barcelona y sus alrededores, y también estudiantes de náutica. En esto se seguía la pauta que ya hemos señalado para el 1872 en el apartado anterior. La situación cambió para el resto de 1873, tal y como muestra la tabla siguiente:

Lugar de nacimiento	N	%	Edad media
Barcelona	30	23,44%	19
Resto de Cataluña	34	26,56%	16
España	10	7,81%	26
Filipinas	44	34,38%	31
Europa	6	4,69%	33
América	2	1,56%	21
No consta	2	1,56%	42
TOTAL	128	100%	

Tabla 3. Características de los nuevos inscritos marítimos de Barcelona, entre septiembre y octubre de 1873.

Fuente: ANC, Registro de Matriculados

Así, cerca de una cuarta parte de los inscritos seguían siendo de Barcelona, y una proporción similar del resto de Cataluña, básicamente de pequeñas localidades costeras, como Masnou, Arenys, etc. Aparecen también filipinos, originarios de unos territorios que, en esa época, todavía formaban parte del estado español. También se inscribieron otros marineros procedentes de Francia, Portugal, Italia, Grecia, etc., registrados en esos meses. No se puede afirmar que estar inscrito en ese registro significara la contratación para uno u otro buque español, no obstante, resulta difícil de identificar algún otro motivo por el cual, un extranjero quisiera estar inscrito en estas listas.

Ese crecimiento en la inscripción puede relacionarse con cambios políticos y económicos que estaban directamente relacionados. La tercera guerra carlista que tuvo lugar entre 1872 y 1876, con especial afectación en Cataluña, provocó una inseguridad creciente en los transportes terrestres, como por ejemplo con el ferrocarril, que desde 1848 había empezado a substituir a la navegación de cabotaje.⁴⁶ La interrupción producida por la guerra significó un retorno circunstancial a los medios de transporte

⁴⁵ RMOGA, 1874, 443-444.

⁴⁶ Pere PASCUAL I DOMÈNECH: *El Ferrocarril a Catalunya (1848-1935): una història de la seva explotació*, Vic, Eumo, 2016, p. 31.

marítimos, con un incremento extraordinario en la entrada de buques en el puerto de Barcelona, y por tanto en un previsible incremento de la demanda de marineros.

Durante el período republicano, pero también en los primeros años de la Restauración se aplicaron diversas normas para facilitar el ingreso Cuerpo de Voluntarios de Marinería con el fin de incrementar su número. El 30 de junio de 1874 se resolvió incluso que para ser incorporado a ese cuerpo no era necesaria la realización de revisión médica.⁴⁷ El 16 de febrero de 1875 se autorizó la admisión de cualquier persona perteneciente a la Inscripción,⁴⁸ o el 20 de marzo de 1875, se reclamó que no entrasen en el sorteo del reclutamiento para el Ejército por estar exentos del servicio militar.⁴⁹

Las dificultades para dotar a la Armada de un número suficiente de marineros persistieron, y después de tan solo tres años, aquella inscripción marítima creada tan solo con finalidades estadísticas se reorganizó y volvió a ser la base del reclutamiento de la Armada.

El retorno a la situación previa 1877-1900

A finales de 1876 se publicó un proyecto de ley de reorganización del sistema de reclutamiento de la Armada y se fijó nuevamente el servicio obligatorio para todos los inscritos marítimos, «dentro de las industrias a flote de pesca y navegación», con edades comprendidas entre los 20 y los 28 años. El servicio se establecía en 4 años a bordo y otros 4 en la reserva.⁵⁰ Se volvió aparentemente a la situación previa a 1873 y el número de inscritos volvió a los valores del pasado, aunque el escenario en el sector se había modificado absolutamente. La nueva ley de reclutamiento de agosto de 1885 no alteró la situación respecto el número de inscritos, que se mantuvo estable y en unos valores muy reducidos, similares y aún menores a los del período previo a la abolición de la matrícula.⁵¹

Para el Departamento de Cartagena el número de inscritos menores de 20 años se mantuvo más o menos estable entre 700 y 900 inscritos desde 1887 a 1897, y a partir de 1898 el número creció de forma importante llegando a los 1500 en 1899, como se muestra en la Gráfica 1. Para Barcelona, el número total de inscritos durante ese período se mantuvo estable entre los 100 y los 200 para cada año. El crecimiento se inició hacia

⁴⁷ RMOGA, 1875, 253.

⁴⁸ RMOGA, 1875, 77.

⁴⁹ RMOGA, 1875, 173-174. RMOGA, 1875, 203.

⁵⁰ Proyecto de ley de organización y reemplazo de la marinería para el servicio de los buques del Estado y Arsenales. Gaceta de Madrid: núm. 340, de 05/12/1876, página 585. <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1876/340/A00585-00585.pdf> [consultado por última vez el 06-11-2023]. Esta limitación del tiempo de Servicio representaba una mejora respecto a la antigua Matrícula.

⁵¹ Ley de Reclutamiento y Reemplazo del personal de tripulación de los buques de la Armada. Gaceta de Madrid: núm. 232, de 20/08/1885, páginas 541 a 544. <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1885/232/A00541-00544.pdf> [consultado por última vez el 06-11-2023].

1896, y alcanzo su valor máximo dentro de esta etapa en 1899, como se indica en la Gráfica 2.

No disponemos de registros para este período y por tanto no podemos realizar la caracterización sociodemográfica efectuada para otras etapas que nos ayude a explicar las causas de la estabilidad de las cifras de inscritos a niveles reducidos. Las razones de esa estabilidad no eran, probablemente, específicas de Barcelona, sino generales para toda la inscripción. Esto motivó que, en abril de 1892 se promulgara una real orden para la elaboración de una estadística que permitiera revelar si todos los comandantes y ayudantes de Marina estaban cumpliendo con celo su cometido a la hora de impedir que ejercieran las industrias de mar, individuos no inscritos. En el preámbulo de dicha orden se situaban algunas de las causas del «decrecimiento constante» de la inscripción. Así, se citaba la substitución de la vela por el vapor, y las desventajas que tenía para los trabajadores marítimos la Ley de reclutamiento de la Armada en relación con la del Ejército. Por ese último motivo se constataba que:

existe crecido número de individuos que, por esquivar las referidas desventajas del servicio naval, a pesar de ocuparse en la navegación, y sobre todo en la pesca y tráfico de puertos, no se alistan en la Inscripción, burlando el cumplimiento de la Ley y reduciendo el número de verdaderos hombres de mar que en derecho y justicia debía dotar nuestra Armada⁵²

El incremento de registros, 1900-1924

A partir de finales del siglo XIX asistimos a un cambio de tendencia importante, con el progresivo incremento del número de inscritos en Barcelona. El celo de las autoridades de marina en el contexto de la Guerra de Cuba debió ser un incentivo a la hora de asegurar que todos los hombres dedicados a las industrias marítimas estuvieran inscritas. Algunos funcionarios fueron premiados con un ascenso como recompensa a su eficacia en el incremento de la Inscripción marítima alcanzado en su provincia.⁵³ En 1896 se eliminaron algunas de las trabas existentes para la inscripción, estableciéndose que pudiera ser inscrito cualquier individuo con independencia de su edad y sin perjuicio de que debieran servir en el Ejército o en la Armada.⁵⁴ Pero además de estas modificaciones normativas debieron existir otras causas que explicaran el crecimiento de inscritos. No parece que eso se debiera a un incremento en la demanda de marineros, que, al parecer se mantuvo estable en ese período. Tampoco al interés de los inscritos para poder trabajar en la carga y descarga, dado que desde marzo de 1873 el acceso a esas labores era

⁵² RMOGA, 1892, 125-127.

⁵³ RMOGA, 1895, 100.

⁵⁴ RMOGA, 1896, 544-545.

libre. La Tabla 5 muestra que buena parte de los nuevos inscritos tenían oficios compatibles con el trabajo a bordo de los buques transatlánticos, como camareros, cocineros o panaderos, aunque tampoco era necesaria la inscripción para trabajar en esas tareas. En cambio, encontramos un incremento de la demanda en el subsector de la pesca, con casi el doble de tripulantes de buques en pesca en Barcelona entre 1891 y 1909, como nos muestran las escasas informaciones estadísticas citadas anteriormente. Esto es concordante con el incremento de la llegada de pescadores procedentes del levante español que a final de siglo se dirigieron a Barcelona para cubrir la creciente demanda en el consumo de pescado fresco producido por el crecimiento demográfico de la ciudad.⁵⁵

Si atendemos a las características sociodemográficas de los mozos que cumplieron el servicio militar en el Departamento de Cartagena vemos que hay significativas diferencias entre los de un distrito u otro. Para esto hemos utilizado los datos de los mozos incorporados a la Armada en 1901, cerca de 800 hombres, como muestra la tabla siguiente:

Oficios	Barcelona	Cartagena	Alicante	Baleares	Valencia	Tarragona	Desconocido	Total
<i>Marineros</i>	20	22	161	98	82	1		384
<i>Pescadores</i>	26	28	1	5	7	40		107
<i>Otros trabajos marítimos</i>	9	1	5	1	2	1		19
Total en trabajos marítimos	55	51	167	104	91	42		510
Jornaleros	24	66	2	8	10	1	2	113
Otros	41	47	1	7	4	1	1	102
No consta	22	5	3	10	8	1	7	56
Total general	142	169	173	129	113	45	10	781
% de marítimos en el total	38,7	30,2	96,5	80,6	80,5	93,3	0,0	65,3

Tabla 4. Profesión de los reclutas de la Armada en el departamento marítimo de Cartagena, 1901.

Fuente: Archivo Naval de Cartagena, P XV – rr Legajo 49, Libro de marinería n° 32 y n° 33.

⁵⁵ Daniel MUNTANÉ: “Associationism and Labour Conflicts in Fishing in Eastern Spain during the Transition from Sail to Motor (1864–1923)”, en Apostolos DELIS et. al. (eds.), *Mediterranean Seafarers in Transition: Maritime Labour, Communities, Shipping and the challenge of industrialization 1850s-1920s*, Leiden, Brill, 2023, pp. 151-172, p. 158.

Al comparar los reclutas de los distintos distritos marítimos, vemos como en Barcelona, pero también en Cartagena, la proporción de reclutas cuya profesión antes del servicio militar estaba relacionada a los trabajos marítimos es muy reducido, del 38,7% para Barcelona y aún menos, del 30,2%, para los de Cartagena. Esto significa que, en esos lugares, ya no se mantenía una relación directa entre el mercado de trabajo y el registro en la inscripción marítima, lejos de lo que había sido tradicional en el sector. En cambio, para el resto de los distritos marítimos, dicha vinculación sigue siendo estrecha, con valores superiores al 80% en Baleares y en Valencia, y del 93,3 y el 96,5 % para los de Tarragona y Alicante respectivamente. Para Barcelona, la aportación de oficios marítimos a esta estadística procedía, sobre todo, de mozos originarios de otras localidades costeras distintas de la propia ciudad.

Esto marcó un cambio importante respecto al pasado cuando, bajo el sistema de la Matrícula, y durante el primer período de la Inscripción, la mayoría de los reclutas tenían un origen marítimo. Esta transformación puede ser interpretada como una evidencia de los cambios que se estaban dando en el mercado de trabajo marítimo. En el caso de Barcelona, que lideraba la industrialización española, este fenómeno podría explicar el desplazamiento de los trabajadores marítimos hacia nuevas oportunidades de trabajo en tierra. En menor escala, el caso de Cartagena podría ser similar, con algunas industrias importantes, como la construcción naval, que podría atraer a los marítimos a las profesiones terrestres.

Si utilizamos la información del registro de la Inscripción Marítima de Barcelona en 1904, que contiene no tan solo lo referido a los mozos que acaban realizando el servicio militar, sino a todos los inscritos de ese año, podemos constatar que el peso de los trabajadores marítimos en el conjunto de los inscritos en Barcelona resulta aún menor.

El promedio de las edades de esos inscritos marítimos se corresponde en su mayoría a mayores de 25 años. Hay un grupo, citado en la fuente como el de los menores de 20 años, que es aproximadamente el 10% del total y del que no consta oficio anterior. Obviamente, los de esa categoría tenían la edad promedio más reducida, en torno a 16 años, y este promedio de edad se daba también en unas pocas otras ocupaciones, como era la de los estudiantes de náutica. No obstante, para la mayoría de otros oficios, las edades medias eran significativamente altas y, por tanto, ya habrían cumplido sus responsabilidades militares en el momento de inscribirse.

La mayoría de los inscritos se concentra en unos pocos oficios o categorías: jornaleros, camareros, fogoneros, panaderos, cocineros, etc. y el ya citado de los menores de 20 años. En cualquier caso, los tradicionales oficios marítimos constituyen un irrisorio 5,2%. Incluso si incluimos a los fogoneros, y a la totalidad de esos menores de 20, suponiendo que unos y otros se refirieran a oficios realizados en el mar, menos de una cuarta parte de los inscritos serían personas vinculadas al mercado de trabajo marítimo

(24,1%). Buena parte de estos trabajadores estaban relacionados con los nuevos oficios y categorías profesionales en la marina de propulsión mecánica.⁵⁶

Trabajo	N	%	Edad promedio
jornalero	108	16,1	29
camarero	99	14,8	32
menor de 20 años	68	10,2	16
fogonero	58	8,8	32
panadero	39	5,8	31
cocinero	37	5,5	33
cerrajero	27	4,0	21
carpintero	25	3,7	26
estudiante de náutica	22	3,3	19
marinero	13	1,9	25
comercio	12	1,8	28
repostero	8	1,2	32
	509 de 669	77,3	

Tabla 5. Caracterización sociodemográfica de los inscritos marítimos de Barcelona en 1904 (las 12 profesiones más abundantes y edades medias)
Fuentes: Archivo Naval de Cartagena, caja Z-12 279 (1904, 1905)

Todo indica que, a principio del siglo XX, en Barcelona, las personas inscritas en el registro marítimo carecían en su inmensa mayoría de antecedentes en ese sector, que se habría convertido en un polo de atracción de trabajadores terrestres. Algunas voces planteaban eso como un problema y se reclamaba la necesidad de impedir «que entren en los barcos aquellos que faltos de pan en tierra se aprovechen de la injusta ley de inscripción marítima española, que permite convertir en navegante a cualquier payés que lo solicite».⁵⁷

Conclusiones

En relación con el objetivo de este estudio parece claro que la regulación militar, al margen de responder a una lógica de eficiencia militar, constituyó un obstáculo para la oferta en el mercado de trabajo marítimo de Barcelona, y probablemente para toda

⁵⁶ Enric GARCÍA DOMINGO: “The Impact of Mechanisation on Spanish Maritime Labour (1834-1914): From Seamen to Sea Workers”, en Apostolos DELIS et al. (eds.), op. cit., pp. 14-40.

⁵⁷ *La Publicidad*, 7 de abril de 1919, p. 2

España. Eso se evidenció claramente en el período 1873-1876. Durante esos años de desvinculación de la inscripción con la obligación de realizar el servicio militar, fue cuando el número de registrados se multiplicó y creció de modo espectacular. Es decir, a menor presión de los sistemas de reclutamiento, mayor era el número de hombres que acudían al mercado.

Bajo la Matrícula de Mar, un hombre podría ser llamado a filas en cualquier momento de su vida, incluso más de una vez y por periodos largos, de 4-6 años o incluso más. Es decir, que podía ser retraído del mercado de trabajo en diversas ocasiones, por mucho tiempo, y de forma aleatoria. Era una opción poco atractiva para jóvenes que no fueran del propio medio marítimo. En cambio, con la Inscripción, una vez cumplido el servicio, un hombre quedaba libre de obligaciones militares el resto de su vida laboral, y por tanto estaba disponible para el mercado (excepto en caso de guerra, claro está).

Si atendemos a la cronología de las transformaciones vemos como la mayoría de los cambios no se dieron en paralelo al paso de la vela al vapor, sino que fueron posteriores a dicha transición. Por ese motivo no podemos vincular directamente un fenómeno con el otro, excepto en un aspecto concreto: la implantación del vapor modificó substancialmente las necesidades de la Armada y facilitó el reclutamiento de hombres con escasa formación marítima.

En otra dimensión, el crecimiento de la oferta de trabajo en el sector, producida a partir de finales del siglo XIX, estuvo protagonizada en Barcelona, por hombres foráneos y mayoritariamente de oficios desvinculados del mar. Sucedió así en el período excepcional de 1873-1876, y también muy claramente cuando el número de inscritos empezó a crecer a partir de finales del siglo XIX. El papel que este crecimiento tuvieron fenómenos como la expansión de la pesca y su mecanización, el crecimiento de las líneas de pasaje con buques mayores y con necesidad de más tripulantes, o incluso la posibilidad de que el servicio militar en la marina fueses una manera de eludir el reclutamiento en las guerras coloniales en el ejército de tierra, con mayores posibilidades de morir o quedar inútil, pueden explicar la desmaritimización del mercado de trabajo.

Más allá de lo sucedido en el puerto de Barcelona, se fue dibujando en el Levante español, un modelo de mercado de trabajo marítimo en el coincidieron, en el tiempo, unas zonas donde se mantuvo la situación tradicional, con otras en las que el peso de los trabajadores marítimos se redujo de forma extraordinaria. Así se dieron áreas en las que la Marina se nutrió básicamente de personal con experiencia previa en el mar (fue el caso de Alicante, Tarragona, Valencia, o Baleares) y otras, como Barcelona y Cartagena, con un nivel de industrialización superior, en las que la importancia de los hombres procedentes de oficios terrestres fue mayoritaria.

Cuando el sistema de registro desapareció o se hizo más laxo respecto a su vinculación con el servicio militar, los trabajadores accedieron a un mercado mejor

delimitado, pudieron organizar mejor sus estrategias laborales, y ello puede explicar el aumento de jóvenes o trabajadores de otros sectores inscritos.

En definitiva, los sistemas de reclutamiento establecidos en España tuvieron un impacto negativo en el mercado laboral, y fueron un elemento distorsionador del mismo. Este hecho era conocido en términos generales, pero nuestro estudio aporta evidencias y documenta de forma conclusiva los efectos del proceso de cambio de un sistema de reclutamiento a otro y su cronología.