



Tarifa, de provincia a distrito marítimo

Importancia de la matrícula naval en la provincia marítima de Tarifa (y III)

Manuel Quero Oliván

En España, durante más de 200 años, la llamada Matrícula de Mar sirvió como instrumento para surtir de personal los barcos y dependencias del más poderoso imperio marítimo. Sus reglamentos eran un modelo de perfección por modernos y liberales. Pero tal perfección fue su pecado, ya que su aplicación dignificaba a la gente de mar, lo cual iba en contra de los intereses de la nobleza, burócratas y grandes armadores; de ahí su escasa, muchas veces discriminatoria o nula aplicación. El estudio de la Matrícula de Mar en la extensa Provincia Marítima de Tarifa, nos revela la importancia de ella.

Lejos de hacer valoraciones cabalísticas sobre si los datos reflejados en las revistas de matrículas eran

más o menos fidedignos y, por lo que antecede se ve que sí lo eran, paso a detallar buena parte de lo que viene reflejado en los documentos manuscritos presentados al Rey tras la 4ª inspección; la cual dice haberse hecho en "Andalucía.- Provincias de Almería, Motril, Málaga, Tarifa, Cádiz, S.Lucar y Ayamonte".

En uno de los legajos consultados, el correspondiente a la revista del año 1787 aparece: "Resumen General de las Revistas de Matrículas". "Resumen de la Marinería, Maestranza y Embarcaciones que se han hallado en la Revista de Inspección de todas las Provincias, practicada por el Brigadier de la Armada D. Luis Muñoz de Guzmán"; en él se cita el número de gente hábil e inhábil para el servicio, así como el número de personal de maestranza y embarcaciones. En él, al describir la zona del Estrecho dice:

"En todo el Estrecho de Gibraltar las circunstancias locales hacen que los ministros del Resguardo de Rentas ¹ tengan a los pescadores sin libertad. El vicio domi-

¹ No confundir el "Ministro de la Provincia Marítima" con el "Ministro del Resguardo de Rentas". Estos últimos eran algo así como unos inspectores de Hacienda marítimos o jefes de carabineros. Las quejas de los pescadores refiriéndose a ellos es ya recogida por el Brigadier (contralmirante) de Marina que hizo la inspección de matrícula, y eran debidas a las

nante de los Matriculados de este Departamento es la deserción: desde la anterior Revista han desertado 4097, de los que ni todos existirán, ni todos andarán extraviados, pero siempre serán muchos los que carezcan de domicilio, y que no lo tomarán, según piensa D. Luis Muñoz, si la piedad de V.M. no los llama a sus respectivos Pueblos con el indulto de la pena."

En uno de los documentos de dicho legajo, de fecha 23 octubre 1787, aparece la revista pasada en el año 1786: "Provincia de Tarifa.- 4ª Revista del Departamento de Cádiz.- Provincia de Tarifa. Que comprende á Tarifa, S. Roque, Algeciras, Veger y Conil. Gente de Mar: [...]", y en la que se da una detallada estadística tanto de la gente de mar, personal de maestranza y embarcaciones que compone toda la matrícula, además, cotejándola con la de la anterior revista pasada años antes. A continuación detalla la situación por poblaciones; datos que dicen han sido sacados de los papeles del inspector que la ha realizado, de los propios del ministro de la Provincia Marítima y de los recabados por Antonio Sañez Reguart.²

Al definir cada una de las poblaciones de la Provincia Marítima de Tarifa dice textualmente:

"Noticias deducidas de los Papeles del Inspector, del Ministro de la Provincia, y de Sañez Reguart. Población:

Tarifa, que lleva el nombre de la Capital, pasa de 2000 vecinos. Es ciudad que merece lugar en la Historia, tiene dos parroquias y un convento de Franciscanos descalzos. Considerada como Plaza de Armas es menester reputarla indefensa. Algeciras, q. ahora hace de Capital, contiene 1400 vecinos. Es población, de poca monta.

San Roque: también población corta. Toda es militar, y así solo la vivandería y provisiones para el ejército componen su vecindario, y algún hacendado de poco caudal.

Producciones: Buena y abundante en pesca. Ganado bacuno muy bueno. Piedra para enlosados, que se están empleando en el de Cádiz.

Campos: Una de las subidas que hacen

los montes de Begel es la hermosa que llaman de la Oliva, y consiste en tener en su cumbre un abundantísimo nacimiento de agua[...] Algeciras y Tarifa son Pueblos de poco caudal y por consecuencia de poco comercio, que solo hacen de carbón y piedra para enlosar.

Montes: Hállanse los del Campo de Gibraltar y más señaladamente los del término y jurisdicción de Algeciras; en ruinoso estado, porque su inmediación al mar há hecho continuados sus cortes, y mucho más en el tiempo del Bloqueo de Gibraltar. Sería conveniente (dice el Ministro) limitar por algunos años las licencias que se solicite, por cualquiera pretexto que sea, para que así, se restablezcan los arbolados [...]

Matricula y Pesca. La pesca de las Almadrabas en esta Provincia es copiosa:

Tarifa era capital marítima, asistida por las delegaciones de Algeciras y San Roque

la de Tarifa no lo es tanto como la de las dos famosas de Zahara y Conil: De esta última ha formado Sañez apuntación en todas sus partes, y las guarda para lo que pueda convenir después.

Algeciras y Tarifa por su situación en el Estrecho, q. es el paso general de la pesca, presentan las mejores disposiciones para muchos aprovechamientos. En el primero de dichos Puertos anchaban el boquerón, y los catalanes tienen sus saladeros al pie de las propias embarcaciones en la embocadura del Río Palmones. En Tarifa hay abundancia de peces de calidad y tamaño en que sería un ramo de entidad el escavechar y salpresar para aorrar mucho consumo de peje-palo³ y

continuas trabas e incluso prohibiciones impuestas a los pescadores para poder salir a faenar durante la noche, lo cual, en determinados tipos de pesca (precisamente nocturnos) les ocasionaba un tremendo descalabro económico. Además, con todo descaro, mientras prohibían pescar a los matriculados, ellos (los carabineros de rentas) con sus faluchos y escampavías se dedicaban a pescar de noche en vez de perseguir el contrabando, suscitando las iras de los pescadores.

² Antonio Sañez Reguart era el Comisario Real de Guerra de Marina (algo así como un Ministro de Pesca), autor del Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional.

³ El *peje-palo* no es otra cosa que el falso abadejo que, sin aplastarlo (como en el caso del bacalao) y en vez de puesto a salar, era preparado para el consumo mediante ahumado.



Imagen 1. Manuel Godoy, quien como ministro de Estado creó la Ordenanza de Matrícula del Mar en el año 1802. Cuadro de Antonio Carnicero, Museo Romántico de Madrid.

bacalao [...]"

Si no viene reflejada la población de los Barrios es, ni más ni menos que por estar tierra a dentro, no obstante, sí que se refleja su población marinera en la parte que le corresponde, o sea, en los astilleros de Palmones donde se citan también los saladeros que tenían los catalanes que allí venían a pescar.

La distribución administrativa marítima era la siguiente: Tarifa era la capital marítima, asistida por las subdelegaciones de Algeciras y San Roque. A su vez, dichas subdelegaciones tenían unos "destacamentos" para mejor vigilancia y administración. Dependiente de Algeciras había un destacamento (a cargo de un cabo de mar) en la desembocadura del río Palmones (donde había astilleros y salinas); San Roque tenía gran relevancia administrativa, pues allí estaba la plana mayor del ejército, la cual tenía a su vez dos destacamentos: el de Tunara (con un cabo de mar que controlaba la parte de Tunara y el embarcadero de San Felipe) y el destacamento de Puente Mayorga (a cargo de un te-

niente de navío y un cabo de mar). Toda esta organización fue adaptándose a las necesidades del momento, de forma y manera que, al cesar las hostilidades contra Inglaterra, los destacamentos se reorganizaron, desapareciendo unos y potenciándose otros. Así pues, la Algeciras marítima surgió ni más ni menos que por necesidades del bloqueo a Gibraltar, creándose lo que se denominaba un "apostadero".⁴

Ya en la revista de matrículas de 1787 se indicaba que Algeciras iba adquiriendo más relevancia administrativa, en detrimento del predominio que durante más de siglo y medio había ostentado Tarifa.

En los "Autos de Visita y Residencia" se hace mención a haber recogido algunas quejas sobre el comportamiento del escribano de esta provincia (Tarifa) Francisco de Paula Espinosa, al cual se le descubrió que cobraba en demasía, aceptaba sobornos y se enriquecía. De resultas de ello termina siendo expulsado como funcionario público y castigado a pagarlo todo: 73.463 reales y 23 maravedíes (un pastón de la época).

⁴ *Apostadero*: Lugar de la bahía donde se reunían varios barcos de guerra al mando del comandante de buque o almirante más antiguo.

A su jefe, el auditor Diego de Vargas, también se le hicieron las más serias prevenciones y advertencias por sus arbitrariedades... pero nada más.

Y por último, también en el expediente de fecha 23 de octubre de 1787, aparece una queja que venía arrastrando desde muy antiguo y que es la siguiente: "Al Intendente de Cádiz.- Que informe en qué privilegio funda el Duque de Medinasidonia el crecido derecho q. exige a los pescadores de Conil." Cuenta, además, cómo en la Inspección de Revista de Matrículas, el inspector se enteró que el duque de Medinasidonia pedía el 8 % en dinero efectivo de la pesca que hacían los matriculados mientras no estaba calada la almadraba. Algo así como una venganza del duque contra los matriculados por no dejarle el rey hacer su "agosto" utilizando sus "ilegales" de toda la vida.

Cuando las quejas llegaban a oídos del rey (no siempre, pues dependía algunas veces de si había o no atunes de regalo de por medio para el gobernador) se ordenaba hacer unas duras "inspecciones". La verdad es que entre pícaros andaba el juego, pues si bien el rey hacía lo que le daba la "real gana" no escuchando las (a veces) justas reclamaciones del duque, éste a su vez, le tomaba el pelo al rey haciendo en su feudo otro tanto empleando gente no matriculada (la poca que venía o le quedaba). Los mayores perjudicados eran siempre los mismos: gente humilde que vivía de lo que podía y que eran "cazados" a pie de playa, en la mar o, llegado el caso, casa por casa del pueblo. Eso pasó en varias ocasiones, sobre todo en las almadrabas más productivas como eran la de Conil y la de Zahara.

En 1793, en Conil, un año buenísimo de atunes, cuando ya estaban caladas las redes aparecieron varios faluchos con soldados de Marina, los cuales, obligaron a las barcas a ir a tierra. Ya en tierra, los soldados rodearon la chanca y procedieron a una minuciosa identificación de los presentes, la cual, concluyó con 150 presos y, según se cuenta, entre los gritos de las mujeres y los llantos de los niños; así pues, en adelante, los pocos aventureros que se atrevían a acudir estaban más pendientes del horizonte que de la pesquería.

En 1796 pasó otro tanto, al ver aparecer un bote con bandera del gobernador se montó una fenomenal estampida a pie de playa. Tras esto se produjo un tira y afloja entre los "ilegales" y los administradores de la almadraba, lo cual terminó con que 180 pidieron la cuenta y se largaron, siendo pocos los que se quedaron en espera de ver qué pasaba. No obstante, a pie de playa únicamente se atrevieron a recoger los artes aquéllos que eran matriculados y gentes inhábiles (mutilados, viejos, etc.) que estaban autorizados. Los aventureros que-

daron dispersos en la zona; algunos ocultos espiando y, al ver que los soldados no aparecían, poco a poco fueron regresando a sus labores en la almadraba, eso sí, exigiendo cobrar cuanto antes. Cuando a media tarde les estaban pagando surgió el grito "¡leva, leva, los soldados vienen!" Todos huyeron despavoridos y se refugiaron en Conil. Tras riguroso cerco a la villa y registro casa por casa, fueron detenidos 20 aventureros.

Los administradores de la almadraba no tuvieron otro remedio que arreglárselas con matriculados venidos de Vejer. Evidentemente, las quejas presentadas al rey no dieron fruto alguno, mayormente porque entre pícaros (rey y duque) estaba el juego. Por cierto, no eran estos dos pícaros los que salen reflejados en tantas y tantas novelas (antiguas y modernas), pícaros a quienes se olvidan de mencionar casi todos los escritores por sufrir los efectos de eso que yo llamo: "amnesia histórica selectiva", o, si se prefiere: literatura histórica "políticamente correcta".

Acercamiento al tema

Durante el tiempo que duró la Matrícula de Mar y siempre y cuando se respetaron los privilegios, derechos y exenciones para los marineros reconocidos por las ordenanzas, todo el tinglado marítimo funcionó razonablemente bien, o sea, se consiguió proveer de hombres a la Real Armada

y, como compensación, dicho gremio de matriculados gozó de unas prebendas y condiciones bastante razonables para la época.

Hasta 1790 fue posible proveer de personal a cien buques de guerra de gran porte (algunos llevaban de 600 a 800 hombres de dotación) y a otros cien barcos más pequeños; no obstante, cuando se llega a 1798, la falta de hombres para cubrir dichas necesidades se hace notable. Como respuesta, son obligados a embarcarse los patrones e inhábiles y hasta gente de tierra (por lo general pescadores ocasionales no matriculados a quienes se les sorprendía en la mar, las playas o las chancas de las almadrabas), e incluso, se llega a obligar a los dueños de los barcos (los armadores siempre estuvieron exceptuados) a poner un sustituto (pagado de su bolsillo) y eso que tal cosa estaba prohibida por las Ordenanzas. Resultado: la Matrícula de Mar hizo agua por todas partes. La desertión era elevadísima, el contrabando marítimo generalizado y, en vez de ser reprimido era incluso secundado por muchos funcionarios marítimo-fiscales (cuerpo de carabineros) que, o no cobraban de la Administración, o cobraban tan poco y tarde que tenían que conchabarse con aquéllos a quienes tenían que perseguir. En Tarifa, las llamadas fuerzas sutiles, compuestas en su mayoría por lanchas ca-

Durante el tiempo que duró la Matrícula del Mar se consiguió proveer de hombres a la Real Armada

ñoneras, pequeños jabeques, tartanas y jabequines, ya sea por ser barcos alistados en la Armada o bien por ser armados y alistados para el corso, eran surtidos con personal matriculado tarifeño, el cual, sirviendo en ellos evitaba así el servicio en los grandes navíos.

Ya en la década de los años 90 del siglo XVIII, las autoridades de Marina se vieron abocadas a exponer al Gobierno reiteradas quejas ante la caótica situación de la Matrícula de Mar. Un ejemplo de ello lo podemos encontrar en un informe dado por el capitán de Navío Vicente Imperial Digueri. En dicho informe, entre otras cosas, se le dice al rey que: para solucionar de

privilegios señoriales que aún subsistían: almadrabas en Cádiz y Huelva, barcazas en Málaga y las parejas de Bous (arrastreros en pareja procedentes de las regiones levantinas) que campaban a sus anchas en prácticamente toda la costa andaluza.

Para colmo de males, el señor Manuel Godoy, ⁶ campeón en el arte de meter la pata, se lució creando la nueva Ordenanza de Matricula de Mar de 1802. En ésta, se puso bajo la autoridad militar de Marina a la Matrícula de Mar militarizándola toda ella. Resultado: si antes las deserciones eran abundantes, ahora lo eran en masa.

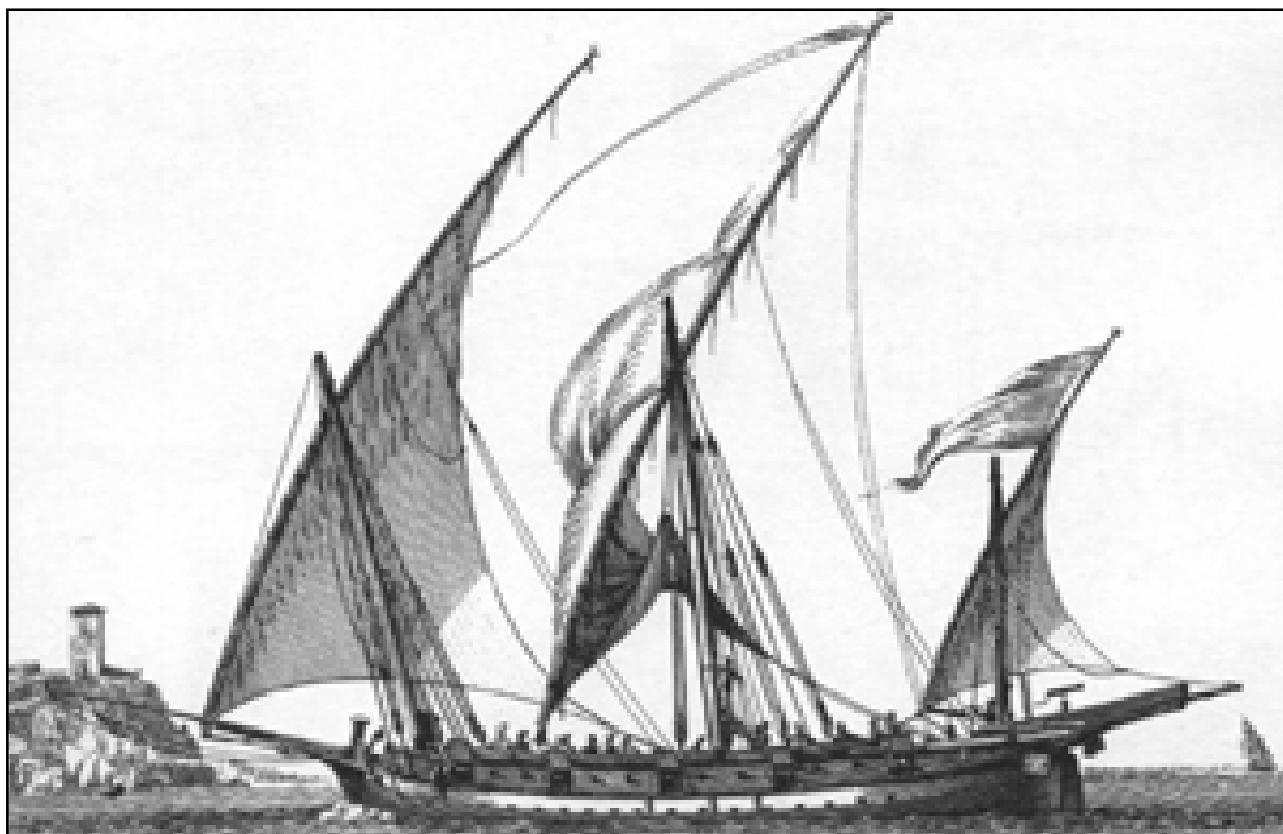


Imagen 2. Jabeque de 10 cañones, junto a los faluchos armados formaba parte de las fuerzas sutiles tarifeñas.

algún modo la problemática de la Matrícula había que restituir a los marineros el goce de sus fueros y privilegios y asignarles sueldos acordes a los tiempos,⁵ ya que aún estaban en vigor los de 1717; además, pagarlos y pagarlos puntualmente, darles un buen trato y hacer que el servicio en los buques fuera más humano, prefijar la duración de las campañas y, por último, acabar con los

La derrota en Cabo San Vicente, los conflictos con las colonias de Ultramar, la "amistad peligrosa" con la revolucionaria Francia (que se llevaba el dinero español como si de una sanguijuela se tratara) nos arrastró a la tan conocida situación de tener que enfrentarnos estúpidamente contra los ingleses en el combate de Trafalgar (1805), donde se perdieron muchísimas vidas

⁵ Vicente Imperial Digueri, capitán de navío nombrado en 1798 inspector de la Revista de Matrículas del Departamento de Cádiz, o lo que es igual, las 9 provincias marítimas en que se dividía Andalucía (incluida la P^a M^a de Tarifa).

⁶ Manuel Godoy Álvarez de Faria Ríos Sánchez Zarzosa, militar metido en política, favorito de Carlos IV y María Luisa, a cuya debilidad y protección debió riquezas y títulos (Príncipe de la Paz y Almirante). Como Ministro de Estado llevó la política española de 1793 a 1807 con un vergonzoso vasallaje a Napoleón. Resultados: la desastrosa Paz de Basilea, la batalla de Trafalgar, la guerra con Portugal, los tratados de San Ildefonso y el de Fontainebleau. Todo ello facilitó la intromisión de Napoleón en los asuntos de la corte, la invasión napoleónica y... la posterior guerra contra Francia en 1808.

de matriculados, nos capturaron dos barcos, se hundieron 8 más con el temporal y, el resto de la flota, se quedó parada pudriéndose en los arsenales por falta de dinero para su mantenimiento, ya que las arcas nacionales nos las dejaron vacías los astutos franceses. Después, vino la guerra contra Francia, la recesión económica, el timo de los barcos rusos, las grandes epidemias de la zona...

Las Cortes de Cádiz suprimieron la Matrícula de Mar pues la tenían por un residuo del Antiguo Régimen. Con el Trienio Constitucional y los nuevos aires que soplaban se decidió abolir de nuevo la Matrícula de Mar y establecer nuevas bases para el servicio militar. El Gremio de Matriculados, aunque no había desaparecido oficialmente, ya no funcionaba. En pleno triunfo del absolutismo, otra vez Fernando VII restableció la Matrícula de Mar y ejerció una dura represión en la gente de mar (contrarios todos al absolutismo), eso sí, queriendo irónicamente restaurar una vez más los Gremios de Mar pero teniendo como base la malquerida ordenanza de matrículas de 1802 del aborrecido Godoy. Es más, tratando de estimular los Gremios y la Matrícula, en 1817 se abolieron por Decreto los privilegios exclusivos de la Nobleza, cosa ésta que, o no se cumplió o no se llevó a efecto.

España estuvo en situación de guerra desde 1793 hasta 1825, por lo que a los reveses navales en las contiendas con los ingleses, le sucedió la interrupción de construcciones (y reparaciones) en los astilleros de la Península y América como consecuencia de la Guerra de la Independencia y de la emancipación de los virreinos. Con unas y otras cosas, la Marina se desangraba de hombres y buques continuamente, sin reponer sus pérdidas, por lo que se llegó al primer cuarto de siglo con unos efectivos increíblemente reducidos: 6 navíos, 7 fragatas y 9 corbetas (año 1825).

No me atrevo a dar la fecha exacta de la defunción de los Gremios de Matriculados, pero corre paralela a la Matrícula de Mar, pues ya en 1873, con la desaparición de la Matrícula de Mar, prácticamente, también desaparecen los Gremios de Matriculados, quedándose en puras Asociaciones y Hermandades (antecedente de las futuras Cofradías de Pescadores).

Como pueden ver, el tema "matrículas" no tiene nada que ver con esos relatos de "viajeros románticos" que tanto gustan a determinados licenciados y catedráticos de historia por sus folklóricas observaciones; todo lo contrario, los datos de las Inspecciones de Matrículas son exactos, claros y con el ánimo de no pasar por alto el más mínimo error o corruptela; eso sí, otra cosa era que al Rey le importase un bledo los duques, los marqueses e incluso todos los súbditos andaluces que a él le estaban sacando las castañas del fuego en todo su "Imperio", haciendo luego él lo que le daba la "real" gana.

Con tan sólo hacer un simple estudio de las diferentes inspecciones de matrículas, se llega a una simple deducción: La situación de precariedad que sufría la gente de mar en la Provincia Marítima de Tarifa (desde Conil hasta Torre Guadiaro) corría paralela al resto de la sociedad campogibraltaresa. Varios eran los problemas: Los empleadores (dueños y patronos) y las asociaciones sindicales (gremio de mareantes) mantenían al trabajador de la mar en un estado de explotación más que escandaloso; en defensa de esta situación, la marinería se defendía con el único arma que tenía a su alcance: la picaresca. La desertión era elevadísima, el contrabando era generalizado y, puesto de ser reprimido, era incluso secundado por muchísimos funcionarios que, o no cobraban, o cobraban tan tarde que se veían abocados a extorsionar a quienes ya de por sí poco tenían.

Creo que sería muy interesante poder realizar un detallado estudio sobre la gente de mar, sobre todo la del gremio de pescadores y el desarrollo (o subdesarrollo) del mundo pesquero, tal cosa, además de ser muy interesante, intentaría saldar una deuda contraída con los trabajadores del mar, sacando a la luz todo lo concerniente a una importantísima parte del sector primario local y comarcal que no es ni más ni menos que: la cenicienta entre los estudios dedicados a la economía marítima campogibraltaresa.

Fuentes documentales consultadas

1. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AG-MAB) El Viso del Marqués (Ciudad Real): Sección Matrículas (generalidades), Legajos 1873 y 1953; Sección Pesca, Legajos 2002, 2191/29 y 2131; Sección Histórico, Legajo 4809; Sección de Almadrabas, legajo 2189; Sección Buques, legajo 1176.
2. DE SALAS Y GONZÁLEZ, FRANCISCO JAVIER: *Historia de la Matrícula de Mar y exámen de varios sistemas de Reclutamiento Marítimo*, Publicaciones de la Biblioteca del Real Instituto y Observatorio de Marina en San Fernando (Cádiz), Madrid, 1870.
3. DE SEIXAS Y LOVERA, FRANCISCO: *Theatro naval hydrográfico*, Madrid, 1688.
4. SAÑEZ REGUART, ANTONIO: *Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional*, Madrid, 1791.
5. *Enciclopedia General del Mar*, Ediciones Garriga, Barcelona 1957.
6. *Código de las Costumbres Marítimas* (también llamado "Libro del Consulado"). Traducido al castellano por Antonio de Capmany y de Monpalau, Madrid 1791.
7. *Guía del Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán*, Viso del Marqués, 1985.
8. ÁLVAREZ DE TOLEDO Y MAURA, LUISA ISABEL: *La Almadra en el "Viejo Régimen"*, Sanlúcar de Barrameda, 2005, www.fcmedinasidonia.com