

TRIPULANTES DE INFERIOR CATEGORIA: LLOVIDOS Y DESVALIDOS, SIGLO XVIII

por

ANGELES FLORES MOSCOSO

El siglo XVIII es un siglo de sumo interés para la historia de la marina española. Esta, que entra en el nuevo período de forma decadente, sin embargo, de la mano de Patiño y Ensenada, respectivamente, consigue su mayor curva de ascenso, aunque al final de la centuria vuelva a descender.

En su movimiento ondulante, como todo organismo vivo, toma parte muy activa en lo político, económico y social. Es este último aspecto el que nos atrae y, dentro de él, la faceta que nos ocupa es la de su actividad como asimiladora de un sector minoritario: los *polizones*.

Este fenómeno existía desde los comienzos de los viajes al Nuevo Mundo, y a veces los que lo practicaban eran en cantidad tan elevada y surgían tan de repente, una vez el buque en alta mar, que se les conocían como los *Llovidos*, apelativo sólo utilizado para aquellos que embarcaban furtivamente para ultramar.

Los desplazamientos a América no poseían ningún atractivo como medio de transporte, aunque sí lo tenían como solución a problemas vitales, realidades de sueños, y esperanzas de una nueva vida allende el océano. Para algunos suponía su segunda oportunidad por lo que pasaban a Indias aunque fuera de forma ilegal, y dispuestos a sufrir todas las penalidades y riesgos que conllevaba la travesía.

El «status» social que optaba por este sistema de traslado estaba formado por vagos, maleantes, parados, y por los que iban a localizar familiares a los que, flaqueándoles la memoria, olvidaban a los que dejaban en España. Estos olvidadizos parientes eran una consecuencia, la mayoría de las veces, del auge de la navegación. A medida que ésta se iba desarrollando el número de cargadores y maestre, analfabetos por lo general, aumentaban, y cuando experimentaban algún quebranto en las ventas decidían no volver a la Península para evitar rendir cuentas.¹ En una palabra, todos eran marginados con problemas de los que la sociedad no quería saber nada.

Jurídicamente se tenía por vago al que carecía de domicilio cierto, no ejercía profesión alguna, ni poseía medios de subsistencia; por lo tanto sin conexión alguna social, ni familiar, ni económica, ni material.

Bajo este nombre genérico se aglutinaban los soldados licenciados que al terminar la guerra se encontraban sin ocupación, o que acostumbrados a la vida de campaña preferían el ocio al trabajo; niños huérfanos, o abandonados por sus padres; mujeres olvidadas por sus maridos que permanecían en las colonias; marineros que agotado su corto caudal en tierra caían en la miseria; agricultores, y artesanos ociosos, etc. No obstante esta diversidad todos coincidían en el sistema de vida: el pequeño hurto, la mendicidad, los oficios menores, y lo «que saliera».

Por ello las ciudades grandes y portuarias como Sevilla y Cádiz los atraieron sobremanera al poder beneficiarse más fácilmente de una comunidad próspera, y tener mayor posibilidad de embarcar para Indias, o por lo menos de lucrarse con las limosnas de quienes traficaban con los fabulosos productos y riquezas americanas.

La secuela de siglos anteriores fue aumentada, de forma indirecta, a causa de la política seguida por los Borbones de innovaciones y cambios, algunos de los cuales afectaron ciertos gremios andaluces, causando desempleos.

¹ Informe de Antonio Barceló y Prats de la Junta de Comercio. Cádiz, 23 noviembre 1787. A. G. I., Consulados, 73.

Así, por ejemplo, el permitir salir navíos para América desde otros puertos que no fueran los habituales creó parados en el sector de abastecimiento de dichos barcos, y actividades anexas; la real cédula del 18 de octubre de 1737 en que se establecía que ningún individuo no matriculado, y que no hubiera hecho por lo menos tres campañas en buques de guerra, podía cruzar el Atlántico, dejó sin trabajo a numerosos marineros que no cumplían dichos requisitos.² Al igual que las reformas mencionadas, la agraria, proyectada con objeto de hacer más adecuada la explotación de la tierra y distribución de la propiedad, no dio el resultado pretendido, concentrando los campos en pocas manos, y quedando el pequeño labrador inactivo.

Muchos de los desocupados vieron su solución en emigrar, y algunos fueron a engrosar la cifra de los llovidos.

EMBARQUE

A pesar de la vigilancia que se tenía en torno a las embarcaciones, aunque no muy estricta a veces, la burlaban en solitario, o ayudados desde dentro, y se introducían subrepticamente aprovechando la nocturnidad; o como cargadores de mercancías que luego no regresaban a tierra; o como si fueran marineros y soldados. Otras veces, en barcas, abordaban al navío a dos o tres leguas mar abierto. Luego permanecían ocultos hasta estar bastante apartados de la costa donde consideraban que ya no los iban a echar al agua, ni los iban a dejar morir de hambre, como ocurría, aunque se desequilibraba el régimen interno de la nave al tener que alimentar y convivir con un número de personas que no estaban previstas, llegándose en algunos viajes hasta pasar momentos angustiosos.

Como sucedió en 1715 con el convoy que salió de Cádiz con tres naos: «Santa Rosa», «San Carlos» y «Ninfa», y el patache «El Cubano», para llevar al virrey del Perú (Príncipe de Santo Bono), y a los obispos de Santa Marta, Panamá, Arequipa y Buenos Aires a sus destinos. Solamente en el «Santa Rosa» se encontraron

² Merino Navarro, José María: *La armada española, siglo XVIII*. Madrid, 1981, pág. 86.

300 llovidos que elevaron la cantidad de tripulantes a 1.015 personas.³ Esta invasión creó verdadera dificultad, estando a punto de morir de sed, ya que de por sí las reservas de agua potable estaban muy justas, pues parte del espacio destinado a tan preciosa carga había sido ocupado por el bagaje de los pasajeros importantes, y por la comida de camellos que llevaban a Panamá con objeto de aclimatarlos para utilizarlos como transportes en el istmo.

Esta abundancia de polizones no era lo normal, aunque sí a lo largo de todo este período ellos constituyeron una constante.

LEYES

Para evitar estas anomalías las leyes se hacían más rígidas, se modificaban o se dictaban otras nuevas según las circunstancias del momento, y siempre enfocadas hacia dos vertientes: una controlar los causantes que provocaban dicha irregularidad (leyes para mendigos, vagos, pobres, etc.) en las cuales no vamos a entrar; y otra castigando a todos los involucrados, de forma directa o indirectamente, en este problema. Sin embargo no tendieron a solucionar el hecho productor de este fenómeno.

Durante el primer tercio del siglo que todavía se utilizaba el sistema de flotas, era el general de la armada el encargado de hacer una visita personal en todos los navíos después de haberse hecho a la vela⁴ para descubrir a todos los pasajeros intrusos. Una vez que este sistema se abandonó y los navíos sueltos y de registros se multiplicaron, fueron sus comandantes y capitanes los que asumían esta tarea.

Los llovidos encontrados antes de zarpar, dentro de los puertos andaluces, eran entregados a sus respectivos jueces de arribadas para remitirlos a un presidio de Africa por seis años,⁵ excepto sien-

3 «Relazione e giornale del viaggio dell'Excmo. Signore Principe Santo Bouno, vicere de Peru». Manuscrito della biblioteca de S. Martino, dato in luce et annotato de Lorenzo Salazar. Nápoles, 1894. Citado por Cesáreo Fernández Duro: *La armada española*. Tomo VI. Madrid, 1900, págs. 122-123.

4 Cédula al General de la Armada. Madrid, 19 marzo 1623. A. G. I., Indiferente General, 2.498. Lib. XV, fols. 141-142.

5 Ordenanzas de Marina y Almirantazgo, 1740. Cuaderno núm. 11, punto 38. A. G. I., Indiferente General, 2.595.

do hombres de mar en cuyo caso se les condenaba a tres años de campaña en Europa con plaza de grumete, so pena que por su calidad de desertores les correspondiese otro correctivo.⁶

Los que lograban permanecer ocultos hasta encontrarse bastante lejos de tierra no corrían mejor suerte que sus compañeros. Una vez descubiertos automáticamente pasaban a convertirse en tripulantes, ya que la poca y mala comida que se les daba tenían que ganársela trabajando, bien en el manejo de las bombas, ayudando a los artilleros, o en otras faenas⁷ hasta llegar a Indias donde se les confinaba en un presidio con la misma sanción: seis años; o se devolvían a España para que en ella cumpliesen la condena.

Sin embargo algunos conseguían alcanzar sus destinos con éxito. Normalmente, siguiendo el impulso del carácter español de ayudar a los perseguidos por la justicia, estos llovidos solían gozar de la simpatía de la gente, en especial de sus paisanos, y cuando estaban próximos a la costa los ocultaban, y les hacían salir del barco igual que entraron: ilegalmente.⁸ Este era uno de los motivos que hacía que fuera imposible un control exacto de los que sin licencias y de forma clandestina pasaban al Nuevo Mundo.

Sobre todos estos cómplices, que de alguna manera ayudaban a los furtivos, también cayó implacable la ley, reforzándola al ordenarse en 1740 se condenaran a los oficiales de guerra, desde el alférez de fragata hasta el de mayor grado, a perder su empleo; al comandante del navío y al escribano, además de la pérdida de su puesto, cuatro años de prisión; y al resto de la tripulación privación de su oficio y diez años en una cárcel africana.⁹ Estas mismas ordenanzas estimulaban a denunciar a los polizones, premiando al marinero o soldado que lo hiciera con 30 pesos, dándole la libertad al soldado que la pidiera, y 60 pesos si el marinero era de navío mercante,¹⁰ premio que la Corona muy sabiamente disponía

6 «Ordenanzas generales de la armada naval». Tratado 6, tít. VII, art. 71, tomo II, pág. 543. Madrid, 17993.

7 Instrucciones de la Reina Gobernadora, 1688. Punto 21. A. G. I., Indiferente General, 2.671.

8 Carta del Gobernador de Buenos Aires, José de Andonaegui, a don Francisco de Varas y Valdés. Buenos Aires, 28 abril 1751. A. G. I., Contratación, 5.158.

9 Ordenanzas de Marina y Almirantazgo, 1740. Cuaderno núm. 11, puntos 35-37. A. G. I., Indiferente General, 2.595.

10 *Ibidem*, puntos 39-40.

había de ser cubierto de los bienes y sueldos de los individuos que hubieran embarcado, o permitido embarcar a estos viajeros.

Era una forma de escarmiento, y a su vez una fórmula para salvaguardar su hacienda.

No obstante todas las medidas tomadas el problema subsistía, incluso iba en aumento quizás por la relajación de costumbres, debilitamiento de la legislación, o por necesidades políticas. Por esta razón en 1748 el tribunal de la Casa de Contratación se atrevió a exponer a Su Majestad algunos medios que, controlados por el mismo tribunal y respaldados por el gobierno, evitarían una gran parte de estos desórdenes. Se pidió que el Consejo ordenara que en tiempo de paz ninguna embarcación saliera de Cádiz para Indias de noche y sin que se procediera a la visita regular que solía hacer el dicho tribunal, de día y a la hora razonable, para detectar los polizones. Se solicitó que se le diera facultad a este estamento para elegir persona que lo representara, factible de variar según conveniencias y que costearía la bolsa de penas de cámara y gastos de justicias y multas impuestas a delincuentes, para que fuese en el navío dos o tres leguas mar adentro con objeto de evitar se abordase la embarcación. Asimismo se sugirió que siempre hubiere a disposición del dicho organismo un bajel donde serían devueltas a puerto todas las personas que encontraran sin licencias.¹¹

Pero estas precauciones que pudieron paliar algo la situación no se tuvieron en demasiada consideración por la administración, e incluso se le llegó a decir, de forma velada, que este asunto no era de su incumbencia.

BENEFICIARIOS DEL PROBLEMA

En este siglo, como en todo tiempo y época, también hubo quien aprovechó la coyuntura para sacar ventajas en su beneficio.

Así, los pasajeros que iban en los barcos de guerra de la armada, y que debían pagar 20 ducados a la avería por ellos y por sus

¹¹ Carta del Tribunal de la Casa de Contratación a Su Majestad. Cádiz, 5 noviembre 1748. A. G. I., Indiferente General, 2.025.

criados, subalternos, o esclavos,¹² en algunos viajes se evitaban tal gasto sustituyendo a sus sirvientes por polizones, o introduciendo a éstos como tales.

En ocasiones los capitanes y oficiales, unos por eficacia de las recomendaciones, y otros por un corto interés, los admitían oculta-mente en las naos.¹³ Luego, valiéndose de la clandestinidad y a causa de la falta de marinería que había, los utilizaban para las tareas más duras y bajas a la ida, y a la vuelta, a ración y sin sueldo, para ocupar los puestos de aquellos navegantes que en llegando la nave a su destino desertaban, o para cubrir las plazas vacas por fallecimientos.

La Corona, conocedora de este cuestionable asunto, fluctuaba según las exigencias del momento. Unas veces se inhibía cuando la escasez de gente de mar era grande a consecuencia de la real cédula de 1737 ya citada; o cuando por comodidad o provecho convenía que el conflicto se trasladase al otro lado del océano; o interesaba que esta clase de pasajeros engrosaran el número de los que, asentándose en aquellas tierras, iban a conservar a aquellos dominios, mejorar sus cultivos y explotar sus minas, en peligro de perderse por la natural desidia y flojedad de los criollos en general. Otras recrudecía los castigos y penas cuando el cariz político lo requería.

PROTESTAS

Esto último fue lo que sucedió cuando en la década de los 50 los gobernadores de los puertos americanos, agobiados por la complejidad que se les planteaba con la profusión de llovidos que les entraba con cada nave, se quejaron a las autoridades, pues, al ser la mayoría gente de mal vivir, sólo producían inquietud e inestabilidad en los pueblos.

Fue un período en que el aluvión de polizones aumentó, lle-

12 Haring Clarence, *Henry: Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1939, pág. 96.

13 Informe del Fiscal de Su Majestad, Francisco de Herrera. Cádiz, 19 mayo 1728. A. G. I., Indiferente General, 2.021.

gando en algunos barcos a superar a la dotación. Como sucedió en el navío «Santa Teresa» en 1757, cuyo capitán, don Martín de Lemus, introdujo 60 llovidos cuando la tripulación constaba de 40 plazas, por cuyo acto se le formaría proceso a su regreso, y se daría orden al Consulado de excluir a este sujeto de poder navegar como capitán, o como otro cargo cualquiera.¹⁴

También se sucedieron las protestas desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife donde se comenzaron a ver, con asiduidad, naos que arribaban sin tener permiso para ello. De entrada las autoridades tinerfeñas creyeron que eran arribadas premeditadas por los mismos comerciantes gaditanos para introducir géneros o personas en la isla, prohibido por real orden del 31 de agosto de 1751. Sin embargo, comprobaban que la causa era la cantidad de polizones encontrados lo suficientemente considerable como para mermar, entre el trayecto Cádiz Canarias, las reservas de agua y alimentos que llevaban para todo el recorrido.

Tal ocurrió en 1758 con la embarcación «San Rafael», a cargo del capitán Juan Venel, con destino a Perú, del que antes de salir de Cádiz desembarcaron a 18 llovidos, y a los dos días de viaje, cuando se hicieron las listas para arreglar las guardias y distribuir víveres, se encontraron, además de los 130 hombres de la dotación, a 80 sin asiento.¹⁵ No obstante, al llegar a Tenerife, y tras el registro realizado por orden del señor juez superintendente de este comercio de Indias, subdelegado de la intendencia general de marina de Cádiz en estas islas, sólo hallaron a 63. Estos, custodiados por los guardias destacados para esta eventualidad, fueron trasladados al castillo de San Cristóbal donde quedaron confinados. Al capitán y maestre del «San Rafael» se les ordenó que cuando dieran con los restantes los entregaran en el primer puerto a que llegaran, bajo multa de 1.000 ducados si no lo hacían.¹⁶

A pesar de todo siempre escapaban algunos al rastreo, ya que

14 Carta de Esteban José de Avaria a Julián de Arriaga. Cádiz, 23 noviembre 1757. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

15 Carta de Antonio Ulloa al comandante general Juan de Urbina. Santa Cruz de Tenerife, 13 febrero 1758. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

16 Carta de Bartolomé de Casabuena a Julián de Arriaga. Santa Cruz de Tenerife, 28 febrero 1758. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

al camuflaje ayudaban los contra maestres, guardianes, y otros oficiales que los encubrían ocultándolos en los pañoles, entre las velas, entre los cables, en el entrepuente, o haciéndoles rotar con la marinería.

RECRUDECIMIENTO DE LEYES

Ante tan intolerable desorden, por real cédula del 18 de junio de 1758 se tomaron providencias extraordinarias. Se concedió al presidente de Cádiz facultad para decidir las medidas que creyera necesarias para remediar tan perjudiciales excesos, siempre dando cuenta al Consejo de los motivos que le movió a tomar esa resolución. Se hicieron los castigos más ejemplares, penalizando con 500 ducados de plata a los capitanes o maestros que a los ocho días de su salida a la mar no pasaran de nuevo revista de toda la gente que hubiera a bordo, revista que debía ser testificada con las firmas de las personas de mayor autoridad que fueren embarcadas; y multando a los que hubieran cooperado en la introducción de los mencionados polizones con la pérdida de sus soldadas, independientemente de las penas anteriormente establecidas.¹⁷ Y para evitar que estas determinaciones se incumplieran deberían ser fijadas en el palo mayor, para que bajo ningún pretexto se alegara ignorancia.¹⁸

Los llovidos solían ser de edad, normalmente, no superior a los 22 años, pues rara vez sobrepasaban algunos los 25 años cumplidos,¹⁹ y se nutrían el mayor porcentaje de nativos andaluces, y de una minoría de otras regiones, aunque afincados en dicha zona. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo, comenzaron con más frecuencia a incorporarse a ellos gente de Europa que quería pasar a Indias sin licencias, por lo que el problema adquirió un nuevo cariz político que había que cortar a rajatabla.

17 Real Cédula. Aranjuez, 18 junio 1758. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

18 Carta de la Audiencia de la Contratación de Cádiz a los capitanes y oficiales de los navíos. Cádiz, 24 agosto 1776. A. G. I., Consulados, 96, Ramo 14.

19 Carta del Tribunal de la Casa de Contratación a Su Majestad. Cádiz, 14 septiembre 1728. A. G. I., Indiferente General, 2.021.

Por lo tanto, en 1763 se hizo más rígida la legislación. Se responsabilizó a la oficialidad, hubiera colaborado o no, de cuantos polizones se descubrieran a lo largo del viaje.²⁰ Disposición que suscitó la reclamación de los perjudicados, argumentando que los que secundaban el embarque ilegal eran algunos pasajeros, marineros, o mozos, y que la oficialidad debería quedar libre de las condenas preestablecidas mientras no se demostrara su participación.

Para mostrar su buen hacer sugirieron que se les permitiese llegar a cualquiera de las Canarias, ponerse a la capa, y mandar a tierra en una lancha a los polizones para entregárselos a los jueces de aquellos territorios. Se admitió esta petición, dejándolos que se acercaran a las Afortunadas siempre que excediesen de diez los intrusos, en caso contrario deberían continuar viaje y entregarlos a su arribo en el puerto de destino como si fuera partida de registro, poniéndoles antes de llegar una barra de grillos que debían llevar para estas ocasiones.²¹

Si desembarcaban algunos en las mencionadas islas, entonces a los dueños de las naos se les obligaba a pagar por cada llovido dejado un real de plata diaria para su mantenimiento hasta que las autoridades isleñas los remitieran a la Península en cualquier navío;²² y 15 pesos escudos de a ocho reales de plata por el flete de cada uno.²³

La suerte de los polizones o llovidos no fue menos tensa que la de sus protectores. Los que llegaban como tales a América y se afincaban allí corrían el riesgo de perder todos los bienes que adquirieran en las Indias.²⁴ Los otros, después de sufrir una travesía con hambre, trabajo, promiscuidad, e incluso enfermedades, eran aplicados al servicio de las armas para cubrir las bajas aunque fueran propensos a la deserción, pues siempre eran mejores que los criollos

²⁰ Carta al Marqués del Real Tesoro. San Lorenzo, 24 octubre 1763. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

²¹ «Real orden sobre polizones a América». Madrid, 9 diciembre 1767. A. G. I., impreso.

²² Informe del Juez de Indias, don Bartolomé Casabuena. Santa Cruz de Tenerife, 28 enero 1764. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

²³ «Conocimiento» del capitán de la polacra «Nuestra Señora de Montenegro». Santa Cruz de Tenerife, 11 febrero 1764. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

²⁴ Carta del Tribunal de la Casa de Contratación a Su Majestad. Cádiz, 14 septiembre 1728. A. G. I., Indiferente General, 2.021.

utilizados con este fin. Los que no se consideraban a propósito para este cometido eran devueltos a España a cargo de los dueños o capitanes de los navíos en que fueron, y siendo de cuenta de éstos el transporte y la manutención del tiempo que estuvieran en prisión aguardando el regreso.

Una vez en la metrópoli se les sometía a juicio. La sentencia debían cumplirla en cárcel o en navíos de corso de donde no se les permitía bajar a tierra, y en los que no tenían, según la orden del 17 de abril de 1764,²⁵ más remuneración que la ración ordinaria de armada, excepto la del vino que debía retenérseles para comprarles ropas. Cometido éste que asumían los contadores de los buques en que navegaban.

Sólo a los polizones menores de edad se les mitigaba la pena no obstante las ordenanzas de marina. Esta remisión o suavidad del castigo no era arbitraria o graciosa del juez, sino que era obligada de justicia por el solo hecho de ser menor.²⁶

Con toda esta rigidez no consiguieron el resultado que esperaban.

DESVALIDOS

Era difícil terminar sólo por medio de leyes y disposiciones con esa plaga que llegó a ser un peligroso semillero de vicios y daños para la seguridad económico-social del país, tanto en España como en las colonias.

Por lo tanto se consideró que la táctica a seguir para extirpar este conflicto y crear una generación de hombres dignos, era el de llevar por buen camino a los indeseables en potencia: niños abandonados, perdidos, huérfanos, tunantes, y pobres de solemnidad, para lo cual se hicieron varias tentativas.

²⁵ Real orden a Juan Gerbaut. San Ildefonso, 22 septiembre 1767. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

²⁶ Sentencia para el polizón Santiago Carrera. San Sebastián, 11 julio 1761. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

²⁷ Ordenanzas de Marina y Almirantazgo, 1740. Cuaderno núm. 11, punto 12. A. G. I., Indiferente General, 2.595.

TENTATIVAS

En 1740, teniendo en cuenta que el número de esta clase de muchachos era superior al que podía absorber las entidades para este fin erigidas, se ordenó a las autoridades que informaran al almirantazgo de los desvalidos existentes en sus respectivas jurisdicciones capaces de soportar el servir en las embarcaciones de guerra donde se les instruiría en la navegación.²⁷

Años más tarde, en 1751, se hizo extensiva la anterior orden a toda clase de naos, obteniendo así más puestos para colocar a los dichos chicos.

Eran las justicias de los pueblos andaluces los encargados de entregar a los jóvenes que se encontraban en estas circunstancias a los comisarios y subdelegados de marina, los cuales a su vez, atendiendo al orden de antigüedad de inscripción, les darían destino enviando a aquellos que supieran escribir a la escuela náutica, donde la hubiere, y a los otros a la mar.²⁸

Con este procedimiento se alejaban de los puertos y centros urbanos, se confinaban a un habitáculo de fácil control, y se les iniciaba en un oficio.

Parecía haberse encontrado una solución satisfactoria. Sin embargo no compartían la misma opinión ni los patrones a quienes se les obligaba a llevar un desvalido por cada diez hombres de la tripulación, y a los que tenían que asistir con ración y paga proporcionada; ni a los maestros carpinteros y calafates a los que se les imponían habían de tener, además del aprendiz correspondiente, a uno de aquellos asistidos.²⁹ Estos últimos eran los que resultaban más gravosos, pues debían permanecer en el taller, alimentados, y vestidos, hasta que saliesen de oficial y ganasen un jornal como tal. Y una vez así debían continuar con el maestro dos años más contribuyendo con 2/3 de sus sueldos al que les enseñó, aunque éste seguiría con la obligación de mantenerlos.

28 Ordenanzas Generales de la Real Armada. Buen Retiro, 1 enero 1751. Tratado 10, tit. III, art. CXXXV. A. G. I., Indiferente General 2.595.

29 *Ibidem*, art. CXXXVI, y CXXXVII.

Como se ve a la administración le preocupaba este dilema, y trataba por distintos medios el controlarlo, y que no se le escapara de entre las manos aunque sin demasiado éxito.

Se insistió de nuevo, y por fin cristalizó en 1791, pero esta vez canalizando la protección y colocación de los desvalidos a través del comercio y consulado de Cádiz.

A propuesta de éstos y aprobado por la Suprema Junta de Estado se dio una real orden el 14 de febrero de 1791, para que todas las naves que hicieran el comercio con América llevaran algunos de estos adolescentes para iniciarlos en el oficio de la mar, sin cuyo requisito no se otorgarían patentes de navegación.³⁰

El número de los que habían de instruir iba en proporción con el arqueo del navío, siendo uno para los barcos que no alcanzaran las 150 toneladas, dos para los de 150, aumentando de uno en uno por cada 100 toneladas más de peso.

De todas formas estas normas podían ser alteradas según el arbitrio del juez de arribadas de Cádiz, siempre que para ello hubiesen fundados motivos, motivos que había que justificar.³¹

RECLUTAMIENTO

Para reclutar a estos niños se seguían unas reglas. Debían ser localizados y seleccionados por los comisarios de barrios en Cádiz, y por los justicias en los pueblos aledaños: Puerto de Santa María, Jerez, Sanlúcar, etc., ya que el 80 % de los desvalidos eran andaluces. Se confeccionaba una lista con los que consintieran en embarcarse y estuvieran dispuestos a participar en esta experiencia. Una vez agrupados eran entregados a un comisionado del juez de Arribadas que los trasladaba desde sus lugares de origen a Cádiz donde se les equipaba, y se les destinaba navío.³²

³⁰ Real orden al Presidente Juez de Arribadas y Alzadas de Cádiz. Madrid, 14 febrero 1791. A. G. I., Consulados, 76.

³¹ Carta del Presidente Juez de Arribadas a Gardoqui. Cádiz, 2 diciembre 1791. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 106.

³² Carta al Juez de Arribadas, Manuel González. Puerto de Santa María, 17 agosto 1791. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 301.

Todo este proceso debía hacerse con diligencia y brevedad, pues cualquier demora era causa de que los navieros se perjudicaran al tener que retrasar la salida como consecuencia de la dilación en la entrega de patente de navegación.

Considerando que gran parte de estos niños, dado su nivel económico, estarían en la mayor desnudez, fue la Junta General de comercio la que acordó que el Consulado suplicara a Su Majestad se les permitiese, sólo en el primer viaje, vestirlos apropiadamente para la ruta que fueran a realizar, utilizando para ello, del fondo del 1/2 ‰, 20 pesos por cada individuo, valor en que se calculaba un ajuar.³³

El Rey complacido ante la acogida que tuvo el proyecto accedió a la petición antes formulada, concediendo la cantidad pedida con una real orden del 30 de marzo de 1791,³⁴ cantidad que en 1792 va a ser ampliada a 26 pesos aunque con la salvedad de que no se admitiría ningún otro recurso de aumento de la consignación.³⁵

Fue un comisionado nombrado por la Junta de Comercio de Cádiz, siempre que no fuera el dueño del navío, y que se renovara anualmente, el que se ocuparía de distribuir la indumentaria con arreglo a las necesidades personales de los muchachos, o del clima de la región adonde se iban a dirigir, ya que los enviados a Chile, Lima o puertos intermedios necesitaban más ropa de abrigo que los que iban a otros puntos. Igualmente sería el encargado de manejar los fondos que para ello se designaban, de los cuales estaba obligado a dar cuenta al final de su gestión al Consulado para que estos gastos pudieran ser incluidos en la cuenta general que dicho organismo remitía al Consejo. También debería entregar un inventario a su sucesor de las existencias habidas, tanto de prendas hechas como de géneros para confeccionarlas. La primera persona nominada para dicho cargo fue don Lucas Ignacio Fernández.³⁶

33 Acuerdo de la Junta General de Comercio. Cádiz, 3 marzo 1791. A. G. I., Consulados, 76.

34 Real orden al prior y cónsules del Consulado de Cádiz. Madrid, 30 marzo 1791. A. G. I., Consulados, 76.

35 Real orden al prior y cónsules de Cádiz. Madrid, 17 julio 1792. A. G. I., Consulados, 76.

MEDIDAS PREVENTIVAS

Para evitar fraudes y manipulaciones con los chicos se obligaba a los capitanes y pilotos a comprometerse a tratar bien a los jóvenes que se les encomendaban, y a presentarlos al regreso del viaje, o en su ausencia mostrar un testimonio que justificara su falta.³⁷

Asimismo se había de informar a la Corona de los navíos que zarpaban para Indias con la cifra de desamparados que llevaban, expresando datos personales que los identificaran, tales como nombre, edad, procedencia, etc.

Siguiendo la política paternalista que se adoptó en esta época sobre esta materia, se estableció que cada desvalido sólo hiciera un viaje con objeto de darle la misma oportunidad a otros compañeros de infortunios; y se procuró no abandonarlos a su suerte a la vuelta de la travesía, sino encontrarles un empleo para que no se perdiera el fruto de la instrucción y práctica que hubieran adquirido.³⁸

Con este fin se le pasaría al comisario de matrícula una notificación de todos aquellos que hubieran hecho el recorrido reglamentario para que fueran preferidos a otros en los roles de los buques que debían llevar grumetes y pajes de escoba.³⁹

Esto último no se cumplió a rajatabla, pues el Rey con sus sucesivas órdenes: la del 13 de enero de 1794 para que, además, se embarcara un colegial de San Telmo por cada 150 toneladas de arqueo; y la del 19 de septiembre de 1797 para que también se llevaran niños de la Casa de la Misericordia, presionó demasiado a los armadores. Estos optaron a principio del siglo XIX por aceptar sólo a los alumnos del colegio de San Telmo, mientras no se resolvieran con la superioridad los considerables perjuicios que repercutían en ellos al tener que recoger a tantos jóvenes inexpertos.⁴⁰

36 Acuerdo de la Junta General de Comercio. Cádiz, 13 abril 1791. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 106.

37 Real orden al Presidente Juez de Arribadas y Alzadas de Cádiz. Madrid, 14 febrero 1791. A. G. I., Consulados, 97.

38 *Ibidem*.

39 Carta al Comisario de Matrícula, Domingo Pavía. Cádiz, 5 octubre 1791. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 106.

40 Oficio del Comandante de los Tercios Navales de Poniente. Cádiz, 21 octubre 1808. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 106.

Como se puede apreciar a lo largo de esta breve exposición no se consiguió eliminar el problema, aunque sí atenuarlo por algún tiempo.

En cuanto al aspecto humano, eje principal de este dilema, el resultado no fue más satisfactorio. Los esfuerzos que se realizaron para integrar a los componentes de este estamento a la vida marinera no alcanzaron la meta prevista, pues, durante casi toda esta centuria, fueron considerados por la gente de mar, tanto los ilegales: Llovidos, como los legales: Desvalidos, como oportunistas y tripulantes de inferior categoría.

APÉNDICE

Polizones encontrados en el navío «La Concepción», alias «Los Pasajes», que salió de Cádiz el 12 de enero de de 1764, con el registro «Nuestra Señora del Buen Consejo», rumbo a la mar del Sur.

Estos llovidos fueron desembarcados en Santa Cruz de Tenerife, y devueltos al puerto de origen en la polacra «Nuestra Señora de Montenegro». ¹

<i>Nombre</i>	<i>Edad</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Oficio</i>	<i>Motivo</i>	<i>Forma de embarque</i>
José Gallego	37	Jerez, vecino del Puerto de Santa María	?	traerse a su cuñado de Lima	con el ganado
Santiago González	20	San Adrián de los Cobres, vecino de Cádiz	la mar	parado	en un bote
Antonio Moriel	20	Sanlúcar	»	»	con el ganado
Juan José de la Concepción	16	El Puerto de Santa María	»	?	» »
Pedro de los Reyes	14	Jerez, vecino del Puerto	pescador	?	con los toneles de agua
Juan Alvaro	19	Puerto de Santa María	cartero	parado	con el ganado
José Manuel Montañés	26	Huelva	la mar	»	en un bote
Antonio Vázquez	21	Puerto de Santa María	»	»	directamente
Agustín Mutiosabal	25	S. Sebastián, vecino de Cádiz	»	»	»
Luis de León	19	Puerto de Santa María	»	»	»
Joaquín Roldán	27	Málaga	»	»	»
Angel Ares	24	S. Julián de Lainos, vecino de Cádiz	»	»	»
Lucas de Sumillada	27	S. Sebastián	»	»	
Agustín Jiménez	12	Ceuta, vecino de Puerto Real	»	»	entre marineros
Antonio de Frías	24	Málaga, vecino de Cádiz	carpintero	?	remocendado al maestre

¹ Interrogatorio del testimonio adjunto a la carta del Marqués del Real Tesoro a don Julián de Arriaga. Cádiz, 20 marzo 1764. A. G. I., Indiferente General, 2.484.

Desvalidos reclutados en el Puerto de Santa María, uno de los pueblos de la provincia de Cádiz. 1792.²

— Juan Manuel del Real	de la calle de las Cruces
— José Almida	» » » » la Arena
— Manuel Cordones	» » » » » Plata
— Manuel Francisco de Paula	» » » » Caldivilla
— José María Ojea	» » » del Espíritu Santo
— José Miguel Fernández Bobadilla	» » » » Pozuelo
— Carlos Benítez	» » » » Pagador
— José Benítez	» » » » »
— Pascual Molina	» » Casa del patrón Bautista
— José Gutiérrez	» » calle de la Plata
— Francisco de Pazos	» » Rivera
— Gaspar González	» » calle de la Nauca
— José Tejada	» » » » » Rosa

Ropa que se le suministra a cada uno de los muchachos desvalidos destinados a viajar a América. [1791].³

- una chaqueta de paño azul de segunda forrada de bayeta
- un par de calzones largos de dicho paño
- un chaleco de bayeta forrado de lienzo
- una chupeta de bayeta de dos frisos, forrada de lienzo
- un par de calzones largos de bayeta
- un chaleco de bayeta forrado de lienzo
- un marsellé
- dos pares de media de lana
- dos pares de calcetas
- dos gorros de lana
- ocho camisas de lienzo listados
- pares de calzones »
- dos chalecos »

² Carta de Claudio Macés a Manuel González. Puerto de Santa María, 14 de febrero de 1792. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 106.

³ Relación de la ropa dada por Lucas Ignacio Fernández. sin fecha [1791]. A. G. I., Juzgado de Arribadas, 301.

- un par de hebillas
- un sombrero redondo a la inglesa
- un peine de marfil
- un escarmenador
- dos redondeles afelpados para el petate
- una caja, cuyo uso es para cada dos muchachos

A los que van destinados a Chile, Lima, o puertos intermedios, se les agrega:

- una chupa de bayeta forrada en lo mismo
- un chaleco de bayeta » » » »
- un par de calzones largos de bayeta
- dos pares de medias de lana
- dos camisas
- un par de zapato.