

Vol 11, No. 21 / Enero - junio de 2019 / ISSN: 2145-132X

HiSTOReLo

REVISTA DE HISTORIA REGIONAL Y LOCAL


La Matrícula de Mar en los virreinos americanos
y en Cartagena de Indias.
La disputa de su instauración
a finales del siglo XVIII

*The Matrícula de Mar (Navy Register) in the American viceroyalties
and Cartagena de Indias:
the Struggle Around the Establishment of the System
at the end of the 18th Century*

*A Matrícula de Mar nos vice-reinos americanos
e em Cartagena de Índias.
A disputa de sua instauração
a finais do século XVIII*

Fernando Suárez Sánchez

Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín (Medellín, Colombia)

 orcid.org/0000-0003-4689-089X

Recepción: 13 de junio de 2018

Aceptación: 31 de octubre de 2018

Páginas: 319-349

DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v11n21.72851>



i

La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración a finales del siglo XVIII


*The Matrícula de Mar (Navy Register) in the American viceroyalties
and Cartagena de Indias:
the struggle around the establishment of the system
at the end of the 18th Century*

*A Matrícula de Mar nos vice-reinos americanos
e em Cartagena de Índias.
A disputa de sua instauração
a finais do século XVIII*

Fernando Suárez Sánchez*

Resumen

Este artículo, basado en una revisión de documentos en varios archivos, explora el proceso de instauración del sistema de reclutamiento naval llamado Matrícula de Mar en América y, particularmente, en Cartagena de Indias. A su vez, examina la disputa en torno a su instauración, principalmente desde las críticas de dos jurisconsultos neo-

*Historiador de la Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín (Medellín, Colombia). El artículo es resultado del proyecto: La Real Armada en Cartagena de Indias. Aspectos económicos y sociales de la institución militar naval, 1748-1779, financiado por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH). El autor agradece especialmente a Julieta Restrepo Berrío por el apoyo y por los comentarios hechos en las diferentes versiones del artículo y a Jazmín Sugely Santa, Juan José Velásquez Arango y Felipe Vélez Pérez por sus sugerentes lecturas sobre este tema. Correo electrónico: fesuarzsa@unal.edu.co.  orcid.org/0000-0003-4689-089X.

granadinos: Felipe Vergara y José Ignacio de Pombo, quienes, a partir de argumentos basados en la defensa del derecho de los milicianos a las industrias marítimas y de la libertad económica, ayudaron a la reducción de las competencias de dicha institución. En esta medida, este artículo termina por explorar el problema de la obligatoriedad del servicio naval como un problema para la concepción moderna de la libertad.

Palabras clave: historia latinoamericana, derecho laboral, liberalismo, transporte marítimo, instalación portuaria.

Abstract

The following article, based on files from different archives, deals with the process of the establishment of the recruitment system called Matrícula de Mar (Navy Register) in the Latin-American viceroyalties, and especially, in Cartagena de Indias. The article also focuses on the struggle around the establishment of this system, mainly regarding the critics made by the Newgranadians attorneys Felipe Vergara and José Ignacio de Pombo, whose arguments championed the free trade and the right of the militiamen to fishing and sailing in the sea. The defense of these attorneys led to a shrink of the prerogatives of the Matrícula de Mar. In this sense, this article assumes that the naval service came down to a conundrum for the modern conception of liberty.

Keywords: Latin American history, labour law, liberalism, maritime transport, harbours.

Resumo

Este artigo, baseado em uma revisão de documentos em vários arquivos, explora o processo de instauração do sistema de recrutamento naval chamado Matrícula de Mar na América e, particularmente, em Cartagena de Índias. Por sua vez, examina a disputa em torno a sua instauração, principalmente desde as críticas de dois

jurisconsultos da Nova Granada: Felipe Vergara e José Ignacio de Pombo, quem, a partir de argumentos baseados na defesa do direito dos milicianos às indústrias marítimas e da liberdade econômica, ajudaram à redução das competências desta instituição. Nesta medida, este artigo acaba por explorar o problema da obrigatoriedade do serviço naval como um problema para a concepção moderna da liberdade.

Palavras-chave: *história latino-americana, direito trabalhista, liberalismo, transporte marítimo, instalação portuária.*

Cómo citar este artículo:

MLA: Suárez, S., F. “La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración”. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local* 10. N.º 21 (2019): 319-349. DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v11n21.72851>

APA: Suárez, S., F. (2019). “La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración”. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*. 10 (N.º 21), 319-349. DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v11n21.72851>

CHICAGO: Suárez Sánchez, Fernando. 2019. “La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración”. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*. 10 (21): 319-349. DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v11n21.72851>

Introducción

L'Angleterre seule y envoie vingt ou trente mille matelots [à la mort]. Combien l'Amérique et combien la France, la Hollande, toute la terre ?

Jules Michelet¹

La Matrícula de Mar es el tema menos estudiado de la historia naval española. Entre la publicación de la obra de Francisco de Salas (1865) y el artículo de Angel

1. “Solo Inglaterra ha enviado veinte o treinta mil marinos [a morir]; ¿cuántos ha enviado los Estados Unidos, Francia, Holanda y el resto del mundo?” Jules Michelet (1861, 105).

O'Dogherty (1952) hay un mutis de casi unos cien años, y en lo que respecta a su estudio en los virreinos americanos no se encuentra más que una negación de su existencia en la primera (Salas 1863, 389-390) y unas breves menciones en la segunda (O'Dogherty 1952, 362). En obras posteriores, como el poco conocido texto de Rolf Mühlmann (1975) o la copiosa tesis de Vázquez Lijó (2005), la Matrícula en América solo aparece como un *obiter dictum* en el que se menciona el hecho jurídico del intento de su instauración, pero no se explora los debates y contradicciones en torno a su aparición y su funcionabilidad. Si bien algo de esto se encuentra en un sugerente artículo de Martínez Shaw y Alonso Mola (2005) sobre la Matrícula en los virreinos americanos, se hace de manera tangencial y con poca profundidad, ya que la mayor parte de la documentación que usaron se encuentra en el Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”², el cual carece de información más específica sobre las dificultades que se originaron entre las autoridades ordinarias y militares con las navales. Por esta razón, este artículo recoge documentación de varios archivos para explorar tanto la información que se cruzaba en la Secretaría de Marina y el Consejo de Indias, como la que escalaba desde la gobernación de Cartagena de Indias al despacho del Virrey en Santa Fe.

Se busca llenar parte de este vacío historiográfico por medio de exploración del proceso de instauración de la Matrícula en los virreinos americanos y especialmente en Cartagena de Indias; a diferencia de la tesis de Martínez Shaw y de Alonso Mola, acá se sostiene que la fuente jurídica del origen de la Matrícula en los virreinos americanos no es la Real Orden del 23 de agosto de 1776 y se muestra que la base de la instauración de esta corresponde a las Ordenanzas de 1748; al mismo tiempo, se mostrarán los debates y contradicciones que se iniciaron con las

2. El Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” se encuentra en el Palacio de los Marqueses de Santa Cruz en El Viso del Marqués (Ciudad Real), posee una colección de documentos entre los años 1783 y 1936 compuesta por los envíos del Ministerio Central y por los archivos de los tres departamentos marítimos (Cartagena, Ferrol y Cádiz, principalmente del segundo). Este archivo es rico sobre el tema de matrículas, principalmente en el *fondo Generalidad* y para el caso de América el *fondo Generalidad de Indias*, que consiste en tres legajos. Para esta investigación no se pudo contar con la consulta de estos documentos por problemas administrativos del archivo (cuya continuidad ha estado en vilo desde hace algunos años). Ver Ana María Vigón (1985, 231-234).

autoridades ordinarias y militares en dicha plaza, principalmente desde la posición del abogado santafereño Felipe de Vergara y del jurisconsulto payanés, con vocación de comerciante, José Ignacio de Pombo (las principales *dramatis personae* de este artículo). Estas buscaban, por un lado, la protección de la autoridad castrense y ordinaria en el territorio y, por otro, la libertad comercial por medio de la eliminación del monopolio de las industrias marítimas, tal como Pedro Rodríguez Campomanes (1774, 137-138) lo había hecho en España en un tratado sobre la importancia de la libertad económica y los perjuicios de los monopolios estatales de varios recursos, entre los que incluía el de la pesca. Desde estas perspectivas, las dos propuestas llegaban a un punto común, la defensa de la integridad y bienestar de los pobladores de la costa, y, la protección de su derecho a navegar y pescar en costas marítimas. La defensa a estos quedaba en un segundo plano y solo cobró importancia durante la segunda mitad del siglo XIX en España, cuando el liberalismo comenzaba a sucumbir ante las fuerzas atrabiliarias de la monarquía.³ Pero antes de ahondar en ese tema es importante aclarar algunos términos.

Por Matrícula de Mar se entiende el sistema de reclutamiento naval basado en un registro de los habitantes de costa marítima dedicados a la industria marítima (pesca y navegación principalmente), los cuales eran llamados en diferentes momentos del año para servir en diferentes campañas (O'Dogherty 1952; Mühlmann 1975). Se trataba entonces de un sistema que buscaba crear una base de trabajadores navales en las poblaciones de pescadores y un registro numérico sistemático de estos para generar un control más efectivo de todos los que se dedicaban a estos oficios.⁴ Como parte de su desarrollo histórico en la península, a partir de la publicación de las “Ordenanzas e instrucciones generales” en el año 1725, la Matrícula creó varios privilegios para sus matriculados, entre ellos el fuero militar de

3. En este artículo se retoma el concepto de liberalismo clásico, el cual entiende la libertad económica como la raíz de la libertad misma; el libertarismo, por el contrario, entiende a la libertad individual como suprema y como un valor que emerge de un trasfondo ético. Véase: Norman Barry (1986).

4. Este sistema tuvo su antecedente en la marina Sueca, donde se originó este tipo de instituciones, según Jean Glete (2010, 582-590), y aunque otros autores lo asocian al *impressment* inglés, es en cierta medida diferente por el factor del voluntario. Cf: Nicholas Rogers (2007, 18).

la marina en temas judiciales y el monopolio de la pesca y navegación solo para los matriculados, por lo que el derecho a la pesca y la navegación quedaba reducido a los que entraban a disposición de la Corona para campañas (Mühlmann 1975).

Esta decisión, tomada con el ánimo de aumentar el número de matriculados y evitar que el Ejército concediese la posibilidad de exonerarlos del servicio (De Salas 1865, 142), fue el punto más polémico y el que hizo de la Matrícula una institución “tan combatida”, como lo afirmó Salas (1865, 90). En las Ordenanzas de 1802 se puede ver que esta situación hacía que la voluntad de los pescadores de enlistarse estribase entre su propia decisión a no dejarse morir de hambre y el orgullo de cumplir con el servicio: “Lejos de usar de mi autoridad soberana para compeler á nadie á matricularse, dexo á todo vasallo mio en entera libertad de hacerlo ó de excusarlo. Pero como ningun hombre de mar ha de ocuparse en pesca, navegacion, ni otra industria de mar, sino los que esten alistados en la Matrícula; deberá practicarlo todo el que se aplicare al exercicio de Marinero [...]”⁵; con esto los habitantes de las costas, para decirlo con léxico de Quevedo, quedaban entre el “fuero o el güevo” (Quevedo 2007, 436).

Pero en medio de este difícil *quid pro quo* impuesto por la Corona, aparecía una serie de beneficios adicionales como pensiones, indemnizaciones, montes píos y salarios fijos durante el tiempo de servicio⁶, con lo que se puede ver un inicio de la aparición de un Estado de bienestar, en medio de la consolidación de un Estado bélico moderno⁷, lo cual llevó, a su vez, a un desarrollo parcial del derecho laboral moderno, principalmente por medio de la protección estatal de la gente de mar y de su familia (Goebbels 2010)⁸.

5. *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar*. 1802. Madrid: Imprenta Real, 42.

6. Sobre sueldos, montes píos y demás, ver *Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Politico, y Economico de su Armada Naval de 1748* (t. 1, tratado 4, titulo 6, 211-221), y, *Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793* (t. 2, tratado 4, titulo 4, 398-461).

7. La diferencia entre un Estado bélico (Warfare State) y un Estado de bienestar (Welfare State) para la época es sacada de Geoffrey Parker (2013, 697-698). Parker hace referencia al conflicto de la guerra de los treinta años para explicar el primero y a la época posterior a esta guerra, que correspondió a una recuperación económica y a una alta producción (muy alta si se compara con la época anterior) de alimentos para explicar el segundo.

8. “L’état cherche à protéger sa ressource humaine marine, par une protection des familles avec le mois des familles, et la gestion par l’amirauté de l’envoi d’une partie du salaire directement aux familles afin d’assurer leur subsistance, mais aussi par une protection vis-à-vis des créances que le marin serait susceptible d’avoir contracté sur sa solde”.

Por otro lado, por autoridades ordinarias se entiende las instituciones gubernamentales y judiciales que pertenecen a la jurisdicción ordinaria del Estado español en Indias. Es importante aclarar, sin embargo, que si bien desde el principio hubo una cooperación clara entre la espada y la pluma para la formación de los primeros asentamientos en el continente americano, para finales del siglo XVIII, ante la transformación institucional que se dio de la mano de la militarización del continente y de la creación de tropas fijas, muchos de las plazas de gobierno fueron ocupadas por militares del Ejército y de la Armada, por lo que las funciones militares y civiles de los gobernadores quedaban todavía más unidas (Konetzke 1986). Las autoridades militares, es decir, las instituciones judiciales y de gobierno de los Ejércitos en Indias, entraban entonces a funcionar en cierta medida de manera coordinada con las ordinarias, mientras que las navales se encontraban acorraladas ante la simbiosis de la espada y la pluma que existía en varias plazas de América como en Cartagena de Indias, donde el arsenal del apostadero era, según palabras del gobernador Anastasio Zejudo, una acumulación de basuras y escombros en un espacio reducido cerca de las fortificaciones, por lo que resultaba ser un simple adminículo de las instalaciones castrenses de la plaza.⁹ En vista de esta desventaja que tenían las autoridades navales frente a las del Ejército, se puede afirmar, como más adelante se mostrará, la poca posibilidad que tuvo la Matrícula en Cartagena de Indias para funcionar, lo que no se vivió en otros territorios de los virreinos americanos, como Campeche y La Habana.

En los virreinos americanos

Aunque una de las políticas privilegiadas en la agenda de reformas de la monarquía española era la restauración del poder naval, los cambios en el cuerpo del Ejército en Indias se dieron primero que en la marina y en la Real Armada (Mühlmann 1975, 202; Valdés-Bubnov 2012). En lo que respecta a la Matrícula, las primeras propues-

9. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Milicias y Marina (en adelante MM), t. 5, doc. 43, ff. 493-521

tas aparecieron durante la administración del Infante Almirante Felipe por medio de un informe del año 1738 presentado por el comisario ordenador y ministro de la escuadra de la flota de La Habana Andrés Jiménez Carrega por solicitud del mismo Almirante, quien pidió un examen de la población para encontrar una forma de aprovechar el factor humano de la isla de Cuba. Para desgracia de los administradores del ramo de Marina este primer acercamiento no tuvo ningún efecto.¹⁰ A este le siguió el proyecto del ministro del astillero de la Habana, Lorenzo de Montalvo y Ruiz de Alarcón (fundador de la familia Montalvo en Cuba)¹¹ del año 1748, que pretendió recoger la información de los pobladores que tuviesen exclusivamente conocimientos de carpintería y calafatería en una Matrícula de Maestranza para el apoyo en las obras de construcción y reparación en el próspero astillero y arsenal de la isla. Según los registros de la Secretaría de Marina el intento fue vano y sin ningún resultado, porque no se conoce ningún listado numérico de los matriculados. El interés de reforzar el personal de arsenal se debió a la inconstancia de los carpinteros y calafates¹² que solo participaban de su oficio por jornales y no de manera permanente; en otras palabras, la Matrícula buscó su concentración permanente en las labores del astillero.¹³

El deseo de aprovechar el talento que irradiaban los habitantes de costas en carpintería, construcción y navegación no fue exclusivo de los administradores de turno en la isla cubana; Jorge Juan y Antonio de Ulloa observaron algunos años antes del informe de Montalvo que también en Lima se podría sacar provecho; anotaban los dos científicos que:

La marinería abunda mucho en toda aquella costa, porque así los Indios vecinos de los puertos principales que hemos referido antes como los que habitan en los pequeños puertos y lugares de ella, se emplean todos en el ejercicio de la mar, y

10. Archivo General de Simancas (en adelante (AGS), Secretaría de Marina (en adelante (SM), 295).

11. De Lorenzo de Montalvo desciende Francisco de Montalvo (uno de sus nietos de la rama que heredó el marquesado Casa Montalvo), quien fuera virrey de la Nueva Granada durante el primer período de la época de la restauración monárquica. Ver Daniel Gutiérrez Ardila (2016, 106-107).

12. Los calafates son los dedicados a calafatear las embarcaciones, es decir, a sellar las juntas de las embarcaciones con estopa y brea.

13. Montalvo a Ensenada, 17 de abril y 1 de julio de 1748 (AGS, SM, 295).

si se hiciera matricula y numeracion de ellos seria muy quantiosa, y si al presente no parece muy considerable, es porque están repartidos y porque quando concluyen su viage, ó acaban de hacer la pesca se aplican á la labranza de los campos, al exercicio de arrieros y á otras ocupaciones (Juan y Ulloa 1826, 101-102).

La expectativa para la época era, por lo que se ve, muy alta y se esperaba sacar lo máximo del talento humano en todos los virreinos americanos, incluso en los que tenían jurisdicciones costeras en el océano Pacífico, donde la navegación, exceptuando las escuadras de Filipinas, era de menor intensidad en comparación con las operaciones de cabotaje y de altura en el mar Caribe y océano Atlántico. Pero observaciones positivas no solo se redujeron al Pacífico, el teniente general de navío Juan Bautista Bonet, comunicó a la Secretaría de marina que los individuos de las costas “tienen comunmente una viveza, agilidad, y comprehension particular, que a poca costa consiguen los no instruidos la competente a este destino”.¹⁴ Había entonces que hacer del *modus vivendi* de los habitantes un *modus laborandi* al servicio de la Corona.

Pero los intentos no terminaron ahí. En Cartagena de Indias en 1757 se buscó también la organización de un padrón y matrícula de los marineros. De los documentos y relaciones se puede observar la poca coordinación que había entre las instituciones locales y las autoridades de la Secretaría de Marina: otro punto flaco alrededor de este sistema, como también ocurrió durante la instauración de la Matrícula de 1726 en la península ibérica (Vásquez Lijó 2005, 260-261). En efecto, la propuesta que había realizado el gobernador Diego Tabares fue rechazada por el secretario de Marina e Indias Julián de Arriaga a causa de un informe negativo del capitán de navío Luis de Córdoba, en el que aseguró que no “es nada probable, ni evidente, el que pueda lograrse porción algo considerable de gente útil”¹⁵ (Martínez Shaw 2005, 273), lo que descalificó el informe del gobernador; algo similar a lo que ocurrió algunos años antes entre el entonces gobernador de Cuba Francisco Cagigal de la Vega y el ya mencionado Andrés Jiménez Carrega.¹⁶ Y al igual que en

14. AGS, SM, 295, “Juan Bautista Bonet al secretario del Despacho de Marina Pedro González de Castejón”, 30 de mayo de 1776.

15. AGS, SM, 295, “Juan Serbán a Julián de Arriaga”, 29 de mayo de 1758.

16. AGS, SM, 295, “Real orden de 15 de octubre de 1746”.

los Departamentos ibéricos, las autoridades ordinarias no respetaron el fuero de los matriculados, por lo que los experimentos iniciales tuvieron bastantes tropiezos también a causa de la discordia con la jurisdicción ordinaria de las gobernaciones.¹⁷

La época de su implantación llegó, con todo, algunas décadas después. Durante la década de 1770, cuando la Marina vivía una época de bastante actividad¹⁸, se logró su introducción total en los virreinos y gobernaciones de Indias, la cual fue ratificada por Real Orden del ministro José de Gálvez en 1776.¹⁹ A partir de ese momento se dividió el territorio portuario de los virreinos en provincias que pudieran facilitar la empresa de hacer las revistas. A cada provincia con apostadero se le entregaron sendas subdelegaciones. Las jurisdicciones de cada una quedaron de la siguiente forma:

Tabla 1. Provincias creadas para la Matrícula en América

Provincias	Jurisdicciones
La Habana	Guanabocoa y Matanzas
Santiago de Cuba	Holguín, Bayamo, Baracoa y Mallarí
Trinidad	Sancti-Spiritus, Remedios y Puerto Príncipe
Lima	El Callao, Bellavista, Chorrillos y Magdalena
Arica	Iquique e Ylo
Cartagena de Indias ²⁰	Lorica, Barranquilla, Mahates
Veracruz	Tabasco, Tuxpan y Tampico
Campeche	Guadalupe, San Francisco, San Román y Santa Anna.

Fuente: AGN, MM, t. 33, doc. 5, f. 463v; AGS, SM 295; O'Dogherty (1952, 364); Moreno Guillón (2004); Martínez Shaw y Alonso Mola (2005).

17. Dice Montalvo a Ensenada el primero de julio de 1758 que se encontraba mucho aborrecimiento de los matriculados en “su propia profesión [...] a vista de los atropelamientos, que reziven de las justicias ordinarias, las mas veces por leves deudas que pudieran remediarse por mí” Cf. AGS, SM, 295.

18. Conocido como el período de rearme naval (Fernando Duro 1972 [1895-1903], t. 7, 350-351).

19. AGI, PC, 1222; AGS, SM 295, “Marqués de la Torre, capitán general de Cuba, a José de Gálvez”, 14 de noviembre de 1776.

20. Las Jurisdicciones de esta provincia cambiaron y se le agregaron otras como Santa Marta, Mompox y Honda. Véase: AGN, MM, t. 33, doc 5, f. 463v.

De la tabla 1 se infiere que mientras los virreinos de Nueva España y Perú fueron dotados con sendas bases para sus dos provincias marítimas, el virreinato neogranadino solo tenía competencia de este tipo en Cartagena de Indias, por lo que la posibilidad de un desarrollo naval en el Pacífico quedaba fuera del alcance de la administración virreinal; en Cuba, al igual que los virreinos de Nueva España y Perú, se encontraban dos provincias marítimas, amén de una poderosa base humana de gran tradición en la construcción y la navegación de altura; por su parte, en la capitania general de Venezuela solo se encontraba la provincia de Trinidad que, habiendo sido reducido a unas dos terceras partes el dominio español sobre ella (Williams 1984, 85), tenía, de acuerdo a un informe enviado a la Secretaría de Marina, cerca de un cuarto de su población ocupada en el ejercicio de la pesca y la navegación en agua salada.²¹

No era esta, sin embargo, una organización administrativa ordenada como la de los tres departamentos ibéricos²², más aun cuando la misma organización creaba confusión dentro de las autoridades de cada uno de los apostaderos, como se llegó a ver en un caso en el que el apostadero de La Habana fue manejado como un departamento marítimo (Fernández de Navarrete 19: 410-412). Pero al igual que en el caso ibérico, cada provincia tuvo dificultades en su ejercicio administrativo y con las particularidades de los habitantes de cada subdelegación y partido. Por un lado, se le consideró como un costo administrativo alto con proyecciones en sus resultados que no justificaban la inversión en su funcionamiento²³; por

21. AGS, SM, 295, “Juan Bautista Bonet al secretario González de Castejón”, 30 de mayo de 1776.

22. Por medio de la publicación de las “Ordenanzas e instrucciones generales” en el año 1725 y la expedición de la Real Orden del 29 de agosto de 1726 se creó una organización distrital de tres Departamentos (Cádiz, Cartagena de Levante y El Ferrol) que duró hasta 1825 cuando los de Cartagena de Levante y El Ferrol quedaron reducidos a apostaderos (Martínez 1855, 118-119; Mühlmann 1975; Merino Navarro 1985, 25). En Francia, por medio de una ordenanza del rey del 27 de septiembre de 1776, se hizo una división distrital similar en seis *Départements de la marine* con sede principal en sendos puertos (Brest, Toulon, Rochefort, Le Havre, Dunkerque y Bordeaux) (Sainte-Croix 1892, 288).

23. Petición sobre la Matrícula de Felipe Vergara al gobernador José de Carrión 2 de diciembre de 1786. AGN, MM, t. 33, doc. 5, f. 331r)

otro lado, al igual que en las provincias vascas²⁴, hubo problemas con legislaciones particulares, tal como la contradicción con las leyes de Indias que permitían el libre ejercicio de la pesca y la navegación a los pueblos indígenas, o con las Reales Órdenes y Cédulas en general que promovían la industria marítima en los virreinos.²⁵ Es por esto que tuvieron que ser expedidos algunos ordenamientos particulares desde el fuero de las autoridades virreinales y algunas prohibiciones fueron derogadas para lograr la matriculación de la gente de mar y de maestranza. De ahí que tanto en Lima como en Cartagena de Indias se expidiesen reglamentos con particular atención a los problemas locales específicos de cada una de estas provincias, con especial atención al régimen especial de pesca para la población indígena, que quedaba con libertad para esta industria.²⁶

Sumado a esto, fue necesario dar amnistía general a los desertores que se encontraban en Indias, número que correspondían a un porcentaje cercano al 46 % del total de los matriculados en el Departamento de Cádiz (Vásquez Lijó 2005, 1141).²⁷ De esta manera, algunos capitanes de navío pudieron recuperar la tripulación de sus naves, aunque no lograron, en todo caso, evitar que llegara “el caso de que sus Escuadras en la América naveguen con solos negros y mulatos”, como anotaba con alta preocupación el capitán de navío Fernando de Lortia.²⁸ Era inevitable, entonces, que la Secretaría de Marina tuviese que contar con el apoyo de ellos en los años siguientes de la historia del dominio español en el continente americano, a pesar de que los oficiales ibéricos activasen las alarmas frente a la dependencia

24. En las provincias vascas, después de haber sido el primer laboratorio de la Matrícula, no fue instaurada. Tal como dice Rolf Mühlmann (1975, 151): “Die Undurchführbarkeit des Befehls in Guipúzcoa wurde der Krone schnell bewusst, denn die Provinz wurde von der Einführung der Matrícula de Mar [aus dem Jahr 1726] in der neuen Form offiziell befreit” [La imposibilidad de introducir la ordenanza en Guipúzcoa fue sabido de inmediato por la Corona, por lo que la provincia fue liberada oficialmente de la introducción de la nueva Matrícula de Mar [la de 1726]].

25. AGS, SM, 295, Antiguo Reglamento de Matrículas de las Costas del Perú, 1777.

26. En el libro de Jorge Ortiz Sotelo (2015, 44-47) hay una breve referencia a dicho reglamento. Para los reclamos en Campeche véase el artículo de Amparo Moreno Guillón (2004, 289).

27. El 46 % que cita Vásquez corresponde a sitios no identificados, que posiblemente estuviesen ubicados en el continente americano. Cf. AGS, SM, 295.

28. AGS, SM, 295, “Fernando de Lortia al secretario González de Castejón”, 11 de agosto de 1779.

que tenían ahora de la población negra y mestiza, a la cual consideraban como “inútiles” para navegar y únicamente “buenos para comer el pan blanco”, lo cual conllevaba también una extensión del fuero militar a estos grupos sociales indeseados.²⁹ Es llamativo, sin embargo, que, como se logra entrever en los ordenamientos de Lima y Cartagena de Indias, la población de algunas provincias marítimas de Indias era considerada de “reserva”, pues no se tuvo bajo consideración, a pesar del entusiasmo de algunos oficiales de la Real Armada, que tuviesen los debidos conocimientos de la navegación de altura ni de la navegación a vela. La idea de hacer de ellos una reserva opcional no era un planteamiento definitivo, ya que se veía a un largo plazo la posibilidad de convertir sus conocimientos tradicionales en el “semillero de la Armada”, como lo llamaba José Ignacio de Pombo (1965, 150).

En Cartagena de Indias y América “unas condiciones diferentes”

Después del intento infructuoso del gobernador Tabares la provincia marítima del virreinato neogranadino entró en el mapa de la administración marítima con un reglamento solicitado por el teniente general de la Real Armada y virrey Manuel Guirior consistente en 28 artículos. En él se trató de adaptar los artículos del título sexto, tratado cuarto de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, los cuales fueron “el fundamento del reclutamiento marítimo y de la organización de esta durante más de medio siglo”, tal como lo fueron en el contexto del caribe neogranadino.³⁰ Por mandato del virrey se pidió la instauración de este reglamento en la provincia de Cartagena, la cual fue obedecida por el gobernador de entonces, Juan

29. AGS, SM, 403, “Don Joseph Ruiz”, 24 de mayo 1755.

30. “Dieses Gesetz über die Matricula de Mar blieb die Grundlage der Seeleuterekrutierung und der Organisation der Marinería für über ein halbes Jahrhundert”. (Mühlmann, 1975, 207). Copia de AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 338r-352r, “Reglamento de la gente de mar de Cartagena y costas de su provincia, que hará observar su gobernador y comandante general”, 12 de agosto de 1774.

de Torrezal Díaz Pimienta³¹, y que fue anterior a la emanada de la Real Orden de 23 de agosto de 1776 del ministro de Indias José de Gálvez, lo cual muestra que la fuente principal de la existencia de esta institución en América no es dicho documento —como Martínez Shaw y Alonso Mola (2005) lo afirman—, sino el apartado ya señalado de las Ordenanzas de 1748, el cual fue usado por virrey para crearlo, debido a la competencia que tenía en esta materia (Konetzke 1986, 132).

Con todo, la Matrícula sí fue ratificada para todo el continente americano por el ya mencionado ministro quien solicitó, por medio de dicha orden, la matrícula de “los pescadores y hombres de mar, que estuviesen avezindados en poblaciones a las orillas de esta Bahía”; adicionalmente se hizo una ordenanza particular del año 1777 para los habitantes de las costas del virreinato neogranadino, compuesta por tres tratados: el primero sobre las subdelegaciones del ministerio de marina cartagenero, las funciones y cargos que debían existir en dicha institución, y el tiempo de servicio de los matriculados; el segundo sobre las funciones de los subdelegados y los cabos de matrícula; y el tercero sobre los privilegios y casos en que hay “desfuerzo” para los matriculados.³²

Durante el primer año de funcionamiento se presentaron confusiones sobre los límites de las subdelegaciones, y el virrey Manuel Antonio Flórez encontró inaceptable que no se incluyese (aunque en las ordenanzas se había estipulado así) a Panamá, Guayaquil y otros puertos de la costa del océano pacífico dentro de la jurisdicción marítima del virreinato.³³ A pesar de su insistencia la única base naval del virreinato fue la de Cartagena de Indias, que tuvo como función principal el perseguir el contrabando y alejar a las embarcaciones extranjeras en la costa de Tierra Firme, es decir “desde las bocas del río de la Magdalena hasta la puerta de la Calera y [...] desde las yslas del Rosario hasta las bocas del Sinú”.³⁴

31. AGN, MM, t. 33, doc. 5 ff. 352v-356v, “Copia de ‘Auto de obediencia’ y publicación”, 13 de octubre de 1774.

32. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 460r-475r.

33. AGS, SM, 295, “Manuel Antonio Flórez a José de Gálvez”, 10 de marzo de 1777

34. Se incluye en la hoja de méritos de José de Carrión: “Sentencia del Tribunal de la Inquisición de Cartagena”, 30 de julio de 1787 Cf. AGS, SGU, 7085.

Al mismo tiempo, la Matrícula, que había sido acompañada por una amnistía general, tuvo también como objetivo la reagrupación de la gente de mar del Departamento de Cádiz que había desertado desde el año 1753 (cuando los viajes de la Real Armada desde la isla de León se hicieron frecuentes), con el propósito de buscar oportunidades en Indias.³⁵

Pero el verdadero reto que se presentó en la provincia de Cartagena de Indias no se dio con los marinos peninsulares, se dio con los habitantes de las riberas y costas de su jurisdicción. Felipe Vergara, notable abogado santafereño, educado en el derecho canónico y autor de diferentes tratados sobre la moral, la obediencia filial y sobre matemática (Vergara 1962), destacó un punto esencial en una petición al ya saliente gobernador José Carrión y Andrade en el que daba cuenta de su comprensión cabal de la difícil implantación de las normas de reclutamiento naval españolas en el territorio caribeño del virreinato, lo que *latu sensu*, también incluía a todas las provincias marítimas en América. Dice Vergara:

Las circunstancias locales de estas costas de America son absolutamente diversas, y son algunas de ellas contrarias a las de las costas de la Peninsula. Otra Poblacion, otro cultivo, otros frutos, otros ramos de industria, otras costumbres, otras leyes municipales, otra unidad de nación o casta, y otra uniformidad en la condizon civil de los hombres.³⁶

Su apunte es bastante llamativo, pues en una época donde el estudio del derecho público era considerado peligroso y había sido proscrito³⁷, Vergara no dudó en afirmar, desde una exploración en tal materia, que el verdadero problema versaba en la falta de compatibilidad de las normas ibéricas con el espíritu social y jurídico del territorio.³⁸ En efecto, Vergara, quien luego recaudó una indemnización para Antonio Nariño y quien fue designado en varios cargos del gobierno dictatorial de

35. Correspondencia diversa con el Marqués de la Ensenada y varios oficiales de la Marina en el año de 1749 en AGS, SM, 401-1.

36. AGN, MM, t. 33, doc. 5, f. 327r, "Petición sobre la Matrícula de Felipe Vergara al gobernador José de Carrión", 2 de diciembre de 1786.

37. Sobre la proscripción del capítulo de derecho público de la obra del Barón de Bielefed en el virreinato, véase: Daniel Gutiérrez Ardila (2010, 90).

38. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 358r.

este³⁹, no dudaba en apuntar directo al punto flaco de las instituciones españolas y en avizorar los peligros que una adaptación insensata de ellas podía tener. El jurisconsulto fue incluso más lejos al señalar que la Real Orden del ministro Gálvez estaba destinada a la “reducción a matrícula” única y exclusivamente de la gente de mar de los Departamentos ibéricos que habían desertado, por lo que se trataba de una Matrícula de desertores y no una Matrícula General que incluyese a los habitantes de Cartagena de Indias, en la que había esclavos, que, para Vergara, era algo indecoroso que se les concediera privilegios de fuero y pensiones (tal como está establecido en la Matrícula); por esto, expresó que “el establecimiento primitivo de la Matricula de Cartagena ha sido un error y abuso manifiesto”.⁴⁰

A pesar de su elocuente disertación esta resulta, como se ha visto, parcialmente falsa dado el sumo interés que había en la instauración de la Matrícula en los virreinos de Indias, lo cual puede servir como *ratio dicendi* para encontrar como errónea su justificación, la cual ignoraba los antecedentes mencionados. Bien respondía Antonio Vicente Yáñez a la crítica de Vergara, que “este falso supuesto es el que dió motivo al acesor del Gobierno [es decir a Vergara] a fundar tantas reflexiones, y sacar consecuencias tan equivocadas”.⁴¹ El mismo Vergara, aunque férreo en su posición, no descartó la posibilidad de instaurarla, pero solo si se incluía en ella a los “marineros, pero de ningun modo los labradores, ni los artesanos”, pues, como se le había informado, hasta se había matriculado a “un pintor”.⁴² De manera que, cuando se le comunicó de la existencia de las ordenanzas de 1774, únicamente respondió que estas “confirma[n] lo que tengo dicho en mi antecedente dictamen, sobre que si en Cartagena se huviera de levantar matricula de marina

39. Fue elegido por la facultad especial y dictatorial que tenía Nariño como uno de los cinco varones “de probidad y saber para consultarlos en las cosas graves”. Lo nombró junto a José Gregorio Gutiérrez Moreno, don José María Lozano de Peralta, don Primo Groot y don Domingo Caycedo Santamaría Cf. Felipe de Vergara (1962).

40. AGN, MM, t. 33, doc. 5, f. 330v, “Petición sobre la Matrícula de Felipe Vergara al gobernador José de Carrión”, 2 de diciembre de 1786

41. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 367v-368r, “Petición de Antonio Vicente Yáñez”, 11 de enero de 1787.

42. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 330v, “Petición sobre la Matrícula de Felipe Vergara al gobernador José de Carrión”, 2 de diciembre de 1786.

sería sobre un pie y regla diferentísimas de las que para la matrícula de España prescriben las ordenanzas generales de la Armada”⁴³; afirmación que defiende su posición e insistencia de un reglamento particular, que él creía era el de 1777, pero que no omite su desconocimiento sobre el reglamento del año 1774.

La petición de Vergara resultó de la representación que hizo el cabo de justicia Juan Antonio Mella, con unas semanas de antelación, del caso del artillero miliciano Vicente González, quien además de encontrarse con una discapacidad motora, se le había prohibido pescar por no estar matriculado⁴⁴. Tras la conminación ante las autoridades ordinarias y civiles de la gobernación, el tema se redujo, principalmente, a una disputa de competencias entre la institución del Ejército y la de Marina, y, a su turno, en una revaluación de las normas prohibitivas en torno a las libertades de pesca y navegación.

Con el Ejército la disputa giró en torno al tema de atracción de personal. Como se había señalado en el caso de la península Ibérica, el giro hacia la prohibición de la pesca y la navegación se dio a causa de que todavía un importante número de habitantes de las costas hacían su servicio militar en las filas del Ejército y no en la Real Armada. En Cartagena de Indias, antes de que la Matrícula fuese instaurada, a la única actividad militar a la que estaban destinados los hombres de la provincia de Cartagena era el de miliciano. El cambio de recluta se dio a partir de 1774 cuando se expidió el reglamento del virrey Guirior y el número de la tropa de la milicia se redujo debido a la atracción del privilegio del monopolio de pesca y de navegación para los matriculados (Kuethe 1993, 100). Entre las cifras dadas de este descalabro institucional se encuentra la de la ausencia de 300 plazas en las milicias de la gobernación para el año 1781 y la de 230 milicianos que habían salido de las filas del ejército para unirse a la lista de la Matrícula en el año 1786, todo lo cual giraba en contra de la Real Orden de 22 de septiembre de 1781, con

43. AGN, MM, t. 33, doc. 5358, “Respuesta de Felipe Vergara al señor gobernador comandante general de Cartagena”, 15 de diciembre de 1786

44. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 316r-317r, “Juan Antonio Mella al gobernador José Carrión de Andrade”, 10 de noviembre de 1786

la que se permitió las industrias marítimas a los milicianos.⁴⁵ Antonio Vicente Yáñez, en defensa de la Real Armada, esgrimió el siguiente argumento: que esos 230 milicianos eran blancos y no negros, ni zambos, ni mulatos, pues solo esos eran los que se dedicaban a la pesca y solo alguien con interés en ese oficio dejaría el Ejército para unirse al cuerpo de Marina.⁴⁶ El gobernador José de Carrión afirmó, por su parte y en representación del Ejército, que el hecho de que se considerara tal disposición legal era, sin más, “la decadencia del cuerpo de milicias”, por lo que para él, como militar de gran recorrido en batallas en las costas del norte de África⁴⁷, “las reales órdenes son [...] tan veneradas como es justo, pero no [le era] facultativo intimarlas ni obedecerlas sino fuesen dirigidas por jefes que lo sean de [su] cuerpo”.⁴⁸ De sus palabras se deriva, entonces, la demanda de una clara distinción en las competencias de la Matrícula, pues esta no podía gobernar sobre los milicianos del Ejército español. En palabras de Vergara, se tenía que respetar los “efectos pasivos” de las Reales Órdenes que autorizaban a los milicianos a hacer uso del derecho de la pesca y la navegación.⁴⁹

Aunque en el reglamento de 1777 se contemplaba la pesca en agua dulce y desde costa para el agua salada (por medio de caña o atarraya), para Vergara la insistencia en la prohibición general era una tiranía enorme, que además no debía ser obedecida. En este mismo punto coincidía con José Ignacio de Pombo, quien durante su carrera en el sector público en Cartagena de Indias se ganó la enemistad de todos los regidores del cabildo y los oficiales del apostadero de marina al ser señalado de corrupción y cuando se le encon-

45. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 333v-334r, “Petición sobre la Matrícula de Felipe Vergara al gobernador José de Carrión”, 2 de diciembre de 1786.

46. AGN, MM, t. 33, doc. 5, f. 373v, “Respuesta de Antonio Vicente Yáñez a la Petición de Felipe Vergara”, 11 de enero de 1787.

47. Véase su hoja de méritos en: AGS, SGU, 7085, “Sentencia del Tribunal de la Inquisición de Cartagena”, 30 de julio de 1787.

48. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 323r-325r, “José de Carrión a José de Aguirre”, 17 de noviembre de 1786

49. Petición sobre la Matrícula de Felipe Vergara al gobernador José de Carrión 2 de diciembre de 1786. Dice Vergara: “Pasivas son aquellas reales órdenes que siendo activas respecto de un cuerpo extraño, solamente obligan á los individuos del cuerpo inhivido á que están en inacción sufriendo, y no perturbando el positivo cumplimiento de ellas dado por los individuos del cuerpo extraño” Cf. AGN, MM, t. 33, doc. 5, f. 333v.

tró culpable de contrabando.⁵⁰ Para el año 1810, Pombo consideraba que la existencia del monopolio y fuero de la matrícula constataba la inevitable extinción de esta institución, pues, además de ser desconocida en un país que para Pombo, al igual que lo sería para un *Weltbürger* como Tocqueville, era de enorme vocación libertaria como los Estados Unidos de Norteamérica, el “privar a los demás ciudadanos de ocuparse en el ejercicio de pezar, o de navegar en los buques particulares, si no son matriculados, es tan bárbaro, como sí [sic] a solo los militares se les concediese el privilegio de cultivar la tierra, o que se obligase a todos los labradores a ser soldados” (Pombo 1965, 165). Su posición liberal, además de ser el origen de su enfrentamiento con las autoridades de la gobernación, también guiaba su opinión sobre este tema, pero principalmente desde la libertad económica. Es así, que en su crítica se ve que el efecto que tenía las instituciones navales y castrenses para la economía era netamente negativo e improductivo. Para Pombo (1965, 137) la Matrícula, al igual que el régimen de milicias del Ejército, eran “estancos destructores de la prosperidad pública” y factores “contra todos los principios del buen régimen económico”. Pero no solo se detenía en este aspecto, pues también criticaba que el fuero funcionase incluso cuando los matriculados estaban fuera de campaña y que pudieran heredarlo a sus mujeres o gozarlo incluso durante su edad de retiro y pensión, tal como lo ratificaba el reglamento de 1777 para Cartagena de Indias.⁵¹ Para Pombo (1965), esto era contrario a cualquier principio de una nación moderna, como lo era los Estados Unidos.

El punto común de las críticas de Vergara y Pombo se encuentran en lo que se podría llamar, siguiendo a Edward Palmer Thompson (1995a y b), “economía moral”⁵² de los pueblos costeros y riveraños del Caribe neogranadino, basada principalmente en una “cultura anfibia” de “hombres caimán” que subsistían de la caza, pesca y la agricultura (Fals Borda 2002, 23b), y que veían en la prohibición emanada de dichas

50. AGS, SGU, 7085. Sobre Pombo consultar a Rafael Gómez Hoyos (1962). Sobre Pombo contrabandista ver Jorge Arias de Greiff (1983).

51. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 460r-481r, “Ordenanza de Matrícula para Cartagena de Indias 1777”.

52. Resulta interesante que en Cartagena de Indias los pobladores de las costas y riveras también hayan tenido problemas con el alza de precios, la carestía y el hambre (como el pueblo inglés que describe Thompson), las cuales se habían derivado de la demanda de alimentos por el apostadero de marina y las plazas militares de Tierra Firme. Véase: AGN, Abastos, t. 63, doc. 2, f. 25r. Documento también citado por Sergio Paolo Solano (2015, 23).

Ordenanzas una privación injusta de sus derechos esenciales para preservar su sustento diario. Pero en lugar de motines y tumultos (como en la Inglaterra que describe Thompson), los habitantes de los partidos cartageneros, aunque posiblemente no enterados, encontraron en la voz de Vergara, quien representaba a las autoridades ordinarias y castrenses, y en la de Pombo, quien era miembro del consulado, representantes de sus intereses, por lo que su lucha se dio desde el papel y las instituciones.

En efecto, la coexistencia de la Matrícula con el espíritu del libre comercio, y la existencia en el derecho indiano de la libertad de pesca, así como la disputa con los militares, fueron alicientes suficientes para que se llamara la atención sobre el problema de la debida aplicación de la prohibición en agua salada desde bote y la libertad de pesca en agua dulce. Si bien la diferencia ya se encontraba en la Ordenanza de Matrícula de 1777, fue importante llamar la atención para que se tomara en serio esta diferencia y evitar los problemas de competencia con el Ejército, pues los hechos evidenciaban la falta de aplicación de este principio. Como medida para asegurar el respeto del monopolio de la pesca en agua salada desde cualquier tipo de embarcación, se aplicó en el año 1787, para diferenciar a los matriculados de los no matriculados, la obligación de llevar el “escudo grana de paño fino, con un áncora bordado en estambre en el lado izquierdo”, que había sido solicitado en los Departamentos ibéricos por Real Orden del 13 de mayo de 1786⁵³; por medio de esta distinción se buscaba diferenciar a los que sí tenían el privilegio de hacer dicha actividad y los que podían apelar a su fuero en caso de ser juzgados (Colón y Larriátegui 1788, 138-139). Es muy posible, aunque falten documentos que lo atestigüen, que su efectividad, al igual que en la Península Ibérica, haya sido nula (Vázquez Lijó 2005, 605) (Hoces-García 2015, 543).

Aunque en las Ordenanzas de 1802 se había entregado completamente las competencias de la Matrícula a la Real Armada⁵⁴ y había buscado otra vez la concentración

53. AGN, MM, t. 33, doc. 5, ff. 394-399.

54. Es decir, antes la Matrícula también era soportada por instituciones que no eran de carácter bélico (como la navegación de embarcaciones mercantes) e incluía en su cuerpo administrativo letrados civiles; con la separación del Ministerio de Marina de la Armada, el régimen de Matrícula quedó en manos del Cuerpo General según decreto del 25 de marzo de 1800 y a partir de 1802 todas sus competencias quedaron reducidas al ámbito militar. Cf. José Patricio Merino Navarro (1981).

absoluta de las industrias marítimas en ella, no incluía, al igual que los reglamentos anteriores, a los reinos de Indias como objeto de ella y no fue recibida ni demandada su instauración, según se ve en las correspondencias de los archivos y en el alegato tardío de Pombo.

Conclusiones

La Matrícula de Mar tuvo una corta existencia en el ordenamiento militar neogranadino y no sobrevivió, como otras instituciones indianas, a las transformaciones de principios del siglo XIX después de la guerra de Independencia y el reconocimiento de su autonomía.⁵⁵ Casi se podría decir que quedó en *feu de paille*, a pesar del enorme esfuerzo que se hizo para instaurarla antes de la Real Orden del 23 de agosto de 1776. Su impacto en la población costera de los virreinos, a diferencia de las provincias de los departamentos ibéricos, no fue significativa, si además se le compara con el impacto que tuvo el Ejército en estos (Kuethe 1993; Marchena Fernández 1992); sobre su funcionamiento a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX es poco claro lo que se sabe y no se encuentran series ni revistas de los matriculados en la correspondencia con la Secretaría de Marina de España, lo que también es difícil de registrar para los otros virreinos.⁵⁶ La fecha de derogación en Cartagena de Indias, según un reporte del *Argos Americano* (1810, 2) fue el día 17 de septiembre de 1810⁵⁷, mismo año en que Pombo entregó su informe al Consulado, más de un año de diferencia con la declaración de independencia de la gobernación de Cartagena de Indias, uno antes de la última revista de matriculados en Campeche (Moreno Guillón 2004, 287) y dos de diferencia con el primer gobierno liberal español que trató de acabar con varias instituciones del Antiguo Régimen

55. Sobre la permanencia de algunas fuentes jurídicas, se puede mencionar, por ejemplo, la influencia de las leyes de indias y las Siete Partidas en el derecho civil. Cf. José María Ots Capdequi (1968, 349-353).

56. Tampoco hay registros en el Archivo Álvaro de Bazán. Cf. Carlos Martínez Shaw y Marina Alonso Mola (2005, 284); Ana María Vigón (1985).

57. Citado también por Sergio Paolo Solano (2015).

en la península, y entre ellas la Matrícula, la cual sería restaurada el 19 de enero de 1817 después de su primera derogación. Aunque volvió a aparecer en el contexto de la decadencia del espíritu liberal en España, en 1856 apareció una Memoria en la que se examinaba la incompatibilidad de la Ordenanza de 1802 con el régimen liberal español y su carta magna, la Constitución de Cádiz. Los autores de dicha Memoria aseguraban que tal ordenamiento había sido elaborado en épocas anteriores y por el “dictado ciego del espíritu de arbitrariedad que á la sazón todo lo dirigía” y que ponía en peligro todos los logros de las libertades que las fuentes subsidiarias a tal constitución habían dado a los ciudadanos (varios autores 1856, 2).⁵⁸ Salas, por su parte, consideraba que un argumento de ese tipo no era válido, pues por encima de todo estaba el servicio a la patria (lo que para él se traducía principalmente en el servicio a la Real Armada) (Salas 1865, 400).

Esta disputa sobre la obligatoriedad o no obligatoriedad de un servicio que prive de libertades a los individuos resultaba ser, entonces, el *quid* del tema de la disputa de la instauración de la Matrícula entrada la segunda mitad del siglo XIX, y todavía en la actualidad abrumba que en el contexto colombiano y parte del latinoamericano (como en Perú) haya un *déjà-vu* en la medida en que las Fuerzas Armadas siguen cortando el pulso de los derechos constitucionales de los ciudadanos.⁵⁹ Pero mientras en Inglaterra el *impressment* durante el siglo XVIII fue considerado como contrario a los principios de libertad estipulados en la Carta Magna (Rogers 2007, 18)⁶⁰, en los virreinos americanos no existía una fuente de derechos en la que reposaran principios de libertad como en el país anglosajón, por lo que la disputa se concentró más sobre la incompatibilidad con las instituciones castrenses, las ordinarias, el territorio, la composición social y la prosperidad económica. De

58. Además señalaron la ineficacia que las listas reflejaban para la época Ver: Varios autores (1856, 44).

59. En Colombia, de la Ley 48 de 1993 (derogada por el artículo 81 de la Ley 1861 de 2017) se emanaban varias prohibiciones a los que no tenían resuelta su situación militar, tales como la incapacidad de otorgar instrumentos públicos, el no obtener títulos de educación superior, la prohibición de tener pasaporte o la imposibilidad de ser vinculados laboralmente. Ver: Defensoría del Pueblo (2014, 77-79).

60. Para una revisión histórica de la Carta Magna como símbolo retórico de la libertad véase Ralph Turner (2003); Peter Linebaugh (2008).

esta manera, las críticas desde concepciones no completamente liberales como la del santafereño Felipe Vergara o desde la perspectiva de un abogado payanés con vocación de comerciante y defensor de la libertad económica como José Ignacio de Pombo, se impusieron y redujeron las competencias de un sistema que tardó pocos años en salir del mapa de las instituciones de derecho público del virreinato neogranadino, y el cual se tomó mucho tiempo en salir de los códigos militares españoles. A principios del siglo XX se podía ver que todavía daba algunos respiros incluso después de su derogación tácita en 1872.⁶¹

Conflicto de interés: el autor manifiesta no presentar conflicto de interés.

Referencias

Archivo General de Indias (AGI), *Papeles de Cuba*, l. 1222.

Archivo General de la Nación (AGN), Sección Colonia, *Milicias y Marina*, vol. 5, doc. 43, ff. 493-521; vol. 33, doc. 5, ff. 315r-435v; *Abastos*, vol. 63, Doc. 2, ff. 1r-30v.

Archivo General de Simancas (AGS), Consejo Real de España e Indias, *Secretaría de Guerra*, Legajo 7085, *Secretaría de Marina*, l. 295, 401-1, 403.

Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), Fernández de Navarrete, Martín. n.d. *Documentos*.

Arias de Greiff, Jorge. 1983. "Apuntes para la historia del apostadero de Cartagena de Indias". *Boletín de historia y antigüedades*. 70, 743: 963-986.

61. Las Ordenanzas de 1802 seguían vigentes, incluso después de su derogación en 1872, hasta la promulgación de la Ley Penal de la Marina mercante de 21 de junio de 1923. Cf. Enric García Domingo (2015, 78.)

Barry, Norman. 1986. *On Classical Liberalism and Libertarianism*. London: The MacMillan Press LTD.

Biblioteca Luis Ángel Arango, Colección de Prensa, *Argos Americano*, Cartagena de Indias, septiembre 17 de 1810 (microfilm).

Colón y Larriátegui, Félix. 1788. *Juzgados militares de España y sus Indias*. Madrid: Por la Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía.

Defensoría del Pueblo. 2014. *Servicio militar obligatorio en Colombia: Incorporación, reclutamiento y objeción de conciencia*. Bogotá: n.d.

Fals Borda, Orlando. 2002. *Historia doble de la costa. Mompox y la Loba*. Bogotá: El Áncora editores .

Fernández Duro, Cesáreo. 1972 [1895-1903]. *Armada Española: desde la unión de los Reinos de Castilla y León*. Madrid: Museo Naval.

García Domingo, Enric. 2015. “De ‘gente de mar’ a ‘obreros del mar’. Los inicios de la reivindicación obrera en la marina mercante española (1870-1914)”. *Historia Social*. 83: 72-90.

Glete, Jean. 2010. *Swedish Naval Administration 1521-1721. Resource Flows and Organisational Capabilities*. Leiden and Boston: Brill.

Goebbels, Marie-Laure. 2010. “Histoire du droit social de la marine”. *Revista Crítica de Historia de las Relaciones Laborales y de la Política Social*. 1-2: 12-28.

Gómez Hoyos, Rafael. 1962. “Don José Ignacio de Pombo, promotor de la cultura y del desarrollo económico del país”. *Boletín cultural y bibliográfico*. 5, 8: 970-984.

Gutiérrez Ardila, Daniel. 2010. *Un nuevo reino. Geografía política, pactismo y diplomacia durante el interregno en Nueva Granada (1808-1816)*. Bogotá: Universidad Externado.

Gutiérrez Ardila, Daniel. 2016. *La restauración en la Nueva Granada (1815-1819)*. Bogotá: Universidad Externado.

Hoces-García, Alberto. 2015. “La Matrícula de Mar en el Departamento de Cartagena durante el siglo XVIII”. *Mediterranea ricerche storiche*. 539-558.

Juan Jorge y Antonio de Ulloa. 1826. *Noticias secretas de América*. Londres: Imprenta de R. Taylor.

Konetzke, Richard. 1986. *Die Indianerkulturen Altamerikas und die spanisch-portugiesische Kolonialherrschaft*. Frankfurt am Main: Fischer.

Kuethé, Allan. 1993. *Reforma militar y sociedad en la Nueva Granada, 1773-1808*. Bogotá: Banco de la República.

Linebaugh, Peter. 2008. *The Magna Carta Manifesto. Liberties and Commons for All*. Berkeley: University of California Press.

Marchena Fernández, Juan. 1982. *La institución militar de Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.

Marchena Fernández, Juan. 1992. *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*. Madrid: MAPFRE.

Martínez Shaw, Carlos. y Marina Alonso Mola. 2005. “La introducción de la matrícula de mar en Indias”. En, *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, dir. Carlos Martínez Shaw, 269-284. Madrid: Marcel Pons.

Martínez, Juan de la Cruz. 1855. *Estudios sobre el ramo de montes arbolados de España insertos por el clamor público de 1845 seguidos de una recopilación legislativa-forestal desde el fuero juzgo hasta 31 de diciembre de 1854, y de otros documentos curiosos e importantes*. Madrid: Imprenta de Don José Trujillo.

Merino Navarro, José Patricio. 1981. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española.

Michelet, Jules. 1861. *Le mer*. Paris: Librairie de L. Hachette.

Moreno Guillón, Amparo. 2004. “La Matrícula de Mar de Campeche (1777-1811)”. *Historia Moderna*. IV, 17: 273-291.

Mühlmann, Rolf. 1975. *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*. Wien: Böhlau Verlag.

O’Dogherty, Ángel. 1952. “La Matrícula de Mar en el reinado de Carlos III”. *Anuario de Estudios Americanos*. 9: 347-370.

Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas de mar. 1802. Madrid: Imprenta Real.

Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Politico, y Economico de su Armada Naval. 1748. Madrid: Imprenta de Juan de Zúñiga.

Ordenanzas Generales de la Armada Naval. 1793. Madrid: Imprenta de la viuda de don Joachin Ibarra.

Ortiz Sotelo, Jorge. 2015. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*. México: Bonilla ARTigas Editores.

Ots Capdequi, José María. 1968. *Historia del derecho español en América y del derecho indiano*. Madrid: Aguilar.

Parker, Geoffrey. 2013. *Global Crisis*. New Haven and London: Yale University Press.

Pombo, José Ignacio de. 1965. “Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Suprema Junta Provincial de la Misma” (1810). En *Escritos de dos economistas coloniales: don Antonio de Narváez y La Torre y don José Ignacio de Pombo*, ed. Sergio Elías Ortiz, 135-279. Bogotá: Luis Ángel Arango.

Quevedo, Francisco de. 2007. “La rebelión de Barcelona”. En *Obras completas*, dir. Alfonso Rey, 434-471. Madrid: Castalia.

Rodríguez de Campomanes, Pedro. 1774. *Discurso sobre el fomento de la industria popular*. Madrid: Imprenta de D. Antonio de Sancha.

Rogers, Nicholas. 2007. *The Press Gang. Naval Impressment and its Opponents in Georgian Britain*. London: Continuum.

Sainte-Croix, Lambert de. 1892. *Essai sur l'histoire de l'administration de la marina de France, 1689-1792*. Paris: Calmann Lévy Éditeur.

Salas, Francisco de. 1865. *Marina Española. Discurso histórico reseña de la vida de mar y memoria en contestación a un proyecto sobre el ramo*. Madrid: Imprenta de T. Fortanet.

Solano, Sergio Paolo. 2015. “El apostadero de la marina de Cartagena de Indias, los trabajadores y la crisis política de la independencia”. *Economía & Región*. 9, 1: 3-30.

Thompson, Edward Palmer. 1995a. “La economía moral de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII”. En *Costumbres en común*, Edward Palmer Thompson, 213-293. Barcelona : Crítica.

Thompson, Edward Palmer. 1995b. "La economía moral revisada". En *Costumbres en común*, Edward Palmer Thompson, 294-394. Barcelona: Crítica.

Turner, Ralph. 2003. *Magna Carta through the Ages*. London: Longman.

Valdés-Bubnov, Iván. 2012. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: Unam.

Varios autores. 1856. *Memoria sobre los vicios de que adolece la Ordenanza de Matrículas de Mar de 1802, y la necesidad de proceder cuanto antes á su abolición; sustituyéndola con otro sistema...* Palma: Imprenta de José Gelábert.

Vázquez Lijó, José Manuel. 2005. *La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*. España: Universidad Santiago de Compostela.

Vergara, Felipe de. 1962. *Relación genealógica*. Bogotá: Editorial Kelly.

Vigón, Ana María. 1985. *Guía del archivo museo "D. Álvaro de Bazán"*. España: Instituto de Historia y Cultura Naval.

Williams, Eric. 1984. *From Columbus to Castro. The History of the Caribbean*. New York: Vintage Books