

UNA INSTITUCIÓN GUIPUZCOANA, LA MATRÍCULA DE MAR, IMPLANTADA EN Y DESDE CARTAGENA DE INDIAS, A TRAVÉS DE LOS FONDOS DEL ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

ADELAIDA SAGARRA GAMAZO
Universidad de Burgos

En el siglo XVIII España vio disminuir su influencia europea. Esta pérdida forzó a la Corona a reafirmar su poderío en América frente a las aspiraciones de Inglaterra. Los dominios ultramarinos debían ser defendidos con un ejército y una marina a la altura de las del resto de las naciones de Europa. La reforma militar, las milicias, el ejército de América, la marina son temas estudiados y existe sobre ellos abundante bibliografía. No ocurre lo mismo con una institución guipuzcoana que fue implantada en los departamentos de marina de Indias, y que al decir de O'Dogherty "ha pasado inadvertida a los investigadores"¹: la matrícula de mar.

I. LA MATRÍCULA DE MAR EN GUIPÚZCOA

La matrícula, que surgió en España en el XVII, es una institución reguladora de la prestación de servicios en la Armada por parte de hombres cuyo oficio les proporcionaba suficientes conocimientos sobre la navegación.

El punto de partida del establecimiento de este patrón de gentes con destreza marinera eran las actividades capaces de "criar marine ría". Por eso apareció en principio restringida a Guipúzcoa: sus marinos eran los preferidos para tripular los navíos reales, por la pericia adquirida en la navegación de altura, en la pesca de la ballena y el bacalao.

1. ORIGEN HISTÓRICO DE LA MATRÍCULA DE MAR

El brillante historial de los guipuzcoanos al servicio de la Marina hacía que las levas en las costas de esta provincia fueran constantes. A

¹ O'DOGHERTY, Angel. "La matrícula de mar en el reinado de Carlos III" en Anuario de Estudios Americanos, Tomo IX. Sevilla, 1.952. Pág. 360.

los vascos les pesaba esta preferencia real, por lo que comenzaron a aumentar sus exigencias, de modo que se fue consolidando su exclusivismo². Pero, aunque pueda parecer contradictorio -por esos privilegios- los guipuzcoanos se resistían a prestar servicio al Rey. Viendo la situación de desorden -se reclutaban pocos, desertaban muchos, disminuían el comercio y la pesca...- algunas juntas de navegantes elevaron una petición a Felipe II, en 1.584, para que se estableciera un orden regular y fijo.

La junta de Guipúzcoa -recogiendo sugerencias de las de Zumaya y Deva- propuso a la Corona que se elaborasen unas ordenanzas para que, de acuerdo con el Señorío de Vizcaya, no sirvieran a Francia marineros, carpinteros de ribera ni maestros constructores³. Todo esto fue tenido en cuenta por la Monarquía, que lo incluyó en la cláusula 17^o de las Ordenanzas de Ventosilla. Pero, al generalizarse sus privilegios a todas las provincias -a través de este cuerpo ordenador- los guipuzcoanos no estaban satisfechos.

Existen numerosos testimonios de que ya antes los hombres de mar, si no lograban burlar a los ministros encargados de las levadas, se desertaban; además, se originaron otros abusos: los alcaldes reclutaban hombres de tierra para que no fueran al servicio los marineros de profesión, o imponían a aquellos contribuciones pecuniarias para favorecer a los alistados. A consecuencia de esto, las juntas de Hernani, Ayarnazabal, Guetaria, Tolosa, Cestona y Deva se quejaron a la de Guipúzcoa: ésta cursó la reclamación⁴.

Por su parte, también los hombres de tierra protestaron. Se conserva, por ejemplo, la carta de poder de los parroquianos, vecinos y moradores y comunidad de la tierra y universidad de Ayarnazabal a la Corona⁵.

El conocimiento de estos hechos llevó a Felipe III a expedir el 5 de octubre de 1.607 una orden para que en las costas de Guipúzcoa se formase una matrícula:

² Este proceso se puede seguir con todo detalle en una obra imprescindible para el estudio de este tema: SALAS, Javier de. Historia de la matrícula de mar. Madrid, 1.870. Págs. 90-91.

³ Estos dos últimos gremios eran importantes porque posibilitaban la navegación. De hecho formaban parte de la matrícula, aunque en el padrón se les señalaba como "de maestra tranza"

⁴ SALAS, Javier de. Historia... Pág. 98.

⁵ Aparecen en ella la relación de individuos que no siendo marineros y desempeñando oficios que nada tenían que ver con el mar, fueron alistados como hombres con pericia marinera por el alcalde de Zumaya: Juan de Zabala, Domingo de Arriarán, Juan Pérez de Echave, Domingo de Aristáin, Juan de Iyureta, Ramón de Mantelota, Manuel de Agote, Marcos de Zutaica, Juan de Ibarra, Manuel Acosta, Pedro de Echeve, Juan de Alcosta, Juan de Insaurregui y Domingo de Alcosta, SALAS, Javier de. Historia... Págs. 99-100.

"de todos los marineros efectivos que en ella hubiera sin exceptuar ninguno, y que no pudieran salir a pescar el que no estuviese matriculado, ni los matriculados a viajes largos sin licencia del corregidor del Rey en la provincia"⁶.

De este modo el servicio -a cambio del que disfrutarían unos privilegios que conformaban el fuero de matrícula- se llevaría a cabo con orden.

Pero los marineros vascos interpretaron esta decisión como una injerencia real en el régimen interno de sus diputaciones: era una corta pisa para sus fueros y derechos, por lo que la junta de Guipúzcoa, apeló a la Corona. Felipe III, a través del licenciado Juan del Espinar, corregidor de esta provincia revocó la orden con fecha del 17 de diciembre de 1.607. Sin embargo, no dejó de escribir una carta a la junta, un día después, insistiendo en cómo esperaba:

"que me será muy agradable servicio de la diligencia que yciereis en las ocasiones de levas para mis armadas, procurando que salgan los efectivos y que no se excusen ningunos de ellos con los ynútiles de que tantos daños han resultado las veces que ha habido falta de esto"⁷.

En un párrafo escaso se hacía evidente la debilidad de Felipe III frente a la seguridad de los vascos. De este modo desaparecería el único medio capaz de disminuir y atajar los abusos por ambas partes. La Corona tampoco había sido nunca pronta y justa retribuidora.

2. LA REIMPLANTACIÓN DE LA MATRÍCULA EN 1.625

Pasado algún tiempo, Felipe IV volvió a considerar conveniente el restablecimiento de la matrícula. Con este fin dictó una real cédula el 30 de octubre de 1.625. En líneas generales se trataba de elaborar un padrón de aquellos que por su oficio fueran capaces de navegar⁸; a cambio de tres temporadas de servicio a lo largo de 30 años se beneficiarían de un fuero. Incluso -y esto es muy significativo- se les prometía no poner impedimentos "para gozar de todos los actos de nobleza, y hábitos de las

⁶ O'DOGHERTY, Angel. "La matrícula..." Pág. 349.

⁷ SALAS, Javier de; Historia... Págs. 104-105.

⁸ Se mencionaba a pilotos, maestros, contra maestros, despenseros, alguaciles de agua, escribanos de navío, carpinteros, calafates, toneleros, artilleros, marineros, grumetes, pajes y "cualquier otra cosa que toque a navegación".

⁹ SALAS, Javier de Historia de... pág. 112. Esos privilegios que componían el fuero eran inmutabilidad de posesión por deudas; de embargo de los aparejos de pesca; vestidos o casas; uso de armas después del toque de queda; exención de oficios concejiles, de hospedaje y alojamiento; podrían ir de paisano; todo matriculado con cuatro hijos en el padrón no tendría que pechar. Como el fuero implicaba excepciones, causó animadversión.

órdenes militares con la misma honra y calidad de los soldados que sirven en infantería"¹⁰.

La matrícula ya no se restringía a Guipúzcoa, sino que se generalizaba a todas las costas españolas. Además, dentro de los matriculados se hacía distinción entre hombres de mar y de maestranza; y dentro de cada una de las clases, se contemplaban diferentes categorías. Estos hechos, y el "pago" a los matriculados a través de las posibilidades de movilidad social muestran una mentalidad práctica por parte del Rey, además de evidenciar la grave necesidad de tripulaciones existente.

La real cédula denotaba mayor seriedad y fuerza que la real orden de octubre de 1.607, y parecía tener mejores auspicios de éxito. Otro dato a tener en cuenta es que Felipe IV exigía que se le remitiese el duplicado de todos los padrones de matrícula una vez realizados. Detrás de esa actitud se adivina el propósito de cortar de raíz el frecuentísimo mal de las deserciones o las sustituciones¹¹.

Naturalmente, la respuesta no se hizo esperar. En 1.626 la junta de Guipúzcoa elevó un memorial a la Corona, recordándole que su padre lo había intentado en 1.605, terminando por ceder. Trataban los guipuzcoanos de minar la autoridad real, haciendo ver al Monarca que incumplía la palabra de Felipe III, puesto que bastaba algunos años y un cambio de circunstancias para rectificar la línea de gobierno trazada por él en esta cuestión. Presentaban como argumento contrario a la matrícula la libertad con que siempre habían actuado en las armadas; y alegaron que -si se les coaccionaba- cesarían de navegar para el Rey.

Pero no sólo eso; también amenazaban con dejar de comerciar y construir navíos; indicaban que nadie querría dedicarse a las actividades que les capacitaban para navegar por no tener que servir; e incluso mencionaban una presunta disminución de los viajes a Indias y Terra nova. Decían que Guipúzcoa era seminario para las flotas, y -para comprometer al Rey- que no se podía confundir a los hijos con forzados...

En realidad querían encauzar el asunto del padrón según su propia conveniencia. Hay que admitir, sin embargo, que algunos de los motivos del descontento por la implantación de la matrícula estaban justificados: los hombres apenas cobraban, y casi nunca con regularidad; tardaban dos o tres años en regresar a sus domicilios; perdían las exenciones, etc. Por todo eso, rogaron a Felipe IV a través de Martín de Aróstegui -el responsable de la elaboración del padrón de Guipúzcoa- que no pusiese en práctica el dictamen real.

10 SALAS, Javier de. Historia... pág. 109.

11 Los padrones empezaron a incluir las descripciones de los marineros, su lugar de origen, su filiación y edad.

Pero esta vez el Monarca no cedió. Durante su reinado, la marina parecía resurgir. Se había creado una junta que entendiese en los asuntos de ese ramo¹². Se habían reformado en 1.608, 1.613 y 1.618 las Ordenanzas sobre constituciones y arqueos de Felipe II. Se habían promulgado pragmáticas para resolver los problemas de la marina, y por fin con todo este material se habían elaborado en 1.633 las Ordenanzas de Su Majestad para el buen gobierno de la armada del mar océano.

Técnicamente se habían mejorado muchas cosas, pero faltaba lo esencial: basándose todo el edificio en el personal, "se le tenía en completo abandono"¹³. El comercio apenas se mantenía, la marina mercante casi había desaparecido; los habitantes de las costas tendían a emigrar a Indias, o hacia el interior; el contingente demográfico de España se había resentido con la expulsión de los moriscos. ¿De dónde saldrían las dotaciones para los navíos?

La matrícula había encontrado resistencia en todas las provincias costeras. Apenas había inscritos, así que se recurría a levas y presidiarios. Naturalmente, no bastaba con haberla implantado: era necesario hacer desaparecer los obstáculos que impedían su desarrollo.

La política exterior de España adquiría cada vez una mayor complejidad. La infantería española había sido destruida en Rocroy firmándose el Tratado de Münster. La independencia de Holanda supuso el corte de las relaciones comerciales con aquella zona; por la Paz de los Pirineos (1.659) se cedió a Francia parte de nuestro territorio; Inglaterra se adueñó de Jamaica y rompió el monopolio español sobre el comercio americano: a la vez que Holanda y Francia, obtenía el privilegio de importar todo tipo de mercancías. La situación de fines del siglo XVII era realmente crítica.

Por eso aparecía como asunto de carácter prioritario que las provincias de Indias organizaran una política defensiva autosuficiente, especialmente en lo relativo al contingente humano.

3. EL REGLAMENTO DE GAZTAÑETA PARA GUIPÚZCOA, Y LA REFORMA DE AROCENA Y AGUIRRE

El siglo XVIII se inició con unas condiciones igualmente difíciles. Por lo que se refiere a la matrícula, los hechos son similares a los de la centuria anterior, hasta que en 1.717 se produjo un acontecimiento singular en Guipúzcoa: la promulgación del Reglamento de Gaztañeta, que no

¹² Estaba presidida por el conde duque de Olivares; don Diego Brochero; Francisco Girón, del Consejo de Guerra; don Miguel de Espinarrete y don Juan del Pedroso, del de Hacienda; y Martín de Aróstegui, secretario real eran sus componentes.

¹³ SALAS, Javier de. Historia..., pág. 137.

obligaba a una matriculación, sino tan sólo a que se alistaran en un libro de cofradías. Es decir, se llevaba un registro de matriculados, pero con otro nombre.

Las Ordenanzas, fechadas en Motrico a 23 de noviembre, fueron reformadas a los pocos meses, en agosto del 18, por encargo de la Diputación de Guipúzcoa que responsabilizó a Bernardo Arocena y Felipe de Aguirre, para compatibilizar los intereses reales con los de dicha provincia. Lo más sustancioso de la reforma afecta a los artículos 3º y 4º.

En el 3º se establecía que fueran a servir los matriculados voluntarios; el número de plazas vacantes se cubriría con un sorteo entre los mozos solteros mayores de 16 años, y -a falta de estos- los casados más jóvenes que hubiera; y si no, cualquier matriculado menor de 60 años que no hubiera sido oficial, porque estos podían ir siempre que quisieran.

En el artículo 4º se señalaba que los matriculados en las cofradías de Oyarzun, Hernani, Usúrbil, Curbietta, Astigarraga y hasta los 13 lugares que componían el repartimiento de matrícula en Guipúzcoa estaban exentos de prestar servicio militar.

La comisión que firmaba estas conclusiones en Villafranca, el 2 de mayo, prohibía que se admitiese a ningún no matriculado en navío alguno. Para reforzar estas disposiciones, Patiño escribió el 16 de mayo a la junta de Guipúzcoa, pidiendo que le remitiera un estado de toda la gente de mar alistada en los libros de las cofradías, para que los que no estaban inscritos en el padrón tampoco fueran admitidos en los mercantes.

4. LA ORDENANZA DEL INFANTE ALMIRANTE

Felipe V se daba cuenta de que España, situada entre el Mediterráneo y el Atlántico debía fundamentar su poderío en la Marina, de la que dependía la defensa, el comercio y la industria. Entre sus múltiples decisiones para potenciar el ramo se cuenta la organización de tres Departamentos -Cádiz, Ferrol y Cartagena-, la división de la armada en tres agrupaciones -Océano, Mediterráneo e Indias-, y la decisión tomada en 1.737 de generalizar el procedimiento guipuzcoano a toda la nación, a través de la Ordenanza del Infante Almirante, inspirada por el mismísimo marqués de la Ensenada. En esencia, era muy parecida a la cédula de 1.607, pero aumentaba la voluntariedad del servicio ¹⁴.

¹⁴ Los vascos enseguida consiguieron sus exenciones, manteniendo su situación de singularidad.

5. ORDENANZAS EN TIEMPO DEL BAILÍO ARRIAGA

En 1.754, tras sustituir a Ensenada como ministro de Marina, frey Julián de Arriaga puso especial empeño en que se concluyesen las ordenanzas iniciadas en la época de su predecesor, así se completaron por fin las Ordenanzas Generales de 1.748, existiendo en ellas un capítulo dedicado a la matrícula: es el título VI del tratado IX. En 1.751 se sumó, incluida como título III del Tratado X la Ordenanza de Matrícula promulgada el 1 de enero de ese año.

Al iniciarse el reinado de Carlos III había en los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena 26.004 marineros útiles¹⁵. Esta cifra era in suficiente para abastecer la armada en el caso de que hiciera falta re forzarla con tripulaciones de mayor envergadura. Y naturalmente, esto se hacía extensivo a América.

II. LA MATRÍCULA DE MAR EN CARTAGENA DE INDIAS

El Caribe, en el siglo XVIII fue escenario de los esfuerzos de la monarquía española por mantener su soberanía sobre los territorios del Nuevo Mundo¹⁶. Dentro de este proyecto hay que destacar las medidas que durante el reinado de Carlos III se tomaron respecto al ejército y la marina, indispensables según el concepto de potencia que tenía el rey reformador¹⁷. Era preciso reforzar el sistema defensivo, contando

¹⁵ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (Citaré AGS). Secretaría de Marina (Citaré SM). Legajo 300. informes de la inspección de 1.756 en Cádiz, 1.759 en El Ferrol y 1.754 en Cartagena.

¹⁶ Por ser un tema perfectamente conocido y estudiado, no entro en mayores explicaciones, limitándome a establecer algunas referencias bibliográficas. BETANCOURT INFANTE, "La defensa en el periodo hispánico" en Memorias del III Congreso Venezolano de Historia. Tomo III. Caracas, 1.979. Págs. 251-257. CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. "La defensa del istmo de Panamá a finales del siglo XVII y comienzos del XVIII" en Anuario de Estudios Americanos. Tomo IX Sevilla, 1.952. MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. La institución militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII. Sevilla, 1.982. OGELSBY, JMC. "Las defensas españolas en el Caribe durante las guerras 1.739-48" en Memorias del III Congreso Venezolano de Historia. Tomo II. Caracas, 1.789, págs. 395-432. OZANAM, Didier. "Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI" en Cuadernos de investigación histórica. 4/1.980. Págs. 67-124. PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. Política naval española en el Atlántico. 1.700-1.715. Sevilla, 1.982. SUÁREZ, Santiago Gerardo. Las Milicias, instituciones Militares Hispanoamericanas. Caracas, 1.984. ZAPATERO LÓPEZ ANAYA, Juan Manuel. La guerra del Caribe en el siglo XVIII. Instituto de Cultura Puertorriqueña. San Juan, 1.964. ARAUZ MONFORTE, Celestino. "La política defensiva de España en Indias". en Proyección histórica de España en sus tres culturas: Castilla y León, América y el Mediterráneo. Tomo I. Págs. 407-417. Junta de Castilla y León. Consejería de Cultura y Turismo. Valladolid, 1.993. ALBI, Julio. La defensa de las Indias (1.764-99). ICI. Madrid, 1.987.

¹⁷ A este respecto son clarificadoras las obras de RODRÍGUEZ CASADO, Vicente. "Política exterior de Carlos III en torno al problema indiano" en Revista de Indias. XVI. Págs. 227-266.

siempre con el mismo reto; la necesidad de hombres. Y la estratégica plaza de Cartagena de Indias no era una excepción.

1. LA IMPLANTACIÓN EN CARTAGENA DE INDIAS Y SU PROVINCIA

La gobernación de Cartagena de Indias -con las ciudades de Cartagena de Indias, Mompox y Tolú- pertenecía a la audiencia de Santa Fe. Para fines militares se estableció la comandancia general de Cartagena, que abarcaba las provincias de Cartagena, Río Hacha y Santa Marta. Esta decisión era lógica, considerando que la importante ciudad era la cabecera fundamental de este sector de la costa. Desde allí se coordinaba todo el aparato defensivo naval y militar, siendo base de la armada de Barlovento y de la flotilla de Guarda Costas de Tierra Firme. Marchena destaca también su relevante papel militar:

"todas las localidades costeras de su provincia tienen guarnición acantonada desde Tolú, en la frontera del Darién, hasta Barranquilla, cerca de la desembocadura del Río Grande de la Magdalena"¹⁸.

Sin embargo, la política defensiva es algo más que la organización militar, ya que comprende también la defensa naval: "el poder marítimo es la base vital del poderío de un estado"¹⁹. En el análisis que Betancourt Infante hace de los factores que condicionan ese poder menciona tres: la situación geográfico-política; la configuración física, y la población.

"Para tener un buen poder naval interesa más al estado la cantidad de habitantes que se dedican a actividades relacionadas con el mar que la población total. La población dedicada a ocupaciones relativas al mar constituye la reserva que sostiene el poder naval"²⁰.

En definitiva, sin mencionar el concepto explícitamente, Betancourt está hablando de las fuentes naturales de la matrícula, situando así la pieza clave del desarrollo naval en los hombres. La matrícula en Guipúzcoa había aparecido por la inclinación de sus gentes al mar. Cabe entonces plantearse cuáles fueron las fuentes de la matrícula en Cartagena de Indias.

Madrid, 1.944 y también "El ejército y la marina en el reinado de Carlos III" en Boletín del Instituto Riva-Agüero. n.º 5. Págs. 129-156. Lima, 1957.

18 MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. La Institución... Pág. 30.

19 BETANCOURT INFANTE. "Las defensas..." pág.222.

20 BETANCOURT INFANTE. "Las defensas..." Pág. 223.

a/ Fuentes de la matrícula de mar en Cartagena de Indias

Las fuentes de la matrícula en Cartagena eran cuatro: el comercio marítimo, el tráfico fluvial, el tráfico por el canal y el correo.

El comercio marítimo

En el siglo XVIII el comercio cartagenero sufrió un cambio total, debido al ataque inglés a Portobelo en 1.702, que llevó a los grandes comerciantes a refugiarse en Mompox y Santa Fe. A causa de la guerra de Sucesión se produjo un aislamiento verdaderamente grave -de 1.697 a 1.724 solo llegaron tres flotas de Tierra Firme al puerto cartagenero²¹ - con la consiguiente desarticulación del comercio interprovincial y el desarrollo de las economías locales.

Cartagena de Indias se había consolidado como núcleo redistribuidor del comercio negrero. En 1.701 se había firmado el asiento con Cacheu; luego con la compañía de Guinea. Además, el contrabando adquirió enormes proporciones, a través de los puertos de entrada ilegal como Río Hacha, Tolú, el Darién o Santa Marta. Por si fuera poco, se establecieron rutas comerciales alternativas desde Mompox a Santa Fe, Popayán y Quito por el Cauca y el Magdalena; y el Chocó desde el Darién por el Atrato. La ruta ilegítima, controlada por los ricos comerciantes de Mompox y Honda discurría por Tolú, Sabanillas, Bocas de Sinú y Palmito. Hacia 1.725 la actividad del istmo de Panamá se había paralizado.

Las dificultades se habían hecho mayores para el comercio de Cartagena tras la concesión del asiento de negros y el navío de permiso. El contrabando era incontrolable.

En todo caso, la actividad comercial se fue restableciendo a lo largo de la centuria y floreció en el reinado de Carlos III, época que interesa al tema de la matrícula. Gracias al libre comercio, entre 1.783 y 1.790 llegaron a Cartagena de Indias 140 barcos desde España y 156 de puertos extranjeros²².

21 CASTILLO MATHIEU, Nicolás. "Cartagena puerto comercial (1.533-1.800)" en Boletín Cultural y Bibliográfico. XVI-nº 2. Págs. 64-84. Bogotá, 1.979. pág.

22 CASTILLO MATHIEU. "Cartagena ..." Sobre el comercio ver también BORREGO PLA, Carmen. "Tráfico mercantil de España con las Indias (1.700-1.714)" en La burguesía gaditana (1.650-1868) Págs. 145-150. Cádiz, 1.976. Y GARCÍA FUENTES, Lutgardo. "En torno a la reacción del comercio indiano en tiempos de Carlos III" en Anuario de Estudios Americanos Tomo XXXVI. Sevilla, 1.979.

El tráfico fluvial

El tráfico por el Magdalena fue otra fuente importantísima. La boga en canoas por el río estaba arraigada en la tradición de los indios de las riberas. No me voy a extender aquí sobre su origen histórico²³ pero hay que señalar que durante tres siglos se desarrolló esta actividad capaz de "criar marinería". A lo largo de las orillas del Río Grande de la Magdalena se fueron construyendo, desde mediados del XVI, las llamadas "barrancas" -la de Malambo sea probablemente la más famosa- que eran lugares de hospedaje y almacenamiento para hacer posible la continuidad comercial.

El tráfico por el canal

Las barrancas que habían ido surgiendo facilitaban el trayecto fluvial, pero, para llegar hasta Cartagena de Indias, había que recorrer un trecho por tierra, o enfrentarse a la corriente de la desembocadura y llegar al puerto por mar. Como los dos modos tenían desventajas, se decidió construir un canal, llamado del Dique, en 1.650. Éste unía el Magdalena con las ciénagas de Palenque y Matuna, hasta llegar a la bahía de Cartagena. Sobre el canal se construyeron dos pueblos -San Pedro de Barajas de Malambillo y San Pedro de Barajas de Matunilla-; se mantuvo por arrendamiento a diversos postores.

En el siglo XVIII el tráfico por el canal del Dique sufrió una regresión porque estuvo cerrado entre 1.679 y 1.724. Pasado este tiempo se procedió a la reapertura e intensificación del comercio; a partir de 1.790 el canal pasó a depender de la Real Hacienda.

El correo

Además de al comercio, buena parte del tráfico fluvial -y por tanto cantera de matriculados- se debió a los servicios de correo que, en la Nueva Granada, estaban regulados por unas Ordenanzas de 1.769.

Estas cuatro actividades hacían que la matrícula fuera una institución potenciada en Cartagena.

23 Vid. YBOT LEÓN, Antonio. La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada. Bogotá, 1.952. También RUIZ RIVERA, Julián B. Encomienda y mita en Nueva Granada. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1.975. BORREGO PLA, Carmen. Cartagena de Indias en el siglo XVI. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1.974. LEMAITRE, Eduardo. Historia General de Cartagena. Banco de la República. Bogotá, 1.983.

b/ El intento del gobernador Tabares

Los primeros indicios que existen sobre la implantación de la matrícula de mar en Cartagena de Indias aparecen en una carta que Diego Tabares escribió a frey Julián de Arriaga²⁴. El gobernador de la ciudad expresaba al ministro las serias dificultades que don Luis de Córdoba Comandante de los Bajelos Guarda-Costas de Tierra Firme y su sucesor, don José de las Casas habían tenido para levar las tripulaciones; hasta tal punto que, en alguna ocasión no habían podido hacerse a la mar. Las indicaciones previas de Arriaga -reales órdenes de 19 de octubre de 1.756 y 10 de enero del 57 para que la gente marinera sirviese a la flotilla- no habían resuelto el problema.

Tabares sugería la posibilidad de que se estableciese un servicio anual de seis meses para gente de mar²⁵ y marinería²⁶. El proyecto tenía varios inconvenientes: las levas afectarían a buena parte de los que se dedicaban al comercio fluvial, que se vería así colapsado. Además, el gobernador pensaba que el avituallamiento se haría a expensas de los almacenes cartageneros, lo que suponía privar a la ciudad de un volumen de abastos considerable.

Don Diego comentaba a frey Julián que se habían visto obligados a reclutar gente del interior, sin ninguna destreza marinera. Por todo eso, había considerado oportuno solicitar al Rey

"que se formase un padrón de los hombres marineros que existían aquí, y de sus alre dedores, como también de los partidos de esta provincia, sobre las costas del mar y Ríos de la Magdalena y el Sinú"²⁷.

El gobernador sabía que muchos se dedicaban a la boga o al comercio. Era un intento de matrícula, pero -curiosamente- Tabares continuaba insistiendo en que llevaran a cabo el servicio "sin que por esto lograsen otro fuero, distinción ni privilegio de jurisdicción de matrícula"²⁸. Este concepto se apartaba radicalmente de la evolución de la

²⁴ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Diego Tabares a Julián de Arriaga. Cartagena de Indias, 15 de octubre de 1.757.

²⁵ Tabares establece esta diferencia. La gente de mar era aquella que por su oficio tenía contacto habitual con el mar o ciertas nociones de navegación -pescadores, bogas, calafates...- pero no la experiencia suficiente, que irían adquiriendo, para dedicarse con eficacia a la defensa.

²⁶ En cambio a esta segunda categoría pertenecían los "inteligentes en marinería", útiles en las maniobras de las embarcaciones y con capacidad práctica para servir en la Real Armada o cualquier otra unidad marítima defensiva.

²⁷ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Diego Tabares a Julián de Arriaga. Cartagena de Indias, 15 de octubre de 1.757.

²⁸ Ibidem.

institución en Guipúzcoa, y en general, en España, donde siempre estuvo ligada a una serie de beneficios como incentivo.

A Tabares le parecía perjudicial para Cartagena de Indias. ¿Por qué? Quizá quisiera evitar una diferencia jurídica que pudiera crear roces con el ejercicio ordinario. De todos modos es llamativo que él -que había constatado las dificultades para dotar los navíos- se planteara poder hacerlo sin beneficio alguno para los hombres.

De todos modos, tenía tal seguridad en lo eficaz de su idea que había elegido incluso al responsable de realizar el padrón, Tomás García, alférez de la Compañía de Milicias de la Mar del Sur, del batallón de Cartagena de Indias. Era un hombre experto porque había desempeñado el cargo de reglar a la gente levantada satisfactoriamente; conocía los servicios de navegación y estaba acostumbrado a tratar con la marinería. Parecía ser el individuo apropiado.

Arriaga remitió la propuesta de Tabares al departamento marítimo de Cádiz, para que don Juan Gerbaut, su intendente de Marina y Luis de Córdoba, el anterior comandante de los bajeles Guarda-Costas elaboraran el estudio. Córdoba informó positivamente, pero Gerbaut no²⁹. El intendente alegaba que Tierra Firme era una provincia muy dispersa y poco poblada; que el único tráfico marítimo que se practicaba era el transporte fluvial y algún que otro viaje de las balandras a Porto Belo o Chagres o a las inmediaciones de la propia Cartagena de Indias. Eso impedía la formación de la gente necesaria para abastecer la escuadra Guarda-Costas, constituida por tres o cuatro balandras y una o dos fragatas³⁰.

Gerbaut consideraba imposible encontrar hombres útiles para el padrón, y más aún que quisieran servir libremente y sin fuero. Es difícil determinar si Juan Gerbaut tenía más elementos de juicio que Luis de Córdoba, conocedor del problema sobre el terreno y que había opinado favorablemente. Don Juan pensaba también que era perjudicial para la economía cartagenera porque hacían falta 200 matriculados como mínimo para completar las tripulaciones de la escuadra Guarda-Costas. Además, y esto sí es un argumento sólido, Gerbaut consideraba imposible la matrícula sin el fuero. Con su desestimación, Julián de Arriaga elevó toda la información a la Corona, que confirmó el dictamen negativo. La matrícula de mar no se implantaría en Cartagena de Indias.

²⁹ AGS. SM. Legajo 295. Informe de Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 29 de mayo de 1.758.

³⁰ Este hecho es alarmante si se tiene en cuenta que Cartagena de Indias era objetivo principal de los proyectos ingleses, al ser punto de penetración interior, hasta Quito o Perú. Además, la complicada situación internacional se mantenía en un precario equilibrio en el Caribe, lo que habría exigido una actividad defensiva más sólida.

c/ Implantación de la Matrícula en la provincia de Cartagena de Indias

Don Manuel de Guirior³¹ -no hay que olvidar que en 1.750 había pertenecido a la junta de asistencia del departamento de Cádiz- fue más decidido que Tabares: implantó la matrícula por iniciativa propia, dio cuenta a la Corona y remitió a la secretaría de Marina un Reglamento que le diera cauce jurídico³². Era el 15 de septiembre de 1.774. El virrey proponía una legislación flexible, fruto de su conocimiento de las circunstancias particulares de aquella provincia. Una ordenanza excesivamente rígida y genérica podría convertir la matrícula en algo muerto. Como don Manuel firmó el reglamento el 12 de agosto de 1.774 pensamos que esta puede ser considerada fecha de implantación de institución guipuzcoana en Cartagena de Indias.

El reglamento que Guirior remitió a Arriaga era un cuerpo legislativo de 29 puntos donde -sin estructuración ninguna- se trataban algunos de los aspectos de la posible organización de la matrícula allí³³. Sin entrar en consideraciones que no tienen lugar aquí, hay que decir -eso sí- que si se hubiera puesto en práctica los problemas que habrían surgido de su imprecisión habrían dificultado enormemente la eficacia del padrón. Fue sometido en enero de 1.775 a examen por la Junta del Departamento de Cádiz que dos años después (!) comunicó al ministro de Marina, Pedro González de Castejón su dictamen negativo por no haber tenido en cuenta -era referencia lógica- las Ordenanzas Generales de España³⁴.

d/ La escuadra Guarda Costas de Tierra Firme

El motivo principal de la implantación de la matrícula en Cartagena era la provisión de tripulaciones para los navíos mercantes -este es un rasgo específico que introdujo el virrey Guirior- y los de la escuadra Guarda-Costas. Ésta formaba parte de la de la Habana, por eso -aunque estaba destinada en el apostadero de Cartagena de Indias- su presupuesto anual estaba consignado sobre el situado que, procedente de la

³¹ Sobre Guirior ha hecho una breve semblanza biográfica TORRES RAMÍREZ, Bibiano. La Marina en el gobierno y administración de las Indias. MAPFRE. Madrid, .992. Págs. 140-145.

³² AGS.SM. Legajo 295. Carta de Guirior a Arriaga. Santa Fe de Bogotá 15 de septiembre de 1.774. Junto envió el Reglamento de la Gente de Mar de Cartagena de Indias u costas de su provincia que hará observar su gobernador y comandante general.

³³ Además del documento puede verse SAGARRA GAMAZO, Adelaida. Implantación de la Matrícula de Mar en la Provincia de Cartagena de Indias a través de la aportación documental del Archivo General de Simancas. Tesis de Licenciatura inédita. Valladolid, 1.986.

³⁴ AGS.SM. Legajo 295. Carta de Andrés Reggio a Pedro González Castejón. Isla de León, 14 de febrero de 1.777.

caja real de Méjico, se enviaba desde Veracruz a Cuba. Su partida correspondiente ascendía a 89.11 pesos. Dejando a un lado la evolución del sistema económico que se siguió³⁵, sabemos por la respuesta que Bonet, comandante de los Bajeles de Tierra Firme de la Habana, dió a un requerimiento de Arriaga que en 1.774 la Escuadra se componía de una fragata y tres balandras³⁶

En el presupuesto enviado a la Secretaría de Marina para 1.775 se percibe un crecimiento a cuatro balandras -La Pacífica, La Pastora, La Recurso y la San Juan Nepomuceno- y una fragata³⁷. Para el ejercicio económico del 76 se presuponen cinco balandras -se añadía la Bentura- y dos fragatas, La Rosario y la Bolante. También se menciona una tercera, La industria, pero no como claramente adscrita a la flotilla³⁸.

En cambio, para 1.777 se evalúan los gastos correspondientes a dos fragatas y una balandra³⁹. Las posibilidades de reducción de los costos materiales de la escuadra eran casi nulas: las jarcias y lonas se compraban en Río Hacha, y en Tolú había una importante reserva maderera; la única salida -que Lortia propuso a Flórez⁴⁰- y que el virrey andaluz se negó a aceptar, fue reducir el número de navíos⁴¹

En 1.778 fueron cinco balandras y dos fragatas⁴², una de las cuales acudía directamente al puerto de Veracruz a recibir el situado, sin pasar por La Habana. En 1.780 componían la Escuadra dos fragatas y

35 Sobre esta cuestión y los diversos trámites que desde Cuba hizo Juan Bautista Bonet para que la Escuadra fuera sometida por el virreinato de Nueva Granada -cosa que no logró- se puede ver el Informe de la Secretaría de Marina de .774. AGS. SM . Legajo 596.

36 AGS. SM. Legajo 596. Carta de Bonet a Arriaga. La Habana, 8 de octubre de 1.774. Ibidem. Real Orden dada en Aranjuez, a 24 de mayo de 1.774.

37 AGS. SM. Legajo 589. "Presupuesto del caudal que se considera necesario para subsistencia en un año de una fragata y quatro balandras de que se compone la escuadra Guarda Costas de Tierra Firme armadas en guerra". Cartagena de Indias, 26 de agosto de 1.774. En el presupuesto se detallaban los gastos generales y la composición de las tripulaciones. La cantidad suficiente para una fragata ascendía a 569.750 reales y 5 maravedís. Había 12 oficiales mayores -10 de ellos con gratificación- 6 criados, 20 oficiales de mar, 6 artilleros, 53 artilleros de mar, 4 provisosos de víveres, 65 marineros, 74 grumetes, 13 pajes, 9 criados, 60 individuos de tropa de guarnición. La dotación de una balandra la componían 4 oficiales mayores, 1 artillero de brigada, 3 criados, 4 oficiales de mar, 12 artilleros de mar, 23 marineros, 28 grumetes, 1 paje, y 2 criados. El presupuesto era de 1.866.694 reales y 7 maravedís.

38 AGS. SM. Presupuesto para 1.776. Legajo 589. Cartagena de Indias, 31 de julio de .775.

39 AGS. SM. Legajo 589. Presupuesto para 1.777. Cartagena de Indias, 29 de abril de 1.776.

40 Sobre el virrey Flórez, otro marino, ver TORRES RAMÍREZ, Bibiano. La Marina en el gobierno... Págs. 162-167.

41 AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a Flórez, Cartagena de Indias, 11 de octubre de 1.777; y de Flórez a Lortia, Santa Fe de Bogotá 15 de noviembre de 1.777.

42 AGS. SM. Legajo 590. Informe Bonet a González Castejón. La Habana.

cuatro balandras, con una partida sobre el situado de 178.000 pesos". Al año siguiente, la flotilla creció en dos fragatas, la Santa Dorotea y la Santa María de la Cabeza⁴⁴. Y para completar los datos sobre la evolución de la escuadra de Tierra Firme -con la disminución o el aumento consiguientes en plazas a cubrir por los matriculados- sólo resta añadir que en 1.782 estaba constituida por dos fragatas -Santa Dorotea y Santa Águeda- dos balandras -Pastora y Pacífica- el jabeque Santo Cristo, y una goleta, La Chula⁴⁵, lo que suponía una necesidad de más de 940 hombres".

2. EXTENSIÓN DE LA MATRÍCULA EN Y DESDE CARTAGENA DE INDIAS (1.776-1.784)

El establecimiento de la matrícula en Indias se llevó a cabo por Real Orden de 22 de agosto de 1.776, en copia divulgada con data del 23, que se envió al gobernador de la Habana, a los virreyes de Perú y Nueva España, a los gobernadores de Santo Domingo, Yucatán, Puerto Rico, Filipinas, Caracas y Luisiana por don José Gálvez⁴⁷. Naturalmente, se hizo llegar la disposición real al Virrey de Nueva Granada, don Manuel Antonio Flórez, y a don Juan Pimienta, gobernador de Cartagena: había que pregonar la reducción a matrícula de todos los marineros de la gobernación -tanto de guerra como mercantes- e incluso los desertores, que serían indultados. Tendrían que presentarse en el plazo de seis meses; a cambio se sus servicios disfrutarían del fuero de matrícula. Des de el gobierno de Indias se había vuelto a la tradición vascongada.

Sin embargo, esta orden en Cartagena era innecesaria, puesto que la institución había sido implantada por Guirior, quien había enviado -como vimos- las ordenanzas al ministerio sin haber tenido ninguna noticia para agosto del 76. Tanto es así que aunque en el Archivo General de Simancas no haya constancia documental de si hubo matriculados entre 1.774 y 1.776, Juan Bautista Bonet había sugerido en mayo del 76 al ministro de Marina que se hiciera el padrón en estos términos "conven

⁴³ AGS. SM. Legajo 593. Informe de Lortia a Castejón. Cartagena de Indias, 10 de julio de 1.780.

⁴⁴ AGS. SM. Legajo 593. Carta de Castejón a Lortia. 15 de marzo de 1.781.

⁴⁵ [AGS. SM.](#) Legajo 295. Informe a la Secretaría de Marina. Cartagena de Indias, 8 de enero de 1.782.

⁴⁶ AGS. SM. Legajo 295. Informe a la Secretaría de Marina. Cartagena de Indias, 6 de enero de 1.782.

⁴⁷ Como es de sobra sabido al morir Arriaga se separaron los ministerios de Indias y marina, que fueron ocupados por Gálvez y González de Castejón.

dría allí el establecimiento de matrícula como se había certificado en Cartagena de Indias para surtimiento de los vageles del Rey" ⁴⁸.

a/ Los trámites de implantación

Naturalmente, cuando don Fernando de Lortia, Comandante de los Bajeles Guarda-Costas de Tierra Firme, recibió por vía de Indias la orden de implantación escribió de inmediato a González Castejón, quien se dio por enterado de la medida de Gálvez ⁴⁹, y encomió a Lortia y a don Juan Antonio Martínez -intendente de Marina del departamento de Cartagena- a que lo llevaran a buen término.

Para iniciar los trámites sin pérdida de tiempo -tendrían como referencia legislativa las Ordenanzas de Matrícula de 1.751- había que subdividir la provincia en partidos, y nombrar los ministros y subdelegados de esas extensiones ⁵⁰. Allí donde no hubiera autoridades de Marina serían las de las Indias -oficiales reales o tenientes de gobernador quienes se responsabilizaran, aunque este no fue el caso de Cartagena.

Por orden del gobernador Pimienta se pregonó el bando, y se elaboró la lista ⁵¹, en principio sólo con pescadores y hombres de mar vecindados en la bahía. Entre todos los matriculados sólo había dos desertores "habiendo infinitos en esta provincia" ⁵². Juan Antonio Martínez comunicó a Castejón que el proceso se estaba realizando sin grandes dificultades, habiéndose matriculado gente suficiente para cubrir el servicio en la armadilla Guarda-Costas ⁵³.

Sin embargo, pronto empezaban los problemas.

b/ Las interferencias entre las Ordenanzas Generales de la Armada y las Leyes de Indias

Al erigirse la matrícula, la pesca y la navegación quedaban reservadas a los matriculados, conforme a lo previsto en el artículo 4² del título VI del Tratado IV de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1.748. Pero don José de Gálvez impugnó tal decisión, por contravenir las Leyes de Indias, ya que había sido él quien implantó el padrón, indi

⁴⁸ AGS. SM. Legajo 295. Informe de Bonet a Castejón. La Habana, 23 de mayo de .776.

⁴⁹ [AGS. SM.](#) Legajo 295. Resolución de la Secretaría de Marina, 23 de abril de .776.

⁵⁰ [AGS. SM.](#) Legajo 295. Carta de Castejón a Lortia. El Pardo, 22 de febrero de 1.777.

⁵¹ Aunque no se indica nada cabe suponer que sería -como en Guipúzcoa- una relación de nombres, filiación, descripción y domicilio para poderlos reconocer a la hora del servicio.

⁵² [AGS. SM.](#) Legajo 295. Carta de Lortia a Castejón, Cartagena de Indias 25 de marzo de 1 777.

⁵³ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Martínez a González Castejón. Cartagena de Indias, 27 de abril de 1.777.

cando que debía hacerse conforme a las leyes fundamentales de aquellos dominios, y estas no permitían limitar el ejercicio de la pesca ni la navegación a los matriculados, en perjuicio del resto de los habitantes de América⁵⁴

Desde luego, en la real orden de agosto de 1.776 no se mencionan Las leyes de Indias, se aludía simplemente a que se emplearía a los matriculados en la Marina según las Ordenanzas de 1.748-1.751. Si se considera que en éstas -en la parte donde se definen los privilegios de los matriculados- se les reservan la pesca y la navegación, resulta que la postura de Gálvez es contradictoria.

Su intencionalidad no es clara. Sin fuero, la matrícula era impenable. Por otra parte, la pesca y la navegación de cabotaje eran las fuentes naturales de matrícula; o lo que es lo mismo, era lógico que quienes las practicaran se matricularan y pudieran continuar su ejercicio. Teniendo en cuenta que para alistarse en el padrón en Cartagena de Indias bastaba saber bogar en una canoa, serían muy pocos los que perdieran la posibilidad de pescar.

El problema planteado por el marqués de Sonora es en realidad la interferencia de competencias: la matrícula de había implantado por vía de Indias y se había llevado a cabo sobre el terreno por la de Marina⁵⁵. Defendía el ministro que en Nueva España y la Capitanía General de Yucatán el éxito de la matrícula se debía a su dependencia de los jueces y superiores de aquellos territorios; decía igualmente que la Ordenanza General de Matrícula no se aplicaba en América. Parece olvidar don José que en la mencionada ley sobre el uso común de pastos, montes y aguas se especificaba que este derecho podría ser recortado en caso de establecerse alguna ordenanza al respecto. En definitiva, lo que el marqués de Sonora quería -tratando de "recuperar" la matrícula como competencia de las autoridades civiles (tenientes de gobernadores y oficiales reales escogidos para ello)- era un protagonismo, o quizá mejor una cierta "autonomía" para los asuntos americanos.

54 Efectivamente por la Ley V del título XVII del libro IV de la Recopilación de las Leyes de Indias de 1.680 se disponía que "el uso de todos los pastos, montes y aguas de las provincias de Yndias sea común a todos los vezinos de las que aora y despues fueren, para que los puedan gozar libremente".

55 No hay que olvidar que los dos ministerios acababan de separarse por lo que existía lo que podríamos llamar una "rutina de tramitación". Sólo ahora, en lo práctico y concreto se hacía necesario separar los cauces, asunto especialmente difícil en cuestiones "mixtas" como esta.

c/ Extensión geográfica desde Cartagena de Indias

En marzo de 1.777 la matrícula se había extendido por la bahía cartagenera. Lortia y Martínez se habían reunido a dilucidar la posibilidad de ampliar el padrón al resto de la provincia. Lo veían ciertamente dificultoso por la condición de quienes se dedicaban a actividades capaces de "criar" marinería.

"Aunque es grande el tráfico de canoas barquetas y champanes que hay en los ríos de la Magdalena y el Sinú, estas embarcaciones las navegan indios, zambos, negros y mulatos que viven en sus orillas y se mantienen de traer a vender a esta plaza los frutos que producen las tierras que labran; los más por no haberse embarcado nunca en embarcaciones mayores son totalmente inútiles para el servicio de la Armada"⁵⁶.

decía el Comandante de los Bajeles al Ministro de Marina.

Además, si todos embarcaban, la escasez de mantenimientos en la ciudad sería grave. Y a esto se añadía una tercera causa por la que a las autoridades locales de Marina les parecía mejor no extender más la matrícula: que todos estaban alistados en las milicias. El número de matriculados en la bahía cartagenera ascendía a los 1.003⁵⁷; los suficientes para cubrir las necesidades de la escuadra de ese apostadero. Con todo, esperaban -después de opinar- las reales órdenes al respecto. Naturalmente, expresaban su intención de redactar una ordenanza de matrícula específica para Cartagena, basada en el Reglamento General de 1.751.

En octubre del 77 se realizó la primera revista de inspección: antes de finalizar el año había ya 1.183 matriculados en Cartagena⁵⁸ y el padrón se había hecho extensivo a Lorica -donde se habían inscrito cien hombres, los tripulantes de las tres piraguas guardacostas del Sinú y el Darién, que habían ejercido hasta entonces esta función como "Compañía del Mar".

Respecto a la extensión de la matrícula a los puertos del Mar del Sur -ordenada por González de Castejón a través de Flórez- Lortia y

⁵⁶ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a González Castejón. Cartagena de Indias, 18 de marzo de 1.777.

⁵⁷ Existen dos primeras relaciones de matriculados. La de Lortia, en su carta de ref. (56), computaba 932 hombres. En Cartagena había 29 calafates, 33 carpinteros de ribera, 373 marineros y grumetes; en el resto no había matriculados de maestranza, sólo marineros: 138 en Boca Chica, 125 en Barú, 67 en Rocha, 20 en Pasacaballos, 61 en Manga y 87 en la Ciénaga de Tesca. En cambio, Juan Antonio Martínez, a 30 de marzo, ya daba otros datos sin especificar los lugares. Había 25 cabos de matrícula, 932 entre artilleros, grumetes y marineros, 28 carpinteros, 27 calafates; es decir, 1.003 hombres. Aparece ya una estructuración de los matriculados, al figurar el único cuadro superior previsto por las Ordenanzas de España: los cabos de matrícula.

⁵⁸ Por tener un punto de comparación, en La Habana había por entonces 1.292 matriculados.

Martínez no estaban de acuerdo, y así lo expresaron a la Secretaría de Marina. Por un lado, al no conocer las circunstancias concretas, _ sería difícil conseguir una ordenanza realista; además, considerando que la cabeza del Departamento era Cartagena, veían que los servicios se en carecían, y habría, además, que avisarles con demasiado tiempo⁵⁹

Proponían, eso sí, una opción alternativa: que dichos puertos de pendieran del Callao, donde ya estaba establecido el padrón de matrícula con sus correspondientes autoridades.

En cambio, Lortia y Martínez habían incluido en el partido de Cartagena de Indias a Honda, Mompox y Santa Marta, por la similitud de actividades que se daban en aquellos parajes. Sin embargo, Castejón insistió en real orden transmitida a las autoridades de Marina de la ciudad el 23 de octubre que se reglase la matrícula en todo el Virreinato⁶⁰ y concretamente en los puertos pacíficos, e incluso en lugares del interior muy alejados del litoral.

En junio de 1.778 se había extendido el padrón a los partidos de Sinú, Barranquilla y Mahates, y se quería erigir en Mompox. A 13 de junio sólo en Cartagena había 1.751 alistados, es decir, 568 hombres más que en 1.777⁶¹.

La revista de inspección realizada entre el 1 de abril y el 5 de junio del 81 enumera los lugares de Cartagena, Manga, Tesca, Arroyo Grande Palmar, Boca Chica, Pasacaballos, Rocha, Tolú, Flamencos, Mahates, Barranquilla, Soledad, Sabana Grande, Lórica, Momil, San Bernardo, San Egmidio, San Jerónimo, Santero, San Pelayo y San Nicolás, con un total de 3.249 matriculados⁶².

Teniendo esto en cuenta, aparecía como posible el establecimiento de varios turnos de servicio lo que, por otra parte garantizaba la eficacia, al estar los hombres en buenas condiciones; y por otra, no gravaba excesivamente el ritmo económico de la provincia cartagenera, ya que los matriculados podían ejercer sus oficios.

No obstante, existían problemas: las deserciones eran habituales, y se contaba con otros contratiempos, por ejemplo, la rebeldía del comandante de las tres piraguas establecidas por las autoridades de marina de las Bocas del Sinú, "para embarazar las corsarias de los Yndios

⁵⁹ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia y Martínez a Castejón. Cartagena de Indias, 26 de febrero de 1.777.

⁶⁰ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Flórez a Lortia y Martínez. Santa Fe de Bogotá, 23 de octubre de 1.777.

⁶¹ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a González Castejón. Cartagena de Indias, 11 de junio de 1.778.

⁶² AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a Castejón. Cartagena de Indias, 28 de julio de 1.781.

del Darién"⁶³, el mulato Bartolomé García, "ignorante, insolente y atrevido"⁶⁴.

d/ Procesos judiciales a matriculados

Indultos

Conocemos varios casos. El indulto anunciado por Carlos III en la Real Orden de 23 de agosto de 1.776; el proclamado a 12 de septiembre de 1.777 por el alumbramiento de la princesa⁶⁵; y otro nuevo perdón real, promulgado el 17 de agosto de 1.783⁶⁶. El indulto se veía como una medida social ya que daba la oportunidad a muchos huídos de volver a sus modos habituales de vida, evitando un clima de inquietud perjudicial para los intereses de la Corona.

Los hombres -incluso los gitanos- debían volver a presentarse ante las autoridades de Marina para completar el tiempo que les faltara de campaña, excepto en el primer caso.

La aplicación de los perdones era general para España y América, aunque a veces se hacía mención expresa a Indias, o se enviaba un oficio específico a estos territorios⁶⁷.

Procesos judiciales a matriculados

Tenemos escasos datos. Sí sabemos que se tramitan en España, a través de una carta de don Juan Antonio Camino -que substituyó a Lortia

63 AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a Castejón. Cartagena de Indias, 11 de julio de 1781

64 Este Bartolomé García, que navegaba con matriculados en Sinú no se sometía a la autoridad del subdelegado de matrícula, y empleaba a los hombres, cuando no estaba de servicio, en beneficio propio. Por ejemplo, sembrando maíz en su hacienda, realizando cortas de cedros, comercializando sus productos... Además, les pagaba el sueldo en especie: chamarretas, camisas, calzones, maíz, plátanos, etc. Pero como les dejaba regresar a dormir a sus domicilios, los hombres estaban contentos y el Rey muy mal servido porque no querían navegar en otras balandras ni fragatas. Se sigue todo el caso en la carta citada en la nota anterior.

65 AGS. SM. Legajo 111. Comunicación del Edicto de Indulto a don José Portugués y don Manuel de Roda. 12 de septiembre de 1.777.

66 [AGS. SM.](#) Legajo 275. Pragmática Sanción con fuerza de ley en que se dan nuevas reglas para contentar y castigar la vagancia de los que hasta aquí se han conocido como Gitanos y Castellanos nuevos con los demás que se expresa.

67 Así se hizo por ejemplo con el indulto de 17 de agosto de 1.783. Se envió un oficio, además de la Pragmática Sanción, expedido en San Lorenzo del Escorial, a 18 de octubre de 1.783 (AGS. SM. Legajo 2.757) a los Comandantes y Ministros de Marina de La Habana, Río de Plata, Tierra Firme, Mar del Sur, y al Consejo de Guerra. Martínez, ministro de Marina de Cartagena de Indias acusó recibo del documento y de su inmediato cumplimiento con fecha de 14 de febrero de 1.784.

como Comandante de los Bajeles Guarda-Costas- a don Antonio Valdés, Ministro de Marina, en la que se daba por enterado de que debía guardar copias testimoniales de los procesos que se formaran en Indias a individuos de marina, porque estos -los procesos- se remitían a la península⁶⁸. El problema estribaba en que con frecuencia en el viaje se perdían los documentos correspondientes y había que iniciar de nuevo las causas. Pero esta medida sólo podía aplicarse en las civiles, ya que las criminales tomaban por principio el cuerpo del delito, y muchas veces era imposible justificarlo de nuevo, por consistir en hechos pasajeros, y por imposibilidad de tiempo.

Naturalmente, se requería la revisión de este mecanismo, para evitar una situación de tanta parcialidad, en vistas a una mejor administración de justicia⁶⁹.

El ámbito de aplicación de esta medida fue general en las Indias -y por tanto, se aplicó en Cartagena- aunque los casos concretos que movieron a tal determinación habían sucedido en La Habana⁷⁰.

e/ Los conflictos entre matriculados y milicianos

En Cartagena de Indias, como lógica proyección de la competencia entre Marina e Indias para la implantación del padrón de matrícula eran frecuentes los roces y rencillas entre milicianos y matriculados, a causa del fuero que éstos disfrutaban. Aunque en el Archivo General de Simancas hemos encontrado casos aislados⁷¹ el problema era conceptual e importante.

Desde el momento en que se vulneró el fuero de matrícula, los alistados comenzaron a darse de baja, hasta tal punto que Fernando de

⁶⁸ AGS. SM. Legajo 292. carta de don Juan Antonio Camino a don Antonio Valdés. Cartagena de Indias, 31 de enero de 1.784.

⁶⁹ AGS. SM. Legajo 292. Carta de don Julián de San Cristóbal a don Antonio Valdés, La Habana, 9 de agosto de 1.783. Refleja esta situación de modo muy completo. Se incluían instrucciones de este estilo: cuando el proceso extraviado era de homicidio, si había mediado poco tiempo, se exhumaba el cadáver, se reconocían las heridas y se reiteraban las declaraciones de los facultativos. Cuando había pasado un periodo más largo ya no podía hacerse por motivos obvios.

⁷⁰ Se dictó esa real orden a raíz del estancamiento de varios procesos en La Habana: los de los marineros Domingo García y Juan Perdonó; el grumete Bernardo Rivero y los soldados Juan Spínola y Matheo de la Mar.

⁷¹ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a Castejón. Cartagena de Indias 11 de junio de 1.778. La petición de don Juan Fernández de Moure, Coronel del Batallón de Blancos de Milicias de Cartagena, cursada a través del gobernador Pimienta para que los milicianos pudieran navegar y pescar de la misma manera que los matriculados podían ejercer las profesiones de los hombres de las milicias. El segundo caso es el del conde de Pestagua, que se negó a dejar pasear y navegar a los matriculados por los caños de su hacienda, amenazando con que sus negros dispararían al primero que vieses. Se sigue el desarrollo de ambos por la citada carta.

Lortia manifestó que o crecían los hombres del padrón o "era imposible tripular las fragatas y valandras de la escuadra de Tierra Firme, por lo diminuto que han quedado éstas (las tripulaciones) por muertes y de serciones"⁷².

Aunque Lortia atribuía la falta de respeto al fuero a que no existía una Ordenanza de matrícula específica para Cartagena de Indias, la cuestión era más compleja: en las generales de 1.751 ya se reservaba la pesca y la navegación para la gente de matrícula.

Como las protestas de unos y otros llegaron al Virrey Góngora, las autoridades de Marina decidieron informar a Carlos III para que éste resolviera el conflicto de jurisdicciones y competencias. En su momento, Gálvez había comunicado a don Antonio Caballero de Góngora que se hiciera cargo del asunto "dando las providencias correspondientes para que no se prive a los milicianos de la pesca, ni de la conducción de sus frutos por canoas y barquetas a esa plaza de Cartagena"⁷³: también había que fomentar la colaboración de los milicianos con algunos premios.

Camino estimó que de hecho, aunque no de derecho, se derogaban los artículos 2, 4 y 5 de las Ordenanzas Generales de la Armada parte 1, Título VI del Tratado IV⁷⁴ y los 30, 119, 120, 121, 130 y 150 del Título III del Tratado 11⁷⁵. La falta de respeto al fuero de matrícula ponía en peligro la supervivencia de ésta. Por un pliego encontrado en la papeleta del marqués de Sonora se sabe que el Rey propuso que, si los milicianos podían pescar y navegar, estaban en condiciones de embarcarse cuando les fuera requerido...

En todo caso, el problema seguía sin ser resuelto en su raíz: si se establecía la matrícula conforme a las Ordenanzas de la Armada o a las Leyes de Indias⁷⁶. Después de innumerables comunicaciones entre Marina e Indias, la secretaría de Marina perdió el control sobre la institu

⁷² AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a Castejón, Cartagena de Indias, 2 de febrero de 1.779.

⁷³ AGS. SM. Legajo 295. Carta del Arzobispo Virrey don Antonio Caballero de Góngora a don Juan Antonio Camino. Santa Fe de Bogotá, 31 de octubre de 1.782.

⁷⁴ En esos artículos se prohíbe la navegación a los no matriculados; podían trabajar en el tráfico del puerto pero no tener plaza en navío alguno, detallándose que ni si quiera podrían navegar en brazos de mar ni río navegable donde llegara el agua salada. Por descontado, no podían pescar. En el artículo 5^o se establecía el mecanismo punitivo para quienes infringieran lo prescrito.

⁷⁵ De contenido similar.

⁷⁶ La situación era alarmante en ambas instituciones, milicias y matrícula. Faltaban hombres, o se pasaban al enemigo cuando caían prisioneros, por ejemplo, en Jamaica y otras islas inglesas del caribe; por su parte los milicianos se quejaban de los comisionados de marina, alegando que eran muy duros y habían sido nombrados sin acuerdo de los magistrados territoriales. La matrícula se hacía progresivamente impopular. Además, se empezaron a exigir cortas de madera en los municipios.

ción, exceptuando el padrón de Cuba. Al morir Gálvez, la matrícula, sin que desaparecieran los problemas de interferencias, se asentó sobre más sólidas bases orgánicas⁷⁷.

f/ Las autoridades de Marina en Cartagena de Indias

Al recibir la orden de 23 de agosto de 1.776 Martínez y Lortia se dispusieron a ponerla en práctica de inmediato. No obstante, en la mente de los dos estaba "que no podría establecerse en el mismo pie que en España"⁷⁸ por el gravamen que al erario supondrían los sueldos de subdelegados, asesores y escribanos, y porque no sería fácil encontrar individuos con cualificación suficiente para desempeñar estos cargos.

La cabeza de partido sería Cartagena, donde residirían los únicos funcionarios imprescindibles: El comisario de matrícula y el auditor de Marina⁷⁹. Este último cargo iba a ser ocupado por José Antonio Berrío⁸⁰.

Sin embargo, esta designación iba a suscitar un nuevo conflicto de competencias: en Cartagena de Indias existía ya un Auditor de Guerra -don José Ignacio Peredo- que sorprendido, reclamaba una explicación: "no he podido trascender el motivo que haya impulsado a semejante novedad separando de mi empleo el despacho de Marina"⁸¹. Pese a que Lortia precisó que el nombramiento de Berrío afectaba solamente a las causas de matriculados, y que Martínez intentó explicar a Peredo la incompatibilidad entre la Auditoría de Guerra y la de Matrícula, el problema no se resolvió en la plaza.

77 O'DOGHERTY. La matrícula... pág. 365.

78 AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a González Castejón. Cartagena de Indias 13 de diciembre de 1.776.

79 AGS. SM. Legajo 295. Título de Asesor concedido a don José Antonio Berrío. Cartagena de Indias, 5 de febrero de 1.777. La exención de jurisdicción ordinaria de los matriculados exigía el nombramiento de un Auditor. Según el proyecto de Lortia tal cargo se podría asimilar al de Asesor General de juzgado de Marina. Sus competencias serían muy amplias: causas de oficio, contenciosas, civiles y criminales. El asesor percibiría un sueldo, y gozaría de las franquizas, exenciones y privilegios que le correspondían como tal.

80 Berrío era abogado de la Real Audiencia del Nuevo Reino, Juez General de Tierras de la Provincia de Cartagena, Director Real de Estudios y Fiscal de la Real Hacienda. El 6 de enero juró su cargo interinamente, siendo testigos los escribanos públicos Lucas Pérez, Manuel José Chirinos, Mauricio Carrasquella y Francisco Rivera; y los escribanos reales Domingo Valiente, Toribio Calahorra, Manuel José Jiménez y Leandro José Carriosa.

81 [AGS. SM.](#) Legajo 295, carta de José Ignacio Peredo a Juan Antonio Martínez. Cartagena de Indias, 16 de febrero de 1.777. Según él, tenía el despacho de Marina por Real Orden de 29 de junio de 1.776.

Una vez más, se cursaron oficios a los dos ministerios. Mientras Juan Antonio Martínez informaba de los hechos a Felipe Ruiz Puente⁸² intendente del Departamento de Cádiz, Peredo se dirigía a Gálvez⁸³ poniéndole una solución sorprendente: que se conmutara el fuero de los matriculados de Cartagena, dejándolos sujetos a la jurisdicción ordinaria, como en las provincias de Bilbao y San Sebastián, donde se observaban unas reglas particulares a cambio de los privilegios de pesca y venta de piedra para lastre de los navíos. Además, este planteamiento era ventajoso porque simplificaba todo lo relativo a la administración. En el mes de julio Peredo volvió a escribir al marqués de Sonora en términos similares⁸⁴.

La comparación no era muy afortunada, o mejor dicho, proporcionada. La evolución de la matrícula en las Provincias Vascongadas a lo largo de dos siglos no puede tener mucho que ver con la sufrida en Cartagena de Indias en dos años. Sin embargo, el argumento de Peredo tiene interés para nuestro estudio, ya que muestra la conciencia existente en Indias de la matrícula de mar como institución vasca, y como referencia necesaria a la hora de la experiencia, puesto que el auditor de guerra argumentaba yendo al modelo originario: Guipúzcoa, y luego también Vizcaya.

Tras los consiguientes estudios e informes en Marina e Indias la cuestión se resolvió a favor de Berrio⁸⁵: habría en Cartagena un Auditor de Matrícula, como lo había en La Habana sin que allí hubiera surgido ninguna dificultad. Y así quedó zanjado el asunto hasta que el 20 de julio de 1.790 se resolvió que se asimilasen las causas de los matriculados -tal como había apuntado Peredo- a la jurisdicción ordinaria de la plaza de Cartagena de Indias.

Aparte del tema del auditor, por las noticias que tenemos, sabemos que en 1.778 las autoridades de la matrícula en Cartagena eran las siguientes: Juan Antonio Martínez, ministro de los Bajajes; Fernando de Lortia, su comandante; Antonio Segundo Martín era el subdelegado en Lorica, Juan Escalante en Barranquilla y Santiago Evaristo de la Torre en Mahates; Gaspar Rodríguez Vidal era el escribano. Además, existía una Junta de Marina; en cambio -aunque su nombramiento estaba previsto en el artículo 165, título III del Tratado IV de las Ordenanzas Ge

8 2 AGS.SM. Legajo 295. Carta de Juan Antonio Martínez a Felipe Ruiz Puente, Cartagena de Indias, 20 de marzo de 1.777.

8 3 AGS. SM. Legajo 295. Carta de José Ignacio Peredo a José de Gálvez. Cartagena de Indias, 21 de junio de 1.777.

8 4 AGS. SM. Legajo 295. Carta de José Ignacio Peredo a José de Gálvez. Cartagena de Indias, 10 de junio de 1.777.

8 5 AGS. SM. Legajo 295. Carta de Gálvez a Castejón, 5 de julio de 1.777.

nerales de la Armada- no había alguaciles: su función la ejercían los cabos, como una medida dentro de la política de ahorro.

En 1.783 se creó una nueva subdelegación conformada por Boca Chica, Santa Ana, Rocha, Pasacaballos, Palmar de la Candelaria y Arroyo Grande, cuyo subdelegado fue don José de la Maza.

g/ Las Ordenanzas de matrícula de Cartagena de Indias

Indudablemente era condición precisa para el buen gobierno de la matrícula establecer unas Ordenanzas que tuvieran en cuenta las circunstancias concretas de su partido y la Ordenanzas Generales de 1.751, adaptándolas a una idiosincrasia, unas fuentes y una situación particulares.

El reglamento de Guirior

El reglamento que don Manuel de Guirior remitió a frey Julián de Arriga era un conjunto de 29 puntos donde -sin estructura ninguna- se trataban algunos de los aspectos de la posible organización de la matrícula en tierras cartageneras. Realmente, el contenido era tan poco consistente y tan teórico que, de haberse puesto en práctica, habría originado un sinnúmero de dificultades. El dictamen de la Junta del Departamento de Cádiz, ya en 1.777 fue muy claro: "el reglamento no era conveniente por estar formado sin presencia de las ordenanzas de España"⁸⁶. Como se desestimaron fue necesario otro intento.

Elaboración de las ordenanzas de Lortia y Martínez

En principio Lortia y Martínez acordaron redactarlas por separado y después cotejar ambos manuscritos, de modo que los puntos que uno no hubiera vislumbrado quizá el otro sí. Sin embargo la diferencia de criterios resultó ser tal que don Fernando escribió a González Castejón informándole de que, vista la divergencia, "no pudiendo reducirle a mi opinión tuve por conveniente asentir a la suya por no demorar más tiempo la formación de la ordenanza, y entregarle la mía para que de ella quitase y añadiese lo que le gustaba como lo executó"⁸⁷.

⁸⁶ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Andrés Reggio a Pedro González Castejón. Isla de León 14 de febrero de 1.777.

⁸⁷ AGS. SM. Legajo 295. Carta de Lortia a González Castejón. Cartagena de Indias, 9 de octubre de 1.777.

No tranquilo con esto, el comandante de los Bajajes Guarda-Costas remitía su original al Ministro de Marina para que pudiera tener opinión diversa a la de Martínez⁸⁸.

El virrey Flórez, una vez recibida la ordenanza conjunta -que no remitió a la Secretaría de Marina hasta enero del 78- la examinó con la ayuda de un Asesor General, y la aplicó a todo el virreinato de la Nueva Granada. Curiosamente, en lo único que Martínez y Lortia estaban de acuerdo era precisamente en que no se aplicara de forma general porque no conocían, y por tanto no habían tenido en cuenta, las circunstancias de los puertos del mar del Sur. El virrey fue más impaciente.

El Despacho Universal de Marina comisionó al capitán de navío don Manuel Travieso para que estudiara este tema e informara al Virrey y al Ministro. El 15 de mayo de 1.778 Travieso dió a conocer las conclusiones de su estudio: el padrón podía extenderse a Maracaibo y Panamá. Sólo veía imposible -por la distancia- levantarlo en Guayaquil.

No existen más fondos documentales en la sección de Secretaría de Marina del Archivo de Simancas. Por tanto, podemos afirmar que estas Ordenanzas, las de Lortia y Martínez, fueron las aplicadas en todo el Virreinato de la Nueva Granada, con la confirmación -sobre el hecho decidido por Flórez- del Despacho Universal de Marina⁸⁹.

III.- CONCLUSIÓN

A través de los fondos del Archivo General de Simancas hemos estudiado la implantación de la Matrícula de Mar en Cartagena de Indias y otros puertos del Virreinato. Habría que completar esta visión con los fondos de Indias.

Además de todas las apreciaciones realizadas en estas páginas, es importante acotar una conclusión genérica, relativa al tema que nos convoca en este Congreso. En Cartagena de Indias se tenía clara conciencia del origen vasco de la Matrícula de Mar, y por tanto de su evolución en las Provincias Vascongadas como referencia histórica obligada. Una vez más desde la Corona se promovió, con la flexibilidad necesaria para el buen gobierno una "traslación institucional" desde España a América.

⁸⁸ Sin posibilidad de entrar en mayores explicaciones la diferencia fundamental estribaba en que Martínez concebía la estructura administrativa de la matrícula de Cartagena a lo grande; Lortia era más realista no perdiendo de vista el presupuesto y, sobre todo, la adaptación en un territorio concreto. Tampoco estaban de acuerdo en las competencias de algunos de los puestos de la escala de Marina establecidos para gobierno del padrón; en los límites de su extensión; aplicación de la pérdida del fuero como castigo a ciertos delitos, etc..

⁸⁹ Es imposible glosar ni describir aquí el contenido de dichas Ordenanzas. Sobre ello vid. SAGARRA GAMAZO. Implantación... Págs. 371-377.

Sin embargo, en medio de una diversidad circunstancial grande, hay que señalar una diferencia conceptual e intencional muy clara. En Guipúzcoa, y luego en Vizcaya, se implantó la matrícula de mar porque había una excelente marinería; en Cartagena y las costas neogranadinas, para que la hubiera. Era imprescindible en el entendimiento reformado de Carlos III una Marina capaz de cualificar a España como potencia europea.