

Reglamentar el trabajo en tierra firme y en la mar. La implementación de la matrícula de la mar en San Francisco de Campeche (Nueva España) 1777-1810¹

To regulate work on land and at sea. The implementation of enrolment of the sea in San Francisco de Campeche (New Spain) 1777-1810

Diego Gutiérrez Velásquez² 

Universidad Autónoma Metropolitana-unidad Iztapalapa



Para citaciones: Gutiérrez Velásquez, Diego. "Reglamentar el trabajo en tierra firme y en la mar. La implementación de la matrícula de la mar en San Francisco de Campeche (Nueva España) 1777-1810". *El Taller de la Historia*, 16,1, (2024): 34-66.

<https://doi.org/10.32997/2382-4794-vol.16-num.1-2024-5256>

Recibido: diciembre de 2023

Aprobado: marzo de 2024

Publicado: junio de 2024

Editor: Sergio Paolo Solano. Universidad de Cartagena-Colombia.

Copyright: © 2024. Gutiérrez Velásquez, Diego. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/> la cual permite el uso sin restricciones, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre y cuando que el original, el autor y la fuente sean acreditados.



RESUMEN

Este artículo estudia la implementación de la Matrícula de la mar en San Francisco de Campeche, los trabajadores obligados a prestar el servicio y los conflictos jurisdiccionales que involucraron a diferentes autoridades de ciudades como Veracruz o instituciones como la capitanía de la marina de La Habana. El manejo de la población adscrita a la matrícula y la definición de la jurisdicciones del sistema en el virreinato Novohispano y el Caribe, fueron los principales motivos que generaron discordias. El análisis representa un intento por aportar a la discusión, sobre el manejo político y administrativo del sistema de defensa de la Corona españolas, a través de uno de principales dispositivo de coerción laboral de la segunda mitad del siglo XVIII.

Palabras clave: matricula de la mar; Campeche; siglo XVIII; implementación; conflicto; armada de la corona; jurisdicción; trabajadores.

ABSTRACT

This article studies the implementation of the Matrícula de la mar in San Francisco de Campeche, the workers forced to provide the service and the jurisdictional conflicts that involved different authorities of cities such as Veracruz or institutions such as the captaincy of the navy of Havana. The management of the population assigned to the registry and the definition of the jurisdictions of the system in the viceroyalty of New Spain and the Caribbean were the main reasons that generated discord. The analysis represents an attempt to contribute to the discussion on the political and administrative management of the Spanish Crown's defense system, through one of the main devices of labor coercion of the second half of the eighteenth century.

Keywords: sea registration; Campeche; eighteenth century; implementation; conflict; navy of the crown; jurisdiction; workers.

¹ Este artículo es resultado de una investigación doctoral que lleva por título *El oficio de defender. Trabajadores del sistema de defensa de San Francisco de Campeche 1777-1815*, que se realizó bajo la dirección de la Doctora Sonia Pérez Toledo, en la Universidad Autónoma Metropolitana-unidad Iztapalapa de Ciudad de México.

² Estudiante del Doctorado en Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana-unidad Iztapalapa.

INTRODUCCIÓN

La matrícula de la mar fue un sistema de enganche laboral obligatorio tuvo como propósito de proporcionar marinería a la armada española que defendía el Caribe, a los barcos mercantes y a la maestranza de trabajadores que en tierra firme laboraban en construcción y reparación de embarcaciones. En términos generales la matrícula de la mar expresó, tanto la mentalidad reformista de los Borbones que buscaban la modernización del imperio español en aspectos como la administración, el comercio, el recaudo y la defensa, como también a las necesidades de la defensa militar del imperio que obligaron a militarizar a la sociedad, involucrando a los hombres mediante la prestación del servicio militar y marinerero. En este último se tomaron disposiciones que buscaron optimizar la capacidad de la Armada. Se fundó en la metrópoli la Matrícula de la mar para la década de 1720, como medida para captar mano de obra apta en los oficios de marinería y la maestranza de marina, de gran demanda para la época. Para el caso de América la implementación del sistema tardó cinco décadas, y fue motivada por escenario bélico de la segunda mitad de ese siglo, que tuvo un cenit en 1762 con la toma de La Habana por los ingleses.

La actividad de la marinería y de la maestranza de marina que vinculó a los oficios ligados a la construcción y mantenimiento de las embarcaciones, fueron reguladas a través de los departamentos, arsenales y astilleros, formados en el siglo XVIII en la metrópoli, luego de las reformas a la Armada impulsadas por José Patiño.³ La construcción naval en algunos centros marítimos obligó a satisfacer las necesidades de mano de obra, lo que derivó en políticas que promovieron sistemas como la matrícula de la mar, como medio para regular el personal que tenía conocimientos en los oficios relacionados con los cuerpos de agua. Para América el proceso modernizador se hizo más evidente a finales de siglo, momento que concuerda con la consolidación del arsenal de La Habana de reconocida actividad constructora,⁴ acompañado del fortalecimiento de otras ciudades militares y portuarias a lo largo del continente, como fueron los casos de Cartagena de Indias o Veracruz.⁵

Por orden de la Corona la matrícula de la mar en las posesiones de ultramar se estableció en 1776 y al año siguiente se publicaron los bandos que ordenaban

³ José Enrique BLASCO LEANTE, Isidoro GUZMÁN RAJA y José Luis MONTOYA CHINCHILLA, "La Administración de la Armada española en el siglo XVIII: El caso de la expedición a Argel de 1768 para el canje de cautivos". *Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 15, (2011): 4-5; María LAVIANA, *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987; Juan MARCHENA y Justo CUÑO (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada 1750-1823*, 3 vols. Madrid: Doce Calles, 2018. Para el caso del Nuevo Reino de Granada ver: Ángel MANZANILLA, "Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1788-1808". Sevilla: Tesis doctoral Universidad de Sevilla, 2013; Mauricio PUENTES CALA, *Servir en aguas, vivir en tierra. Gente anfibia e institucionalización de la matrícula de mar en Cartagena de Indias (1777-1802)*. Barranquilla: tesis doctoral Universidad del Norte, 2024.

⁴ José SERRANO ÁLVAREZ, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval (1700-1805)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2018; Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ, "El real arsenal de La Habana". *Revista General de Marina*, 279, 2, (2020): 324-326.

⁵ Sergio Paolo SOLANO D., *Trabajo y sociedad: Trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1811*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2024, pp. 61-68, 206-231.

su creación en los virreinos americanos. Esto no significa que antes no existieran cuerpos de maestranza de marina, marineros o trabajadores encargados de los oficios pertinentes a este ámbito. Con la matrícula, la Armada tuvo un mayor control sobre todo este personal, concentrando el total de la población en las revistas (listados) y censos de matriculados. Por ello el nombre de Matrícula de la mar, precisamente porque se trataba de la incorporación de individuos que cumplieran con condiciones específicas, a un registro que permitía identificarlos, controlarlos y hacerse de sus servicios cuando fuera necesario.

Todos estos elementos definieron a la ciudad de San Francisco de Campeche para el período de estudio, en donde la condición de puerto fortificado determinó la dinámica poblacional, la economía, el componente social y el universo laboral. A continuación, se profundizará en estos componentes, con la intención de ofrecer respuesta que expliquen los conflictos generados por la implementación de la matrícula de la mar en San Francisco de Campeche.

La historiografía relacionada con la armada y la matrícula de la mar de la ciudad de San Francisco de Campeche es escasa y los textos dedicados al puerto o actividades en las costas de la intendencia de Yucatán están relacionados con temas económicos como el comercio, las mercancías que se vendían, los dueños de embarcaciones, los comerciantes, el manejo del contrabando, como también con acontecimientos bélicos y los ataques de piratas. Solo existe un escrito dedicado exclusivamente al sistema de matrícula campechano, de la historiadora Amparo Moreno Gullón en el que a grandes rasgos analiza la instauración de la matrícula de la mar durante la segunda mitad del siglo XVIII, marcado por el apogeo comercial, la consolidación la apertura del comercio libre, el otorgamiento del escudo de la ciudad, la construcción del edificio de la aduana y las intenciones fallidas para establecer un consulado. Por su carácter pionero este ensayo constituye un aporte para el estudio del régimen de matrícula de la mar en la ciudad de Campeche. El tema de la matrícula lo aborda desde una perspectiva política, administrativa y militar, mostrando las características del sistema, algunos conflictos originados por su puesta en marcha como fue el manejo de la población de naturales por parte de la institución, así como roces entre La Habana y aquella ciudad por los cambios en la administración de la matrícula. Ofrece una visión más amplia sobre la matrícula en la ciudad, permitiendo identificar los conflictos que trajo consigo su implementación.⁶ Sin embargo, sorprende la ausencia de la revisión del bando de 1777, el cual ordenaba la establecimiento el sistema en el virreinato y contenía la normativa que ordenó el manejo del sistema.

Existen estudios que analizan el tema, los que, aunque no toman como prioridad el escenario de la ciudad de Campeche, dedican un espacio para su

⁶ Amparo MORENO GULLÓN, "La Matrícula de Mar de Campeche (1777-1811)". *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna*, 17, (2004): 263-292. Ignacio Rubio Mañe fue el primero en hablar de la matrícula de la mar, pero su texto se constituye en una compilación de documentos referentes al tema. Esta información se encuentra en: Ignacio RUBIO MAÑE, *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810*, México: [s. e.], 1954.

análisis al interesarse en temáticas como el sistema de matrícula de la mar, la intendencia de Yucatán o el virreinato la Nueva España. Alberto Hoces García estudia la matrícula de la mar desde una visión general como expresión de un sistema establecido por la Armada de la Corona española y extendido en todo el imperio. El autor compara el sistema español con el del imperio británico en la búsqueda de puntos en común, diferencias y singularidades. Así logra brindar una mirada internacional, de los sistemas de captación de mano de obra especializadas en labores y oficios de la marina, dentro de dos armadas de gran importancia para la época.⁷

En el caso de la matrícula para América y el virreinato de la Nueva España explica la implementación a partir de las órdenes emitidas en 1776,⁸ y en el caso novohispano aborda el tema desde una especie de cartografía, analizando su implementación en los diferentes territorios y costas del virreinato, su desarrollo y los cambios más importantes que sufrió a lo largo de sus existencia. Sobresale de su investigación el uso por primera vez del bando de 1777, que instauró la matrícula de la mar del virreinato de la Nueva España, del cual realizó un análisis de la normativa, los privilegios y las obligaciones a las que estaban ligados los matriculados. Asimismo, muestra las condiciones generales de la matrícula en todo el virreinato, enfocando la mirada en algunos aspectos puntuales como los cambios de la administración, la jurisdicción y las condiciones particulares. En definitiva, el autor busca definir de manera clara el sistema, más allá de centrar su mirada en los diferentes territorios que lo componían, procura una visión global que aporta al objetivo principal de su investigación de comparar las armadas británica y española.

Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno estudió aspectos económicos, comerciales, políticos, administrativos y de defensa de la historia de Yucatán desde 1787 cuando se erigió a la condición de intendencia-gobernación. La investigación con marcados matices económicos y políticos, estudia los principales renglones que dinamizaban los ingresos de la intendencia. Parte desde la división geográfica y poblacional, las mercancías que se producían y el estamento militar, para ofrecer una visión amplia y clara del contexto. Entre todos estos temas, salta a la vista el primer intento por analizar el sistema de la matrícula de la mar de Campeche desde la perspectiva de disciplina histórica. Analiza el primer levantamiento de matrícula de la mar en Campeche para 1777, año de la instauración del sistema en el continente. Muestra detalles relevantes de los recuentos de 1803 y 1811, comparándolos con los registros de matrícula de esos mismos años para el presidio del Carmen.⁹

⁷ Alberto HOCES GARCÍA, *El reclutamiento de marinería en la América española en el siglo XVIII: La Matrícula de mar y su comparación con el Impresment británico*. Murcia: tesis de doctoral Universidad de Murcia, 2022.

⁸ Archivo General de Simancas, fondo Secretaría de Marina (AGS, SM), 295, 3, 6. Art. 1

⁹ Pablo Emilio PÉREZ-MALLAINA BUENO, *Comercio y Autonomía en la Intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Sevilla: EEHA, 1978. El presidio del Carmen fue un punto de control militar ubicado en la isla del Carmen, que se encontraba en el costado exterior de la laguna de términos. Tuvo gran importancia en el comercio de palo de tinta, regulando el paso de la mercancía desde y hacia la laguna. Ver Othón BAÑOS RAMÍREZ, "Piratería forestal y economía-mundo: El caso de la Laguna (1558-1717)". *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, 33, 132bis, (2012): 99.

Por otra parte, existen investigaciones que al abordar otros temas ofrecen explicaciones relacionadas con la matrícula de la mar de Campeche. Estos escritos se alejan mucho más que los casos anteriores, centrándose en aspectos relacionados con la economía y al comercio de la capitania y posterior intendencia de Yucatán. Mario Trujillo Bolio se ve obligado a explicar todo un conjunto de factores que rodean la actividad comercial, entre los que se encuentra la navegación de la que se desprende la construcción naviera. Trujillo Bolio se encarga de mostrar los datos estadísticos de construcción de embarcaciones en Campeche durante el siglos XVII y XVIII, basándose fundamentalmente en documentación histórica del Archivo General de Indias y los escritos de Francisco Morales Padrón, quien realizó estudios para la década de 1950. La construcción naviera estaba íntimamente relacionada con la Maestranza de marina, la cual fue incorporada desde 1777 en la matrícula de la mar, la perspectiva investigativa del autor hace que estos elementos se diluyan. Su interés pasa específicamente por la construcción de barcos y su uso en el comercio, más no en el oficio de construcción naval, por ello en su cuadro aparece el nombre de la embarcación, la fecha de construcción y el dueño del navío como poseedor del medio por el cual se podía comerciar.¹⁰

Finalmente, fuera de la historiografía mexicana se encuentra el texto de Fernando Suárez Sánchez.¹¹ Inicia su análisis realizando una crítica a la poca producción historiográfica del tema de la matrícula de la mar, continua señala grandes rasgos las características y condiciones de la implementación de este sistema en territorio americano, para finalmente centrarse en el caso de Cartagena de Indias. Bajo su óptica la implementación de la matrícula en Cartagena estuvo plagada de tensiones referentes al manejo administrativo, confusiones relacionadas con la normativa. Propone que la normativa implementada guardaba similitud con proyectos anteriores, que intentaron establecer un sistema similar para la década de 1940.

Todos estas investigaciones son aportes relevantes sobre el tema, ofreciendo aportes valiosos que ayudan a comprender de mejor manera al sistema. Pese a ello, aun es mucho lo que se debe hacer para consolidar una producción historiográfica consistente, que permita respuestas en cuanto a la dinámica militar, laboral, demográfica, política, administrativa y social que rodea a la matrícula de la mar.

El argumento central del artículo señala que la matrícula de la mar en el virreinato de la Nueva España y específicamente en el caso de la ciudad de Campeche, se convirtió en un campo en el que colisionaron los intereses de la marina de La Habana y las autoridades de las ciudades de Veracruz o Campeche,

¹⁰ Mario TRUJILLO BOLIO, *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercado ultramarino y de cabotaje a partir de los litorales campechano y maya-yucateco*- México: CIESAS, 2019; Francisco MORALES PADRÓN y Francisco MORALES PADRÓN, *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla: EEHA, 1955.

¹¹ Fernando SUÁREZ SÁNCHEZ, "La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración". *Historiología*, 10, 21, (2019): 319-349.

conflictos que se desarrollaron en torno a la distribución de las jurisdicciones dentro del régimen y el manejo del personal matriculado. Aspectos políticos, sociales, económicos y demográficos estuvieron en el centro de estas disputas, como consecuencia de la importancia ganada por el sistema, de la ciudad de Campeche y por la gran cantidad de población involucrada.

El artículo está organizado en cinco partes. En la primera presentamos algunos rasgos generales de Campeche. En la segunda analizamos algunos aspectos del mundo laboral que quedó integrado a la prestación de la matrícula. En la tercera la normativa expedida para la aplicación de la matrícula de la mar en el virreinato de la Nueva España. En la cuarta su aplicación y en la última los conflictos suscitados con otras ciudades y entre jurisdicciones administrativas ordinarias y militares.

1. San Francisco de Campeche

Para la segunda mitad del siglo XVIII, el mar Caribe fue escenario de confrontaciones de la Corona española con otros imperios. En 1739 una armada inglesa dirigida por el almirante Edward Vernon destruyó la ciudad de Portobelo, situada en el istmo de Panamá, y dos años después, en 1741, esa flota inglesa asedió a la ciudad de Cartagena, sin poder tomársela.¹² Años más tarde, en 1762 los ingleses se tomaron la ciudad de La Habana, en la isla de Cuba. Esta situación obligó a la corona española a aumentar sus inversiones en las defensas (fortificaciones, armadas marítimas y ejércitos) de sus posesiones situadas sobre ese mar, a intensificar el reclutamiento de milicias urbanas¹³ y a implementar el sistema de la matrícula de la mar en todo el territorio americano, mecanismo que permitía que la Armada dispusiera de un mayor número de mano de obra para la navegación y la construcción naviera.

Por su condición geoestratégica en el golfo de México, así como por ser el centro de acopio de mercancías como el palo de tinte y la sal, la ciudad de San Francisco de Campeche se consolidó como un puerto de gran importancia, además de punto militar y estratégico. Por muchos años se constituyó en el segundo puerto del virreinato después de Veracruz, con una zona de influencia que abarcaba la intendencia de Yucatán, Belice, Chiapas y el norte de Guatemala.¹⁴

Esta creciente vida e importancia de esta ciudad portuaria fue favorecida por la política comercial de los Borbones del último cuarto del siglo XVIII, la que permitió que Campeche tuviera un intercambio directo con otros puertos

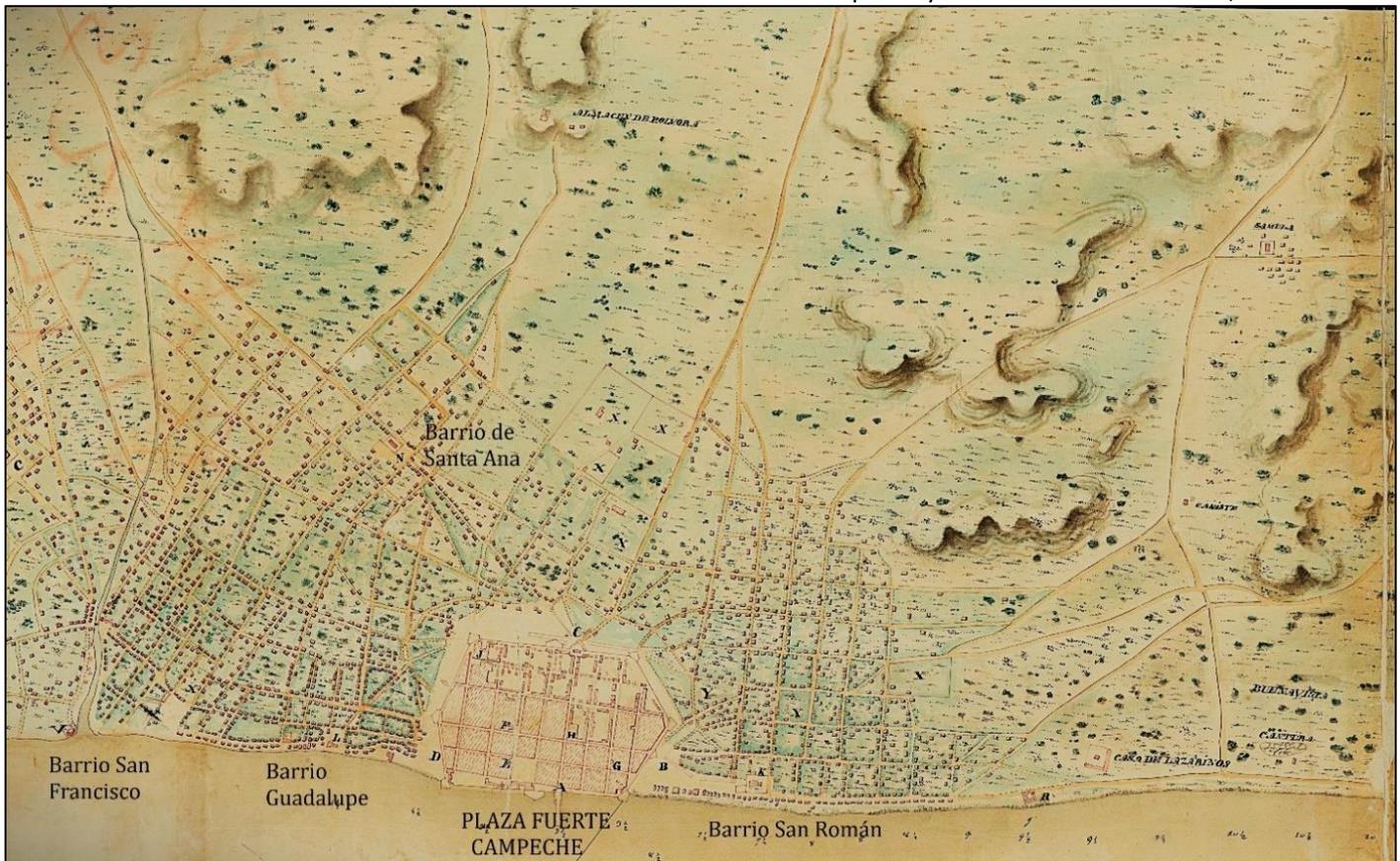
¹² José Manuel SERRANO ÁLVAREZ, "El éxito de la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741". *Vegueta*, 16, (2016): 359-365.

¹³ Jairo Eduardo JIMÉNEZ SOTERO, "Pardos y morenos veracruzanos, siglo XVIII: blanquitud y diferencia colonial en las milicias novohispanas". *Tabula Rasa*, 45, (2023): 119-141.

¹⁴ Carlos ALCALÁ FERRAÉZ, "El periodo colonial", en Fausta GANTÚS INURRETA, Carlos ALCALÁ FERRAÉZ y Laura VILLANUEVA, *Historia breve. Campeche*. México: El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2015, pp. 51-101; A. MORENO GULLÓN, "La Matrícula de Mar de Campeche (1777-1811)", 271-281.

coloniales, sin la intermediación de las caravanas monopólicas (flota de galeones) de siglos pasados.¹⁵ Aumentaron los recaudos fiscales provenientes de un creciente comercio.¹⁶ Gracias a su creciente importancia en la vida comercial del virreinato de Nueva España y en el Gran Caribe, en 1777 se le otorgó a Campeche el escudo de armas, además de la terminación de construcciones eclesiásticas y el palacio de la aduana.¹⁷

Plano 1. Plaza fuerte de Campeche y los barrios de extramuros, 1800



Fuente: Archivo General Militar de Madrid, Planos, Signatura: MEX-9/1

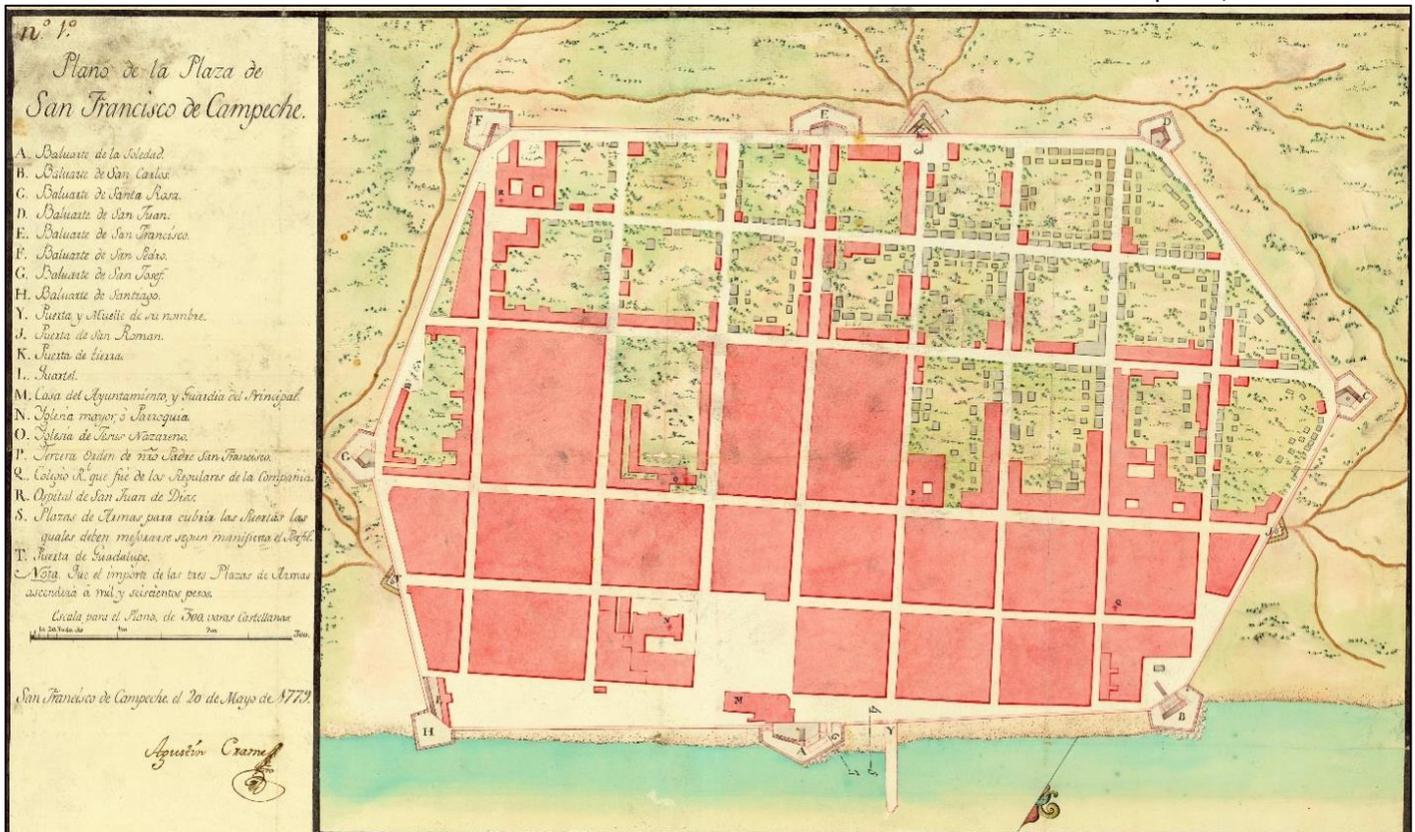
Contaba con las actividades económicas propias de un puerto como el comercio, pesca, extracción de sal, agricultura en la que sobresalía el cultivo del henequén, además de actividades derivadas de las condiciones particulares del entorno como fueron la venta de palo de tinte usado para teñir textiles y muy apreciada para la época. También se extraían maderas que se talaban en los bosques cercanos a la ciudad y eran usados para la construcción de edificios y embarcaciones.

¹⁵ María Isabel CAMPOS GOENAGA, "Yucatán: entre el privilegio de la corona y el azote de la naturaleza". *Cuicuilco*, 10, 29, (2003): 1-2.

¹⁶ Verónica CORDERO GONZÁLEZ, *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutro, 1770-1814*. Campeche: Conaculta, 2004, pp. 63-71.

¹⁷ Román PIÑA CHAN, *Campeche durante el período colonial*. Campeche: Concejo Editorial Cámara de Diputados, 2017, pp. 125-141.

Plano 2: Recinto fortificado de San Francisco de Campeche, 1779



Fuente: Plano de la Plaza de San Francisco de Campeche (1779 mayo 20). Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. Colección: PCGE - Ubicación: AR - Signatura: Ar. J-T.3-C.1-32.

La incorporación de esta ciudad al sistema de defensa tuvo consecuencias en su mundo laboral, pues para protegerla de ataques de imperios enemigos y de piratas y corsarios, hubo que construir fortificaciones (fuerzas y murallas) y se le dotó de almacenes de materiales para la defensa. Por su condición portuaria fue centro de navegación marítima y de construcción y reparación de embarcaciones. El resultado fue la consolidación de oficios como la albañilería, calafatería, carpintería de ribera, carpintería de lo blanco, herrería, oficialidad de barcos (maestros, contramaestros, pilotos, pilotines) y marineros, sectores que resaltaban en el contexto del mundo laboral de la ciudad. la demanda de mano de obra por parte de las defensas otorgó una condición particular a Campeche, al rebasar la dinámica laboral del taller artesanal, siendo la promoción laboral trasgredida en un entorno de obras monumentales y estructuras laborales complejas.¹⁸

¹⁸ Sergio Paolo SOLANO D., "Historiografía sobre las relaciones entre las instituciones y los artesanos en Hispanoamérica a finales de la Colonia", en Sonia PÉREZ TOLEDO y Sergio Paolo SOLANO D. (coords.), *Pensar la historia del trabajo y los trabajadores en América, siglos XVIII y XIX*. Madrid/Frankfurt: Iberoamericana/Vervuert, 2016, pp. 17-58.

2. Trabajadores y organización de la matrícula de la mar en Campeche

Cuando crecieron las amenazas de guerra interimperiales en el Gran Caribe la población masculina fue registrada en gran escala para las necesidades de las defensas. Milicias y matrícula de la mar fueron las vías por medio de las cuales la Corona integró a la población civil a las defensas de Campeche y también se enviaban milicianos y marineros a otras ciudades.

La matrícula de la mar se estableció una primera organización para 1777, recayendo su administración en los funcionarios de la Real Hacienda de la Contaduría de Campeche,¹⁹ acompañados por comandantes de marina, subcomandantes, oficiales y cabos.²⁰ Por debajo de estos altos mandos se ubicaban los trabajadores que conformaban la mayor parte del personal matriculado, distribuidos en cuatro grupos principales: pilotos, dueños de embarcaciones, la maestranza de marina y la marinería.²¹ De estos, la maestranza de marina y la marinería eran los pilares fundamentales del sistema, representando los grupos más numerosos.

Cada grupo tenía sus propias características y divisiones. La marinería la integraban los pilotos y sus aprendices (pilotines), quienes se encargaban del manejo y el pilotaje de naves menores y mayores asociadas a la armada. Un segundo grupo lo formaban los dueños de embarcaciones, quienes realizaban labores de navegación y apoyo en actividades marítimas, además de inscribir sus embarcaciones en la flota de la ciudad para que fueran consideradas en operaciones comerciales o militares. Cabe mencionar que muchas de estas embarcaciones privadas eran adquiridas por la armada con el fin de aumentar la flota militar de la ciudad.²²

La Maestranza de marina estaba compuesta por personal diverso, cuyas actividades se relacionaba con la reparación y construcción de embarcaciones. Este personal requería conocimientos técnicos especializados en oficios como carpintería de ribera, calafatería, carpintería de blanco, herrería y funciones relacionadas con la oficialidad media de la marina. El contra maestre se encargaba del manejo, mantenimiento y buen funcionamiento de los navíos, formando parte de la tripulación y siendo responsable del personal y de toda las labores en el mar.

De igual modo, los distintos oficios también contaban con sus subdivisiones como expresión del orden jerárquico de las actividades. Por ejemplo, en la carpintería, el grupo estaba dirigido por un maestro carpintero, experto en el manejo de la madera y encargado de la estructura de las naves. Le seguían los obreros de carpintería de ribera y en un nivel inferior se encontraban los mozos

¹⁹ AGS, SM, 295, 4, 3.

²⁰ AGS, SM, 295, 4, 3 y AGI, México, 3018.

²¹ AGI, México, 3018.

²² AGN, Marina, vol. 86, exp. 11.

de carpintería. El orden jerárquico se mantenía claramente definido, donde el maestro transmitía su conocimiento a los niveles inferiores.

Otro oficio era la calafatería que se encargaba de impermeabilizar el casco de la embarcación para evitar filtraciones de agua. Este grupo estaba compuesto por un maestro calafate, un obrero de calafate y, finalmente, un mozo de calafate, quienes eran los aprendices más jóvenes o con menos experiencia en esta labor. Al igual que en el caso de los carpinteros de ribera, la organización jerárquica entre los calafates era similar, con un orden vertical donde se impartía el oficio a través de la práctica, teniendo al astillero como el principal centro de actividades. El taller artesanal, aunque todavía vigente en muchos otros oficios del mundo virreinal, había sido reemplazado en los puertos defensivos debido a la dinámica a gran escala del sistema de defensa español.

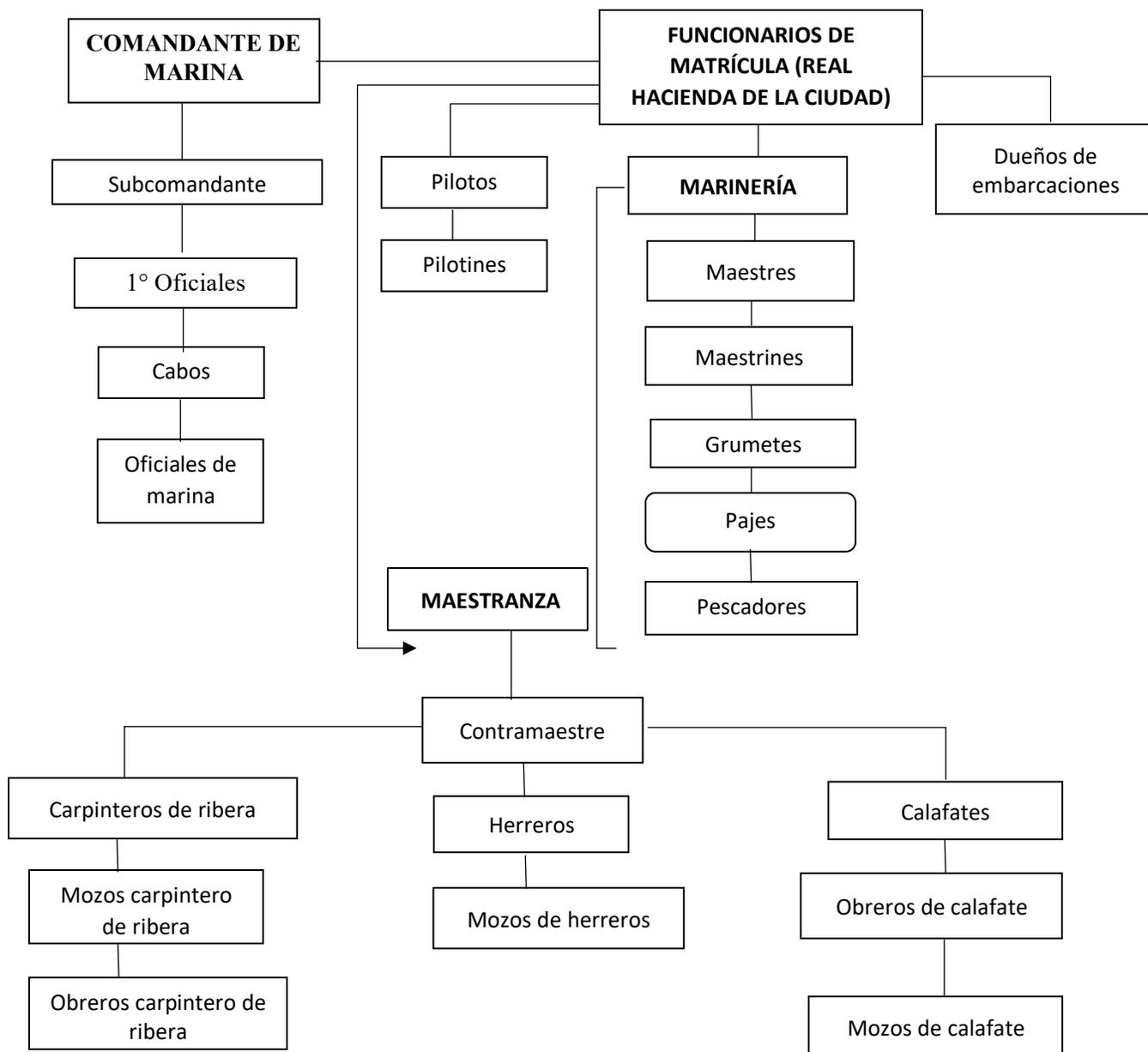
Pero el grupo más numeroso era el de la marinería, formado por las tripulaciones de las embarcaciones, ya sea que esta hubiera zarpado o permaneciera en tierra. La organización de los oficios en este grupo, al igual que en la maestranza, era jerárquica. A la cabeza se encontraba el maestre, responsable del manejo del personal de marinos a bordo, frecuentemente asignado como el segundo al mando del barco. Justo por debajo del maestre estaban los maestrines, quienes eran aprendices con conocimientos en la administración de la marinería, y que eventualmente se convertirían en maestros. En un nivel inferior se hallaban los grumetes, los aprendices más jóvenes en el oficio de marinero, generalmente de menor edad. Por último, estaban los pajes, que a menudo eran niños o adolescentes que ayudaban a los marineros o cualquier miembro del personal del barco que lo necesitaba; se encargaban de la limpieza de la embarcación y, ocasionalmente, cumplían funciones menores de asistencia para los capitanes e incluso los pilotos.

Este conjunto de labores y oficios se integró en la estructura del sistema de matrícula de la mar de San Francisco de Campeche, desde su establecimiento en 1777 hasta 1804, cuando la Capitanía de la Marina de La Habana asumió el control de la institución, enviando administradores para gestionar la organización en la ciudad. En este periodo inicial, se pueden identificar seis categorías principales: primero, los funcionarios de la real hacienda de la ciudad, quienes eran los administradores principales; segundo, los oficiales de la marina que apoyaban en la gestión de la matrícula; tercero, los cuerpos de pilotos; cuarto, los propietarios de embarcaciones; quinto, la Maestranza de marina; y finalmente, los marineros. Así, se plantea la estructura organizativa que se muestra en el siguiente organigrama:

El impacto de la matrícula de la mar sobre el mundo del trabajo de la ciudad de San Francisco de Campeche fue importante si se considera que el número de hombres enlistados pasó de 1.050 en 1777 a más de 2.100 en 1811, en una ciudad en la que, durante el último cuarto del siglo XVIII y el primer decenio del XIX, el total de habitantes estuvo de forma estable alrededor de las 18.000

personas, y de esta cifra el 9.000 eran hombres y de esa cantidad un tercio eran niños. Por tanto, de los 6.000 hombres restantes (sin que podamos excluir a los ancianos debido a la falta de información), los enlistados en 1777 y 1811 representaban el 17,5% y el 35% respectivamente del total de varones. De manera que el análisis de esta institución ofrece nuevos puntos de vista sobre el mundo laboral en general y acerca del impacto que tuvo sobre este la demanda de hombres por parte de los sistemas de defensa del Gran Caribe hispánico.

Imagen 1: Organigrama matrícula de la mar Campeche, 1777-1803



Con el cambio en la administración del sistema de matrícula de la mar en 1804, bajo la dirección de la Capitanía de Marina de La Habana, la estructura organizativa y la administración del sistema en la ciudad se transformaron. Se instituyó el cargo de comandante del distrito, designado como la máxima autoridad de la institución, responsable de enviar informes detallados sobre el manejo del sistema de matrícula de la mar a La Habana. Este nuevo cargo reemplazó a los funcionarios de la Real Hacienda de Campeche como cabeza administrativa del sistema.

Además, la documentación revela la existencia de otros cargos que, aunque pudieron haber existido antes en la organización, no eran evidentes en las revistas de matrícula. Uno de los cargos más destacados es el de contador, que se encontraba bajo las órdenes del comandante del distrito y se ocupaba de gestionar los fondos de la matrícula. Este cargo probablemente surgió tras la desaparición de los contadores de la real caja de la ciudad, quienes tenían la capacidad para desempeñar estas funciones gracias a las habilidades propias de su oficio.

Otro cargo que probablemente ya existía en la administración anterior era el de juez o juez de matrícula, que se volvió más prominente en la estructura organizativa después de 1804. Un caso similar ocurrió con los escribanos, que estaban bajo la supervisión del contador; se presume que estos también formaban parte de la plantilla de la caja real, pero no se reflejaban en la estructura del sistema de matrícula.

Con la designación del comandante del distrito, se instauraron nuevos cargos dentro de la estructura organizativa. El primero de estos fue el escribano, quien estaba al servicio del comandante. También se introdujo el cargo de subcomandante o alférez, que actuaba como segundo al mando de la matrícula y se encargaba de la gestión directa de la población matriculada. Además, se crearon los cargos de cabos primero y segundo de matrícula y alguaciles, todos bajo la supervisión del subcomandante y responsables de mantener la disciplina entre el personal de matrícula. Estos últimos, al igual que el contador, no eran evidentes en la administración previa de la matrícula, y los cabos y alguaciles, en particular, reflejaban la influencia militar presente en la gestión de la matrícula en ese periodo.

En cuanto al resto del personal incluido en la matrícula de la mar, la organización se mantuvo prácticamente inalterada tras el cambio de administración. Así, se identifican cuatro grupos principales: los pilotos, los propietarios de embarcaciones, la Maestranza de marina y la marinería.

Los desertores representaban un grupo considerable, con aproximadamente 200 individuos registrados durante las inspecciones de 1811. Los inútiles era el personal al que la institución otorgaba compensaciones económicas por las afectaciones de salud que, en muchas ocasiones, habían sufrido durante el ejercicio de sus labores como matriculados. Aunque ya no formaban parte

activa del personal, seguían siendo parte de la institución, pero en calidad de beneficiarios subsidiados por la marina.

Finalmente se identificaron a los indios de compañía, grupo que, aunque relacionado con la matrícula de la mar, su vínculo era relativo estando incluso inactivos de la institución. Su principal función era suplir la falta de mano de obra, ocasionada por desertiones o el envío de personal a otros puertos. La presencia de estos indios de compañía se hizo más notoria tras la incorporación de la marina de La Habana en la administración de la matrícula de la ciudad. Inicialmente, se les había prohibido formar parte de la matrícula, pero debido a las condiciones demográficas y sociales, fue necesario su registro ante la escasez de personal. Este ingreso se justificó y se permitió tras una serie de debates y conflictos entre diferentes autoridades de la armada y la administración de la ciudad de Campeche. A continuación, se muestra la estructura organizativa de la matrícula de la mar de San Francisco de Campeche a partir de 1804. Para 1810 sumaban aproximadamente 400 individuos.

3. La normativa de la matrícula de la mar en el virreinato de Nueva España

En la Nueva España la matrícula de la mar fue promulgada por un bando de 1777, firmado por el virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa.²³ El documento, una única hoja escrita de manera continua y sin subdivisiones destacadas como enunciados, puntos o artículos, condensó la reglamentación, los privilegios y el pleno establecimiento del sistema, indicó una primera jurisdicción y la designación de los tipos de autoridades que la administrarían en cada jurisdicción.

El no tener subdivisión, permite al lector del bando hacer inferencia de los diferentes puntos claves de la normativa. La tesis de Alberto Hoces García se convierte en el único antecedente de un análisis del reglamento Novohispano. En su trabajo dedica un pequeño espacio al tema, ubicado en un subtítulo del sexto capítulo referente al Virreinato de la Nueva España.²⁴ Aborda el bando sugiriendo una subdivisión por artículos, basada en los resultados de su estudio con instrumentos normativos de otras latitudes,²⁵ esta división propia del autor le permite tener un formato homogéneo al momento de revisar los diferentes reglamentos. Al mismo tiempo, agrupo los artículos en asuntos relacionados con la Jurisdicción y personal encargado, Garantías, obligaciones y Penas.²⁶

²³ AGS, SM, 295, 3, 6

²⁴ La finalidad particular de la investigación de Hoces está en la comparación del sistema de matrícula español con su homólogo de la Corona británica. Por tanto era necesario el abordaje general de la Armada española y la Matrícula de la mar, en los dos lados del Atlántico y Filipinas, esto conlleva a una investigación robusta y francamente necesaria, que brinda luces sobre muchos temas vinculados al sistema de matriculados establecido por la Corona española, pero, precisamente esa amplitud sobre el abordaje del tema y la escasa producción historiográfica de la matrícula de la mar, hacen que al revisar casos más detalladamente, salten a la luz vacíos propios de un tema emergente y que requiere una mayor atención de un público académico más amplio. A. HOCES, *El reclutamiento de marinería*.

²⁵ Las normativas de la isla de Cuba, del Virreinato del Perú, la Nueva Granada y Filipinas se encuentran en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán en España, fondo Matrícula, Caja 1946, matrícula de Indias.

²⁶ A. HOCES, *El reclutamiento de marinería*, pp. 380-384.

Contrario a lo realizado por Hoces en el presente estudio he dividido el bando por párrafos, intentando mantener la integridad propia del texto, sin establecer una estructura artificial. El bando consta de un enunciado inicial y 18 párrafos, cada uno de los párrafos aborda temas referentes a la administración de la matrícula y su reglamentación. De este modo, el primer párrafo sobre la amnistía a desertores, indica que todo hombre desertor que se inscriba a la matrícula en alguna de las jurisdicciones establecidas, dentro de los seis meses posteriores a la publicación del bando, será absuelto de su delito.

El segundo párrafo, relacionado con jurisdicción de matrícula dentro de la Nueva España, propone como primera medida administrativa el establecimiento del sistema en ciudades como Veracruz, con autoridad sobre los territorios de la Laguna de términos, Tampico, Alvarado Tacotalpa, Gozacamalco y Tabasco; y San Blas que tuvo bajo su cargo a Sonsonate, Acapulco, Realejo y los ríos navegables. Se debe aclarar que no había reglas exactas que expliquen como nombrar a las jurisdicciones, la manera en cómo se referían a estos espacios varían de acuerdo con las autoridades, el documento emitido y el momento histórico. Es así como los nombres de departamento, distrito, marina, entre otros, aparecen indistintamente en las fuentes, siendo evidencia de la incertidumbre que represento el sistema de matrícula de la mar para las autoridades virreinales, al tratarse de un asunto novedoso del que tenían poca experiencia.

Es llamativo que en la primera jurisdicción no aparece San Francisco de Campeche, al intentar explicar esta situación algunos autores han señalado erróneamente que, este territorio fue anexado a la jurisdicción de Veracruz.²⁷ La verdadera razón de la ausencia, se relaciona con las demoras en el levantamiento de la matrícula en la ciudad, debido a la falta de funcionarios de marina aptos para realizar dicha labor. Por lo cual, esta tarea fue asignada a las autoridades de la caja real, que terminaron el recuento para diciembre del año de 1777,²⁸ con algunas correcciones realizadas en enero de 1778, pasando de 1.010 individuos a 1.032.²⁹ En el mismo documento se describe la jurisdicción de que tendría la ciudad, incorporado los espacios de Campeche intramuros, los barrios de extramuros de San Román, San Francisco, Santa Anna y Guadalupe, además de los pueblos de Seyba Playa y Champotón, agregando al final un apéndice indicando que los poblados de barlovento de Sisal a Rio Lagartos no fueron anexados a en el recuento.³⁰

En el tercer párrafo aparecen los nombramientos de los ministros de marina en Veracruz Don Bernardo Amat y San Blas, Don Francisco de Hixosa, quienes tendrían bajo su mando a subdelegados designados para los poblados ubicados a más de una legua de estos puertos. El párrafo siguiente, señala una

²⁷ A. HOCES, *El reclutamiento de marinería*, p. 385.

²⁸ AGS, SM, 295, 4, 3.

²⁹ Archivo General de Indias (AGI), México 3107, exp. 24.

³⁰ De estos ultimo pueblos solo hasta la revista de 1811 fue incorporado Sisal.

advertencia de prohibición de trabajo en el mar y cuerpos de agua para aquellos que no se hallan matriculado. En el quinto se explica que todo individuo no matriculado, no podrá estar al frente de una embarcación ni ser parte de una tripulación.

Posteriormente en otro apartado, se indica que los matriculado tiene la potestad de denunciar las actividades de pesca realizada por sujetos no inscritos, permitido la confiscación de la mitad del botín obtenido. De esta misma manera, podrá denunciar a cualquier sujeto no matriculado que sea parte de la tripulación, siendo el dueño del barco acreedor de una multa de 50 pesos, correspondiendo 25 pesos para el matriculado.

Ya en el séptimo se habla de la excepción a reclutamiento de quintas o levas³¹ para los matriculados, privilegio que fue extendido a familiares como padres o hermanos, que se encuentren viviendo en la residencia del matriculado sea esta propia o alquilada. El octavo menciona la excepción de pago de impuestos a las viudas de matriculados que hayan muerto siendo parte de la Armada, a menos que estas vuelvan a casarse, pero si contrajeran nupcias con individuos matriculados se mantendría esta condición. En el noveno y décimo se menciona que los matriculados están exentos de carga conseqil, bagajes, depósitos y demás, siendo sujetos a la justicia de la Armada. El párrafo once, indica que los matriculados domiciliados en lugares de señorío seguirán contribuyendo a sus dueños legítimos, los deberes que realizaban antes de ser matriculados. Participando en las actividades públicas propias de la organización y funcionamiento del lugar.

El párrafo número doce, manifiesta que a los matriculados se le permitirá navegar en los baxeles del rey, otorgándoles los pagos acostumbrados por su labor, gozando de sueldo desde el día de su nombramiento y durante su servicio, dejando socorrida a las familias en su ausencia.

Un párrafo posterior, relacionado con los tiempos de servicio, expresa que los matriculados con 60 años o más serán exentos al igual de quienes 30 años en su labor, concediéndoles una jubilación, siempre y cuando en sus años de servicio no fueran acreedores a una boleta de deserción. El apartado subsiguiente establece que, todo hombre que se encuentre impedido por dificultades físicas a causa de las faenas dentro de la matrícula se le otorgara un sueldo de inválido.

El quince señala como los pleitos de pertenencia de herencia, bienes raíces, mayorazgos y deudas contraídas por los matriculados, deberán estar sujetos a la jurisdicción de la Marina. En el párrafo diez y seis se expresa que los matriculados son libres de vestuario de milicias, al igual que de pagar derechos

³¹ Este era un sistema diseñado para el remplazo de la tropa del ejército de tierra, era una manera de contar con el personal suficiente para el funcionamiento de las milicias.

de pertenencia de pueblos comunidades o particulares, al momento de satisfacer su derecho de pesca. De esta misma manera el número diez y siete, sostiene que los matriculados y su hijo único si así fuera el caso, gozaran del costo de un real menos por cada fanega de sal de los alfolíes del Rey, fiándoles la mercancía por termino de seis meses. Finalmente, en el párrafo número diez y ocho, se remarca que el indulto general a todos los desertores de marina que ingrese a las matrícula de la mar dentro de las jurisdicciones establecidas.

4. Aplicación de la matrícula de la mar en Campeche

El primer levantamiento de matrícula en Campeche se realizó once meses después de haberse promulgado el primer reglamento de la Nueva España, que por mandato del Rey fue proclamado por el Virrey Bucareli en el bando de enero de 1777.³² Paradójicamente la ciudad no aparece en el bando, una de las principales razones que expliquen este escenario, es la falta de personal idóneo para el manejo del sistema, situación que se hizo evidente con las demoras en el conteo del personal, problema que ya he anotado páginas arriba.

Este recuento se realizó bajo el mandato del gobernador Hugo O'Connor que delego la tarea a los oficiales de la Real Caja de hacienda de la ciudad, ante la inexistencia de funcionarios de marina que lo pudieran realizar. El levantamiento sólo estuvo listo hasta el año 1777 con una corrección para 1778.³³ En el conteo se incorporó un grueso de la población de la ciudad de intramuros,³⁴ los barrios de extramuros,³⁵ además de los poblados de Champotón y Seiba Playa, la suma total fue de 1.050 individuos. Si se toma en cuenta que la población de la ciudad estaba por alrededor de los 18.000 habitantes, que de estos casi el 50% eran hombres y que el censo de 1789 indicó que de los 9.000 hombres un poco más de 3.100 eran niños, aun careciendo de información sobre los hombres ancianos, vemos que el 18% de los hombres adultos eran enlistados en la matrícula de la mar,³⁶ por lo que se puede afirmar que la vida laboral de una cantidad importante de habitantes estaba sujeta a la Armada. La consecuencia directa fue el establecimiento de un nuevo orden para los oficios y actividad en el mar como la maestranza de marina, la marinería, pilotos y dueños de embarcaciones que fueron regulados y puestos a disposición del estamento militar.

³² AGS, SM, 295, 3, 6. Art. 1.

³³ El levantamientos de la gente de mar y de maestranza en la matrícula como fue denominado, aparece en la caja México, 3018 del Archivo General de Indias, corresponde a una correspondencia enviada por orden del gobernador Hugo O'Connor. Debo señalar que los documentos que están dentro de esta caja no están foliados, por tanto, es imposible dar un número exacto para las fojas del documento.

³⁴ El termino intramuros se refiere a la población y las construcciones establecida al interior de la muralla de la ciudad.

³⁵ La denominación de extramuros hace referencia al conjunto de población y construcciones que están a las afuera de la ciudad en las zonas circundantes a esta.

³⁶ Esta estimación se realiza tomado en cuenta dos diferentes censos cercanos a la época, el padrón de 1789 que se encuentra en el Archivo General de la Nación de México (AGN), fondo Historia, vol. 523, f. 9, y el censo de 1810 que se encuentra en el Archivo General del Estado de Yucatán, fondo Colonial, Ramo Censos y Padrones, vol. 2, expediente 1.

El de 1777 sería el primer recuento de varios que se realizaron en la ciudad, que según lo estipulado en la reglamentación se debían hacer cada año llevando como nombre “Revistas de matrícula”.³⁷ Por razones que se desconocen solo se mantiene hasta la fecha seis de estos documentos, realizados por los oficiales de la Real Hacienda. El primero del años 1777, el segundo la corrección de 1778, un tercero de 1803 y el ultimo de 1811; el resto de revista fueron elaboradas por la Comandancia de Matrículas dependiente de La Habana y corresponden a 1804 durante el primer año de instauración del Comandancia y 1805. A continuación, se presenta un cuadro donde se desglosan las estadísticas de las revistas, aclarando que el año 1777 ha sido omitido debido a que fue corregido posteriormente.

Cuadro 1: Matrículas de la Mar, Campeche 1778, 1803, 1804, 1805 y 1811

Oficios	1778	1803	1804	1805	1811
Dueños de embarcaciones y capitanes	5				
Maestres	7		143		
Patronos	10				
Pilotines	12				
Pilotos	3	20	35	42	32
Contramaestres	26		37	42	19
Maestrines	374				
Grumetes	44				
Pajes	38				
Pescadores	440				
Carpinteros de ribera	32				96
Obreros carpinteros de ribera	7				
Mozo carpinteros de ribera	9				
Calafate	17				72
Obreros de calafate	2				
Mozo de calafate	6				
Maestranza		115		174	
Marineros		1.091	775	743	1.396
Prohombres				2	2
Cabo 1° y 2°				35	
Inútiles				48	214
Alguaciles					4
Cabos de matrícula					16
Indios de compañía					469
Desertores y ausentes					126
Herreros					11
Totales	1.032	1.226	990	1.086	2.457

Fuentes: elaboración del autor con base en AGI, México, 3018; AGI, México, 3113; Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Matrículas, 1946; y AGI, México, 3164.

Las categorías registradas por año en el cuadro dependían de los criterios de la administración de turno. Por ser el primer recuento el registro de 1778 se llevó

³⁷ AGS, SM, 295, 3, 2.

a cabo con un detallado desglose de oficios debido a que era necesario hacer una distinción específica de todas las actividades válida para el registro de los individuos matriculados. Se encuentran actividades relacionadas con la marinería como contra maestres que eran los encargados de la administración y control de los marineros; grumetes (aprendiz de marinero); pajes, casi siempre niños, encargados de oficios menores; patronos se dedicaban a mantener la seguridad del barco, a veces ante la ausencia del capitán podían fungir como el primero al mando; y los pescadores, que al incorporarse a la matrícula cumplían con funciones de marinero. Al igual que maestranza de marina que tenía a los maestros encargados del control de las actividades de la maestranza que laboraban en tierra reparando y construyendo embarcaciones; maestrines (aprendices de maestros); carpinteros de ribera encargados de la construcción y reparación de los barcos, muchos eran maestros y tenían obras a su cargo; obreros carpinteros de ribera, eran los subordinados de los carpinteros de ribera; mozo carpinteros de ribera, ayudantes de los carpinteros de ribera; calafates dedicados a la impermeabilización del casco de la nave; obreros de calafate, subordinado del calafate; y el mozo de calafate, ayudante del calafate y obrero de calafate. Por último, están los dueños de embarcaciones; capitanes el primer al mando de una embarcación; pilotos que conducían las embarcaciones y pilotines que eran los aprendices de pilotos.

Para 1803 se sintetiza el conteo en tres grupos maestranza, marineros y pilotos, que reunían todas las categorías vistas anteriormente. Algo parecido sucede en 1804 en donde la categoría maestre absorbió lo referente a la maestranza de marina, marineros que incluye las categorías vinculadas a la marinería, además de contra maestres y pilotos. Al año siguiente se sigue con este criterio donde aparecen marineros, maestranza que incluye todo lo referente a la maestranza de marina excepto maestrines que se le otorga una categoría aparte, pilotos. Así mismo, se incorporaron los cabos 1° y 2° de carácter militar, su función era mantener el orden y la seguridad de la institución; prohombres, cumplían con mantener el control dentro de los grupos de trabajadores, también eran intermediarios entre los trabajadores y la administración; además de los inútiles, hombres que no ejercieron su oficio perdieron la facultad para realizar actividades en la matrícula, a los cuales se les otorgó una remuneración mensual.

Para 1811, las actividades de marinería están condensadas en la categoría de marineros y contra maestre, por su parte la maestranza de marina se dividió entre carpinteros de ribera, calafate y herreros. Aparecen otros oficios como prohombres, cabos de matrícula que incorporan a todos los cabos incluso a las 1° y 2°, alguaciles que desempeñaban funciones de tipo judicial y control, e indios de compañía incorporados a la matrícula por la falta de personal, principalmente para el manejo de la flota de la ciudad. Finalmente, se encuentran los desertores y ausentes, siendo la única vez que aparecen en los registros

El aumento o disminución de las cifras totales de matriculados por año dependía de varios factores entre los que se encontraba el manejo de la administración de la matrícula. Por ejemplo, los primeros dos registros son consistentes, ya que fueron hechos por los funcionarios de la Real Hacienda que conocían bien la ciudad, en 1804 el número disminuye porque toma el control la capitanía de Marina de La Habana, la cual no tenía mucho conocimiento de los individuos incorporados en Campeche, posteriormente ese número se regularizó en 1805, cuando se manejaron mejor la cifras. Finalmente, en 1811 se tiene la cifra más alta, por la experiencia en administración, y también, por el interés en reclutar un mayor número de individuos, debido al momento conflictivo por el que se pasaba.³⁸

5. Conflictos jurisdiccionales por la instauración de la matrícula

La instauración de la matrícula en San Francisco de Campeche no estuvo exenta de polémicas y conflictos. El primero estuvo relacionado con el interés de diversas autoridades dentro y fuera de la Nueva España por tomar el control del personal. El segundo fue la disputa por la jurisdicción de la matrícula en este virreinato. Y un tercer campo de confrontación se presentó entre diferentes autoridades de la ciudad por el manejo del sistema de matrícula.

El primero de los conflictos está relacionado con la solicitud que se hizo desde La Habana para obtener la jurisdicción, manejo y control de los matriculados de la mar de Campeche, a lo cual la ciudad respondió rechazando las pretensiones de la isla. Para comprender el sentido de esta petición por parte de La Habana se deben tener en cuenta que, a diferencia de la península ibérica en donde existieron tres departamentos, los cuales poseían su propia jurisdicción, claridad sobre la política de matriculados y control de la población, en el Caribe sucedía todo lo contrario, al no existir una distribución precisa que permitiera a los centros de aprendizaje de oficios y construcción naviera hacerse con mano de obra calificada. Si bien, el arsenal de La Habana era el centro administrativo y de construcción más importante de la Armada en el Caribe, los virreinos, las capitanías e intendencias tenían su propia jurisdicción y manejaban su personal de manera independiente. Por esta razón, al momento incluir los territorios ultramarinos dentro del régimen de matriculados en 1777, no se tenía certeza sobre la distribución del sistema, situación que fue aprovechada por algunas autoridades para solicitar jurisdicción sobre otros poblados.

³⁸ En este sentido también se dispone del censo de 1810, hecho con motivo de conocer a los hombres disponibles para ser incorporados a los diferentes estamentos militares de Campeche. Todo esto evidencia la preocupación por los conflictos derivados de la toma de la metrópoli por los franceses, la necesidad de controlar a la población y la urgencia de mano de obra para las milicias y la armada. Archivo General del Estado de Yucatán fondo Colonial, ramo Censos y Padrones, vol. 2, expediente 1



“Le golfe de Mexique et les provinces et isles qui l’environe comme sont la Florida au nord, le Mexique ou Nouvelle Espagne a l’ouest, la Terre-ferme au sud, les isles Antilles, Lucayes, Saint Domingue et Jamaïque a l’est. Dressés sur les nouvelles relations et les dernieres observations par N. de Fer, geographe de la Maiesté Catolique. 1717”.
 Archivo General de Indias, Mapas y Planos, America Generales, 3.

Campeche como puerto de segundo orden, a su vez vinculada a la intendencia de Yucatán, de menor peso político y económico que otros territorios novohispanos, reunía los elementos para poner en tela de juicio, el buen manejo que las autoridades de la ciudad podían ofrecer al sistema de matrícula de la mar. En contraste estaba su población, que debido a su tradición en actividades marítimas tenía un valor preponderante para los capitanes de marina, arsenales, puertos o astilleros, como fue el caso de la capitanía de la Marina de La Habana, que vio en este puerto la posibilidad de obtener mano de obra calificada en gran cantidad. En este punto, La Habana procuraba abarcar un mayor espacio de control que le permitiera contar con el personal idóneo para el buen funcionamiento de su arsenal, astillero y flota naval. Como contraparte estaba Campeche, que quería asegurar esa misma mano de obra

para el astillero de San Román y el manejo de su flota, así como mantener un mayor control sobre la movilidad de los matriculados, puesto que su ausencia acarrearía complicaciones en cuanto al ámbito social y económico.³⁹

En mayo de 1777 el Capitán General de la Marina de La Habana solicitó jurisdicción sobre los futuros matriculados de Campeche:

Proposición sobre la matrícula. Habiendo sabido el comandante intendente de marina de La Habana, haberse mandado también establecer matrícula de gente de mar en Campeche, comisionando para ello a los oficiales reales, exponen lo conveniente que sería dependiese enteramente de la que ya está planificada en la plaza de Cuba, porque siendo considerable el número de marineros que abunda en la provincia de Campeche ejercitados en embarcaciones de cruz con frecuente navegación a la Habana, y demás puertos de la costa seno se lograría que en las declaraciones urgentes se diesen, la Habana las providencias para transportar la gente necesaria, y los de Cuba tendrían este alivio pues regularmente está una partida considerable destinada en guardacostas barcos de madera y en cruceros.⁴⁰

Tener el control sobre la jurisdicción de los matriculados de la mar significaba una ventaja importante al acceder a un número considerable de población con conocimientos en oficios relacionados con los cuerpos de agua, sujetos con experiencia que, en muchos casos, ya habían pasado por un aprendizaje en embarcaciones menores como parte de una tripulación, en faenas comerciales o pesqueras, y en otros casos, siendo aprendices o maestros de la maestranza de marina en embarcaciones o astilleros. Todo esto representaba un ahorro en tiempo para cualquier arsenal o marina, que no tendría que padecer el tiempo de adaptación con los matriculados. Por ello Campeche aparece como prioridad, ya que era de conocimiento general el valor como hombre de mar que tenía su población, así lo hace ver el capitán de la marina de La Habana en su escrito.

Las acciones desde La Habana tienen su explicación en la necesidad de mano de obra para su arsenal, resultado del aumento en la construcción y refacción de embarcaciones para la segunda mitad del siglo XVIII. En esta coyuntura, las disputas con la Corona Británica, hizo necesario el aumento del presupuesto de defensa en todo el imperio, llevando a un reforzamiento de los principales centros militares, lo que derivó en la búsqueda de mayor eficiencia en la construcción naviera, especialmente en los astilleros de la península y el arsenal de La Habana.⁴¹

³⁹ Algunos posibles problemas en este sentido fueron, la incorporación de indios de compañía, ilegal en la nueva España, para mantener en funcionamiento la flota de la ciudad; menor recaudo fiscal debido a los privilegios que gozaban los matriculados; además de un menor número de población permitida para la incorporación a las milicias urbanas.

⁴⁰ AGS, SM, caja 295, expediente 3,5.

⁴¹ J. SERRANO ÁLVAREZ, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII*.

En respuesta a la petición de La Habana, Campeche presentó un escrito informando los por menores del levantamiento de matriculados, así como otros logros que ha alcanzado la ciudad en materia de la construcción naval, pesca y comercio. A continuación, se muestra algunos fragmentos.

En Campeche se han fabricado navíos del porte de 60 cañones, y últimamente vimos echar al agua El Victorioso de 64 codos de quilla, y para dar fomento a que ella Maestranza, que en ninguna parte de la América la hay más numerosa (excepto en la Habana) sería muy importante el que se estableciese un astillero para la fábrica de fragatas de 40 cañones, qué pueden construirse bajo del cañón de la plaza y también se podrán fabricar urcas, paquebotes y bergantines para el servicio de la real armada consume comodidad y conveniencia, porque en ninguna parte trabajan los carpinteros, calafates y demás operarios por menos jornal que en aquella provincia. [...] En ninguna parte del América española se hace tanta ni tan exquisita pesquería como en la sonda de Campeche, siendo uno de los ramos de comercio mejor de aquella provincia, el del exquisito róbalo salado, y pampa no con que provee a la Nueva España y se provee a sí mismo pudiendo con fomento ejecutarlo a otras partes con mucha abundancia, en dicha pesquería y en la saca de sal que en otro plantel de marineros.⁴²

Puntos como la construcción naval de mayor envergadura, un número suficiente de personal de maestranza, menores costos por mano de obra calificada y abundancia en recursos pesqueros y de sal, son justificantes que intentaban mostrar a Campeche como un puerto relevante y con la capacidad de sostener diferentes tipos de actividades en el mar. Todos estos argumentos, tenían la intención de justificar la autonomía de la ciudad en el manejo del régimen de matrícula, haciéndola ver como una urbe que con el paso del tiempo se había consolidado de manera independiente. Cabe destacar que para este momento la ciudad estaba en un momento crucial de su historia, en donde se le otorgo su escudo de armas luego de un proceso de más de 50 años, después de cumplió una serie de requisitos exigidos.

Otro argumento habla de la capacidad de la urbe para manejar este tipo de población. Se apeló a la experiencia como ciudad fortificadas, con puerto, astillero y una tradición constructiva naval de varios siglos, facultades que le permitían hacerse cargo de un proyecto de gran envergadura como fue la implementación sistema de Matrícula de la mar, al punto de solicitar la anexión de Tabasco y la Laguna de términos a su propia jurisdicción.⁴³ De este modo, Campeche apelo a sus propias capacidades, necesidad de mano de obra y el derecho de manejar a su población, como argumentos válidos para su autonomía, mientras que La Habana se sostenía sobre la urgencia de mano de obra para el apostadero.

⁴² AGS, SM, caja 295.

⁴³ AGS, SM, caja 295.

La preocupación de las autoridades Campechanas por las acciones realizadas desde la isla de Cuba, cobran sentido al considerar la posibilidad que su producción naviera y pesquera quedara supeditada a las decisiones de La Habana, perjudicando la economía local y afectando la seguridad del golfo de México. La incertidumbre sobre las decisiones que tomaría la Corona, acompañado de un escenario en donde se favoreciera a su contraparte en el Caribe, motivaron la respuesta rápida de la ciudad.

Finalmente, la determinación de la Corona no fue presentada en una repuesta específica sobre el asunto, pero si se hace evidente en las determinaciones tomadas con respecto a la administración de la matrícula. En este caso la solicitud de La Habana no procedió, otorgándosele a Campeche la autonomía para el manejo de la matrícula en la zona de intramuros de la ciudad, sus barrios circundantes, así como los poblados de Seyba playa y Champotón. Esta decisión puede tener varias explicaciones relacionadas al contexto político de la época y la estrategia de defensa del Caribe.

En primer lugar, la determinación de la Corona es congruente con un escenario en donde se le había otorgado el escudo de armas a Campeche, la negativa a permitir el manejo de su matrícula, habría sido un mensaje contradictorio para la población. Estas decisiones refuerzan el reconocimiento que ya se le había otorgado, ofreciendo un voto de confianza a las capacidades de la ciudad.

En segundo lugar, una posible entrega del control a La Habana habría generado conflictos entre las autoridades de las dos ciudades. El motivo principal sería que una porción de la población de Campeche quedaría bajo el control de una marina externa, sin ningún medio jurídico o político para contrarrestar la situación. Todo esto perjudicaría a la Corona que, bajo un contexto bélico y conflictivo con la Corona británica, veía sumamente desfavorable una posible confrontación entre dos territorios ultramarinos de carácter estratégico y militar, pertenecientes al sistema de defensa en el Caribe.

Pero la decisión de dejar en manos de Campeche su propia matrícula de la mar se mantuvo solo hasta inicios del siglo XIX, cuando fue creada la Comandancia de Marina de Campeche, vinculada a las disposiciones de los mandos de la marina de La Habana. La investigadora Amparo Moreno Gullón, fue la primera en referirse al papel de esta entidad en el manejo de la matrícula Campechana, resaltando su incorporación y la designación de los primeros comandantes.⁴⁴ En este sentido al revisar la documentación, aparece una carta de 1805 en donde se confirma la creación de esta institución y el nombramiento de un comandante.

El comandante general de marina de La Habana da cuenta a la dirección general de la armada de mi cargo queda ya establecida la comandancia

⁴⁴ A. MORENO, "La Matrícula de Mar de Campeche", p. 284.

de matrícula de Campeche, participando el mismo tiempo para la real aprobación de vuestra majestad si la mereciese, que para ayudante propietario de dicha comandancia la nombrado el teniente de fragata Don Pedro Lemus.⁴⁵

Con esto, se demuestra que el interés de la marina de La Habana se mantuvo a lo largo del siglo XVIII, al punto de conseguir sus objetivos al inicios del siguiente siglo. Además, indica la importancia que se le dio a las población de Campeche y sus pueblos circundantes, y el alto valor que pudo significar manejar a esta gente, que como indique anteriormente, contaba con experiencia en el manejo de oficios relacionados con el mar.

Pese a que el documento es de 1805, desde un año antes se puede constatar la injerencia de la comandancia de marina, pues el recuento de matriculados realizado en 1804 está firmado por las autoridades provenientes de La Habana.⁴⁶ La falta de documentación hace difícil asegurar una fecha exacta para la creación de la comandancia, la documentación existente permite pensar en el año de 1803 o 1804, tomando en cuenta que para el año de 1803 se realizó un recuento de matriculados elaborado por la Real hacienda de la ciudad.

Quisiera detenerme en este punto para realizar algunas aclaraciones con respecto a la elaboración de revistas de matrícula en Campeche. Desde la producción historiográfica algunos autores han señalado que, luego de la instauración de la Comandancia de Marina, se despertó un interés por los recuentos a estos individuos, siendo evidente en los registros de 1803 y 1804 efectuados por esta institución.⁴⁷ Pero, la anterior afirmación, resulta incorrecta al constatar que el levantamiento de 1803 no fue realizado por la comandancia, al revisar las fuentes en el Archivo General de India, se puede confirmar que el recuento hizo parte de un conjunto de documentos elaborados por el cuerpo de contadores de la Real Hacienda de la ciudad, y tenían la finalidad de entregar un informe de comercio, siendo parte de un documento aún más extenso, en donde se habla de la actividad comercial de las posesiones en las costas de barlovento.

La razón por la cual el cuerpo de contadores de San Francisco de Campeche estaba interesado en informar sobre los matriculados, es precisamente que muchos de estos individuos fuera del ámbito de la Armada estaban vinculados a actividades comerciales, como marineros, dueños de embarcaciones, pilotos o pescadores. Esto demuestra que la figura del matriculado sobrepasa el ámbito militar, la Matrícula de la mar se convirtió en un instrumento para organizar y estandarizar a una población laboral, pero debido a la naturaleza de sus integrantes, la importancia en los ámbitos económicos y sociales permaneció.

⁴⁵ Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (Viso del Marqués, España) (AGMAB), fondo Matrícula (M), Caja 1946, matrícula de Indias.

⁴⁶ AGMAB, fondo (M), 1946, Matrícula de Indias.

⁴⁷ A. MORENO, "La Matrícula de Mar de Campeche", p. 284.

Entonces el matriculado era parte de la armada, trabajador y pieza importante de la economía y el comercio.

5.2 Disputas con otras ciudades por la jurisdicción de la matrícula de la mar

En una carta escrita como repuesta a la solicitud de la Capitanía de la Marina de La Habana, las autoridades de Campeche solicitan la formación de un ministerio de marina en la ciudad, con la anexión de Tabasco y la laguna de términos como parte de su matrícula. La petición se argumentaba en la conexión directa con estos territorios y los vínculos comerciales, elementos que facilitarían el manejo conjunto de todo los espacios. Este tipo de solicitudes al igual que la realizada desde la isla de Cuba, buscaba la incorporación de mano de obra especializada, y son resultado de las indecisiones en cuanto a la jurisdicción de la matrícula, que permitió el surgimiento de peticiones particulares por parte de diferentes autoridades. El documento señala lo siguiente.

El conocimiento práctico que tengo de la América y principalmente de aquella provincia, y lo que puede interesar el bien de ella, y el mejor servicio del Rey, me mueven a expresar lo conveniente y necesario que es el establecimiento de un ministerio de marina en Campeche, con la agregación de la provincia de Tabasco y laguna de términos, que por su inmediatez y recíproco comercio se consideran como unidas a Yucatán, como efectivamente lo estuvieron en tiempos pasados, por lo que respecta al gobierno y en el día lo están en lo espiritual.⁴⁸

La respuesta de la Corona fue entregar estos territorios a Veracruz, determinación que aparece en el bando de 1777, documento que definió la incorporación del virreinato al sistema de matrícula de la mar. Aun así, Campeche insistió en sus pretensiones lo que generó una disputa por el control de los poblados pertenecientes a Tabasco y la laguna de términos, que habrían significado la obtención de un número importante de mano de obra. A diferencia del caso de Campeche y la Habana, en donde la discrepancia se presentó entre el Virreinato de la Nueva España y la Capitanía de Cuba, para este caso la solicitud se hacía dentro de un mismo ente territorial e involucraba a dos ciudades cercanas.

Antes de iniciar, debo aclarar que para el presente caso solo pude revisar las disposiciones de las autoridades Campechanas, en cuanto a la administración de Veracruz, no encontré documentación que muestre su respuesta ante esta solicitud. Lo que he hallado es una carta de las autoridades Veracruzanas enviada a la metrópoli en 1780, en donde se anexa una revista de matriculados que incluye los territorios de Tabasco y la Laguna de Términos, con lo cual, se puede asegurar que la decisión inicial de la Corona española fue ratificada otorgándole la jurisdicción a esta ciudad. Conociendo antecedentes como el caso La Habana-Campeche; las implicaciones sociales, económicas y políticas

⁴⁸ AGS, SM, caja 295.

que significaba el manejo de la matrícula de la mar; además de la determinación final de la Corona, se pueden formular algunas hipótesis que expliquen el desenlace de la situación.

Para el caso Campeche-Veracruz los argumentos de autonomía, capacidad y fidelidad a la Corona, no ejercieron mayor peso para designar el manejo de los territorios. Pues, cada una cumplía con estas características, además que no se vulneraba la autonomía de alguna urbe al permitirle el manejo de estas poblaciones. Entonces el peso político y militar resultan las razones más coherentes, para explicar los motivos que guiaron a la Corona a tomar su decisión. La disposición de la matrícula incluida en el bando de 1777, acompañado de una fuerza marítima más importante y con mejor eficiencia administrativa, hicieron de Veracruz la opción adecuada.

Para este caso, factores como la ubicación y los vínculos entre los diferentes poblados son cruciales para poder comprender la importancia de la relevancia política, y cuanto pudo influir en las autoridades españolas. En este sentido, si bien Tabasco como el Presidio el Carmen población ubica en la Laguna de Términos, tenían conexión directa con las dos ciudades;⁴⁹ la primera se encontraba a una distancia considerable de los dos centros urbanos, y la segunda, era un pequeño puesto de control con una población circundante, que vivía de las actividades de defensa y el comercio. En el primer caso la lejanía y en el segundo la poca población, fueron factores que no condicionaron a la Corona influenciado su disposición.

En el caso de Tabasco por su lejanía la anexión a uno u otro puerto no habría significado un impacto directo en el manejo demográfico. Por el lado del presidio del Carmen, la desvinculación a Campeche significo el no poder acceder al control de la población de un socio comercial. Para el puerto de Veracruz, la incorporación del presidio pudo significar la apertura a nuevos espacios costeros, en donde se manejaba el comercio de mercancías de alto valor, pero ciertamente, la ciudad ya se había consolidado como la principal puerta de entrada y salida del Virreinato, una respuesta negativa en relación con la Laguna de Términos no traería consigo mayores implicaciones.

Se debe aclarar que, desde el punto de vista económico, el Presidio del Carmen debido a su posición geográfica era un aliado estratégico para San Francisco de Campeche. Este enclave militar, se encontraba en un costado de la Laguna de Términos y servía como punto de control de ingreso y salida de mercancías de su cuerpo de agua, en donde navegaban embarcaciones cargadas con palo de tinta, comercio controlado por mercaderes de la ciudad de Campeche.⁵⁰ La existencia de este vínculo comercial y al tratarse de un asunto económico, no fue afectado por el sistema de matrícula de la mar que era parte de la Armada.

⁴⁹ Para el caso del presidio del Carmen esta conexión era más evidente con el Campeche, pues compartían el comercio de palo de tinta y desde la laguna salía una parte del comercio de esta mercancía.

⁵⁰ O. BAÑOS, "Piratería forestal y economía-mundo", pp. 75-77.

Aun cuando una porción de la población del Presidio se movilizaba por este motivo, debido a su condición de puesto militar permanecía con efectivos encargado del control del comercio y el resguardo de la zona.

Todos estos puntos como la ubicación, los vínculos y los antecedentes, resultan poco relevantes al momento de señalar las razones que explique la decisión de conceder el control de los territorios a Veracruz. El único argumento que permite encontrar una respuesta en este sentido es la importancia política, social y militar que tenía uno de los dos puertos. Ya que, si se revisa detalladamente para el caso de la Laguna de Términos, la resolución más adecuada habría sido la incorporación de la matrícula a la ciudad de Campeche, por el vínculo comercial y militar que sostenían, algo que finalmente no sucedió.

5.3 Disputas internas Gobierno-Marina

Las dispuesta interna estaban relacionadas con la implementación de la Matrícula de la mar en San Francisco de Campeche, siendo reconocibles desde el levantamiento de 1778, que fue realizado los oficiales de la real hacienda de Campeche y no por alguna autoridad naval de la ciudad. No deja de ser interesante, por qué este levantamiento fue realizado por funcionarios del ámbito administrativo y gubernamental y no por la entidad encargada del manejo de la Armada. La repuesta a esta inquietud se obtiene cuando se revisa la normativa de la matrícula, que en su introducción señala para algunos casos se dispondrá de “comisiones para formar dichas Matriculas, a los respectivos Oficiales Reales donde no hubiera ministros de Marina.⁵¹

Queda claro entonces, que la designación de los oficiales reales obedece a la ausencia del ministerio de marina, pero ¿Cuáles eran los intereses que guiaban a alguna intención para manejar este sistema en su ciudad? Los intereses de los diferentes estamentos administrativos de la ciudad, la Armada como ente militar y el gobierno local de Campeche, están motivados por la posibilidad de manejar un cúmulo de población de grandes dimensiones como fueron los matriculados, con las implicaciones en los ámbitos administrativo, político, económico y social, que esto significaba.

Para poder tener claridad respecto a las posibles disputas internas generadas con el levantamiento de los matriculados de la mar, me remitiré a las disposiciones que se encuentran en la norma, identificando los puntos de mayor polémica para autoridades locales. La Primera, es la exención del pago de impuestos o mejores montos a pagar, para quienes hagan parte del sistema de matriculados, que aparece en el párrafo diez y seis artículo del bando, “Son exceptuados de toda carga concegil, cómo bagajes, depósitos y demás [...] No deben ser comprendidos en el repartimientos del salario de corregidores, o jueces, en todo lugar en que estén encabezado, y para la paga de alcabala u otro

⁵¹ AGS, SM, caja 295.

derecho, serán obligados por sus respectivos jueces, procurando no se le grabe más que a los otros”.⁵²

La implementación de esta medida para un número importante de la población pudo haber significado, grandes pérdidas en el recaudo por parte de las entidades gubernamentales, generado problemáticas en cuanto a la estabilidad y el manejo económico de la institución. Por ello, era de vital importancia para la real hacienda conocer y manejar el régimen de matriculados de la mar.

El segundo, trata del fuero militar para las personas que se hayan incorporado y cumplan sus labores como matriculados. Esto aparece en los párrafos uno y once de la normativa de la matrícula.

Con goce, á los que se executen del fuero militar, ínterin se les emplea en la marina, donde se les continuará conforme a la ordenanza de ella, con los privilegios y excepciones que se expresarán, y están concebidos a los matriculados, no solo en su persona y a las de sus familias, sino también en sus posesiones. [...] Y en las causas civiles o criminales, solo han de estar sujetos en los casos y delitos en que pierdan el fuero a la jurisdicción ordinaria.⁵³

El fuero militar habla precisamente que las entidades gubernamentales ya no podrían enjuiciar a estos sujetos, al momento que algún matriculado incurriera en un delito o querrela, ya no sería los estamentos del orden civil los encargados de impartir justicia, esto estaría a cargo de un juez de marina. Al sumar esto a la excepción de tributos se creó un escenario donde se entorpecía el ejercicio de control sobre los individuos. De manera que se puede hablar de una pérdida doble del control por parte de las entidades gubernamentales desde lo económico y jurídico.

Finalmente, un último párrafo, el número siete, hace referencia al servicio militar de los matriculados.

Cualquier individuo matriculado, sea marinero, calafate o carpintero, gozando estos últimos de este indulto, son exentos de quintas, o levas, que se manden para reemplazo de La tropa, y no son comprendidos en las boletas para alojamiento de esta, y sus oficiales, cuando transitan, entrando en esta esención los que residan en las casas de los matriculados casados, o viudos, de sus mujeres, y familia, y las de los solteros que tengan más de 16 años, y habiten sus padres y hermanos sus casas propias o alquiladas de su cuenta, pero las de los particulares que no habiten matriculado con domicilio, no gozarán este privilegio”.⁵⁴

La exclusión en el ejercicio obligatorio del servicio militar debilitaba la fuerza activa de las milicias del ejército de tierra, aún más si se considera el alto

⁵² AGS, SM, caja 295.

⁵³ AGS, SM, caja 295.

⁵⁴ AGS, SM, caja 295.

número de individuos que hacían parte de la matrícula, que para 1811 superaba las 2100 personas, a lo que se le debe sumar los familiares barones que vivieran en la misma residencia del matriculado, que también eran susceptibles de obtener este privilegio. Se suma entonces otro agravante a los ya mencionados, que generaron disgusto entre las diferentes autoridades en Campeche, al tiempo que se convirtió para muchos individuos, en un medio efectivo para saltar el servicio militar.

Todos estos inconvenientes continuaron el tiempo que permaneció el sistema de defensa en la ciudad, generándose mal entendidos que afianzaron los reclamos del gobierno local y la Armada. El asunto de la impartición de justicia y la jurisdicción de los jueces de marina se convirtió en una discusión recurrente que, requirió aclaraciones por parte de cada uno de los bandos. El resultado más sobresaliente de estas disputas fue, la incorporación de indios de compañía a la matrícula,⁵⁵ algo que no estaba permitido en el virreinato novohispano, pero debido a la ausencia de una gran número de individuos enviados a otros lugares por el mismo sistema, además de todos los sujetos incorporados a las milicias de la ciudad que manejaba cifras de 1200 desde 1790,⁵⁶ forzaron a las autoridades de marina a usar a los naturales para mantener en funcionamiento su flota naval.

Pero los conflictos suscitados en San Francisco de Campeche no fueron únicos ni aislado, puesto que en otras latitudes y en diferentes momentos se generaron este tipo de disputas, que involucraba a los gobiernos locales y las autoridades de la Armada. Desafortunadamente, al revisar la producción historiográfica, pocas han sido las investigaciones que han abordado el tema, una de las más sobresalientes fue elaborada por el historiador Fernando Suárez Sánchez, que aborda dos casos de conflicto relacionados con la instauración de la Matrícula de la Mar en los arsenales de la península ibérica y Cartagena de Indias. En una de sus apreciaciones menciona lo siguiente.

La Matrícula creó varios privilegios para sus matriculados, entre ellos el fuero militar de la marina en temas judiciales y el monopolio de la pesca y navegación solo para los matriculados, [...] Esta decisión, tomada con el ánimo de aumentar el número de matriculados y evitar que el Ejército concediese la posibilidad de exonerarlos del servicio, fue el punto más polémico y el que hizo de la Matrícula una institución tan combatida.⁵⁷

Fueron los privilegios la principal motivación de los disgustos por parte de los entes administrativos, al observar como algunos sectores de la población se

⁵⁵ La incorporación de indios se explica en la parte inferior de la revista de matrícula de 1811, se aclara que la necesidad de emplear a estos individuos es resultado de la falta de personal para el manejo de la flota de la ciudad. AGI, México, 3164.

⁵⁶ Esta cifra puede ser corroborada al revisar las revistas de inspección que se encuentran en AGS, Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra (SGU), legajo 7299, 5; Milicia de Pardos Tiradores de Campeche: AGS, SGU, legajo 7299, 4.

⁵⁷ F. H. SUÁREZ, "La Matrícula de Mar en los virreinos" pp. 325-326.

alejaban de su control. Se convirtieron entonces en espectadores de un régimen que permitía a sus integrantes, desentenderse de las dinámicas propias del orden que desde inicios de siglo XVIII se había establecido con la llegada de los Borbones.

Un segundo inconveniente fue el desorden en los procesos de implementación de la Matrícula de la mar, ocasionado en gran medida por el incumplimiento por parte de las autoridades de los mandatos expresados en la normativa de la matrícula, el poco interés de las administraciones locales y el recelo con esta institución; factores que sentaron las bases de los conflictos ocasionados en diversas ciudades en el Caribe y la península ibérica. Esto sucedió con los primeros intentos de establecer la matrícula de la mar en la península ibérica a inicios del siglo XVIII, en el cual “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”.⁵⁸

En este mismo sentido, a partir del caso de Cartagena de indias, Suárez Sánchez señala como debido a las condiciones propias de la población y el espacio geográfico, los inconvenientes referentes a la Matrícula de la Mar en América fueron diferentes a los encontrados en la metrópoli. Continúa mencionado como principal dificultad, el desconocimiento de las normas de la Matrícula por parte de las autoridades locales y la población general. Algo que se hizo evidente en la falta de claridad, con respecto a la jurisdicción y los territorios seleccionados para el funcionamiento de la Matrícula en la Nueva Granada, en donde se había acogido al puerto de Cartagena, como el único centro que coordinaría el sistema.⁵⁹

En esta misma línea, un segundo problema trata sobre el desconocimiento de las autoridades peninsulares de las condiciones y calidades de los individuos en América. La gran cantidad de esclavos que se encontraban en las ciudades como Cartagena o Santo Domingo, generó confusión respecto a permitir su incorporación a la matrícula, otorgándoles fuero militar y pensión, asunto que fue desestimado por la Corona. Se debe comprender, que la naturaleza de la matrícula de la mar obedece al contexto de la metrópoli del cual se desprende, al incorporarse el sistema al territorio americano, se crearon confusiones y desacuerdos consecuencia de las condiciones particulares de los diferentes entornos, lo que llevó a la creación de normativas propias que se adaptaran a cada espacio, complejizando su instauración y motivando conflictos⁶⁰ como los estudiados durante toda esta sección.

⁵⁸ F. H. SUÁREZ, “La Matrícula de Mar en los virreinos”, p. 329.

⁵⁹ F. H. SUÁREZ, “La Matrícula de Mar en los virreinos”, p. 334.

⁶⁰ F. H. SUÁREZ, “La Matrícula de Mar en los virreinos”, p. 336.

Conclusiones

Finalmente, las conclusiones a las que he llegado con la investigación señalan que, la ciudad de Campeche por su condición de puerto secundario sobre el golfo de México no tuvo la influencia ni los medios, para obtener un mejor resultado ante los conflictos suscitados de la implementación de la matrícula de la mar. Perdiendo incluso la autonomía ante la Marina de La Habana, suprimida cuando se le concedió el manejo en 1804, luego de muchos años de intentar obtener el control del personal matriculado en la ciudad. Lo mismo ocurrió con la solicitud de ampliación de la matrícula campechana hacia la Laguna de Términos y Tabasco, territorios que la Corona española otorgo a Veracruz.

Todos estos resultados sustentan la idea de la existencia de diferentes niveles de importancia entre las ciudades que hacían parte del sistema de defensa en el Caribe. A simple vista esta afirmación resulta evidente si se toma en cuenta el tamaño de las poblaciones, el número de efectivos, la actividad comercial y portuaria, la capacidad de construcción naviera o la zona de influencia de un puerto, condiciones diferentes para cada población que definían su importancia. Pero al detenerse un poco más, se pueden encontrar elementos como los aquí presentados, en donde la dinámica de poder político y económico determinaron la influencia, impacto y reconocimiento que pudo tener una urbe.

Cada posición estaba delimitada por estos factores, que permiten pensar en funciones específicas que cumplía cada población dentro de todo el sistema de defensa. Desde los grandes departamentos en la península ibérica, pasando por arsenales en el Caribe como La Habana, apostaderos como Cartagena, ciudades fortificadas más pequeñas como Campeche y enclaves militares y puestos de control como el presidio del Carmen, cada uno cumplía con una labor determinada acorde a su condición.

Fuentes

Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), fondo colonial, Ramo Censos y Padrones.

Archivo General de Indias (AGI), México.

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), fondo Matrícula, Caja 1946, matrícula de Indias.

Archivo General de la Nación (AGN) fondo Historia.

Archivo General de Simancas (AGS), fondos: Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra; Secretaría de Marina.

Bibliografía

Alcalá Ferraéz, Carlos, "El periodo colonial", en Fausta Gantús Inurreta, Carlos Alcalá Ferraéz y Laura Villanueva, Historia breve. Campeche. México: El Colegio de México/Fondo de Cultura Económica, 2015, pp. 51-101.

- Baños Ramírez, Othón, “Piratería forestal y economía-mundo: El caso de la Laguna (1558-1717)”. *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, 33, 132bis, (2012): 75-107.
- Blasco Leante, José Enrique; Guzmán Raja, Isidoro y Montoya Chinchilla, José Luis, “La Administración de la Armada española en el siglo XVIII: El caso de la expedición a Argel de 1768 para el canje de cautivos”. *Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 15, (2011): 3-74.
- Campos Goenaga, María Isabel, “Yucatán: entre el privilegio de la corona y el azote de la naturaleza”. *Cuicuilco*, 10, 29, (2003): 1-2.
- Cordero González, Verónica, *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutro, 1770-1814*. Campeche: Conaculta, 2004.
- Escrigas Rodríguez, Juan, “El real arsenal de La Habana”. *Revista General de Marina*, 279, 2, (2020): 324-326.
- Hoces García, Alberto, *El reclutamiento de marinería en la América española en el siglo XVIII: La Matrícula de mar y su comparación con el Impressment británico*. Murcia: tesis de Doctorado, Universidad de Murcia, 2022.
- Jiménez Sotero, Jairo Eduardo, “Pardos y morenos veracruzanos, siglo XVIII: blanquitud y diferencia colonial en las milicias novohispanas”. *Tabula Rasa*, 45, (2023): 119-141.
- Manzanilla, Ángel, “Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1788-1808”. Sevilla: Tesis doctoral Universidad de Sevilla, 2013.
- Marchena, Juan y Cuño, Justo (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada 1750-1823*, 3 vols. Madrid: Doce Calles, 2018.
- Morales Padrón, Francisco y Morales Padrón, Francisco, *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII Y XVIII*. Sevilla: EEHA, 1955.
- Moreno Gullón, Amparo, “La Matrícula de Mar de Campeche (1777-1811)”. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV. Historia Moderna*, 17, (2004): 263-292.
- Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio, *Comercio y Autonomía en la Intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Sevilla: EEHA, 1978.
- Piña Chan, Román, *Campeche durante el período colonial*. Campeche: Concejo Editorial Cámara de Diputados, 2017, pp. 125-1 41.
- Puentes Cala, Mauricio, *Servir en aguas, vivir en tierra gente anfibia e institucionalización de la matrícula de mar en Cartagena de Indias (1777-1802)*. Barranquilla: tesis doctoral Universidad del Norte, 2024.
- Rubio Mañe, Ignacio, *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810*. México: Boletín del Archivo General de la Nación, 1954.

Serrano Álvarez, José Manuel, “El éxito de la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741”. *Vegueta*, 16, (2016): 359-365.

Serrano Álvarez, José, *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval (1700-1805)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2018.

Solano D., Sergio Paolo, “Historiografía sobre las relaciones entre las instituciones y los artesanos en Hispanoamérica a finales de la Colonia”, en Sonia Pérez Toledo y Sergio Paolo Solano D. (coords.), *Pensar la historia del trabajo y los trabajadores en América, siglos XVIII y XIX*. Madrid/Frankfurt: Iberoamericana/Vervuert, 2016, pp. 17-58.

Solano D., Sergio Paolo, *Trabajo y sociedad: Trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1811*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2024.

Suárez Sánchez, Fernando, “La Matrícula de Mar en los virreinos americanos y en Cartagena de Indias. La disputa de su instauración”. *Historiología*, 10, 21, (2019): 319-349.

Trujillo Bolio, Mario, *Trasiegos marítimos y costaneros desde Yucatán. Mercado ultramarino y de cabotaje a partir de los litorales campechano y maya-yucateco*. México: CIESAS, 2019.