

# EL APOSTADERO DE LA MARINA DE CARTAGENA DE INDIAS, SUS TRABAJADORES Y LA CRISIS POLÍTICA DE LA INDEPENDENCIA

SERGIO PAOLO SOLANO DE LAS AGUAS\*

## RESUMEN

Este artículo estudia el Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias durante el tránsito entre los siglos XVIII y XIX y, en particular, las características de los trabajos que en él se realizaban. Muestra que las labores de los sistemas defensivos demandaban grandes concentraciones de trabajadores, y que estas formas de trabajo estaban más allá del pequeño taller artesanal encabezado por un maestro y con la participación de la unidad familiar o de un escaso número de oficiales y aprendices. Sugiere que existió una relación entre la crisis del Imperio a partir de 1808, la crisis presupuestal del Apostadero y la crisis política de Cartagena, con el respaldo que los trabajadores brindaron al proyecto de independencia absoluta de España.

**Palabras clave:** Virreinato de la Nueva Granada, Cartagena de Indias, armada colonial, trabajo y relaciones laborales

**Clasificaciones JEL:** N76, N96

---

\* El autor es Profesor Titular del Programa de Historia, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Cartagena y Director-Editor de la revista *El Taller de la Historia*. Correo electrónico: ssolanod@unicartagena.edu.co. Este trabajo es un resultado del proyecto de investigación "Trabajo, movilidad social e independencia en el Caribe neogranadino de finales del siglo XVIII: Pedro Romero, entre el artesano y el pequeño empresario", registrado en la Vicerrectoría de Investigaciones de la Universidad de Cartagena, 2015. Recibido: abril 18 de 2015; aceptado: mayo 19 de 2015.

## ABSTRACT

### *The Colonial Navy Docks and Shipyard in Cartagena de Indias, Its Workers and the Political Crisis of Independence*

This article studies the Colonial Navy Docks and Shipyard of Cartagena de Indias in the late XVIIIth and early XIXth centuries and, in particular, the characteristics of the activities undertaken there. We show that the defensive systems demanded large concentrations of workers, and that these went beyond the small artisan workshop led by a master craftsman, with the participation of the family unit or of a small number of journeymen and apprentices. We suggest that a relationship exists between the crisis of the Empire, beginning in 1808, the budget crisis of the Shipyard and the political crisis in Cartagena, with the support given by workers to the movement for absolute independence from Spain.

**Key words:** Viceroyalty of New Granada, Cartagena de Indias, colonial navy, labor and labor relations

**JEL Classifications:** N76, N96

## I. INTRODUCCIÓN

El mundo laboral de Cartagena de Indias de finales del siglo XVIII tuvo unas particularidades cuando se le compara con otras poblaciones del Nuevo Reino de Granada, pues al lado de los pequeños talleres artesanales (Ruiz Rivera, 2007, p.137-153; Solano, 2013, pp.92-139), también existieron los espacios laborales del Apostadero de la Marina, de las Reales Obras de fortificación, la maestranza de la artillería, y los talleres de armería de los ejércitos reales. Para la segunda mitad de esa centuria estos talleres concentraron significativas cantidades de maestros artesanos, oficiales y jornaleros en las diversas actividades que demandaban los trabajos. Y en las fortificaciones también laboraba un pequeño número de esclavos del Rey y una importante cantidad de presidiarios.

En el Apostadero se concentraba el mayor número de trabajadores, ya que al ocupar Cartagena una posición de primer orden en el sistema de comercio y de defensa del Imperio Español, fue corriente la reparación y construcción de embarcaciones con propósitos militares y comerciales. Allí algunos maestros artesanos lograron ciertos privilegios, tales como una demanda hasta cierto punto conti-

nua de trabajo, contratos de asentistas, mejores ingresos salariales y el orgullo y la prestancia que les daba el saber que, en buena medida, las defensas militares de Cartagena dependían de sus labores y destrezas.

El propósito de este artículo es examinar las relaciones entre las formas de trabajo que demandaba el Apostadero, la crisis que este vivió durante el primer decenio del siglo XIX y en qué medida esto influyó para que entre sus trabajadores surgiera la dirección popular de la independencia de Cartagena de 1811. Proponemos algunas hipótesis que añaden nuevos elementos a los estudios sobre las razones que llevaron a los sectores populares de Cartagena a abrazar la causa independentista.

Para desarrollar este estudio han sido útiles los informes de los comandantes del Apostadero de la Marina (presupuestos anuales y mensuales; informes al Tribunal de Cuentas de Santa Fe de Bogotá y a los virreyes, y los listados de trabajadores y sus respectivos jornales) que se hallan en el Fondo Guerra y Marina de la Sección Archivos Anexos y en el Fondo de Milicias y Marina de la Sección Colonia del Archivo General de la Nación de Colombia. También hemos empleado algunos documentos del Fondo de Secretaría de Despacho de Guerra del Archivo General de Simancas (España), y de algunos fondos del Archivo General de Indias, en Sevilla (España).

El artículo está organizado en cinco secciones, además de esta Introducción. En la primera se describen los rasgos generales del Apostadero, creado en 1750. En la segunda se examinan los inicios de la crisis presupuestal del Apostadero durante el primer decenio del siglo XIX. En la tercera se estudian las características de sus trabajadores. En la cuarta se da cuenta de las posibilidades que ofrecieron las guerras a los trabajadores de Cartagena. Y en la quinta se presentan las respuestas de los trabajadores a la crisis de esa institución y de la ciudad, y cómo el conjunto de circunstancias llevaron a que ese descontento se expresara a través de canales políticos.

## II. EL APOSTADERO DEL ARSENAL DE LA MARINA Y SU PRESUPUESTO

Con la importancia adquirida por la guerra naval en los mares que bañaban las colonias hispanoamericanas y con el incremento del contrabando, los apostaderos de la marina alcanzaron un lugar de importancia en el sistema defensivo del imperio español. Los apostaderos se crearon donde había poblaciones de im-

portancia geo-militar que, a su vez, tuvieran condiciones litorales favorables para el atraque, construcción y reparación de embarcaciones. Sobresalieron los apostaderos de La Habana, San Blas de California, Guayaquil, El Callao, Veracruz, Valparaiso, Montevideo-Buenos Aires, Puerto Cabello y Cartagena de Indias. Tenían bajo sus jurisdicciones extensas áreas costeras con el fin de prevenir y perseguir el contrabando, rechazar la presencia de extranjeros y resguardar el traslado de riquezas, por ejemplo, los situados fiscales, entre distintas ciudades portuarias. Para cumplir su misión los apostaderos estaban dotados de escuadras de naves. También debían servir para la construcción y reparación de embarcaciones, y como arsenales, es decir, como sitios de almacenamiento de todos los pertrechos necesarios para el avío de los barcos y el reclutamiento de marineros. Estaban bajo la dirección de un comandante con atribuciones en todos los asuntos civiles y militares del personal bajo su mando y tenían secciones de tesorería, matrícula de la mar para alistar hombres con condiciones para la marinería, maestranzas de distintos oficios (carena, calafatería, carpintería de la mar, carpintería blanca, herrería, armería, velas y jarcias) y montepío producto del recaudo de las contribuciones deducidas de los sueldos para socorrerlos en caso de desgracias. Contaba con una junta de marina formada por quienes estaban al frente de esas secciones, disfrutando de autonomía administrativa y financiera con relación a las autoridades ordinarias de las ciudades en las que estaban radicados (Arias, 1983, pp.963-986; Bernal, 2011, p.32).

En el caso de Cartagena de Indias, fue en 1750, después del ataque de la escuadra naval inglesa bajo el mando del almirante Edward Vernon (1741), que la Corona creó el Apostadero, situado sobre la corta playa del barrio de Getsemani que en la actualidad ocupa el parqueadero del Centro de Convenciones, en la Avenida del Arsenal (ver Mapa 1). El propósito era contar con un sitio oficial para atender los barcos de guerra del Imperio, en especial los servían de guardacostas para combatir el contrabando. Sin embargo, solo hasta 1786 se empezó a habilitar el lugar con almacenes, tinglados, muelle y un carenero (sitio de reparaciones navales), que recibió el nombre del Boquete debido a que en unos de los costados del baluarte de Santa Isabel se abrió una puerta para facilitar la movilización del personal y de los pertrechos (Archivo General de la Nación, Sección Colonia (AGN, SC), Fondo Milicias y Marina (MM), leg.15, f.346r). Se construyó en ese lugar porque de mucho tiempo atrás esas playas eran usadas como sitio para la construcción y reparación de embarcaciones menores (Archivo General de Indias (AGI), Cuba, leg.709)

MAPA 1  
*Cartagena: Área portuaria en el siglo XVIII*



**Nota:** (1) Muelle de Cabotaje; (2) Apostadero de la Marina; (3) Muelle de la Machina; y (4) Almacenes de Manga.

**Fuente:** Detalle del “Plano de la plaza de Cartagena de Indias [...]”, elaborado por el ingeniero Manuel de Anguiano. Depósito de la Guerra, Archivo de Planos, Estante J, Tabla 5, Cartera 2ª, Sección a, n.º7.

El Apostadero fue pieza clave en el área portuaria de Cartagena. De esta también formaban parte el carenero de La Machina, situado en una punta de la franja de tierra del islote de Bocagrande (a la entrada de la actual Base Naval),<sup>1</sup> los almacenes y el muelle de la isla de Manga, y el muelle para embarcaciones menores situado en la parte exterior de la muralla, frente a las puertas que daban acceso a la Plaza de la Aduana (Mapa 1).

El Apostadero de Cartagena de Indias no llegó a ser de grandes proporciones, como si lo fueron los de Guayaquil (Juan y Ulloa, 1826, pp.57-66; AGN, SC, MM, leg.74, ff.345r.-351v; Laviana, 1987, pp.227-301), La Habana (Serrano, 2008) y Veracruz (Martínez y Alfonso, 1999, pp.279-304; Cádiz y Duque, 1985, pp.105-115). Contaba con “[...] almacenes para arboladuras, jarcias y demás pertrechos [...] tinglados para la pipería, norias para las aguadas, contaba con dispositivos para carenar, calafatear y refaccionar embarcaciones” (AGN SC, MM, leg.15, f.346r). También disponía de algunos dispositivos técnicos que sobresalían en un mundo en que buena parte del trabajo se ejecutaba con base en la fuerza animal y humana (AGI, Estado, leg.54, exp.4, ff.1r.-4v).

En 1787 se construyó un nuevo tinglado en el carenero del Boquete del Arsenal para poner en seco las embarcaciones y repararlas (AGN, Sección Archivos Anexos I-16, Fondo Guerra y Marina (SAA, GM), leg.43-1, f.389r). En 1801 el informe de la Expedición de Costas dirigida por Joaquín Francisco Fidalgo describió algunas de estas instalaciones de la siguiente manera:

“En la misma Isla [Manga] se hallan los Almacenes o Tinglados del Rey destinados a conservación de lanchas cañoneras y maderas de construcción para uso de la Marina Real [...]. Se dijo podía fondearse en cualquier lugar del puerto, pero el que sirve de fondeadero por más próximo a la ciudad es el que nombran Bahía en la inmediación del Fuerte San Sebastián de Pastelillo, donde hay 9 o 10 brazas

---

<sup>1</sup> Desde mediados del decenio de 1750 se empezó a construir un muelle en la parte interna de la bahía, en uno de los islotes situados frente de la isla de Manga. A este muelle se le conocía con el nombre de La Machina. En el siguiente decenio se le hicieron algunas modificaciones, sobre los cuales el ingeniero Antonio de Arévalo informaba en 1769 que “[...] en esta plaza se hallan abiertos varios trabajos de consideración, como son los de la construcción del carenero para las embarcaciones de s. m. en esta bahía, en 4 brazas de fondo [...]” (AGN, SC, MM, leg.12, f.571r). Con tres filas de cubos de mampostería de cuatro metros cuadrados, con sus talleres y astilleros reales, era dirigido por un capitán, quien estaba al frente de maestros mayores en carpintería, calafatería, herrería, y oficiales y aprendices en cada oficio. No se conoce el uso que tuvo este muelle, pues en 1805 el ingeniero Manuel de Anguiano solicitaba que el carenero del Apostadero situado en la parte de Getsemaní que daba hacia la bahía interior “[...] debe colocarse en la costa del frente de la bahía en el paraje nombrado la Machina en donde se construyó el año de 1768 un muelle al propósito con cajones de mampostería en fondo de 4 brazas [...]” (Anguiano, 1805, f.vi).

de agua sobre lama arenosa. Los navíos y fragatas, para quedar francos deben fondear al sur de Pastelillo y E.S.E del muelle de la Machina, y todos los buques han de amarrarse del N.E al S.O. El muelle de la Machina carece de esta máquina pero es muy conocido por su situación y ser de piedra único de esta materia en toda la bahía [...] En sus proximidades carenan o pueden carenar buques de todos portes [...]. En la lengua de arena estrecha del pie de la muralla occidental del barrio Getsemaní, entre los baluartes de Barahona y San Lázaro y unido al de Santa Isabel, se halla el Carenero de la Marina Real, reducido a un muelle de madera para tumbar o dar de quilla a los bajeles guarda Costas, un tinglado u obrador de maestraza más bajo que la muralla, y un pescante que sirve de Machina para para arbolarse y desarbolarse los Guarda-costas u otros buques menores, como también para embarco y desembarco de artillería u otros grandes pesos. Se comunica el carenero con el barrio de Getsemaní por el portillo del Boquete que se halla entre los baluartes de Santa Isabel y San Lázaro más próximo al primero” (Fidalgo, 2012, pp.128-129).

Las necesidades del Apostadero, de la escuadra de guardacostas y de otras embarcaciones originó una economía que hasta el momento no ha sido analizada por quienes han estudiado el comercio por el puerto de Cartagena de Indias: proveedores de pertrechos, traídos de España o comprados a países neutrales; abastecedores de madera, jarcias, clavazón, alimentos, medicinas, materiales de construcción (ladrillos, tejas, arena, caracolejo), de velas y botijuelas de aceite para el alumbrado, de sebo, breas, alquitrán, platos y tazas de barro cocido; asentistas de pan y bizcochos; carnes; arroz; estopa; repuestos de bronce, cobre y hierro; motones; esteras; cordeles y muchos otros productos y objetos. Hasta donde la documentación consultada permite afirmar, muchas de estas actividades estaban en manos de pequeños y ocasionales comerciantes, y artesanos que sacaban provecho de las oportunidades que ofrecían las demandas del Apostadero.<sup>2</sup>

### III. VICISITUDES PRESUPUESTALES DEL APOSTADERO

La vida del Apostadero dependió de un conjunto de circunstancias entre las que sobresalía la disponibilidad presupuestal, que se financiaba con las transfe-

<sup>2</sup> AGN, SAA-1, 116, leg.79, f.180r.-183v; leg.43-1, ff.341r.-351v., 1116r.-1122v.; AGN, SC, Fondo Historia Civil, leg.1, ff.443r.-458v; AGN, SC, Fondo Virreyes, leg.16, ff.333-340 v; AGN, SC, MM, leg.6, ff.1r.-222v; leg.42, ff.880r.-912v.; leg.57, ff.924r.-925v; leg.59, ff.1012r.-1013v.; leg.62, ff.530r.-532v., 537r.

rencias del situado, un subsidio proveniente de otras plazas. El situado, sin embargo, estuvo sometido a los ciclos de la economía del imperio, a las frecuentes guerras en el Caribe y a los conflictos entre las distintas jurisdicciones políticas y militares que hacían presencia en Cartagena, que se disputaban la distribución del situado y de algunos recursos de las Cajas Reales de la ciudad. Por ejemplo, el incremento del tráfico de barcos que había recibido un impulso del Reglamento de Libre Comercio de 1778, que debió redundar en la intensificación de los trabajos de reparaciones, ocurrió cuando el Apostadero atravesaba por serias dificultades económicas, obligando a sus administradores a solicitar empréstitos (AGN, SC, Virreyes, leg.16, ff.333-340 v). Por disposición oficial, al Apostadero se le asignó un presupuesto de \$150.000,00 anuales, suma que se conservó sin modificaciones hasta comienzos del decenio de 1790. Es posible que esta asignación presupuestal haya servido durante los años de paz. Pero durante los años de guerra debió quedarse corta debido a que se incrementaban las reparaciones de embarcaciones, aumentaba la movilización de marineros, y se requerían más provisiones (armas y alimentos). Por eso, a partir de 1796 el dinero faltante para suplir esas necesidades empezó a ser proporcionado por las Cajas Reales de Cartagena (Cuadro 1). Esa especie de bonanza comenzó a revertirse a partir de 1808, con la crisis suscitada por la invasión francesa a España, pues hubo que trasladar gruesas sumas de dinero a Madrid para poder sostener la guerra contra los invasores. Esto afectó al situado que la ciudad recibía para su defensa militar (Meisel, 2012, pp.204-208).

El Cuadro 1 contiene los presupuestos aprobados por la Junta de la Marina para distintos años del período 1791-1809. Aunque no se halló información sobre los presupuestos de 1799 a 1806, por otros documentos se sabe que la tendencia fue ascendente hasta el año de la crisis política de 1808, cuando por las razones de los acontecimientos en todo el Imperio las asignaciones presupuestales empezaron a decrecer.

En efecto, entre 1805 y 1810 el Apostadero vivió años difíciles debido a la crisis de las finanzas de Cartagena, agravada por la crisis externa y por los enfrentamientos entre distintas instancias del poder que controlaban las finanzas públicas. Su presupuesto había crecido, pero también habían aumentado sus deudas y buena parte de lo que ingresaba se gastaba pagando compromisos monetarios de años anteriores. Todos atentarían contra esta institución: el gobernador de la plaza, los ministros de las Reales Cajas de Cartagena, el Tribunal de Cuentas de Santa Fe de Bogotá y hasta los patricios de Cartagena. Todas las quejas giraban en torno a

CUADRO 1  
*Apostadero de la Marina de Cartagena:  
 Presupuesto para diversos años, 1791-1809*

Año	Presupuesto
1791	\$150.000,00
1792	\$150.000,00
1794	\$124.954,00
1796	\$338.458,00
1797	\$218.224,00
1798	\$626.129,00
1799	\$214.976,00
1806	\$529.350,00
1808	\$536.503,00
1809	\$459.510,00

Fuentes: AGN, SAA I-16, GM, leg.62-1, ff.402r., 465r.; leg.73-6, ff.983r., 985r.; leg.74-8, f.760v.; leg.78-11, f.778r.; leg.78-12, f.778r.; leg.78-13, ff.783r.-825r.; leg.93-12, ff.190r.-244v.; leg.102-11, f.224r.; AGN, SC, Virreyes, leg.6, f.1232r.; AGN, SC, MM, leg.47, f.447r.; AGN, SC, Miscelánea, leg.100, f.631r.

la autonomía que tenía el Apostadero de Cartagena para manejar la inversión de los dineros que estaban obligadas a entregarle las Cajas Reales, fuese del situado fiscal o de la recolección de los distintos gravámenes establecidos por disposiciones reales. Pese a que se trataba de asuntos reglados por reales cédulas, todos acusaban a la marina de representar gastos exorbitantes y en muchas ocasiones onerosos (“Representación de la Junta Provincial de Cartagena”, 2008 [1810], p.37). Entre agosto de 1808 y noviembre 1809 el Tribunal de Cuentas de Santa Fe de Bogotá objetó los informes de inversiones que presentó el tesorero del Apostadero de Cartagena (AGN, SC, Virreyes, leg.12, ff.445r.-466v). A finales de 1809 el comandante del Apostadero se quejó al virrey porque Francisco Montes, gobernador de la provincia y plaza fuerte de Cartagena, ponía obstáculos para financiar las necesidades más elementales de la escuadra marítima (AGN, SC, MM, leg.31, ff.880r.-887v). A esto se sumó la demanda de la metrópoli de dinero de sus colonias para sostener la guerra con los franceses en el territorio de la península, bloqueando toda posibilidad de que llegaran los situados fiscales a Cartagena. Ello redundó en la parálisis de los trabajos en las fortificaciones y en el Apostadero.

**CUADRO 2**  
*Apostadero de la Marina de Cartagena: Comparación entre presupuestos nominales y ejecutados, varios años, 1791-1809*

Años		1791	1794	1797	I-1806 IV-1807	1808	1809
Presupuestos	Nominal	\$150.000	\$115.131	\$218.224	\$334.707	\$536.503	\$232.057
	Ejecutado	\$147.489	\$124.954	\$170.913	\$529.350	\$232.057	
Por concepto de							
Sueldos y gratificaciones a plana mayor		31.503			47.536	11.277	11.808
Sueldos empleados del Ministerio		9.074			11.126		
Sueldos, gratificaciones, raciones de mesa, estancia hospital, alquiler de casas, almacenes, gastos extraordinarios, otros				74.764			
Sueldos y gratificaciones oficiales de lanchas y barcos de guerra						45.904	30.623
Sueldos y gratificaciones de tripulantes y brigadas de lanchas y barcos de guerra		25.196					
Sueldos de los capitanes empleados en el Apostadero					2.115		
Sueldos oficiales y tripulantes de guarda costas					50.502	15.833	36.854
Sueldos y gratificaciones empleados arsenal						7.105	6.992
Sueldos de escribientes						1.560	
Sueldos individuos de la mar del depósito						8.514	6.373
Sueldos de oficiales de matrículas		2.281	3.978		9.645	4.873	6.157
Sueldos de cirujanos		2.121	1.540		2.907		
Sueldos de pilotos		6.682	3.568		4.640		
Sueldos de cabos y rondines					2.519	1.720	1.896
Sueldos de criados y capellanes de los guarda costas		1.765	1.939				

EL APOSTADERO DE LA MARINA DE CARTAGENA DE INDIAS...

Sueldos de maestros mayores y trabajadores de las maestranzas	17.954	13.804	16.195	24.310	17.557	16.600
Asentista de viveres	13.035				47.922	110.162
Asentistas de alimentos y medicinas	4.170	1.300		140.286		
Asentista pintor		361		102	200	750
Asentista herrero	1.500	1.027		15.951	8.140	8.000
Asentista motonero	472			2.371		
Asentistas artesanos	587		21.073			
Pensiones y montepío		222		1.307	765	1.237
Estancia hospital	2.512	375		1.023	418	1.027
Raciones a plata	2.336	3.057		3.434	4.800	5.374
Compra de pertrechos				85.450	49.912	57.372
Compra de géneros para los ingenieros					1.953	18.775
Compra de géneros y pertrechos para carenas y recorridos de embarcaciones	24.003		58.881		12.013	
Compra de vestuarios para sentenciados					26	1.052
Alquileres de casas y almacenes	618	720		744	337	627
Gastos menores	1.680	1.161		2.784	1.228	2.200
Inversión en barcos surtos en el puerto		35.436		51.527		
Inversión en lanchas de defensa de la ciudad				24.379		
Inversión el goleta de correo La Piedad				3.202		
Inversión en barcos de correo				1.057		
Inversión tinglado de Manga para lanchas cañoneras				2.658		
Carenas de botes de obras de fortificaciones				903		
Pago deudas atrasadas del Darién				200		
Otros				43.074		

**Fuentes:** SC, AGN, SC, Virreyes, leg.6, f.1227r.; AGN, SAA I-16, GM, leg.56-2, ff.1r.-160r.; leg.78-11, f.778r.; leg.78-12, ff.780r.; leg.78-13, ff.-818r.; leg.93-12, ff.190r.-244v.; leg.93-15, ff.506r.614v.; leg.102-11, ff.227r., 232r., 235v., 238v., 241v., 243r., 248v., 251v., 253r., 255v., 259r., 261r.-v., 263v., 266v., 269r., 270v., 272r., 274r., 277r.; AGN, SC, MM, leg.47, ff.477r.-526v.

La eventual guerra con Francia llevó a que el virrey Antonio Amar y Borbón convocara de urgencia a la Junta de Guerra y de Real Hacienda de Cartagena de Indias. Esta se reunió el 14 de junio de 1809 para diagnosticar el estado de las defensas militares de la plaza fuerte y establecer las prioridades de los recursos que se debían solicitar a la Corona. En la reunión, Miguel Antonio de Yrigoyen, capitán de navío de la Real Armada y comandante del Apostadero, presentó un sombrío informe sobre el estado de la defensa naval de la ciudad. Como demostración de las restricciones económicas en el informe señalaba que varias embarcaciones para la defensa

“[...] se hallan varadas y desarmadas con el objeto de ahorros de gastos y almacenados sus útiles y pertrechos, aunque no todos y en disposición de armarse en poco tiempo bien que con algún costo. Dichas 6 cañoneras de la plaza solo tienen un tercio de sus tripulaciones con el fin de ahorrar [...]”. (AGN, SC, MM, leg.8, f.256r)

En 1810 Andrés de Oribe, nuevo comandante del Apostadero, comunicaba al virrey que se había visto precisado a tomar dineros de la vigencia presupuestal de ese año para pagar deudas del año inmediatamente anterior (AGN, SC, MM, leg.55, ff.754r.-759v). En otra misiva le recordaba las reiteradas cartas que había enviado al gobernador de Cartagena para que autorizara a los funcionarios de las Cajas Reales de la ciudad a girar el presupuesto (AGN, SC, Virreyes, leg.2, ff.991r.-993v), y en otra acusó directamente al gobernador de ser un obstáculo para que la marina funcionara con regularidad (AGN, SC, MM, leg.54, ff.938r.-954v).

Por otra parte, la situación del Imperio también incidía de forma negativa debido a que la invasión francesa de España empezó a reflejarse en una escasez de recursos para el mantenimiento de las obras de defensa de Cartagena (AGN, SC, MM, leg.13, ff.265r. y v., 268r). Adolfo Meisel ha mostrado en mucho detalle que el situado que recibió Cartagena en 1810, 212.500 pesos de plata, fue el más bajo desde 1798 y solo un 44,2% del que se obtuvo en 1809 (Meisel, 2011, pp.371-403). “Como resultado de esa reducción, durante la llamada primera república (1811-1815), Cartagena se enfrentó con una aguda crisis fiscal. Durante el bienio 1810-1811 la ciudad sólo recibió 200.000 pesos de situado, mientras que sus gastos anuales ascendían a 700.000 pesos” (Restrepo, 1969, p.64).

La Junta de Gobierno de 1810 afectó aún más la suerte del Apostadero. A partir de ese año los criollos elevaron reiteradas quejas contra el dominio de los militares sobre el gobierno local y provincial, aduciendo que era solo apto para

sociedades no civilizadas, que muchas veces tomaban decisiones arbitrarias, y que generaban gastos muy onerosos para el situado fiscal y para las cajas reales de la ciudad. En agosto de ese año la Junta de Gobierno de Cartagena explicaba al Rey las razones que tuvo para deponer al gobernador Francisco Montes. La extensa comunicación decía que, en los primeros meses de gobierno de Montes, el Ayuntamiento se sintió contento “[...] por el celo y actividad que manifestaba en los objetos del servicio, y más particularmente en el ahorro de las sumas inmensas que el Cuerpo de Marina se había acostumbrado a malgastar en este puerto [...]” (“Representación de la Junta Provincial de Cartagena de Indias”, 2008, p.36).

En septiembre de 1810 la Junta de Gobierno procedió a reformar la marina, disminuyendo el número de barcos y de los oficiales asignados al Apostadero, extinguiendo la matrícula de marinero por considerarla muy onerosa para las actividades productivas de la provincia. En especial, se abolieron los privilegios que solo permitían que los matriculados pescaran en el mar y en los ríos, y que reservaba a las autoridades de la marina grandes extensiones de los bosques de maderas aptas para la construcción y reparación de embarcaciones (*El Argos Americano*, septiembre 17 de 1810). Pero las principales medidas estuvieron dirigidas a reducir el tren administrativo de la marina y a suprimir su autonomía financiera. También demandaron del Tesorero de la Marina un informe detallado de los gastos, el pago de los sueldos de los oficiales, una reducción drástica de la nómina, y la entrega de fondos y documentación a los funcionarios de las Cajas Reales de la ciudad (“Representación de Antonio Palacios”, 2008, p.73).

En septiembre de 1810 el comandante del Apostadero y varios oficiales de la marina adscrito a aquel renunciaron a sus cargos y regresaron a España, lo que fue bien visto por la Junta de Gobierno debido

“[...] a las angustiadas circunstancias de estas cajas, las urgentes necesidades que hay que atender, el crecido empeño que tienen contraído como los cortos medios que ofrece la provincia para sostener unos gastos como los de este ramo que absorbe el producto de las Aduanas del Reino [...]” (*El Argos Americano*, septiembre 17 de 1810).

Lo cierto es que la Junta de Gobierno dio el golpe final a las condiciones que habían permitido trabajo y ciertas prerrogativas a los artesanos, cuando en ese mismo año le quitó el carácter de Apostadero al puerto (*El Argos Americano*, septiembre 17 de 1810), es decir la condición de sitio de permanencia de la flota

de guardacostas, de reclutamiento de marinería (matrícula de la mar) y para la refacción de embarcaciones por cuenta del gobierno, y por tanto acabó con los asentistas. Ahora era un puerto libre y las embarcaciones contratarían los servicios de las maestranzas. Se creyó que la supresión del situado, que había estimulado las obras de defensa y por tanto el empleo de artesanos y jornaleros, era una crisis momentánea que se solucionaría rápidamente con el arribo de embarcaciones que estimularían el comercio y la producción (*El Argos Americano*, febrero 25 de 1814).

No se dispone de datos completos sobre el movimiento de entradas y salidas de embarcaciones al puerto de Cartagena para los años de la primera república (1811-1815). Sabemos que entre septiembre y noviembre de 1810 entraron al puerto 20 embarcaciones y salieron 32 (*El Argos Americano*, septiembre 17; octubre 8, 15, 22, 29; noviembre 5 de 1810). En 1813 entraron 112 barcos extranjeros y 69 nacionales, para un total de 181 embarcaciones (*El Mensajero de Cartagena de Indias*, febrero 25 de 1814). Esta cifra es significativa si se tiene en cuenta, como ya se anotó, que, según René de la Pedraja, en los 20 años transcurridos entre 1783 y 1804 (faltando datos para los años de 1791 y de 1794 a 1796) arribaron a Cartagena 270 barcos procedentes de España, y en los 16 años de 1788 a 1804 (faltando cifras para los años de 1797 a 1801) salieron de Cartagena 276 con destino a esa metrópoli. Entre 1783 y 1798 llegaron al puerto 156 barcos procedentes de puertos extranjeros (De la Pedraja, 1979, pp.214-215).

En 1816, luego de la toma de la ciudad por las tropas de la reconquista española al mando de Pablo Morillo, el Apostadero estaba desorganizado y sin operarios que realizaran los trabajos (AGN, SAA I-16, GM, leg.143-18, f.719r). Las levas que se realizaron a finales de diciembre de ese año para alistar marineros matriculados, tampoco produjeron los resultados esperados y escaseaban las tripulaciones de los barcos (AGN, SAA I-16, GM, leg.143-18, f.731r). Pascual Enrile, comandante de la flota marina de la reconquista, reorganizó el sistema de los maestros que sobrevivieron, colocando un maestro mayor de maestranzas con el fin de controlarlos y determinar la política de contrataciones de los trabajadores. No tuvo asentista de herrería, cerrajería y armería y contrató con los talleres de la artillería los arreglos de los armamentos de los barcos (AGN, SAA I-16, GM, leg.140-17, f.344r). La experiencia había enseñado que las autonomía disfrutadas por los maestros mayores que trabajaban para el Apostadero, unida al descontento por situaciones de atrasos en los pagos, recortes presupuestales, el alto costo de vida y la crisis política abierta desde 1808, habían creado una situación propicia para que los

trabajadores concentrados se movilizaran rápidamente el 14 de junio de 1810, cuando se derrocó al gobernador Francisco Montes, y luego el 11 de noviembre de 1811, cuando se declaró la independencia absoluta (AGN, SAA I-16, GM, leg.140-17, f.344r). Además, Enrile consideraba que buena parte de las reparaciones debían hacerse en el puerto de Santa Marta, dado que estaba más próximo al de La Habana, epicentro de la construcción naval española en América (AGN, SAA I-16, GM, leg.143-18, f.733r).

Y no se equivocaba en su prevención contra los trabajadores del Apostadero, pues de allí había salido la dirección popular del proceso independentista. Las formas organizativas de las maestranzas de carpinteros de ribera y de calafates prestaron importantes servicios a la causa republicana durante la guerra de 1812 contra la realista provincia de Santa Marta, cuando se requirió de muchos bongos, champanes y lanchas para movilizar tropas y para los combates fluviales en el río Magdalena. Asimismo, cuando las tropas republicanas sitiaron a Cartagena en 1820, nuevamente se mostró la importancia de esas maestranzas. Así lo relató Pedro de Villa, un carpintero de ribera que en ese año se presentó en Turbaco, población donde los republicanos estaban acuartelados. La orden que recibió fue: “[...] habiéndosele comunicado una orden por conducto del maestro Diego Murillo para que todos los artesanos se presentasen a la Maestranza lo verificó como uno de tanto, marchando al tercer día [...] para la villa de Barranquilla para los trabajos de las fuerzas sutiles [...] en donde permaneció hasta la conclusión del trabajo [...]” (AGN, Sección República, Peticiones y Solicitudes, Solicitudes Magdalena-Noviembre, leg.2, f.376r).

#### IV. LOS TRABAJADORES DEL APOSTADERO

El funcionamiento del Apostadero de Cartagena de Indias se regía por una real ordenanza de 1776 (*Ordenanza de S.M.*, 1776, pp.314-342) que reglamentaba todo lo relacionado con administración de los Reales arsenales de Marina del imperio español. Los Cuadros 3 y 4 muestran como estaba organizada la administración del Apostadero de Cartagena. Esas normas también regían para la contratación y administración de los trabajos y de los trabajadores. Había un grupo de trabajadores estables (maestros mayores, asentistas, rondines, mandos medios de las embarcaciones) y el resto que se empleaba en los barcos como marineros. En las reparaciones de aquellos fluctuaba según las necesidades. Los requerimien-

tos de mano de obra se ampliaban o contraían según las urgencias, las necesidades y la disponibilidad de presupuesto. En las contrataciones de trabajadores también influía la periodicidad con que se reparaban las embarcaciones, lo que a su vez estaba sometido a ciertas contingencias, como las variaciones del clima en el área sobre la que tenía jurisdicción el apostadero de Cartagena. Las épocas de lluvia y de fuertes vientos determinaban reparaciones más continuas que durante los periodos secos. Las zonas donde se prestaba el servicio también influían. Por ejemplo, las inmediaciones de Portobelo, en el istmo de Panamá, eran tenidas como una especie de infierno cuyas condiciones climáticas deterioraban rápidamente las embarcaciones que fondearan por largos periodos.

Sus trabajadores estaban distribuidos por jerarquías y oficios en diferentes espacios. Los Cuadros 3, 4, 5 y 6 muestran el personal vinculado al Apostadero en distintos años de finales del siglo XVIII. En los Cuadros 3 y 4, correspondientes a 1798 y 1809, respectivamente, se incluye el personal administrativo, maestros mayores, artesanos asentistas, guardias del Arsenal y la marinería, mas no a las distintas maestranzas de trabajadores organizadas por los oficios de calafatería, carpintería de ribera, velas y pintura.

Según los Cuadros 3 y 4 el peso de la marinería en el total de empleados y trabajadores era de alrededor del 80%. Sin embargo, esos cuadros nos presentan unas imágenes detenidas en el tiempo, dado que en la realidad la marinería en el puerto fluctuaba de acuerdo al arribo de embarcaciones, al movimiento de carga y si era tiempo de paz o de guerra, como también si eran del servicio de guardacostas o del comercio. Por ejemplo, según otra información de archivo de 1786, siete barcos (una balandra, dos goletas, dos galeotas y dos lanchas cañoneras) ocupaban 30 oficiales y 244 marineros (AGI, Estado, leg.54, exp.4). En informe rendido en 1789, el arzobispo-*virrey* Antonio Caballero y Góngora dice que 28 embarcaciones del servicio de guardacostas tenían una tripulación total de 1.012 marinos distribuidos entre la oficialidad mayor, oficialidad de mar, artilleros de preferencia, artilleros ordinarios, marineros, grumetes, pajes, tropas de infantería y criados. El mayor contingente era el formado por los marineros y grumetes, con algo más del 50% de aquella cifra (AGI, Estado, leg.54, exp.4). Sin embargo, se trata de un informe rendido en el momento más florecientes de la escuadra de Cartagena. Ocho años después, en 1798, siete embarcaciones ocupaban 584 tripulantes (Cuadro 3), y para 1809 ocho guardacostas ocupaban a 468 tripulantes (Cuadro 4).

**CUADRO 3**  
*Apostadero de la Marina de Cartagena:*  
*Personal administrativo y trabajadores, 1798*

Secciones laborales	Personal	Total	
Personal administrativo del Arsenal:	– Comandante del Arsenal; – Ayudante del comandante; – primer ayudante del Arsenal; – Ministro principal;	– Interventor de la Real Hacienda; – guarda almacén general; – Encargado de compras Menores.	7
Personal de la Mar que labora en el Arsenal:	– 3 primeros guardianes; – 2 segundos guardianes; – 1 patrón de bote; – 2 patrones de lanchas;	– 15 artilleros de la mar; – 25 marineros; – 40 grumetes. – 1 tonelero.	89
Juzgados de Matrículas:	En Cartagena: – 1 asesor de matrículas; – 2 escribanos;	– 1 cabo de alguacil de matrículas.	4
Maestros artesanos mayores:	– de carpinteros de ribera; – de calafates;	– de velas.	3
Cabo y rondines del Arsenal:	– Cabo de rondines;	– 12 rondines	13
Asentistas artesanos:	– tornería y motonería;	– herrería, cerrajería, armador y fundición.	2
Tripulaciones en 7 embarcaciones:	– 30 oficiales mayores; – 24 artilleros de preferencia; – 26 artilleros ordinarios; – 4 guardianes primeros; – 6 guardianes segundos; – 19 artilleros ordinarios; – 4 carpinteros segundos; – 4 calafates segundos; – 4 prácticos de costas;	– 4 cocineros; – 5 patrones de lanchas; – 4 sangradores; – 7 despenseros; – 100 marineros; – 161 grumetes; – 28 infantes de marina; – 8 pajes; – 20 criados de los oficiales.	466
<b>Total</b>		<b>584</b>	

**Fuentes:** AGN, SC, Virreyes, leg.6, ff.1229r.-1231r., 1233r.

Los marineros eran reclutados por el Juzgado de Matrícula, dependencia administrativa del Apostadero que a su vez tenía a los cabos de matrículas, personas encargadas en las distintas poblaciones relacionadas con el mundo fluvial y marí-

**CUADRO 4**  
*Apostadero de la Marina de Cartagena:*  
*Personal administrativo y trabajadores, 1809*

Secciones laborales	Personal	Total	
Personal administrativo del Arsenal:	– Comandante del Arsenal; – primer ayudante del Arsenal; – primer contador del Astillero; – guarda almacén general; – interventor de la Real Hacienda;	– guarda almacén del depósito de maderas; – primer piloto vigía en el Cerro de la Popa.	7
Personal de la Mar que labora en el Arsenal:	– 1 primer contraamaestre; – 1 segundo contraamaestre; – 3 primeros guardianes; – 3 segundos guardianes; – 4 patrones de embarcaciones; – 1 maestro de viveres; – 1 tonelero;	– 6 prácticos del puerto; – 1 condestable primero de artillería marina; – 20 artilleros ordinarios; – 20 marineros; – 20 grumetes.	81
Juzgados de Matrículas:	En Cartagena: – 1 comandante; – 1 contador; – 1 auditor;	– escribano; – 1 alguacil de matrículas; – 5 cabos primeros; – 2 cabos segundos.	12
Maestros mayores:	– de Carpinteros de ribera; – de calafates;	– de velas.	4
Cabo y rondines del Arsenal:	– Cabo de rondines;	– 12 rondines	13
Asentistas de:	– pintura; – tornería y motonería;	– herrería, cerrajería, armador y fundición.	3
Tripulaciones en 8 embarcaciones:	– 33 oficiales mayores; – 54 oficiales de la mar; – 26 oficiales de artillería de preferencia; – 83 oficiales de artillería ordinarios;	– 118 marineros; – 118 grumetes; – 61 infantes de marina; – 23 varios.	515
Total personal 1809		635	

**Fuentes:** AGN, SC, MM, leg.47, ff.481r.-483r., 485r., 489r., 481r. y v.

timo, para construir listados de hombres aptos para ser incluidos en los listados de matriculados, y de enviarlos al puerto de Cartagena para que prestaran ese servicio (AGN, SC, Cabildos, leg.4, ff.34r.-41v; AGN, SC, MM, leg.33, ff.315r.-446v; leg.53, ff.958r.-998v).

Al lado de la marinería también eran significativas las maestranzas de los calafates, carpinteros, herreros, cerrajeros, carpinteros de ribera, torneros, armeros, obrajeros (capataces), cabos de rondines, rondines (vigilantes) motoneros (para manejar los cabos), pintores, cabos de matrículas (Cuadros 5 y 6). Además, había asentistas que contrataban mano de obra, a la que retribuían de acuerdo con los oficios, predominando, en los casos de trabajo especializado, el salario por producción y, para los jornaleros, el salario diario establecido de acuerdo a una combinación entre la costumbre y los precios del mercado (AGN, SC, MM, leg.47, ff.477r.-526v).

Los trabajadores agrupados en maestranzas realizaban las labores propias de sus oficios. Los carpinteros de ribera y calafates se encargaban del reconocimiento (“recorrido”) y la señalización (“baliza”) de las áreas del barco en las cuales había que hacer reparaciones. Algo parecido hacían los especialistas en construir y reparar las velas y jarcias, los pintores, herreros, montoneros, cordeleros, faroleros. Una vez las embarcaciones eran puestas en seco, grupos de los más avezados carpinteros de ribera y calafates recorrían los barcos, tanto en sus partes internas como externas, examinaban los cascos, determinaban y señalaban (baliza) las partes que requerían de trabajos detallados. El número de trabajadores empleados en estas operaciones dependía de las dimensiones de los barcos y de los daños y trabajos a realizar. En 1787, en el recorrido y baliza de dos balandras se emplearon dieciocho carpinteros y calafates durante ocho días (AGN, SAA 1-16, GM, leg.43-1, ff.142r-144r). Pero en las mismas operaciones en una fragata (que era mucho más grande) se utilizaron 16 calafates durante 12 días (AGN, SAA 1-16, GM, leg.43-1, ff.150r. y v).

Luego, las cuadrillas de carpinteros de ribera procedían a cambiar las tablas deterioradas, los clavos y pernos, y a limpiar la madera del caracolejo y de las rémoras que la debilitaban. Una vez hecha esta parte del trabajo, entraban en actividad los calafates que tenían que llenar con estopa alquitranada las juntas de las tablas y recubrir el casco con brea para impermeabilizarlo. La quilla del barco necesitaba un trabajo especial con fuego para hacerla más resistente. Luego se seguía con el trabajo en la parte interna de la embarcación y se reparaban y/o cambiaban las maderas de la ligazón y los cuadernales que estuviesen vencidos. Se hacían ajustes y se determinaban las piezas metálicas que debían cambiarse.

Al frente de estos grupos estaban los maestros mayores de cada oficio, que podían tener una vinculación directa con la Marina, ser contratados eventualmente, o ser asentistas. Todo dependía de la importancia y urgencia de los trabajos, y de la oferta de mano de obra capacitada. Por ejemplo, en 1796 había maestros mayores vinculados de forma directa a los trabajos del Apostadero, que estaban al frente de las respectivas maestranzas de carpinteros, calafates, veleros, careneros y pintores. Los listados de jornales muestran que, además del maestro mayor que encabezaba cada maestranza, incluían a otros maestros y también oficiales, aprendices y jornaleros (peones) (Cuadro 5) (AGN, SAA I-16, GM, leg.42-9, ff.468r.-493v).

### CUADRO 5

*Apostadero de la Marina de Cartagena:  
Maestranzas de trabajadores y jornales en refacción de embarcaciones, 1786*

Maestranzas (trabajadores)	Jornales (reales de plata)	Maestranzas (trabajadores)	Jornales (reales de plata)	Maestranzas (trabajadores)	Jornales (reales de plata)
Carpinteros		4	10	Aserradores	
1	13	3	9	12	(medio real la vara)
18	12	4	8	Veleros	
2	11	2	7	1	15
7	10	7	6	10	6
6	9	4	5	2	3
31	8	5	4	Toneleros	
9	7	12	3	1	12
11	6	Peones de calafatería		1	6
8	5	9	4	Faroleros	
5	4	Albañiles		1	6
10	3	3	8	Sastres	
4	2	Peones de Albañiles		1	4
Calafates		6	4	1	3
1	13	Rondín		Tripulantes de falúa	
27	12	1	2	17	4
3	11			250	255 reales

Fuentes: AGN, SAA I-16, GM, leg.42-9, ff.468r.-493v.

Todo el personal dedicado al trabajo manual fluctuaba de acuerdo a diversos factores que podían ampliar o restringir la demanda de trabajo. La carena y el calafateo de las embarcaciones eran las actividades que más trabajadores movilizaban pues implicaban sacarlas en seco, armar tinglados en torno a los cascos para facilitar los trabajos, movilizar maderas, breas, betunes, estopas, vigilantes (rondines), maestros mayores y grupos de operarios que realizaban las labores. El total de estos dependía del estado en que se encontraran, de la disponibilidad de recursos económicos en el Apostadero, y de las dimensiones de los barcos.

Los informes de los administradores del Apostadero correspondientes a los años de 1786-1787, cuando hubo un significativa demanda de trabajo para carenar y calafatear 15 embarcaciones, detallan las labores de 112 carpinteros de ribera; 72 calafates y 9 peones de calafates; 13 veleros; 12 aserradores; 9 albañiles; 2 toneleros; 2 sastres y un farolero. Fueron en total 232 trabajadores ocupados diariamente, de domingo a domingo. Durante varios meses se estabilizó el empleo en 232 trabajadores, en promedio (AGN, SAA I-16, GM, leg.42-9, ff.628r.-629r).

#### CUADRO 6

*Apostadero de la Marina de Cartagena: Empleo mensual de trabajadores, por oficios, enero-septiembre de, 1792*

Meses	Carpinteros de ribera	Calafates	Veleros	Tonele-ros	Alba-ñiles	Aserra-dores	Sastres	Faro-leros
Enero	126	52	7	2	13	13		
Febrero	146	72	5	5	3	16	5	1
Marzo	139	74	4	1	6	13		1
Abril	63	38		1	4	16	1	1
Mayo	58	36		1	3	18	1	
Junio	85	23		1	3	14	1	
Julio	86	24	6	1	3	34	1	
Agosto	33	5	3	1	2	4		
Septiembre	24	5		1		2	1	

Fuentes: AGN SAA I-16, GM, leg.56-2, ff.676r.-776r.

En el Cuadro 6 se muestra el empleo en los oficios más importantes de las maestranzas del Apostadero durante nueve meses de 1792. Los tres primeros me-

ses muestran unas cifras significativas de contrataciones, mientras que de abril en adelante las cifras bajaron. Durante enero, febrero y marzo las maestranzas se ocuparon de hacer los recorridos, balizas y refacciones de una fragata, una balandra, un balajú, una galeota y una lancha cañonera. También hicieron los velámenes para la fragata, la balandra, y la lancha cañonera, y los toldos para botes, arreglo de toneles y pipas, aserrar maderas para las reparaciones y para el almacén, hacer bateas y parihuelas, los tinglados de la Aguada (AGN, SAA I-16, GM, leg.56-2, ff.676r.-711v). De abril a septiembre de ese año los trabajos disminuyeron, concentrándose en desferrar y echar cubierta a una balandra, dos balajús, a las lanchas de una balandra Se recorrieron, además, las obras muertas de una goleta y de un balajú. Se hizo el recorrido y los velámenes de una lancha cañonera. Se carenó una goleta. Se llevaron a cabo trabajos de recorrido y arreglo de velámenes de una galeota y de una lancha cañonera. Se reconstruyeron los tinglados del Arsenal. Los carpinteros confeccionaron remos, y otros trabajadores arreglaron barriles, banderas y gallardetes para embarcaciones. Se arreglaron los tejados de la Aguada, los caños del Boquete, y se hicieron repuestos para almacenes (AGN, SAA I-16, GM, leg.56-2, ff.733r.-766v).

Con las necesidades que trajeron las labores en el Apostadero, al igual que las realizadas en la Maestranza de la Artillería y en las Reales Obras de Fortificación, creció el número de ejercitantes de los oficios que trabajaban los metales resistentes (herrereros, cerrajeros y armeros). Según los censos de artesanos de 1780 en la ciudad había 20 herreros, 6 armeros y 1 fundidor (AGN, SC, Miscelánea, leg.31, ff.148r.-154v., 1014r.-1015v.; AGN, SC, fondo Censos Redimibles-Censos Varios Departamentos (CR-CVD), leg.6, ff.259r.-260v., y 615r.-619v.; AGN, SC, CR-CVD, leg.8, ff.75r.-134v). Sin embargo esa cifra no refleja la realidad, pues cuando se estudian los informes de quienes estaban al frente de las Reales Obras de Fortificación, del Apostadero y de la Real Maestranza de la Artillería, se observa que aparecen nombres de herreros y armeros no registrados en el mencionado censo.

## V. GUERRAS Y OPORTUNIDADES LABORALES

Desde que se empezaron a construir los sistemas de fortificaciones y de defensa de las ciudades coloniales españolas era tradición que la mayoría de las maestrías mayores en las maestranzas en las obras de fortificaciones, armería, carpintería de ribera y calafatería fueran desempeñadas por menestrales de origen español.

Este también era el caso en otras maestras mayores que ejercían peritazgos sobre asuntos públicos y judiciales, como era el caso de los alarifes (AGN, SC, Miscelánea, leg.22, ff.486r.-498v). Estos artesanos se contrataban en ciudades españolas, conviniéndose por escrito el monto de los salarios, las prerrogativas de que disfrutarían, el tiempo de permanencia en las colonias y los compromisos que adquirirían.<sup>3</sup> Dependiendo del oficio, de las necesidades de las colonias y de los encargos que se les hicieran, estos maestros podían importar sus equipos de trabajo formados por oficiales y aprendices (AGI, Contratación, leg.5520, exp.2, ff.1r.-14v; leg.5495, exp.2, ff.1r.-8v; AGN, SC, CR-CVD, leg.6, f.618r.)

Aunque una de las razones esto, que aún aducían algunos ingenieros a finales del siglo XVIII, era la escasa capacitación de la mano de obra local (AGN, SC, MM, leg.35, ff.465r.-467v), los informes de ingenieros al frente de las Reales Obras de Fortificaciones, del taller de la Artillería y del Apostadero de la Marina muestran que para el tránsito del siglo XVIII al XIX los maestros artesanos nativos ya estaban desplazando a los españoles. Esto ocurría gracias a que se combinaron unas circunstancias propicias para que se le empezara a dar importancia a la mano de obra nativa, por encima de las objeciones raciales que hasta entonces habían primado para objetar el acceso de los maestros de color a las maestras mayores de los oficios (Solano, 2013, pp.92-139). Los factores de contexto internacional tuvieron un peso determinante. En épocas de paz muchos de los pertrechos y repuestos necesarios para equipar y reparar las embarcaciones eran traídos de España, como lo muestra el informe que rindió en 1777 el comandante de Guardacostas al virrey Manuel Antonio Flórez sobre productos venidos del arsenal de El Ferrol (España) (AGN, SAA 1-16, GM, leg.56-2, ff.733r.-766v). En 1786 se le informaba al virrey Antonio Caballero y Góngora que el Apostadero de Cartagena se había provisionado del Arsenal de La Coruña (AGI, Estado, leg.54, exp.4, ff.1r.-6v). Un año después compraba casi todo lo necesario para las 16 embarcaciones que estaban adscritas al servicio de la defensa de Cartagena (AGN, SAA 1-16, GM, leg.43-1, f.473r.; leg.79-1, ff.628r.-730v). Pero en años de guerra podían agotarse las existencias de repuestos y otros materiales en el almacén debido al creciente número de reparaciones de los barcos (AGN, SAA 1-16, GM, leg.79-1, ff.180r.-183v).

<sup>3</sup> Archivo General de Simancas, Secretaría Despacho de Guerra (AGS, SDG), leg.7073, exp.17, ff.93r.-103v; leg.7237, exp.55, ff.9r.-9v; leg.7238, exp.18, ff.123r.-128v; leg.7241, exp.31, f.29r; AGN, SC, MM, leg.1, ff.480r.-489r; leg.22, ff.54r.-55v; leg.60, ff.162r.-164v; AGN, SC, Miscelánea, leg.120, ff.21r.-30v; AGN, SC, Policía, leg.8, f.684r; AGN, SAA, 1-16, GM, leg.16, ff.534r.-541v.

Esa relación entre paz e importación de pertrechos y herramientas de los arsenales de España y de guerras navales y producción de algunos elementos en el medio también se evidencia en los informes de los ingenieros al frente de los talleres de la Artillería, donde se discriminaba entre lo que venía de España y lo que se podía producir por parte de los artesanos raizales. En 1790 el ingeniero Antonio de Arévalo, encargado de las obras de las fortificaciones, solicitaba traer de España herramientas y otros productos de hierro y acero necesarios para adelantar los trabajos (AGS, SDG, leg.7241, exp.31, ff.131r.-143v.; leg.7241, exp.31, ff.12r.-17v).

Pero todo cambiaba en medio de las continuas guerras inter-imperiales que tuvieron como escenario el Gran Caribe. Desde la guerra de 1739-1741 contra los ingleses se fue haciendo evidente que, en momentos de apremio, la mano de obra nativa podía asumir las labores de construcción y reparación de los distintos sistemas de defensa de la ciudad. En ese año los trabajos de herrería para las cureñas de cañones, reparaciones de fusiles, albañilería en baluartes y murallas, cantería, carpintería de ribera y calafatería fueron asumidos en su mayoría por artesanos y trabajadores oriundos de Cartagena.

Las posteriores guerras con Inglaterra (1779-1783, 1796-1802 y 1805-1806), y con Francia (1793-1795), le habían otorgado una función de primer orden a los oficios que trabajaban con metales empleados en armas y embarcaciones. Esas oportunidades no se presentaban en otras ocupaciones como la sastrería, pues los uniformes de los dos batallones que formaban el Regimiento Fijo eran elaborados en España, restringiendo la posibilidad de que los sastres locales se hicieran a una demanda de significativas proporciones (AGS, SDG, leg.7059, exp.14, f.8v.). Igual sucedía con el correaje de cuero que utilizaban los soldados. Solo les quedaban las reparaciones de uniformes, botas y corrajes. Los reglamentos contemplaban que los uniformes debían renovarse cada año y el armamento debía cambiarse cada 10 años, aunque no siempre sucedía así.

Durante las guerras las condiciones eran más favorables para los trabajadores del metal debido a las dificultades para el aprovisionamiento. Por ejemplo, en la guerra de 1779-1783 con Inglaterra, una relación de los suministros de Cartagena para defenderse y resistir un posible sitio muestra lo que había en los almacenes, como también los artículos de metal adquiridos y lo que se fabricó en la ciudad (AGN, SC, Historia Civil, leg.18, ff.190r.-204v). De nuevo, en 1780, las autoridades del Apostadero se quejaban porque en los Almacenes de la Escuadra de Guardacostas de Cartagena no había materias primas para equipar barcos, en especial todo lo relacionado con velámenes y jarcias. Achacaban la escasez a que nada

llegaba de España y se habían agotado las existencias, lo que obligó a realizar importaciones de Curazao (AGN, SC, MM, leg.62, ff.481r.-499v). En informe sobre el estado de la marina que rindió en 1789 el virrey Antonio Caballero y Góngora como anexo a su Relación de Mando, señalaba que “[...] en tiempo de la pasada guerra, mi antecesor el Señor Don Manuel Antonio Flórez no pudo conseguir saliese del puerto un solo buque de los pocos que había, por faltar en estos almacenes los utensilios necesarios de su habilitación [...]” (AGS, SDG, leg.54, exp.4, ff.1r.-6v).

En 1793, ante la inminencia de la guerra con Francia el gobernador militar de Cartagena relacionó los pertrechos, herramientas y materias primas que debían venir de España y cuales existían y/o podían producirse en la ciudad. Excluía los clavos porque consideraba que su almacenamiento y por razón del clima, se deterioraban rápidamente. Sugería que era mejor comprárselos a los herreros locales que los producían en sus talleres (AGS, SDG, leg.7241, exp.31, ff.17r., 33r). Y en 1799 el comandante, ante la imposibilidad de La Habana de proveer lo necesario a la escuadra de guardacostas de Cartagena, pedía permiso para negociar con embarcaciones neutrales en el conflicto naval que se vivía con Inglaterra (1796-1802) para que trajeran cordeles, aparejos, cabos, jarcias, velas (AGN, SC, Historia Civil, leg.1, ff.443r.-447v).

Esa escasez durante las guerras también incluía objetos de metal traídos de España y necesarios para otros trabajos productivos. Por ejemplo, en 1800 una mujer de Mompox que se hallaba al frente de los negocios de su esposo se quejaba porque la guerra con Inglaterra imposibilitaba traer efectos de Castilla, en especial herramientas, las que se habían encarecido de manera exorbitante, de tal manera “[...] que los hacendados, los que tienen tejares, los mineros, los oficiales, todos sufren un conocido menoscabo y perjuicio, por cuya razón es forzoso se atrase la agricultura, las artes, los oficios, las minas, el aumento de los edificios, y lo demás que hace florecer los lugares” (AGN, SAA I-16, GM, leg.19-23, ff.350r.-356r).

En consecuencia, el cierre de los circuitos de tráfico mercantil para traer herramientas y repuestos de España, y las necesidades de la guerra naval y de artillería creaban condiciones favorables aprovechadas por los herreros, armeros, cerrajeros y fundidores para producir armas blancas. Y piezas de primera necesidad para barcos. Pero, a su vez, sobresalir también dependía de la dedicación, responsabilidad, destreza e inventiva en sus respectivos oficios. Es el caso de Pedro Romero, quien se favoreció por sus conocimientos y destrezas técnicas, su responsabilidad, la buena fama ganada en el ejercicio de los oficios y la consolidación de su taller

(Pombo, 2010 [1810], p.272; BLAA, *Década Miscelánea de Cartagena*, Cartagena, noviembre 9 de 1814). Todo esto debió lograrlo gracias a un estilo de vida en que la valoración del trabajo y del estudio de sus artes, la vida austera y la honorabilidad familiar eran piedras angulares (Solano, 2015).

## VI. DESCONTENTO Y ACTITUDES POLÍTICAS DE LOS TRABAJADORES

Todo esto empezó a perderse para finales del primer decenio del siglo XIX, cuando a los problemas presupuestales del Apostadero se agregó el alto costo de vida y la crisis de la monarquía y del imperio a partir de 1808. En conjunto estas situaciones crearon un clima propicio para el descontento, como se desprende de la lectura de los informes y del cruce de correspondencia entre varios oficiales de Cartagena con el virrey, que revela que la principal inconformidad provenía de la marina porque era la más afectada por las políticas del gobernador de Cartagena. En 1810 Andrés de Oribe escribía al virrey: “[...] llegando por último este señor Gobernador al extremo de sitiarnos por hambre, para ver cómo cuanto antes acaba con este infeliz resto de Apostadero [...]” (AGN, SC, MM, leg.31, f.880r). Se redujo la demanda de mano de obra y algunos trabajos se paralizaron, lo que tuvo un fuerte impacto en la economía de muchos hogares que dependían de los trabajos en el Apostadero, y de manera indirecta se vieron afectados otros sectores que también dependían de manera indirecta del circuito económico que se había creado gracias a los ingresos de los trabajadores.

Durante los primeros años del siglo XIX los habitantes de Cartagena de Indias y de su provincia empezaron a sentir los rigores de la escasez de alimentos, las especulaciones de los acaparadores y el alto costo de vida. La lecturas de las compras de víveres del Apostadero para proveer a las tripulaciones, así como también las del Hospital Militar de San Carlos, revelan una estabilidad de precios, que da paso a un paulatino proceso alcista que se acelera a partir de 1804 en adelante.<sup>4</sup> Cartagena no era una plaza fuerte autosuficiente en lo relativo a alimentos, y

---

<sup>4</sup> AGN, SC, fondo Abastos, leg.2, ff.1r.-30v, 55r.-59v; leg.9, ff.570r.-635v, 819r.-902v, 877r.-894v; AGN, SC, Cabildos, leg.2, ff.647r.-675v; GN, SC, Miscelánea, leg.7, ff.626r.-635v; leg.61, ff.882r.-890v; AGN, SC, Virreyes, leg.16, ff.767r.-777v, ff.767r.-777v; 798r.-800r.; 814r.-820v.; 850r.-854r.; 864r.-870v.; 872r.-877r; AGN, SC, MM, leg.31, ff.880r.-887v; AGN, SAA I-16, GM, leg.16-23, f.213r; leg.18-2, f.946r., 973rv; leg.24-8, f.153v; leg.89-4, ff.221r, 233r-236r; leg.89-5, f.1274r-1293r., 1350r., 1359r.

en sus inmediatos alrededores escasamente se producían artículos de primera necesidad (Marco Dorta, 1962, 335-352; Anguiano, 1805, ff.iii-iv). Diferentes factores podían obstaculizar el abastecimiento de la ciudad, lo que incidía en la subida de los precios de los artículos de primera necesidad. Entre 1761 y 1808 en Cartagena aumentó el costo de la carne de res y la de cerdo en más de un 100% (AGN, SC, MM, leg.66, ff.174r.-178v; AGN, SC, Miscelánea, leg.7, ff.633r.-635v.; AGN, SC, Virreyes, leg.16, ff.768r.-769r). Y entre 1794 y 1804, en Mompox, área que abastecía de carnes a Cartagena, el precio de las carnes de res y de cerdo (tanto fresca como salada) y el del arroz aumentó en 200%, al igual que el pescado, maíz, arroz y frijol (AGN, SC, Fondo Policía, leg.3, ff.978v.-979r).

El encarecimiento de los principales productos de consumo diario era generalizado en toda la provincia, y las autoridades (incluyendo al virrey que comisionó de forma reservada a personajes de la ciudad para que le informaran de las razones de lo que sucedía) atribuían la situación a las intensas lluvias que habían afectado el ciclo de la quema que hacían los labradores por el mes de marzo para que luego las lluvias de abril y mayo fertilizaran los suelos con las cenizas. También argüían que se debía a las especulaciones de los acaparadores de los productos provenientes del río Sinú, y de las reses provenientes de la provincia de Santa Marta y del área de Mompox, como también de los cerdos que venían de la zona de los Montes de María. A esto agregaban el escaso control de las autoridades.

Pero fueron unos vecinos pobres de Mompox que firmaron una representación en 1804 quienes dieron mayores detalles sobre por qué había especulación de precios. Adujeron que razones como la “pacificación” de los indios Chimilas habían creado condiciones más favorables para el transporte de los hatos de ganado de las zonas centrales de la provincia de Santa Marta con destino al consumo de Mompox y Cartagena. Consideraban que esto debía incidir en la baja de los precios pues ya era posible la libre utilización de los playones del río por parte de los ganaderos y, por tanto, el engorde de las reses en épocas de verano. De igual forma aducían que existía un abaratamiento en los costos de la mano de obra dedicada a la vaquería, la mejoría en los caminos para el transporte de los productos agrícolas o el costo del transporte de estos por los caños y ciénagas de esa zona. No se explicaban como podían haber aumentado los precios del pescado cuando este era abundante en los ríos Magdalena y Cauca y en los caños y ciénagas. Asimismo decían que en el área de La Mojana se seguía cultivando arroz en grandes cantidades y que su transporte hacía Mompox continuaba haciéndose por vía fluvial. Concluían que la especulación y la falta de control de las autoridades era

lo que explicaba el aumento desorbitante de los productos de consumo básicos, y mostraban que esto estaba generando una situación social de miseria entre algunos sectores de la población momposina (AGN, SC, Policía, leg.3, ff.978v.-981v).

Ese aumento del costo de vida no fue compensado con una subida de los jornales, que se mantuvieron estables durante más de medio siglo.<sup>5</sup> Al contrario, la situación se vio agravada por el cese laboral de muchos hombres como resultado de la parálisis de las obras en los sistemas defensivos de la ciudad, que empezó a sentirse desde mediados de 1809.

El desempleo, el alto costo de vida y el estancamiento de los salarios debió generar situaciones de inconformidad entre los trabajadores del Apostadero. Algunos informes oficiales dejan ver entre líneas que existía inquietud entre el vecindario por lo que estaba sucediendo. Pues bien, en el marco de las difíciles situaciones de 1808 a 1810, el descontento de los trabajadores que laboraban en las distintas obras de la ciudad se expresó a través de un canal novedoso en la historia de la ciudad: la política. En efecto, la crítica situación económica, el cierre de los frentes de trabajo y los enfrentamientos entre sectores de las esferas del poder, colocaron en el foco del descontento al gobernador Francisco Montes, quien a los ojos de los habitantes aparecía como el responsable de los recortes presupuestales y de la parálisis de las obras en los sistemas defensivos. Por eso a los patricios cartageneros, que estaban a favor de seguir los pasos de otras ciudades coloniales y crear una junta de gobierno en la que tuviera participación el Cabildo, les era fácil convenir el apoyo de los artesanos prestantes que estaban al frente de las distintas maestranzas.

Durante los primeros meses de 1810 José María García de Toledo debió buscar a los maestros artesanos más sobresalientes de Cartagena para plantearles un posible compromiso con la creación de una junta de gobierno para la ciudad y su provincia homónima. El propósito era comprometer la ascendencia que estos tenían sobre gruesos sectores de la población para que, en caso de que las tropas del Regimiento Fijo apoyaran incondicionalmente al gobernador Francisco

---

<sup>5</sup> Información sobre jornales 1741: AGN, SAA I-16, leg.2, ff.698r.-849v; 1751: AGN, SAA I-16, GM, leg.6-2, ff.14v., 17r., 43r., 44r., 45r., 46r; 1770: AGN, SC, Miscelánea, leg.120, ff.21r.-30v; 1775: AGN, SC, MM, leg.31, ff.970r.-971v; leg.62, ff.151r.-154v; 1777: AGN, SC, MM, leg.62, ff.151r.-154v; 1786: AGN, SAA I-16, leg.42-9, ff.468r.-493v; 1796: AGN, SC, MM, leg.8, ff.606r.-610v.; 1797: AGN, SC, MM, leg.3, ff.822r.-860v; 1801: AGN, SAA I-16, leg.85-1, ff.15r.-663v; 1802: AGN, SC, MM, leg.5, ff.129r.-133v; AGN, SC, Miscelánea, leg.132, f.100r; 1809: AGN, SC, MM, leg.47, ff.481r.-483r., 485r., 489r., 481r. y v; Martínez, 2015.

Montes, los maestros artesanos, muchos de ellos con grados de oficiales en las milicias blancas y pardas, y con ascendencia sobre los trabajadores de las distintas maestranzas de los sistemas defensivos, los movilizaron para neutralizar al Fijo. Un escrito de la época anotó: “Se buscaron varias personas que se acercasen a la multitud y la fueran disponiendo para las ulteriores medidas que era necesario adoptar [...] Romero era un apoyo de importancia en la ciudad [...] del mismo modo fueron designadas otras personas para el mismo objeto en los barrios de la Catedral y de Santo Toribio” (Anónimo, 2011, p.198). Al lado de Pedro Romero estuvieron Pedro Medrano, Nicolás Delfín y Martín Villa, trabajadores del Apostadero; Ramón Viaña, escribiente de las Reales Obras de Fortificaciones (BLAA, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, noviembre 8 de 1846); Cecilio Rojas, platero y pulpero; y Silvestre Paredes, el único que había sido toda su vida miliciano y quien, en 1810, se desempeñaba como comandante del batallón de milicias pardas.<sup>6</sup>

La mejor forma de neutralizar a los milicianos era movilizandolos a los sectores bajos y medios de la población, entre quienes se contaban familiares de aquellos. Y para alcanzar este propósito era necesario entablar alianzas con los maestros artesanos que tenían ascendencia sobre la población y sobre los milicianos pardos, dado que la mayoría de estos también eran artesanos y su subsistencia en buena medida dependía de las contrataciones que realizaban los primeros. Los sucesos del 14 de junio de 1810 demostraron que los patricios abrigaban suficientes razones para dudar de los militares del Fijo. Ese día, cuando el cabildo procedió a destituir al gobernador, reemplazándolo por el teniente coronel Blas de Soria y a crear la junta de gobierno nombrando dos coadministradores, algunos oficiales intentaron movilizar al Regimiento Fijo con la pretensión de apresar a los cabildantes y a los miembros de la junta (Urueta y Gutiérrez de Piñeres, vol.2, 2011,

<sup>6</sup> Sobre estos artesanos existe información dispersa. Pedro Romero: (Múnera, 2005, pp.152-167; Helg, 2013, pp.181-196; Solano, 2015; AGN, Sección República, Fondo Peticiones y Solicitudes, Magdalena-Mayo, leg.2, ff.247r.-248v); Pedro Medrano: AGN, Sección República, Peticiones y Solicitudes, Solicitudes del Magdalena-Junio, leg.3, f.373v; AGN, SC, CR-CVD, leg.6); Silvestre Paredes: (AGN, SC, MM, leg.48, f.728r; leg.13, f.251; AGS, SDG, leg.7081, exp.21, ff.5r.-9v; AGN, SC, Virreyes, leg.18, f.231r; Urueta y Gutiérrez de Piñeres, vol.2, 2011, p.771; AGN, SAA I-16, GM, leg.85-1, f.296r); Cecilio Rojas: (AGN, SC, CVD, leg.6, f.260r; Corrales, vol.2, 2011, p.825; Vanegas, 2010, p.320; BLAA, *Década Miscelánea de Cartagena*, Cartagena, octubre 19 de 1814, p.19); Ramón Viaña: (AGN, SC, CR-CVD, leg.6, f.64r.; AGN, SAA I-16, GM, leg.85-1, f.15r; AGN, SC, Fondo Curas y Obispos, leg.8-bis, f.179r; AGN, SC, CR-CVD, leg.6); Nicolás Delfín: (AGN, SAA I-16, GM, leg.42-9, f.481r; AGN, SC, CR-CVD, leg.6, f.65r.; Jiménez, 1948, p.60; AGN, SAA I-16, GM, leg.139-2, f.21r; AGN, SC, CR-CVD, leg.6); Martín Villa: (AGN, SAA I-16, GM, leg.43-1, f.481r).

pp.725-734; Múnera, 1998, pp.152-167; Sourdis, 1988; Helg, 2011; Lasso, 2013). En esta primera fase el recurso fue la movilización de la población.

Sobre la negociación entre los maestros artesanos y José María García de Toledo es difícil tener una idea completa pues el principal recuento sobre las peticiones que hicieron los comisionados de los habitantes de Getsemaní lo proporcionó José Manuel Restrepo en 1827 (Independencia absoluta de España, extinción de la Inquisición, oficialidad del Regimiento Fijo para los americanos, división tripartita del poder, amnistía para los implicados en el levantamiento de Mompox contra Cartagena y devolución de los fusiles confiscados a comisionado de Cundinamarca). “Vióse obligada la Junta a conceder estas y otras peticiones menos importantes” (Restrepo, 1858, p.127). A esas solicitudes más de medio siglo después José P. Urueta agregó “que en los cuerpos de pardos los oficiales fuesen pardos” (Urueta y Piñeres, 2011, pp.756, 765). En carta de Agustín Gutiérrez Moreno a su hermano José Gregorio, fechada el 25 de noviembre de 1811 y dirigida desde el sitio de Soledad (actual departamento del Atlántico), se señala que “El pueblo ha hecho once peticiones [...]” (Vanegas, 2010, p.283). Desafortunadamente no se tiene conocimiento detallado de todas. Pese a esto, la lectura de los contextos y de la dinámica que tomaron los acontecimientos permite inferir algunos puntos cardinales de la negociación. Un aspecto tenía que ver con la cuestión racial pero planteada en una primera fase desde el servicio miliciano reformado desde 1773, para luego, cuando las Cortes de Cádiz negaron la ciudadanía a los hombres libres de color, extenderse a todos los sectores libres de la sociedad. Es importante establecer estas graduaciones porque permiten conocer en más detalle los sucesos y establecer periodizaciones en los mismos.

## VII. CONCLUSIONES

En este trabajo se ha analizado el funcionamiento del Apostadero de la Marina de Cartagena en dos dimensiones: por una parte, sus funciones en el sistema defensivo de la ciudad y su organización laboral; por otra, las vicisitudes que afrontó en un contexto de crisis presupuestal y las implicaciones que esto tuvo en el comportamiento político de sus trabajadores al conjugarse con la crisis del imperio español a partir de 1808. Desde el punto de vista laboral el Apostadero de la Marina puede considerarse como una de las instalaciones que albergaba el mayor número de trabajadores en el Nuevo Reino de Granada, cuyas economías

urbanas usualmente se caracterizaban solo por la presencia de los pequeños talleres artesanales (Escobar, 1990, pp.25-62; Fajardo, 2008; Mayor, 1997, pp.17-98). Además, se trataba de trabajo asalariado realizado por maestros artesanos, oficiales, aprendices y una gran cantidad de jornaleros.

Contrario a quienes creen que el mundo laboral de las sociedades del Antiguo Régimen se caracterizaba por la informalidad y por la inconstancia de los trabajadores (Quiroz, 2009, pp.211-264), el análisis de los informes de los técnicos e ingenieros militares aquí citados muestran que un grueso contingente de trabajadores formado por maestros, oficiales y jornaleros, se estabilizó en sus labores diarias hasta por 20 años. Además, hubo artesanos asentistas (maestros de armería y herrería, pintura y velas) que también lograron mantener sus contratos hasta por más de 20 años. Para finales del siglo XVIII la mano de obra calificada estuvo formada por maestros artesanos de color oriundos de Cartagena, quienes en algunas ocasiones alcanzaron las maestrías mayores. Así se revertió la tendencia de emplear a artesanos españoles en los cargos que de alguna forma tuvieran participación en la dirección de la construcción de los sistemas defensivos de la ciudad.

Organizados en maestranzas el mundo laboral de Apostadero continuó reproduciendo la jerarquía del mundo de los talleres artesanales, al tener al frente maestros mayores, quienes en una coordinación que al mismo tiempo estaba subordinada con relación a los administradores de las instalaciones, orientaban los trabajos de construcción y reparación de las embarcaciones. Eran los maestros artesanos quienes escogían los trabajadores a contratar, hecho significativo por de alguna u otra forma les permitía construir redes clientelares. En determinadas circunstancias esas formas de organización del trabajo tuvieron un papel protagónico en la movilización política de estos trabajadores.

En estos sistemas de trabajo se devengaban los mejores jornales, convirtiéndose estos trabajadores en un factor que dinamizaba el comercio al detal, que formaba buena parte de la vida económica de la ciudad (Meisel, 2011, pp.371-403). Por eso, cuando se interrumpían los trabajos en las obras de defensa ese comercio se resentía debido a que la demanda local se contraía.

La conjunción entre las restricciones presupuestales y la crisis del Imperio en 1808 radicalizó a estos trabajadores. Como se ha mostrado, los maestros artesanos más sobresalientes negociaron alianzas con los sectores notables de la ciudad, y en un movimiento que debió tener propósitos heterogéneos, al igual que la composición socio-racial de sus dirigentes, participaron en el proceso indepen-

dentista de la ciudad. Los trabajos en el Apostadero, al igual que en las reales obras de fortificación y en la artillería, les habían proporcionado ciertas formas de cohesión. A escasos treinta años de los sucesos del 11 de noviembre de 1811, la Cámara de la Provincia de Cartagena promulgó una ordenanza celebrando el protagonismo que habían tenido los trabajadores de las obras de defensa: “[...] en las clases de los cuerpos de marina, artillería e ingenieros [...] por los obreros Pedro Romero, Pedro de Medrano, Ramón Viaña, Nicolás Delfín, Martín Villa y varios otros en sus respectivas Maestranzas” (BLAA, *Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, noviembre 8 de 1846).

## REFERENCIAS

### Fuentes primarias

- Anguiano, Manuel de (1805), “Plano de la plaza de Cartagena de Indias [...]”, en Depósito de la Guerra, Archivo de Planos, Estante J, Tabla 5, Cartera 2ª, Sección a, no. 7.
- Anónimo (2011 [1811]), “Apuntamientos para escribir una ojeada sobre la historia de la transformación política de la Provincia de Cartagena”, en Manuel Ezequiel Corrales, (comp.), *Documentos para la historia de la provincia de Cartagena*, Vol.1., Cartagena: Alcaldía de Cartagena/Universidad de Cartagena.
- Archivo General de la Nación, Sección Colonia (AGN, SC), Fondos: Abastos; Cabildos; Censos Redimibles-Censos Varios Departamentos (CR-CVD); Competencias-Bolívar; Curas y Obispos; Historia Civil; Milicias y Marina (MM); Miscelánea; Policía; Virreyes.
- Sección Archivos, Anexos I-16, fondo Guerra y Marina (SAA I-16, GM).
  - Sección República, fondo Peticiones y Solicitudes, Solicitudes del Magdalena.
- Archivo General de Indias (AGI), Cuba; Estado; Lima; Mapas y Planos.
- Biblioteca Luis Ángel Arango, Colección de Prensa Microfilmada: *Década miscelánea de Cartagena*, Cartagena, 1814.
- El Argos Americano*, Cartagena, 1810, 1814.
- El Mensajero de Cartagena de Indias*, Cartagena, 1814.
- Semanario de la Provincia de Cartagena*, Cartagena, 1846.
- Ordenanza de S. M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Madrid: Imp. de Pedro Marín, 1776.

“Representación de Antonio Palacios, quien fue ministro y tesorero de la marina del Apostadero Naval de Cartagena de Indias, sobre el arreglo de sus cuentas antes de regresar a la Península. Cartagena, 13 de octubre de 1810”, (2008 [1810]), en Jairo Gutiérrez y Armando Martínez (eds.), *La visión del Nuevo Reino de Granada en las Cortes de Cádiz (1810-1813)*, Bogotá: Academia de Historia Colombiana/Universidad Industrial de Santander.

“Representación de la Junta Provincial de Cartagena de Indias sobre los sucesos políticos acaecidos en el Nuevo Reino de Granada, 31 de agosto de 1810”, (2008 [1810]), en Jairo Gutiérrez y Armando Martínez (eds.), *La visión del Nuevo Reino de Granada en las Cortes de Cádiz (1810-1813)*, Bogotá: Academia de Historia Colombiana/Universidad Industrial de Santander.

### Fuentes secundarias

Arias de Greiff, Jorge (1983), “Apuntamientos para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias”, *Boletín de Historia y Antigüedades*, Vol.70, No. 743.

Bernal, Jesús (2011), “La marina española en América”, XLIII Jornada de Historia Marítima. *Cuaderno Monográfico N° 64*.

Cádiz, Juan y Duque, Fernando (1985), “La construcción naval: las instalaciones en tierra”, en *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Actas del Seminario*, Madrid: Ministerio de Fomento/Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.

De la Pedraja Toman, René (1979), “El comienzo de la crisis en el comercio colonial: La Nueva Granada, 1796-1801”, *Desarrollo y Sociedad*, No. 2.

De Pombo, José Ignacio (2010 [1810]), “Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Suprema Junta Provincial de la misma”, en *Escritos económicos. Antonio de Narváez y José Ignacio de Pombo*, Bogotá: Banco de la República.

Escobar, Carmen (1990), *La revolución liberal y la protesta del artesanado*, Bogotá: FUAC/Eds. Suramérica.

Fajardo, Marta (2008), *Oribes y plateros en la Nueva Granada*, León: Universidad de León.

Fidalgo, Joaquín Francisco (2012), *Derrotero y cartografía de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810)*, Bogotá: El Áncora Editores.

García, César (2000), “El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII”, en Agustín Guimerá y Fernando Monge (coords.), *La Habana, puerto colonial: siglos XVIII-XIX*, Madrid: Fundación Portuaria.

- Gutiérrez, Jairo y Armando Martínez (eds.) (2008), *La visión del Nuevo Reino de Granada en las Cortes de Cádiz (1810-1813)*, Bogotá: Academia Colombiana de Historia/Universidad Industrial de Santander.
- Helg, Aline (2011), *Libertad e igualdad en el Caribe colombiano 1770-1835*, Medellín: Eafit/Banco de la República.
- Helg, Aline (2013), “De castas a pardos. Pureté de sang et egalité contitutionnelle dans le processus independantiste de la Colombie Caraibe”, en Véronique Hébrard y Geneviève Verdo (eds.), *Las independencias hispanoamericanas: Un objeto de historia*, Madrid: Casa de Velásquez.
- Jiménez, Gabriel (1948), *Los mártires de Cartagena de 1816: ante el Consejo de Guerra y ante la Historia*, Vol. 1, Cartagena: Imprenta Departamental.
- Juan, Jorge, y Antonio de Ulloa, (1826), *Noticias secretas de América*, Londres: Imprenta de R. L. Taylor.
- Lasso, Marixa (2013), *Mitos de armonía racial. Raza y republicanism durante la era de la revolución, Colombia, 1795-1831*, Bogotá: Universidad de los Andes.
- Laviana, María (1987), *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*, Sevilla: EEHA/CSIC.
- Marco Dorta, Enrique (1962), “Cartagena de Indias: Riquezas ganaderas y problemas”, en *Tercer Congreso Hispanoamericano de Historia. Segundo de Cartagena de Indias*, Cartagena, Academia de Historia de Cartagena.
- Martínez, Carlos, y Marina Alfonso (1999), “Los astilleros de la América colonial”, en Alfredo Castellero y Allan Kuethe (coords.), *Historia general de América Latina*, Vol.3, T.1, *Consolidación del orden colonial*. Madrid: Trotta/Unesco.
- Martínez, Lilia Paola (2015), *Formas de trabajo “a jornal” en el puerto militar de Cartagena de Indias a finales del siglo XVIII*, Trabajo de Grado presentado para optar al título de Historiadora, Cartagena: Universidad de Cartagena.
- Mayor Mora, Alberto (1997), *Cabezas duras y dedos inteligentes*, Bogotá: Colcultura.
- Meisel, Adolfo (2011), “La crisis fiscal de Cartagena en la era de la independencia, 1808-1821”, en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.), *Cartagena de Indias en la independencia*, Cartagena: Banco de la República.
- Meisel, Adolfo (2012), “El situado de Cartagena de Indias a fines del Siglo de las Luces”, en Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (coords.), *El secreto del Imperio Español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México: El Colegio de México/Instituto Luis Mora.
- Múnera, Alfonso (1998), *El fracaso de la nación*, Bogotá: Banco de la República/El Áncora Eds.

- Múnera, Alfonso (2005), *Fronteras imaginadas*, Bogotá: Planeta.
- Quiroz, Enriqueta (2009), “Salarios y condiciones de vida en Santiago de Chile, 1785-1805: a través del caso de la construcción de la Casa de la Moneda”, en Enriqueta Quiroz y Diana Bonnett (coords.), *Condiciones de vida y de trabajo en la América colonial: Legislación, prácticas laborales y sistemas salariales*, Bogotá: Universidad de los Andes.
- Restrepo, José Manuel (1858), *Historia de la Revolución en la República de Colombia en la América meridional*, Tomo 1, Besanzon: Imprenta de José Jacquin.
- Restrepo, José Manuel (1969), *Documentos importantes de Nueva Granada, Venezuela y Colombia*, T.V, Bogotá: Imprenta Nacional.
- Ruiz Rivera, Julián (2007), “Medio ambiente urbano en Cartagena de Indias: Un juez y dos herreros”, en Fernando Navarro (coord.), *Orbis Incognitus: Avisos y legajos del Nuevo Mundo: Homenaje al profesor Luis Navarro García*, Vol.1, Huelva: Universidad de Huelva.
- Sandrín, María (2014), “Los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores de las fragatas correo en Montevideo y su posible participación en el proceso emancipador”, *Naveg@mérica*, N°12.
- Serrano, José M. (2008), *El astillero de La Habana y la construcción naval militar, 1700-1750*, Madrid: Ministerio de Defensa.
- Solbes, Sergio (2013), “Campillo y Ensenada: el suministro de vestuarios para el ejército durante las campañas de Italia (1741-1748)”, *Studia Histórica: Historia Moderna* N.º35.
- Solano, Sergio Paolo (2013), “Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810”, *Memorias*, Vol.10, No. 19.
- Solano, Sergio Paolo (2015), *Pedro Romero: defensa militar, privilegios laborales y diferenciación social en Cartagena de Indias a finales del dominio colonial*, próximo a publicarse.
- Sourdis, Adelaida (1988), *Cartagena de Indias durante la primera República 1810-1815*, Bogotá: Banco de la República.
- Urueta, José P. y Eduardo Gutiérrez de Piñeres (2011 [1912]), *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva de la capital del Departamento de Bolívar*, Vol.II, Cartagena: Alcaldía de Cartagena/Universidad de Cartagena.
- Vanegas, Isidro (comp.) (2010), *Dos vidas una revolución. Epistolario de José Gregorio y Agustín Gutiérrez Moreno (1808-1816)*, Bogotá: Universidad del Rosario.