

# EL MOVIMIENTO NAVAL EN CAMPECHE A MEDIADOS DEL SIGLO XVI

*Takeshi Fushimi*

UNIVERSIDAD DE TOKIO

El puerto de Campeche, según la expresión de Juan Juárez, fue la eterna víctima de los asaltos piratas<sup>1</sup>. Ya desde la segunda mitad del siglo XVI, este puerto se vio amenazado por la presencia de los piratas. A partir de la toma de Jamaica por parte de los ingleses en el año 1655, el tráfico de los barcos españoles se dificultó considerablemente. En 1658 Francisco de Bazán, el gobernador de Yucatán, describía tal situación de la siguiente manera:

...desde que ha que está la Isla de Jamaica en poder del enemigo, el invierno y el verano son un mismo tiempo para ellos, pues el mar mullido colchón que tiene gente tan feroz es la borrasca y la tempestad y, siendo así señor, que la navegación desta provincia para el reino de la Nueva España era los veranos y que en llegando el mes de septiembre se quitaban los timones a los navíos hasta fin de marzo. El concurso de enemigos mudó la forma y desde octubre que eran cuando se recogían hasta abril que era cuando se temía volviere el enemigo a la costa, era cuando se comerciaba. Ahora ni en el un tiempo ni otro se atreve a salir ningún bajel del puerto porque como esta mar es toda bahía sin riesgo a nortes. En estando dado Fondo el enemigo dos leguas del puerto, ve cuando sale la fragata y muy a su salvo sin podersele escapar la apresan, con que totalmente se ha acabado el comercio desta tierra, y los frutos de tierra están llenos los almacenes sin tener la salida para ninguna parte porque es rara la embarcación que sale ni entra por el evidente peligro que tienen de ser apresados del enemigo...<sup>2</sup>

Los investigadores de nuestra época también están de acuerdo con la situación infortunada del comercio. El objetivo del presente estudio es revisar esta imagen de los momentos difíciles que atravesaba el comercio yucateco, basándose en los datos de almojarifazgo de la Caja Real de Yucatán. En otras palabras, trataremos de reconstruir los números de los barcos que salían y entraban, y los valores de productos exportados e importados en el puerto de Campeche, para comprobar si estas cifras confirmarían tales contracciones a partir de mediados de la década 50. Pondremos una limitación. En este estudio analizaremos solamente los datos tocantes a las relaciones intercoloniales sin mencionar a los barcos que iban y venían de España, ni los de Canarias.

## EL PROBLEMA DE LAS FUENTES

Las fuentes que utilizamos consisten básicamente en los datos de almojarifazgo conservados en la sección de Contaduría del Archivo General de Indias (A.G.I.), en Sevilla<sup>3</sup>. Cuando un barco salía del puerto de Campeche, su maestre pagaba el derecho de almojarifazgo, que era 2,5% del valor estimado de los productos cargados a los administradores de la Real Hacienda, residentes en Campeche. Los administradores de Campeche fueron normalmente un alcalde ordinario (en la mayoría de los casos fue de segundo voto) y un regidor o alférez mayor. Cuando cumplió un año de su cargo de administración, ellos presentaron a los oficiales reales que residían en Mérida una relación anual de los registros de barcos y ingresaron en la Caja Real los derechos cobrados. Los datos que se conservan en A.G.I. son resúmenes de estas relaciones emitidos desde México. En cada partida del ramo de almojarifazgo, se registran normalmente el derecho cobrado del barco, nombre del barco, su tipo, destino y nombre del maestre. Como la mayoría de las relaciones fueron hechas anualmente, estos datos, sobre todo los datos de destinos y de derechos pagados, nos facilitan conocer por año cuántos barcos salían del puerto y el valor de los productos cargados.

Reconstruir las cifras de entrada y de valor importado es una tarea mucho más compleja, ya que las partidas relevantes no son tan homogéneas como en el caso de salida. En la mayoría de las partidas de almojarifazgo de entrada —5% del valor total de productos descargados en cuanto al comercio intercolonial— nos ofrecen los mismos datos que los de salida. Pero también se encuentran las partidas de otra naturaleza que distorsionarían nuestra interpretación. Por ejemplo, hay petición de los pasajeros para descargar sus mercaderías. En este caso, la partida nos ofrece los nombres de los pasajeros y cuánto era el derecho que ellos pagaban. Pero a veces se omite el nombre de barco en que ellos venían. En tal caso, podemos utilizar la cifra del derecho pagado para saber el valor de productos importados, pero es imposible saber si ellos venían en los barcos que aparecen en alguna de nuestras partidas.

Otro tipo de partida consiste en la manifestación de mercaderías. A veces los maestros no registraban las mer-

1 JUÁREZ, Juan: *Piratas y corsarios en Veracruz y Campeche*, EEHA-CSIC, Sevilla, 1972.

2 Carta del gobernador al rey, 15 de julio de 1658, A.G.I., MEXICO, leg.1006, fol. 24v.

3 A.G.I., Contaduría, legs.915B, 916, 917A y 917B.

caderías en el puerto de origen. Al llegar al puerto de Campeche ellos manifestaban que traían los géneros sin registro. En este caso los administradores de la Real Hacienda junto con el teniente del Capitán General, que era normalmente el alcalde ordinario de primer voto, revisaban el caso y decidían cuánto les cobrarían. Algunas veces cobraban solamente el derecho de entrada, pero otras veces cobraban, además, el derecho de salida, es decir, en total 7,5% del valor estimado de los géneros manifestados. Las partidas de almojarifazgo a veces mencionan el cobro de los derechos de entrada y salida, pero suelen omitir si cobraron 7,5% o 5%. Además, cuándo los administradores y el teniente observaban en la declaración del maestre algo malicioso, ellos imponían sobre los productos no registrados el doble de derecho. Pero no nos queda claro si cobraban 10% o 15%. Esta imprecisión nos dificulta el cálculo del valor de los productos importados. El único remedio que disponemos de momento sería descontar todos los derechos de manifestación. Por lo tanto, las cifras que utilizamos representan únicamente los productos registrados. Admitimos que esta solución provocaría una grave distorsión, pero tampoco sabemos cuántos productos se exportaron desde Campeche sin ser registrados. Así que los datos de importación que hemos obtenido con esta medida nos parecen aparejados a los del valor exportado que disponemos.

Aun así, dentro de las cifras de productos registrados, nos enfrentamos con otro problema. A veces los barcos entraban en Campeche con los productos de Castilla o Canarias, sobre todo el vino y aceite. Estos productos normalmente eran el resto de los que los comerciantes no habían conseguido vender en otros puertos, en los cuales los maestros ya habían pagado el derecho de entrada de dichos productos. Cuando los barcos llegaron a Campeche con estos géneros de rezago, sus maestros presentaron a los administradores una certificación del derecho pagado, hecha por las autoridades del puerto de procedencia. Recibiendo esta certificación, los administradores calcularon la diferencia entre el precio del producto en Campeche y el del puerto de origen, y cobraron el 5% de la diferencia. Damos un ejemplo. Un maestre llevaba 100 botijas de vino desde Veracruz, donde su precio fue valorado en 400 pesos, al llegar a Campeche el precio estimado subió a 500 pesos. Entonces la diferencia sería de 100 pesos y los administradores cobrarían solamente 5 pesos, que serían el 5% de los 100 pesos. Aquí tenemos el problema. Si en la partida de almojarifazgo se apunta solamente la cantidad del derecho cobrado, ¿cómo podemos saber el precio estimado? Pues una medida sería establecer el precio del vino y otros productos en Campeche, acudiendo a otras fuentes. Pero en nuestro documento a veces ni se menciona qué productos llevaban los barcos. Además, hay casos en que no precisan si el derecho cobrado era el 5% de la diferencia del valor o el del valor total. Así que reconstruir la cifra del valor importado es un intento bastante arriesgado<sup>4</sup>. Sin embargo, si realizamos una serie con las cifras, esta adquirirá un cierto signifi-

4 Los problemas de almojarifazgo y avalúo se han abordado en varios estudios. Aquí solamente citamos dos obras. CHAUNU, Huguette y Fierre: *Séville et l'Atlantique*, tomo I. pp.245-252, SEVPEN, París, 1955. GARCIA-FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América 1650-1700*, CSIC-EEHA, Sevilla, 1980, pp.77-85.

5 Otra medida para solucionar el problema de mayor crecimiento sería acudir a los datos de almojarifazgo de los puertos de origen. Los productos españoles que salieron de los puertos americanos no estaban

do. Es decir, la cifra de algún año mostraría un descenso o ascenso relativo en comparación con los datos de los años anteriores. Así pues, creemos que la cifra tendrá una validez relativa a la hora de crear una tendencia del largo plazo, aunque tenemos muchas dudas sobre la cifra absoluta de cada años.

Aunque ya hemos revelado algunos problemas, pensamos que el análisis es más complejo. Hay otros problemas que afectan no solamente a las cifras de entrada y del valor importado, sino también a las de salida y del valor exportado. En primer lugar, los datos de Caja Real no están completos, es decir, nos encontramos algunas lagunas. Por ejemplo no tenemos datos a partir de la segunda mitad de la década 70. En segundo lugar, algunos barcos, sobre todo los que no pagaban derechos, no aparecen en las cuentas de la Caja Real. Por ejemplo, es obvio que los barcos de contrabando no aparecen registrados a menos que fuesen detenidos. Aparte de contrabandistas, los barcos que hacían escala en Campeche sin descargar ni cargar productos, muchas veces no pagaban impuestos. Los barcos de guerra, guardacostas, Armadas de Barlovento tampoco aparecen en las partidas de almojarifazgo. Y además de ello, tampoco aparecen los barcos que salían y entraban de Tabasco. Según la explicación de los administradores, la región de Tabasco se situaba dentro de la provincia de Yucatán y por ende los barcos que iban y venían de esa región estarían exentos de pagar derecho de almojarifazgo, el cual tendrían que pagar los barcos que salían hacia otras provincias. La medida que tomamos aquí es descontar todos los datos tocantes a Tabasco.

El movimiento naval que reconstruiremos en este estudio será en gran medida mucho más modesto que la totalidad del movimiento real. A pesar de estos problemas que acabamos de expresar, creemos que los datos que exponemos reflejan en cierta manera el movimiento de los barcos comerciales, y que serían muy útiles para conocer la situación del comercio intercolonial.

## ANÁLISIS DE DATOS

Ahora bien, hablemos del contenido de los datos. Primeramente revisemos el número anual de la salida total (Gráfica I). Las barras representan el número anual de los barcos que salieron hacia los puertos americanos. Para destacar la tendencia secular de la salida, calculamos el promedio móvil de 5 años, el cual se representa como una línea. Como se puede comprobar, la línea muestra un descenso a partir de mediados de la década 50. Después se puede apreciar dos momentos de la recuperación, pero la cifra nunca volvió al nivel de antes de mediados de la década 50. Esta observación parece coincidir con la descripción del gobernador de Yucatán, la cual hemos citado al principio de este estudio. La segunda bajada, que empieza por el año 1663, se puede considerar como la consecuencia del asalto inglés que sufrió el puerto de Campeche en febrero del mismo año.

sujetos al derecho de salida. Así que en las partidas de almojarifazgo de salida solamente aparece el derecho de los productos americanos. Si comparamos estos datos con los del almojarifazgo de entrada, teniendo en cuenta la diferencia de los precios en dos puertos, probablemente podremos aproximarnos más a la cifra exacta. Sobre todo la cuenta de almojarifazgo en Veracruz es más completa que la de Campeche. Pero este trabajo tiene que realizarse en otra investigación aparte.

A continuación, observamos el movimiento del valor exportado (Gráfica II). La línea de promedio móvil muestra un ascenso casi continuo desde la segunda mitad de la década 40 hasta la primera mitad de los 60. Pero se puede apreciar los dos años, concretamente los años 1658 y 1663, en que las barras correspondientes registraron caídas drásticas. El año 1658 fue cuando el gobernador Francisco de Bazán mencionó que la mayoría de las mercaderías se quedaban almacenadas sin ser exportadas de Yucatán por consecuencia de la presencia inglesa. Y la otra caída que ocurrió en 1663 se puede explicar por el ataque que hicieron los ingleses sobre la villa de Campeche en el mismo año. Así que las dos caídas coincidieron con la presencia pirata y hemos confirmado su influencia negativa en cuanto a la exportación.

Sin embargo, esta presencia de los piratas afectó a la actividad exportadora sólo de manera momentánea. Ya en los años siguientes las cifras de barras se registraron una rápida recuperación del valor exportado. Además de ello, al largo plazo, la línea de promedio móvil tiende a ascenderse hasta mediados de la década 60. Esta observación no coincide con la que hemos hecho sobre la tendencia del número de salida, la cual muestra un continuo descenso a partir de mediados de la década 50. Es decir, salían menos barcos pero había más exportación.

¿Qué significa esta observación? Obviamente, este fenómeno indica el hecho de que cada barco cargaba más productos. Miremos la Gráfica III. En esta gráfica se muestra el promedio del valor exportado por barco. Efectivamente, la línea de promedio móvil de 5 años muestra un alza hasta mediados de la década 60. Esta tendencia nos enseña que la disminución de salidas de barcos que ocurrió a partir de mediados de la década 50, fue compensada hasta cierto punto con el aumento de mercaderías cargadas en cada barco. Solamente cuando ya la amenaza de piratas se convirtió en algo muy directo, como en los años 1658 y 1663, esta medida compensatoria dejó de funcionar y no hubo más remedio que almacenar las mercaderías sin ser exportadas.

Pero esta explicación no nos enseña por qué el monto global del valor exportado muestra un alza, como se indica en la Gráfica II. Esta alza parece significar el aumento de las mercaderías disponibles para exportar. Los productos exportados desde Campeche consistían principalmente en mantas de algodón, ceras, sal, palo de tinte y otros productos procedentes de la sociedad indígena, entre los cuales las mantas tenían el mayor valor. Como han explicado varios investigadores, las mantas fueron obtenidas por medio del sistema tributario o del repartimiento. Según el reciente artículo de Solís Robleda, el repartimiento funcionaba como un método para aumentar la producción indígena, y la cantidad de las mantas obtenidas a través del repartimiento estaba relacionada con el movimiento de la demografía indígena<sup>6</sup>. Es decir, la demografía funcionaba como un techo para el aumento de la producción. En la primera mitad del siglo XVII, la población indígena de

Yucatán registraba un aumento después de la crisis de la segunda mitad del siglo XVI. Este aumento continuaba hasta el año 1648 cuando prevaleció una epidemia. A partir de esa fecha, la población indígena disminuía continuamente —o se quedó estancada según algunos investigadores— por lo menos hasta finales del siglo XVII<sup>7</sup>. Entonces la época en que nuestra cifra del valor exportado mostraba un ascenso, se colocaría en medio de esta larga duración de estancamiento demográfico. Aquí tenemos un problema. ¿Acaso la cantidad de mantas tendría que ver con el movimiento demográfico? Bueno, no podemos rechazar esta hipótesis totalmente, ya que estamos discutiendo únicamente el aumento del valor exportado y no sabemos qué proporción de los productos obtenidos de la sociedad indígena fue destinada para exportación. Tampoco estamos desglosando el valor exportado según productos. Solamente apuntamos aquí que la actividad exportadora tenía una cierta discrepancia con la tendencia demográfica.

En resumen, primeramente, la salida de barcos se relacionaba a la presencia de los piratas pero la cantidad de productos importados tenía poco que ver con ella. En segundo lugar, el movimiento del valor exportado no se puede explicar por la demografía.

A continuación, observemos el número de la entrada total (Gráfica IV). La línea de promedio móvil muestra un alza hasta el año 1663 y de allí empieza a bajar. Esta bajada parece coincidir con el asalto de los ingleses en 1663 en Campeche aunque no podemos decirlo con certeza por no disponer de los datos de los años 1662 y 1663. En este sentido, podemos confirmar que la presencia pirata dejó una huella negativa en 1 movimiento naval. Pero esta línea de entrada no muestra el descenso que empieza a mediados de la década 50, el cual hemos observado respecto al caso de la salida. ¿Cómo se explicaría esta diferencia entre la entrada y salida?

En realidad, la cifra de entrada es menos confiable que la de salida. Como la cifra es muy pequeña no podemos dar mucha confianza en la tendencia. Aparte de esta reserva, una hipótesis para explicar la diferencia sería el hecho de que muchos barcos de entrada, sobre todo los que vinieron de Veracruz, no figuran en las partidas de almojarifazgo. Los barcos procedentes de Veracruz no solían cargar las mercancías que fueron sujetas al almojarifazgo. Como la colonia yucateca no contaba con minas, los pobladores yucatecos estaban obligados a comerciar con los puertos de otras provincias, sobre todo con Veracruz, para obtener dineros. Por lo tanto, la colonia yucateca tendría que tener un superávit comercial. Esta característica comercial se traduce en la diferencia entre el número de entrada y de salida. Por ejemplo, en el año 1660, de Campeche salieron 42 barcos, descontando los destinos hacia España y Tabasco. En cambio, se registraron solamente 17 barcos de entrada en Campeche en el mismo año. Y para casi todos los años el número de salida, según los datos de almojarifazgo, es mayor que el de entrada. Suponemos que se realizaron un nuevo mayor de entradas, pero no fueron registradas porque estos barcos

6 SOLÍS ROBLEDA, Gabriela: "El repartimiento de géneros y la sociedad indígena en Yucatán en el siglo XVII", *Estudios de Historia Novohispana*, vol.22, (2000), pp.13-48.

7 La discusión sobre el repartimiento y la demografía se puede encontrar, además del artículo citado en la nota 6, en siguientes trabajos: HUNT, Marta: *Colonial Yucatan: Town and Region in the Seventeenth Century*, Ph. Dissertation, UCLA, 1974; GARCÍA BERNAL, Manuela Cristi-

na: *Yucatán, población y encomienda bajo los Austrias*, EEHA-CSIS, Sevilla, 1978; FARRISS, Nancy: *The Maya Society Under Colonial Rule: A Collective Enterprise of Survival*, Princeton University Press, New Jersey, 1984; PATCH, Robert: *Maya and Spaniard in Yucatan, 1648-1814*, Stanford University Press, Stanford, 1993; BRACAMONTE Y SOSA, Pedro: *Espacios mayas de autonomía: el pacto colonial en Yucatán*, Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, 1996.

no llevaban mercancía. Sería interesante reconstruir el número total de entradas en alguna investigación posterior, que confirmara la hipótesis de un descenso en la segunda mitad de la década 50.

Esta hipótesis explica por qué nuestra línea de entrada no muestra un descenso en la segunda mitad de la década 50, pero no explica la subida del número de entradas para el mismo período. Como hemos discutido, el aumento de la entrada de barcos significa que entraron en Campeche más barcos con mercaderías, por lo que tendría que haber un aumento de la importación. Veamos la cifra del valor importado (Gráfica V). Efectivamente, la cifra del valor importado también muestra un ascenso en la segunda mitad de la década 50, y este ascenso continuó hasta 1667<sup>8</sup>.

Es decir, en la segunda mitad de la década 50, cuando la presencia de piratas alarmaba a los pobladores de Yucatán, Campeche recibía mayor cantidad de productos. Aquí confirmamos la observación que hemos hecho en cuanto a la exportación: la exportación estaba poco afectada por la actividad pirata.

## CONSIDERACIÓN FINAL

Hemos empezado este pequeño trabajo con la hipótesis de que la actividad comercial se vio amenazada por la presencia inglesa en las costas de Yucatán. Efectivamente, la salida de barcos se hacía más difícil a causa de ella, y posiblemente la entrada sufría la misma dificultad. Pero parece que nos ha llegado el momento de renunciar a nuestra hipótesis, por lo menos parcialmente. Menos salida de barcos no significa la disminución del comercio. Aunque hubo menos barcos que partieron de Campeche, los comerciantes podían encontrar la salida de sus mercaderías, por ejemplo cargando mayor cantidad en cada barco. Es decir, el movimiento comercial estaba poco vinculado con el movimiento naval.

En realidad, hasta mediados de la década 60 el comercio campechano vio un aumento. Algunos expertos sobre la colonia yucateca consideran que la actividad comercial de Yucatán a mediados del siglo XVII fue débil. Robert Patch menciona que el volumen del comercio yucateco fue algo pequeño. Nancy Farriss considera que la colonia yucateca fue un backwater dentro del flujo económico del sistema colonial. Como no estamos haciendo los análisis comparativos con otras colonias ni con los datos que abarcan la primera mitad del siglo XVII, no podemos rechazar sus consideraciones. Sin embargo, hay que admitir, por lo menos, el hecho de que el volumen del comercio yucateco aumentaba a mediados del siglo XVII.

Pero tampoco podemos decir que el comercio intercolonial de Yucatán mostraba un crecimiento continuo. En realidad, el comercio campechano sufrió su mayor crisis a partir de la segunda mitad de la década 60. En esa época, las cifras de exportación e importación registraron una caída. El número de entrada bajaba de igual manera. La cifra de salida es discutible, ya que hubo una subida hasta el año 1672. Pero ya para esa fecha la cantidad de salidas de barco se empezó a disminuir. Es posible argumentar que el saqueo del puerto de Campeche en 1663 fue la causa de la contracción, o que la verdadera amenaza de los ingleses empezó en esta época cuando la colonia inglesa de Jamaica ya consiguió una cierta estabilidad. Pero esta explicación no nos parece aceptable. En el mismo período el movimiento naval y comercial entre Campeche y la Habana muestra un alza (Gráfica VI). Como no podemos considerar que las piratas preferían atacar los barcos de Venezuela, haciendo pasar libremente los de la Habana, esta contracción del comercio de Campeche no se debió a la presencia pirata.

Pero tampoco se puede atribuir la causa de esta contracción al movimiento demográfico, como ya hemos discutido. Más bien, consideramos que esta contracción se debió a algún factor propiamente del comercio. Según el análisis del comercio entre Venezuela y México, hecho por Arcila Farías, en la segunda mitad de la década 60 se empezó una bajada del valor de la exportación desde Venezuela hacia México<sup>9</sup>. Entonces la contracción no estaba restringida en la región de Campeche. Esto no significa que la zona caribeña sufriera una contracción generalizada a partir de la segunda mitad de la década 60, ya que el comercio entre la Habana y Campeche sí aumentaba para el mismo período. Así que esta contracción tendría que ver con algún problema concerniente al transporte y comercio del eje Veracruz-Campeche-Venezuela.

En resumen, el aumento de la presencia pirata a partir de la toma de Jamaica por los ingleses en 1655, no tuvo repercusión inmediata en el volumen del comercio. A lo mejor las salidas de barcos desde Campeche se hacían más difíciles, y por eso, los pobladores de Yucatán mencionaban continuamente sobre la amenaza de piratas, conectándola con la destrucción del comercio. Pero aun con esta dificultad ellos encontraban la manera de comerciar. La contracción del comercio fue causada por otros factores, los cuales debemos encontrar en un trabajo posterior.

Esta investigación forma parte de Proyecto de Investigación "Yukatan shokuminchi ni okeru bouei to boueki (La defensa y comercio en el Yucatán colonial)" financiado por Grant-in-aid for scientific research of the Japanese Society for the Promotion of Science para el año 2000.

8 En la primera mitad de la década 60 la línea de promedio móvil muestra un descenso. Pero como no disponemos las cifras para los años 1662 y 1663, no podemos confirmar este descenso de momento. En febrero de 1663 hubo un asalto de ingleses en Campeche, lo cual hemos mencionado varias veces. En este asalto murieron muchos campechanos, entre ellos el alcalde ordinario Pedro Frías de Salazar, quien

era el encargado de la administración de la Real Hacienda. Con su muerte, se provocó una confusión en los procedimientos de contaduría. Así pues, en nuestros documentos no se registran los datos de barcos de entrada ni la cantidad total del derecho de entrada.

9 ARCILA PARÍAS, Eduardo: *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, El Colegio de México, México, 1950, pp.71-76.





