

La Matrícula de Mar de Campeche (1777-1811)

AMPARO MORENO GULLÓN
UNED. Madrid

RESUMEN

El estudio de la Matrícula de Mar permite una aproximación a la economía marítima de Campeche en las décadas finales del período colonial. Así sabemos que una parte considerable de la población se dedicaba a la pesca, a la construcción naval y al comercio marítimo, desarrollado fundamentalmente en el marco del seno mexicano. Del estudio de los cuatro recuentos efectuados por las autoridades se deduce además que todas estas actividades se incrementaron a lo largo del último tercio del siglo, en vísperas de la independencia de la región.

ABSTRACT

The study of the Matrícula de Mar provides an approach to the maritime economy of Campeche in the last decades of the colonial period. So, we know that a substantial part of the population worked at fishing, shipbuilding and maritime trade, especially carried out in the Gulf of Mexico. The study of the four recounts the authorities orderer shows us that these activities increased all through the last thirrd of the Century, in the eve of the independence of the region.

1. LA ECONOMÍA MARÍTIMA DE CAMPECHE

Durante toda la época colonial, la puerta de Yucatán fue Campeche. La peculiar geografía de la península, que casi la convierte en una isla, condicionó totalmente el carácter de la provincia y la diferenció del resto, donde la mayoría de sus habitantes vivía de la agricultura. Campeche, por el contrario, basaba su economía en las actividades relacionadas con el mar: en primer lugar, la pesca, ocupación que ya practicaban los antiguos mayas, que al parecer, conocían la técnica del secado y ahumado¹; en segundo lugar, el trabajo en el astillero, donde se reparaban

¹ LUCENA SALMORAL, M.: *Prehistoria e historia antigua de Iberoamérica*, Madrid, 1987, p. 217.

embarcaciones y se construían otras nuevas destinadas al tráfico mercantil y para la Armada; por último, el comercio, el ramo de la economía que proporcionaba mayores ingresos a la hacienda campechana. A pesar de que existían numerosos puertos naturales², durante estos siglos Campeche fue el único habilitado para la actividad comercial, en parte para mantener el control fiscal de las mercancías que pasaban por allí, en parte para concentrar los esfuerzos defensivos en una costa duramente castigada por los piratas durante los siglos XVI y XVII.

La naturaleza había dotado a la región con condiciones adecuadas para el ejercicio de la pesca: gran variedad de especies, la existencia de abundantes salinas y un litoral al abrigo de los vientos, apropiado para el uso de embarcaciones de poco calado como las utilizadas por la mayoría de los pescadores de la zona. Los campechanos no sólo obtenían del mar diferentes clases de peces, como el róbalo, el mero, el pargo, el pámpano, el esmedregal, la liza y el cazón, sino que también capturaban tortugas, animales de los que sacaban el carey, con el que los indios elaboraban diferentes objetos. Además, el mar les surtía de otros productos, como el ámbar y el chapopote, una sustancia que usada como barniz en las obras de hierro, clavazón y cerrajería las preservaba del moho y que era utilizada por los trabajadores del astillero³.

El pescado fresco sólo era consumido por los habitantes de las localidades de la costa, de tal modo que la carestía de este alimento en el interior de la península hizo que, por ejemplo, los habitantes de Mérida tuvieran a veces dispensa de cuaresma, al menos en el siglo XVIII⁴. La mayor parte del género, una vez salado, se enviaba a Veracruz para su venta en el Virreinato, por lo que la mayoría de los ranchos de pesquería se situaban en las proximidades del puerto campechano. En el último tercio del siglo XVIII se obtenían unas 9.515 fanegas de sal destinadas a los ranchos de pesquería y a su venta en Veracruz y La Habana. Las principales salinas se hallaban situadas entre cabo Catoche y Campeche, a lo largo de toda la costa y también en Río Lagartos. En 1766, la extracción de este producto ocupaba, durante los meses de la estación seca, de 300 a 400 trabajadores que, el resto del año, se dedicaban al ejercicio de la pesca⁵.

Las noticias sobre la construcción naval son, por desgracia, muy dispersas. Sabemos que durante el gobierno de Don Guillén de las Casas, (1577-1582), se construyó el primer buque con arboladura de balandro, que recibió el nombre de *San Francisco* y zarpó para Veracruz⁶. En 1650 consta que se instaló el primer as-

² Otros puertos eran: San Pedro de Champotón, San Felipe de Río Lagartos, Santa Clara de Dzidzantun, Salamanca de Bacalar y Sisal. Rubio Mañé, J. I.: *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche*. Sobreireto del Boletín del Archivo General de la Nación, México, 1954, p. 27.

³ RUBIO MAÑÉ, J. I.: «Discurso sobre la constitución de las provincias de Yucatán y Campeche, 1766» en *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del centro, sudeste y sur (1766-1830)*, Florescano, E. e I. Gil (eds.), México, 1976, pp. 256-257.

⁴ RUBIO MAÑÉ, J. I.: «Discurso sobre...», p. 256

⁵ RUBIO MAÑÉ, J. I.: *Movimiento marítimo...*, pp. 31-36.

⁶ LANZ, M. A.: *Compendio de historia de Campeche*, Campeche, 1905, p. 64.

tillero en la playa del barrio de San Román, y que después se habilitó otro en la de San Francisco⁷. Sabemos de barcos de construcción campechana famosos por su duración, como *La Guadalupe*, que en 1702 había servido 14 años y aún podía otros tantos; *El Blandón*, nombrado por D. Agustín Pareja, gobernador de Puerto Rico, con 60 cañones y que en 1736 llevaba 11 años en activo; *El Victorioso*, con 64 codos de quilla, construido a costa de Don Miguel de Armida, comerciante de la villa⁸, etcétera.

En los alrededores de Campeche había abundancia de maderas, aunque a veces la falta de previsión obligara a traerlas de fuera. Los barcos de factura campechana eran muy valorados debido a que las principales piezas estaban construidas con maderas incorruptibles⁹, entre las que destacaba el jabín, árbol originario de la región¹⁰. A fines del siglo XVIII, las arboladuras, el alquitrán y la brea llegaban de Nueva Orleans¹¹, el hierro, como en la totalidad de los astilleros americanos, se traía de la península; la jarcia se elaboraba con henequén, que abundaba en la región.

La importancia del gremio de carpinteros de ribera y calafates se puso de manifiesto con las gestiones realizadas en 1640 ante el Obispo de Yucatán para la fundación de una cofradía bajo la advocación de San José y la construcción de un templo con donativos de estos trabajadores. Del mismo modo, la gente de mar mantenía, con limosnas y auxilios, el Hospital de San Juan de Dios para los marinos, soldados y gentes de paso que lo necesitaran. Esta institución probablemente funcionó, de forma muy modesta, desde que se instalaron los primeros pobladores, hasta que, en 1631, el gobernador Fernando Zenteno y Maldonado ordenó que todas las tripulaciones contribuyesen con la cuarta parte de una soldada de marinero¹².

Con anterioridad al decreto de libre comercio, los puntos con los que Campeche mantenía más relación eran Veracruz y La Habana. El puerto novohispano era el vínculo de la metrópoli con los comerciantes campechanos, a través del cual la ciudad yucateca se abastecía no sólo de productos europeos como textiles, hierro, papel, aceite y vino, sino también de géneros y manufacturas del Virreinato como azúcar, garbanzos, harina, vidrios poblanos, loza de Jalapa y tejidos de paño y al-

⁷ PÉREZ GALAZ, J.: *Diccionario geográfico e histórico de Campeche*, Campeche, 1944.

⁸ RUBIO MAÑÉ, J. I.: «Discurso sobre...». pp. 235-236.

⁹ RUBIO MAÑÉ, J. I.: *Movimiento marítimo...*, p. 4.

¹⁰ Circulaba una copla alusiva a la resistencia de la madera de este árbol:

«le dijo el clavo al jabín:
aquí dejarás el rabo:
y el jabín contestó al clavo:
para sécula sin fin»

(Pérez Galáz, J.: *Diccionario...*)

¹¹ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Comercio y autonomía en la Intendencia de Yucatán, (1797-1814)*, Sevilla, 1978, pp. 48-49.

¹² PÉREZ GALAZ, J.: *Diccionario...*, pp. 169-170.

godón. A cambio, Campeche enviaba mercancías para consumo americano (cera, sebo, arroz, sal, pescado salado) o con destino a España (palo de tinte y otras materias tintóreas, pimienta de Tabasco, drogas medicinales).

A partir de 1718 las islas Canarias obtuvieron permiso de la Corona para comerciar con algunos puertos americanos; el volumen de mercancías autorizadas para el comercio campechano era de unas 300 tn. al año¹³. Los únicos productos que se permitía enviar eran géneros de la tierra como vinos, aguardientes, frutos secos y tejidos toscos de lana, siempre y cuando no afectasen al comercio de España. La remisión de géneros extranjeros estaba absolutamente prohibida. A su vuelta los barcos debían dirigirse a Cádiz¹⁴.

Esporádicamente llegaba de España algún registro suelto. En concreto, durante el siglo XVIII, los años 1716, 1722, 1723, 1725, 1735, 1751, 1758 y 1777¹⁵. Pero no debía constituir un buen negocio, pues a veces los comerciantes españoles no podían vender sus mercancías ya que el mercado estaba inundado de géneros extranjeros debido al contrabando¹⁶.

2. CAMPECHE EN EL SIGLO XVIII

En el siglo XVIII, Campeche era una de las tres provincias, junto con Mérida y Tabasco, que conformaban la intendencia de Yucatán¹⁷. En 1777 el rey Carlos III había concedido a la entonces villa de San Francisco de Campeche el título de Ciudad¹⁸, en respuesta a la petición formulada por el Cabildo campechano en un documento en el que se enumeraban las ocasiones en las que, ante la falta de fondos de la Real Hacienda, los comerciantes de la villa habían remitido dinero para aprovisionar, e incluso construir, naves guardacostas, pagar a la tropa y terminar las fortificaciones. Los campechanos, movidos por sus intereses comerciales, habían aportado caudales para la terminación de caminos con el fin de distribuir sus mercancías y habían cooperado para la construcción del muelle de mar, necesario para la carga y descarga¹⁹.

Debido a la amenaza pirática de los siglos anteriores, Campeche era, a fines del XVIII, una de las poblaciones, junto con San Juan de Ulúa, que contaba con

¹³ Archivo General de Indias, (A.G.I.), Contratación, 2865. Otros puertos incluidos en esta medida fueron: La Habana (300 toneladas al año), Caracas (200 toneladas) y Trinidad, Cumaná, Puerto Rico y Santo Domingo (50 toneladas cada uno).

¹⁴ PERAZA DE AYALA, J.: *Régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977; y Morales Padrón, F.: *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1955.

¹⁵ A.G.I., Contratación, 1614 y 1615.

¹⁶ RUBIO MANÉ, J. I.: «Discurso sobre...», pp. 221-227.

¹⁷ A partir de 1786 la gobernación se convirtió en intendencia. Pérez-Mallaina Bueno, P. E.: *Comercio y autonomía...*, p. 5.

¹⁸ PÉREZ GALAZ, J. I.: *Diccionario...*, p. 220.

¹⁹ A.G.I., México, 3046. Expediente en que solicita la villa y puerto de San Francisco de Campeche se digno V.M. concederla el título de ciudad con todos los privilegios y escudos de armas correspondientes..

mejores fortificaciones dentro el seno mexicano. En 1766, el ingeniero Juan de Dios González la describía como una plaza irregular de figura hexagonal, circunvalada por ocho baluartes, una puerta de mar que daba paso al muelle y una puerta de tierra con cuerpo de guardia. Otras dos puertas laterales, de San Román y Guadalupe, permanecían abiertas o cerradas según el criterio de los gobernadores²⁰.

Tras la conquista, los españoles se habían instalado en el centro de la villa, en el recinto que posteriormente quedaría amurallado. En los terrenos cercanos a Campeche se asentaron diferentes grupos: el primitivo poblado indígena, llamado «Campechuelo» por los conquistadores, daría lugar al barrio de San Francisco; los aztecas que acompañaron a los conquistadores formaron el barrio de San Román; los negros y mulatos se instalaron en el barrio de Santa Ana. Un cuarto barrio era el de Guadalupe²¹. La campiña de este último y la de San Román se hallaban ocupadas por numerosas casas de guano, piedra y bodegas de mampostería. Cuando el intendente Lucas de Gálvez llegó a la ciudad en 1789 advirtió del peligro de estas construcciones, que podían servir de refugio a cualquier posible atacante y cuya existencia habían silenciado anteriores autoridades, incluso el ingeniero Agustín Crame, autor de un plan de defensa. La razón de esto era que la demolición planteaba problemas, pues las autoridades se verían en la obligación de indemnizar a sus propietarios y, además, el comercio se podría ver afectado, ya que en estas bodegas se guardaban arboladuras, jarcias, alquitranes y todo aquello que necesitaba la activa maestranza campechana para habilitar los barcos²². Al final los intereses comerciales y defensivos se conciliaron, no permitiéndose la construcción de nuevas casas de piedra y otorgándose únicamente licencia para edificar casas de madera o paja, que pudieran ser incendiadas en caso de guerra²³.

En la costa cercana a Campeche se hallaba el pueblo de Seiba Playa y a siete leguas, en la desembocadura del río del mismo nombre, la villa de San Pedro de Champotón, que contaba con un surgidero en el que podían entrar embarcaciones menores y donde, durante el siglo xvii, se había construido un pequeño fuerte, que en el siglo que nos ocupa se hallaba bastante deteriorado²⁴. El puerto de Santa María de Sisal era el más próximo a Mérida, la capital administrativa de la Intendencia, de la que sólo distaba 12 leguas frente a las 40 que separaban Mérida de Campeche. Sin embargo los problemas generados por el acoso pirático de los siglos xvi y xvii habían obligado a cerrar este puerto y desviar el tráfico marítimo al de Campeche, que había sido debidamente fortificado²⁵.

²⁰ CALDERÓN QUIJANO, J. A.: *Las murallas de Campeche*, Campeche, 1968, pp. 53-54.

²¹ JUSTO SIERRA, C.: *Breve historia de Campeche*, México, 1998, pp. 35-36.

²² A.G.I., México, 3107.

²³ A.G.I., México, 3023.

²⁴ CALDERÓN QUIJANO, J. A.: *Las murallas...*, pp. 67-68.

²⁵ RUBIO MAÑÉ, J. I.: *Movimiento marítimo...*, p. 27.

3. EL FOMENTO ILUSTRADO DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA

Una evaluación general de los recursos de Campeche fue llevada a cabo en los años 1765 y 1766 por el juez Juan Antonio Valera y el contador Francisco de Corres, comisionados por José de Gálvez para, a partir del análisis de las cajas reales de Mérida y Campeche, realizar un informe sobre la situación de la región, ya que la Corona deseaba, en la medida de lo posible, que las provincias americanas fueran autosuficientes y no dependieran de los fondos de otras regiones más ricas. En consecuencia, Valera y Corres propusieron una más completa explotación de las riquezas con que contaba el territorio, junto con medidas destinadas al fomento del comercio.

En el siglo XVIII, los pescadores cántabros y vascos, que tradicionalmente habían faenado en las costas de Terranova con el fin de suministrar a España bacalao, alimento necesario para cubrir las vigilias y para integrar la dieta de las tripulaciones, se habían visto privados por el tratado de Utrecht del acceso a estos importantes bancos de pesca, por lo que los comerciantes españoles estuvieron obligados desde entonces a adquirirlo en los mercados extranjeros. En este contexto, se adoptaron diversas medidas para promover la explotación pesquera en las costas de América, una de las cuales fue la Real Orden de 23 de septiembre de 1786 que prohibía la exportación de bacalao a las colonias, con el fin de que se explotara el pescado que allí hubiera²⁶.

En 1779, el gobernador de Yucatán Hugo O'Connor envió a España ocho quintales de róbalo, junto con información acerca del funcionamiento de los ranchos de pesquería, métodos de conservación y volumen del tráfico con Veracruz. El Monarca, a través de su ministro José de Gálvez, prometió el envío de dos o tres prácticos en salazón y el auxilio a los pescadores con la compra de los sobrantes cuando no pudieran dar salida a su producción²⁷.

En el año 1788 se presentaron a la Corona dos proyectos económicos que pretendían formar compañías dedicadas a la pesca y salazón en la región. Ambos respondían a la política de la época de considerar la actividad pesquera como un importante ramo de comercio y una excelente escuela de marinería. En el caso de Yucatán, nuevos asentamientos en la costa podrían cumplir el doble propósito de poblar zonas hasta ahora prácticamente desocupadas y frenar así el avance de los establecimientos ingleses. El primero de los proyectos, llamado «Plan para el mejor establecimiento y fomento de la pesa en la sonda de Campeche», fue remitido a España por un funcionario real, Juan de Ojeda, y rechazado por el intendente de Yucatán, Lucas de Gálvez, que lo consideraba meramente teórico²⁸. Será el propio Gálvez quien ponga en marcha «La Compañía Meridana de Pesca»

²⁶ FERNÁNDEZ DÍAZ, R. y C. MARTÍNEZ SHAW: «Un proyecto ilustrado: la Compañía Meridana de Pesca», en *Ciencia, espacio y vida en Iberoamérica*, Madrid, 1989, pp. 125-139, (p. 127).

²⁷ A.G.I., México, 3021.

²⁸ A.G.I., México, 3107.

constituida por particulares que aportaron, tras varias ampliaciones de capital, un total de 8.000 pesos para el establecimiento de 5 ranchos de pesquería y cuya dirección recayó en Andrés de Orange, comerciante de origen canario que se había comprometido a traer hombres conocedores de nuevas técnicas de salazón²⁹.

El destino de la sociedad se vió afectado por las muertes de Orange y el propio Gálvez y, aunque el primer año se llegaron a producir 366 arrobas de róbalo, 27 de liza en salmuera, 7 de cazón, 300 tortugas y 24 botijas de grasa, todo ello destinado en su mayoría al mercado americano el funcionamiento de la compañía puso de manifiesto los problemas que aquejaban a una iniciativa de este tipo: la dependencia técnica del exterior y la imposibilidad de llevar a cabo una empresa como ésta sin el apoyo financiero de la Corona³⁰.

Valera y Corres resaltaron en su informe las posibilidades del astillero; sin duda la sugerencia de potenciar la construcción naval en Campeche tenía algo que ver con la experiencia de haber visto a La Habana en manos inglesas. Se refirieron a la facilidad para el transporte de maderas: «pues aunque no hay caminos carreteros, el suelo es raso y de piedra y hay abundante mano de obra y con salarios moderados»³¹. Además aconsejaron instalar un astillero en la costa este, en las proximidades de Bacalar, zona de gran riqueza maderera, que contaba en su haber con ríos para el transporte de maderas y fondo apropiado para botar barcos. Y, lo que era más importante para los intereses estratégicos de España, una abundante maestranza que poblara aquellos parajes amenazados por la cercanía de los asentamientos británicos.

En cuanto al comercio, el dictamen de los comisionados sugería que los comerciantes fuesen autorizados a llevar sus productos a cualquier punto de España, sin trabas y con impuestos moderados, como medio para promover las industrias y todas las riquezas de la provincia³². En este sentido, en el último tercio del siglo varias disposiciones afectaron al comercio campechano: en 1770 la Corona incluyó a Campeche en el Decreto de Libertad de Comercio otorgado a las islas de Barlovento cinco años antes; en octubre de 1778 se promulgó el Reglamento de Libre Comercio que establecía diferenciación fiscal entre las mercancías de procedencia española y extranjera, gravando estas últimas con impuestos más elevados con el fin de incentivar el consumo de productos españoles y revitalizar la economía peninsular.

Comenzó entonces la época dorada del comercio campechano: los ingresos de la Real Hacienda por este ramo se llegaron a cuantificar en unos 25.000 pesos al año, frente a los 8.000 pesos que se contabilizaban en 1765, antes de la aplicación de la nueva normativa. Sin embargo, el desarrollo comercial de la región se vio

²⁹ MARTINEZ-ORTEGA, A. I.: «Rancherías pesqueras en Yucatán a fines del siglo XVIII», en *Actas del XI Congreso Internacional de AHILA*, Liverpool, 1998, pp. 70-87.

³⁰ A.G.I., México, 3023.

³¹ RUBIO MAÑÉ, J. I.: «Discurso sobre...», p. 236.

³² RUBIO MAÑÉ, J. I.: «Discurso sobre...», pp. 219-220.

obstaculizado por algunos problemas. Los comerciantes de la región se quejaban de que se les seguían cobrando unos impuestos de los que por ley deberían estar exentos, en lo que parecía una política fiscal incoherente. Un Real Decreto de 20 de febrero de 1789, declaraba a «los puertos menores» (Campeche lo era desde 1778) libres de todo tipo de derechos. Esta disposición no se cumplió, por lo que nuevamente se volvió a insistir en 1793. En el puerto yucateco se aplicaban dos gravámenes sobre el transporte marítimo, sin tener nada que ver con las mercancías: uno de ellos era el de anclaje (6 pesos por cada buque, para costear los gastos del puerto) y el otro era el de tonelada, 1 real por cada tonelada de buque. Aunque dichos impuestos fueron eliminados por estos decretos, en la práctica se continuaron cobrando. En 1811, los comerciantes campechanos se quejaban de las trabas que el Comandante de Matricula ponía al tráfico marítimo; creían los mercaderes que éste obraba en su propio beneficio al cobrar las cargas antes citadas. La razón radicaba en que Yucatán no era una intendencia rica y el control económico del puerto era muy importante para su hacienda, ya que soportaba cuantiosos gastos de defensa debida a la cercana presencia inglesa; prescindir de los ingresos que generaba el tráfico comercial, en la práctica, era imposible³³.

Por otra parte, la llegada masiva de productos europeos provocaba su acumulación en los almacenes de la ciudad, pues estaba prohibida su salida hacia otros mercados americanos, lo que hubiera compensado la balanza comercial con otros puertos, como por ejemplo Tabasco o La Laguna, de donde provenía el palo de tinte, principal género de exportación: «De que resultan funestas consecuencias y graves perjuicios y conocidos quebrantos al comercio de España y esta provincia, con el total abatimiento de los precios que no llegan muchas veces al principal de Europa, y resultarán mayores al giro mercantil de la restricción de no extraer para las referidas provincias sus sobrantes, y limitarle el expendio de todo al círculo territorial de su provincia»³⁴.

Por último, la coyuntura internacional no permitió el normal desarrollo de las reformas emprendidas. La ruptura de hostilidades con los ingleses, a partir de 1796, prácticamente interrumpió el contacto con la Península, incrementándose así el comercio con otros puertos americanos y con los países considerados neutrales. La actividad del puerto campechano se vio afectada con el apresamiento de diversas embarcaciones por parte de corsarios británicos, lo que obligó al gobernador Pérez de Valdelomar a cerrarlo y desviar el tráfico a Sisal, más cerca de Mérida, lo que provocó la queja de las grandes casas comerciales establecidas en Campeche³⁵.

Hemos visto como la autoridades del dieciocho consideraban vital el comercio con las colonias americanas para el desarrollo económico de la metrópoli; también se ha puesto de manifiesto la preocupación por asegurar el suministro de pescado ante la cada vez mayor demanda. Estas actividades podían proporcionar a la

³³ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E. *Comercio...*, pp. 66-67.

³⁴ A.G.I., México, 3107. Lucas de Gálvez, 8 de mayo de 1789.

³⁵ RUBIO MAÑÉ: *Comercio marítimo...*, pp. 23-29.

marina profesionales cualificados para los barcos dedicados a garantizar la tranquilidad de las rutas marítimas frente a la amenaza de otras potencias rivales; por ello era muy importante para las autoridades cuantificar la población ocupada en trabajos relacionados con el mar y los recursos disponibles. Esta es la causa por la que, en los años finales del siglo, se extiende a las colonias americanas la Matrícula de Mar, es decir el empadronamiento de todos aquellos que se dedicaban al comercio, la pesca y la construcción naval con el fin prestar periódicos servicios a la Armada y ser movilizados en caso de conflicto bélico. Si bien para la Corona los recuentos constituían la forma de calibrar los recursos disponibles en caso de guerra, para nosotros son una fuente indispensable para conocer la economía de cada una de los puertos en que dichos recuentos se llevaron a cabo.

4. LA MATRÍCULA DE MAR DE CAMPECHE. EL RECUESTO DE 1777

Con fecha 23 de agosto de 1776, José de Gálvez, ministro de Indias, comunicó a las autoridades de Yucatán la decisión del Rey de reducir a matrícula a todos aquellos que realizaran actividades relacionadas con el mar. Según la Real Cédula de Privilegios e Instrucción del año 1737, los Responsables de los Departamentos, o en su defecto, los Ministros de Marina eran quienes debían asumir las funciones gubernativas y judiciales relativas a los matriculados³⁶; pero la orden comisionaba a los oficiales reales para realizar el trabajo, al no haber Departamento ni Ministerio de Marina, como, en cambio, ocurría en La Habana. Entre los beneficios de la Matrícula se señalaban los clásicos concernientes a la concesión del fuero militar a todos los matriculados, más un indulto general a los desertores, tanto de buques de guerra como mercantes, si se presentaban en un plazo de 6 meses³⁷. Y, como medida coactiva, se ordenaba a los oficiales reales que siempre que arribara a aquel puerto alguna embarcación en la que figurara algún individuo sin asiento formal en las listas o roles de matrículas lo devolviesen a la península, sin permitirle bajar a tierra³⁸. Finalmente debía procederse a la inscripción de la gente de mar y de maestranza en la Matrícula.

Hay que indicar que, si bien el empadronamiento significaba un estricto control por parte de las autoridades de todos aquellos implicados en actividades relacionadas con el mar y la obligatoriedad de servir al estado cuando fuera necesario, también suponía la concesión de ciertos privilegios, entre los que figuraban la exención en el sorteo de quintas para ejército de tierra, la dispensa a los matriculados de alojar tropas en su casa y, lo más importante, sólo aquellos inscritos en la Matrícula podían dedicarse al comercio, la pesca y la construcción naval.

³⁶ LÓPEZ MIGUEL, O. y M. MIRABET CUCALA: «La institucionalización de la matrícula de mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza» en C. Martínez Shaw (ed.), *El Derecho y el mar en la España moderna*, Granada, 1995, pp. 217-239. (p. 222).

³⁷ A.G.I., México, 3107.

³⁸ A.G.I., México, 3107. José de Gálvez a Sres. Oficiales reales de Yucatán, 25 de marzo de 1778.

Efectivamente, en 1777 se realizó el primer recuento que corrió a cargo de los oficiales de la Real Hacienda de la Contaduría de Campeche. La relación fue remitida a la corte por el gobernador de Yucatán, Hugo O'Connor. Se habían alistado un total de 1.009 hombres, pero había que contar con unos 150 a 200 individuos más de los pueblos de la costa de Barlovento, de Sisal a Río Lagartos, cuyo registro no se había terminado en el momento de enviar el informe. Los matriculados aparecen ordenados por la clase en la que están inscritos (es decir, la actividad a la que se dedicaban: calafate, carpintero de ribera, marinero, pescador...), y se da su nombre, edad, estado civil, origen y la localidad en que residen, bien sea la villa de Campeche, los barrios extramuros o bien los pueblos de la costa. Este primer recuento no proporciona información relativa a las embarcaciones del puerto.

De las tres actividades relacionadas con el mar que proporcionaban trabajo a los campechanos, era el comercio la que predominaba entre la gente de mar: un 49% de los matriculados, de los cuales tres cuartas partes eran marineros. El segundo sector en importancia era el pesquero, con un 44% de hombres incluidos. Por último, el astillero ocupaba a un 7% de la gente de mar, la llamada gente de maestranza.

<i>Actividad</i>	<i>Matriculados</i>
Comercio/marinería	497
Pesca	439
Construcción naval	73
Total	1009

De los 1009 individuos registrados, 712 eran originarios de Campeche, tanto de la ciudad como de alguno de sus barrios y 185 de otras poblaciones de la Intendencia como Champotón, Mérida, Tabasco y Presidio del Carmen; los 112 restantes provenían de otras regiones de América (en un número tan pequeño que su establecimiento en la ciudad campechana sólo se debería al azar) y de España, donde destacaban por su número los canarios (58) y los andaluces (14), las dos regiones que mantenían mayor contacto comercial con Yucatán: la región canaria, gracias al especial régimen de comercio que a partir de 1718 había mantenido con Campeche, y Andalucía, porque gran parte de las embarcaciones que arribaban a Campeche procedían del puerto de Cádiz. La mayor parte de las personas que habían llegado de otras regiones estaban relacionadas con la actividad comercial y eran maestros, contra maestros y pilotos; en cambio, los campechanos constituían el grueso de la marinería. En cuanto a la pesca, de los 439 registrados sólo cuatro eran foráneos y procedían de zonas tan dispares como Ciudad Real, Canarias, Tampico o la costa del Congo, por lo que su presencia en la matrícula campechana no deja de ser una mera anécdota. Los carpinteros de ribera y calafates eran en su totalidad naturales de Yucatán.

El recuento de 1777 nos permite conocer cómo se repartía la población matriculada por los distintos distritos. Sabemos así la ocupación de los domiciliados en la ciudad de Campeche, en los barrios de Guadalupe, San Francisco, San Román y Santa Ana y en los pueblos costeros de Champotón y Seiba Playa.

Año 1777	Campeche	Guadalupe	S. Francisco	S. Román	Sta. Ana
Maestranza	8	18	3	43	1
Comercio	116	154	87	79	61
Pesca	2	60	145	55	22
Total matriculados	126	232	235	177	84

Con domicilio dentro del recinto amurallado, figuran 126 hombres, de los cuales el 92% estaban relacionados con el comercio y eran, en su mayoría, aquellos que se encargaban del gobierno y control de las naves: 5 contra maestres, 7 maestros, 6 patronos y 11 pilotos. Es aquí también donde aparecen los únicos dueños de embarcaciones, en número de 5. La marinería la componían 64 personas, mientras la construcción y arreglo de embarcaciones ocupaba a 8 individuos y la pesca sólo a 2.

En San Román, se contabilizaron 177 hombres, de los cuales 43 componían la maestranza, 79 pertenecían a la clase del comercio y 55 se dedicaban a la pesca. En el recuento de la maestranza predominan los carpinteros de ribera (31) sobre los calafates (12), porque era allí donde tenían lugar las principales tareas de construcción naval.

Guadalupe y San Francisco eran los barrios que reunían mayor número de matriculados, 232 y 235 respectivamente. En Guadalupe eran las clases de marineros y pescadores las que incluían a un mayor número de personas; mientras la maestranza seguía en importancia, con igual número de carpinteros y calafates, lo que podría indicarnos que allí sólo se realizaban reparaciones y se construían embarcaciones de menor entidad. San Francisco, en cambio, era el único barrio de los que componían la campiña campechana donde predominaba la población dedicada a la pesca, en un 62%, con un 35% de marinería.

El distrito con una cifra más baja de hombres inscritos en la matrícula (84) era Santa Ana, precisamente el que contaba con mayor número de indígenas. Sus habitantes eran pescadores y marineros. Por su parte, los vecinos de Champotón y Seiba Playa se empleaban exclusivamente en la pesca, ya que es la única actividad en la que aparece población registrada.

A partir de 1777 las noticias sobre el número de matriculados son escasas, aunque en 1789 un Ministro de la Real Hacienda de Campeche aporta el dato de que, desde su constitución, se habían registrado más de 1500 hombres³⁹. Cabe

³⁹ Archivo Museo Alvaro de Bazán, (A.M.A.B.), Matrículas, 1946. L. Pedro Baranda, Contador Ministro de Real Hacienda de Campeche a B.F. Antonio Valdés y Bazán, Secretario de Hacienda, Guerra y Comercio, 11 de mayo de 1789.

destacar la colaboración que mantuvieron las matrículas de La Habana y Campeche. Un año después de constituirse esta institución en Campeche se inició la correspondencia de oficio entre los oficiales de la Real Hacienda de Campeche y el Ministerio de Marina de La Habana, a partir del primer barco que se armó con matriculados campechanos, la balandra de guerra *San Pedro y San Pablo* al mando del teniente de navío Camilo Espínola. Los oficiales reales de Campeche llevaban la cuenta y razón de los suplementos, los socorros a la gente de mar destinada al servicio, las asignaciones mensuales a sus familias y los ajustes a aquellos que volvían de campaña. En otro documento suelto de 1789, Juan de Araoz, Comandante General de Matrícula de la Habana, informó a Lucas de Gálvez, Intendente de Yucatán, de que a bordo del bergantín *El Atrevido* regresaban a la ciudad yucateca 2 artilleros de mar, 7 marineros y 32 grumetes, todos ellos con sus licencias de despido, sus sueldos pagados y raciones hasta el día del desembarco. En el viaje de vuelta debían embarcarse otros 150 matriculados, para lo cual se llevaban los víveres necesarios. También sugería la posibilidad de enviar un hombre del Ministerio de Marina para trabajar como escribiente en Campeche⁴⁰. Araoz terminaba manifestando la necesidad de llevar un riguroso control de los auxilios que intercambiaban ambas matrículas y de las altas y bajas, pues así «... en lo sucesivo podremos contar con este trozo de matrícula tan interesante al servicio del rey»⁴¹. Como se ve, escasas noticias para cubrir un cuarto de siglo de vigencia de la Matrícula. En efecto, ya no volveremos a tener información de nuevos recuentos hasta la reforma de la Matrícula de 1802, que afectó tanto al área metropolitana como a las colonias.

5. LOS RECUENTOS DE 1803, 1804 Y 1811

El Decreto de 25 de abril de 1800 y la Ordenanza de 1802⁴² establecieron la sujeción de la institución a la Armada, de modo que los funcionarios de Marina pasaron a ser militares de graduación⁴³. Poco después, en 1804, se creó en Campeche una Comandancia de Matrículas dependiente de La Habana en cuanto al régimen general de marina⁴⁴, al frente de la cual se situó a Martín de Funes, Capitán de Fragata. Al año siguiente, Pedro de Lemos, Teniente de Fragata, tomó posesión de la plaza de Ayudante Propietario de la Comandancia⁴⁵. Estas innovaciones impulsaron sin duda las revistas de Matrícula, pues después de tanto tiempo de silencio, volvemos a tener noticias de nuevos recuentos en los años 1803⁴⁶, 1804⁴⁷

⁴⁰ A.M.A.B., Matrículas, legajo 1946.

⁴¹ A.M.A.B., Matrículas, legajo 1946. Juan de Araoz a Lucas de Gálvez, 8 de mayo de 1789.

⁴² Ordenanza para el régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar.

⁴³ LÓPEZ MIGUEL, O. y M. MIRABET CUCALA: «La institucionalización...», pp. 224-225 y 234-236.

⁴⁴ RUBIO MAÑÉ, J. I.: *Movimiento marítimo...*, p. 22.

⁴⁵ A.M.A.B., Matrículas, legajo 1944.

⁴⁶ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E.: *Comercio...*, p. 50.

⁴⁷ A.M.A.B., Matrículas, 1946.

y 1811⁴⁸. Lo primero que se advierte en ellos es un importante incremento en el número de matriculados: frente a los 1.009 individuos registrados en 1777, en 1803 se inscribieron 1.226 hombres y en 1811 fueron 2.330, prácticamente el doble. La razón hay que buscarla en el considerable aumento del tráfico comercial que experimentó Campeche a partir de 1797, según se deduce del auge de los ingresos por almojarifazgo de la caja real campechana. Eran unos años en los que tráfico con la península prácticamente se interrumpió, pero en los que, por el contrario, aumentaron los contactos entre los diferentes puertos americanos. En 1797 la Corona concedió permiso a las colonias para comerciar con los países neutrales y amigos; Campeche recibía productos de estos países, todos los que no estaban en guerra, a través de los puertos de Veracruz y La Habana, puertos con los que desarrollaba una floreciente actividad comercial⁴⁹.

Ante una comparación de las cifras totales de los recuentos de 1777 y 1803, donde también se dan cifras por barrios, se advierte el retroceso del número de matriculados dentro del casco de la ciudad, en Guadalupe y Santa Ana, mientras que se observa un aumento en San Francisco y la duplicación de los efectivos en San Román, gracias al paralelo auge de la marinería y la maestranza.

La matrícula de 1804, la primera realizada por el Comandante Martín de Funes, proporciona una cifra inferior incluso a la del documento de 1777, ya que sólo se registraron 990 personas. La razón podría estar en el desconocimiento del ramo por parte de Funes, recién llegado a la región y nuevo en la tarea ahora encomendada; en posibles trabas por parte de los funcionarios antes encargados de ese trabajo, que defendían celosamente su competencia; o bien en el recelo de los campechanos ante una institución que tendía a militarizarse progresivamente.

Las principales peculiaridades del recuento de 1811 son que por primera vez aparecen recogidos 214 hombres en la clase de «inútiles» y que se proporcionan datos del puerto de Sisal, que en aquellos años estaba abierto al tráfico por el gobernador ante los problemas originados por el conflicto bélico con Inglaterra.

En cuanto a la maestranza, de estos recuentos se pueden deducir dos cosas. La primera es que la población dedicada a la construcción naval se fue incrementando con los años, y concentrándose en el barrio de San Román, en cuya playa estaban situadas las gradas del astillero. La segunda es que, si bien prevalecían los carpinteros sobre los calafates, lo que indica un predominio de la construcción sobre la carena, en 1811 el número de carpinteros de ribera se había reducido un 10% a favor de los calafates.

⁴⁸ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Comercio...*, p. 50 y 53.

⁴⁹ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Comercio...*, pp. 82-94.

<i>Maestranza</i>	1777	1803	1804	1811
Campache	8	2		
Guadalupe	18	13		
San Román	43	92		
San Francisco	3	7		
Sta. Ana	1	1		
Total	73	115	143	179

<i>Maestranza</i>	1777	%	1811	%
Carpinteros	48	64	96	54
Calafates	25	34	72	40
Herreros			11	6
Total	73	100	179	100

Las matrículas del siglo XIX no detallan el número de individuos dedicados a la pesca. Sin embargo, el hecho de que Champotón y Seiba Playa, pueblos de pescadores, registren población en el apartado de marinería nos lleva a deducir que en otros distritos aquellos que se dedicaban a la pesca también fueron incluidos en la clase de marineros, lo que explica por otra parte su aumento.

En estos años la Matrícula de Mar proporciona información acerca del número y clase de las embarcaciones del puerto campechano. Gracia a ella, sabemos que su número se había incrementado considerablemente en el plazo de ocho años, de 1803 a 1811, y que predominaban las embarcaciones de menor calado como playabotes, bongos y canoas, sobre las de mayor entidad, utilizadas en travesías más largas, como bergantines, paquebotes, fragatas y goletas. Como hemos visto, en esos años el tráfico con la Península se había interrumpido y los contactos, en su mayoría, se realizaban dentro del seno mexicano y con otros puertos cercanos, para lo que se requerían embarcaciones más pequeñas.

<i>Embarcaciones</i>	1803	1804	1811
Mayores	33	36	45
Menores	196	65	353
Total	229	101	398

En el recuento de 1804 figura un número inferior de embarcaciones, sobre todo las de menor porte como bongos y canoas. El Comandante de Matrícula explicaba que «el número de estas embarcaciones es inferior al que me entregaron los oficiales reales porque los propietarios de estas embarcaciones han estado morosos en dar noticia de las que poseen habiéndolos requerido varias veces»⁵⁰. Del mismo

⁵⁰ A.M.A.B., Matrículas, 1946. Estado general de la Matrícula de la provincia de Campeche, y sus distritos de Seyba Playa y Champotón, con expresión de los pilotos, contra maestres, maestranza y buques de ella, Martín de Funes a Juan de Araoz, Campeche, 30 de diciembre de 1804.

modo, el tráfico comercial entre los pueblos del litoral, habitados en su mayoría por indígenas, se realizaba en este tipo de embarcaciones y era, en su mayor parte, clandestino debido a que debían pagar 4 reales por cada declarado.

Lo más significativo de la matrícula de 1811, la última de la que tenemos conocimiento, es que el número de los barcos de mayor porte había disminuido, 3 fragatas frente a 7 en 1803 y 11 bergantines frente a 14, aunque habían aumentado las embarcaciones ligeras. La razón puede estar en el temporal que azotó el puerto el año 1807 por el que se perdieron 6 fragatas, 8 bergantines, 12 goletas y 25 bongos⁵¹, siendo más difíciles de sustituir los buques más grandes. Por último, debe consignarse, la existencia de 9 canoas en el puerto de Sisal, abierto al tráfico.

6. CUESTIONES RELACIONADAS CON LA MATRÍCULA

La colaboración mantenida por los puertos de La Habana y Campeche pudo haber peligrado debido a la disputa generada a causa de la competencia por el Juzgado de Matrículas entre los oficiales de Real Hacienda y el Teniente de Rey de Campeche. La controversia giraba en torno a la persona encargada de expedir los roles de navegación, de otorgar las licencias a los matriculados y de llevar a cabo la contabilidad (la cuenta y razón) de todo lo relativo a la Matrícula, pero, sobre todo, en torno al control económico del puerto. En el año 1789, los Ministros de la Real Hacienda de Campeche, Pedro de Baranda y Antonio Tamarit, informaron al Intendente Lucas de Gálvez del fallecimiento del matriculado Juan Taño Fernández y de la pretensión del Teniente de Rey interino, Ignacio Rodríguez de la Pala, de hacerse cargo de la testamentaria⁵², un hecho irrelevante que sirvió de detonante del conflicto. Las razones del Comandante de la plaza, Teniente de Rey interino, se basaban en el Real Decreto de 8 de julio de 1787 que dividía el Ministerio de Indias en dos Secretarías (de Gracia y Justicia y de Hacienda, Guerra y Comercio⁵³) y designaba a los Jueces de Matrícula como gobernadores de los puertos, de modo que aquí el Teniente de Rey interino, como representante del Intendente, debía ejercer el gobierno del puerto.

Los Ministros de Real Hacienda, en cambio, basaban su reivindicación en la práctica seguida hasta entonces, que tenía su origen en la Real Orden de 23 de agosto de 1776, que encargaba la comisión del servicio a los oficiales reales. Alegaban el buen funcionamiento de la Matrícula bajo este régimen, pues desde aquella fecha se habían alistado más de 1.500 hombres y se había auxiliado a La Habana, tanto con gente de mar, como con víveres y pertrechos (entre ellos la jarcia, elaborada con henequén yucateco). La relación mantenida con el Ministerio de

⁵¹ PÉREZ-MALLAÍNA, BUENO, P. E.: *Comercio...*, pp. 48-55.

⁵² A.M.A.B., Matrículas, 1946. Ministros de Real Hacienda de Campeche a Lucas de Gálvez, 21 de marzo de 1789.

⁵³ LYNCH, J.: *El siglo XVIII*, Barcelona, 1991, p. 269.

Marina de la isla y el Virrey de Nueva España, que libraba caudales para el mantenimiento de ese ramo, daba a entender que ambos consideraban el Juzgado de Matrícula de Campeche perfectamente constituido y gestionado por los oficiales reales. La situación en otras partes, decían, era igual a la que había en la ciudad yucateca antes del R.D. de 1787: el conocimiento y dirección de la gente de mar no embarcada corría a cargo del cuerpo político de la Marina y cuanto devengaran y se les pagara era de cuenta de la Real Hacienda. Por otro lado, la importancia de la matrícula campechana y la especial colaboración mantenida con La Habana imponían la necesidad de «una dirección arreglada y fija». Se requería un Ministerio estable, que no cambiara de mano en mano. Pedro de Baranda alegaba además que los Comandantes no tenían instrucción suficiente para llevar la cuenta y razón del ramo y que el mando militar de una plaza no tenía conexión con el despacho de un Ministerio de Real Hacienda. Por ello, solicitaba hacerse cargo él mismo del Juzgado de Matriculas, en virtud de sus méritos y del trabajo realizado hasta ese momento y porque su plaza era fija. Según Baranda, lo que el Teniente de Rey pretendía era asumir el conocimiento del ramo, como Subdelegado que era del Intendente, pero sin asumir la cuenta y razón, ni el trabajo consiguiente.

El conflicto se agravó unos días más tarde, cuando el Teniente de Rey interino entregó en la Contaduría de Campeche los apuntes de la tripulación de dos embarcaciones que hacían viaje al Presidio del Carmen para extender el rol de cada una. Los oficiales de dicha Contaduría le comunicaron que no había ningún funcionario para la Matrícula y que ellos sólo trabajaban para la Real Hacienda, pues «la facultad de ocupar a los subalternos que sirven en las oficinas de Real Hacienda, le está absolutamente prohibida aún a los mismos señores intendentes por el art. 303 de la instrucción»⁵⁴.

Ante la situación creada, Lucas de Gálvez, previa consulta con el Asesor de la Intendencia, Domingo Ignacio López de Llergo, dictaminó que la potestad de los Ministros de la Real Hacienda se circunscribía solo al gobierno económico, sin tener nada que ver con lo jurisdiccional. El fallecido Juan Taño pertenecía a la clase del comercio, por lo que el conocimiento de la testamentaría correspondía al tribunal del Consulado pero, al no estar éste constituido en Campeche, el caso debía ventilarse en la justicia ordinaria. En cambio, si hubiera estado matriculado entre los de Marina, el conocimiento de su testamentaría habría dependido del Comandante de la plaza como gobernador del puerto. El Juzgado de Matrícula quedaba en calidad de comisión de servicio en la Real Hacienda campechana, sobre todo por no interferir en el control de los efectos remitidos al Arsenal de La Habana. En un escrito dirigido a Antonio Valdés, secretario de Hacienda, Guerra y Comercio, el Intendente manifestaba la necesidad de destinar en Campeche una persona del Ministerio de Marina de La Habana, como ya le había sugerido Juan de Araoz, con el fin de cortar las disputas entre el Teniente de Rey y los oficiales de la Contadu-

⁵⁴ A..G.I., México, 3107. Agustín de Cosgaya, escribano de la contaduría de Campeche, a Lucas de Gálvez, 1 de abril de 1789.

ría. Esta persona dispondría de los caudales necesarios para auxiliar a los matriculados y tendría como personal a su cargo dos Cabos de Matrícula en la ciudad de Campeche y otro en Champotón. No sabemos cómo terminó el largo pleito relativo a la testamentaria, pero ya hemos visto la creación en 1804 en Campeche de una Comandancia de Matrículas, lo que sin duda dejaría zanjado el conflicto de competencias.

Otro asunto suscitado por la implantación de la Matrícula fue la cuestión de los indios marineros, que realizaban actividades para las que hubieran debido estar matriculados pero que, debido a su condición de indios tributarios, no habían sido incluidos en los recuentos. El problema consistía en que si estos indios no podían matricularse, tampoco podían ejercer la pesca y navegación costanera, que constituían su principal medio de subsistencia⁵⁵. El Comandante de Matrícula Martín de Funes, tras haber tomado posesión de su cargo en 1804, tuvo conocimiento de la situación de un individuo llamado José Quimé que figuraba en la tripulación del bergantín *El Saeta*, y al que el Teniente de Rey no le permitía embarcar por no estar matriculado. Ante la situación creada se consultó al Virrey, José de Iturriaga, que dictaminó que ningún indio podía ser matriculado ni agregado al servicio.

El Comandante de Matrícula decidió permitir a los indios que continuaran realizando el trabajo que constituía su medio de vida para no perjudicarles y para no crear un conflicto con «los jefes territoriales», que eran quienes ejercían la autoridad sobre los indígenas. Estos «Jefes territoriales», Jefes de Distrito o Subdelegados, apoyarían a los indios aunque sólo fuera como pretexto para oponerse a la institución de la Matrícula, que ahora dependía enteramente de la jurisdicción de Marina, lo que, según ellos, constituía una merma a su poder. Además en su negativa a que los indios se matricularan residía cierto interés económico. Cuando los dueños de ranchos de pesquería y patrones de embarcaciones requerían gente de mar y no había disponible, recurrían a las autoridades locales para que les proporcionasen indios tributarios. Así, por cada uno de ellos, la maltrecha hacienda local percibía 10 reales⁵⁶.

La opinión de los Comandantes de Matrícula de Campeche y La Habana era la de permitir que los indios se matricularan y, por lo tanto, prohibirles el ejercicio de la pesca y la navegación si no cumplían con el trámite señalado. Consideraban, además, que el establecimiento de la matrícula podía variar el carácter del indio quien, al comprobar que podía seguir pescando y navegando, dejaría de buscar la protección de los «jefes territoriales». Además la prohibición de inscribir a los indios tributarios era contraria a las intenciones de la Corona, que pretendía implantar la Matrícula en igual forma en España y las Indias, y resultaba perjudicial al servicio

⁵⁵ A.M.A.B., Matrículas, 1944. El comandante de matrícula de Campeche, Martín de Funes, al director de la Armada, Francisco Gil y Lemos, 7 de julio de 1804.

⁵⁶ A.M.A.B., Matrículas, 1944. El comandante de matrícula de Campeche, Martín de Funes, a Francisco de Iriarte, 6 de febrero de 1805.

porque hacía que disminuyera el número de matriculados. La cuestión del tributo podía solucionarse si el Rey les dispensaba del mismo mientras estuvieran embarcados.

El parecer del Director General de la Armada, Francisco Gil y Lemos, era totalmente opuesto, entre otros motivos porque la exención de tributos a los indios provocaría numerosas reclamaciones, además de resultar perjudicial a la Real Hacienda. Además, a su juicio, el peculiar carácter de los indios haría que la actividad costanera desarrollada por éstos se paralizase al someterla a reglas. Si bien era cierto que la Ordenanza de Matrícula decía que «todo lo contenido en ella se practique del mismo modo en Indias en cuanto no fuere incompatible con sus leyes particulares y demás circunstancias locales», éste era uno de los casos excepcionales. Por lo tanto, consideraba que debía subsistir la prohibición del Virrey, pero para que los naturales pudieran seguir ejerciendo sus actividades el Comandante de Matrícula podía expedirles una licencia por escrito y gratuita, de manera que se tuviera conocimiento y control de cuántos eran los que realizaban trabajos relacionados con el mar⁵⁷. Sin embargo, la razón última del trato desigual habría que buscarla en la finalidad de la Matrícula, que no era otra que registrar a las personas relacionadas con el mar para, en el caso de guerra, proceder a su movilización⁵⁸: los indios no iban a ser reclutados, por tanto no interesaba incluirlos dentro de los recuentos.

CONCLUSIÓN

En el último tercio del siglo la Corona extendió la Matrícula de Mar desde la metrópoli a las colonias de América, con el doble propósito de fomentar la marinería y de disponer así de los efectivos necesarios para su movilización en caso de conflicto bélico. Campeche fue uno de los primeros puertos en realizar el recuento de gente de mar, no en vano su economía se centraba en la pesca, el comercio y la construcción naval, además de ser una región periférica, que contaba con importantes recursos naturales, pero necesitada de fomento por parte de las autoridades. Además, la situación estratégica de la Intendencia, con la cercanía de asentamientos ingleses y la proximidad de La Habana, cuyo arsenal solicitaba a menudo personal y efectos a Campeche, obligaba a conocer y controlar los recursos marítimos, bien fueran los hombres disponibles o las embarcaciones y pertrechos necesarios para mantener la plaza. Del estudio de los cuatro recuentos que hasta ahora conocemos se puede deducir que la población dedicada a tareas relacionadas con el mar se incrementó considerablemente en el último tercio del siglo, que la maestranza campechana cobró progresivamente importancia y que el

⁵⁷ A.M.A.B., *Matrículas*, 1944. El director general de la Armada a el Secretario de Estado de Marina, 28 de diciembre de 1806.

⁵⁸ LÓPEZ MIGUEL, O., y MIRABET CUCALA, M.: «La institucionalización de la matrícula de mar...», pp. 218-219.

tráfico mercantil, en aumento durante los años de aplicación del Libre Comercio, se realizaba en su mayor parte dentro del seno mexicano, como lo prueba el hecho de que la mayoría de las embarcaciones fueran las más apropiadas para trayectos cortos, lo que manifiesta por otro lado la práctica ruptura de las comunicaciones con la metrópoli a partir del fin de la paz de Amiens.