

EL AFIANZAMIENTO
DE UN PRECARIO COMERCIO:
LOS INTERCAMBIOS
ENTRE SEVILLA Y YUCATÁN
(1590-1600)

Manuela Cristina GARCÍA BERNAL
Universidad de Sevilla

LA MARGINALIDAD Y EL ABANDONO parecen haber caracterizado a la provincia de Yucatán a lo largo de su historia colonial. Una marginalidad y abandono que en parte, también se han reflejado en la historiografía contemporánea, puesto que no somos muchos —en comparación con México, la zona nuclear del virreinato mexicano— los que nos hemos preocupado por acercarnos al pasado de esta peculiar y, por demás, interesante región. Una prueba de ello es que el comercio constituye un aspecto de la historia yucateca que en cierto modo se mantiene inédito, tanto en su vertiente atlántica como interregional. Quizá ello se derive de su escasez de recursos, pero también de la estructura del sistema comercial que España estableció con América, dado que la organización en convoyes conllevó la marginación de aquellas zonas que quedaban fuera de las dos grandes rutas del tráfico atlántico. Sólo así se explicaría que el tema del comercio con Yucatán haya sido relegado por los historiadores, incluso por los que hemos volcado nuestras investigaciones en la historia de dicha Península, quizá

Fecha de recepción: 8 de mayo de 2000

Fecha de aceptación: 16 de mayo de 2000

NOTA: por petición de la autora, no se hizo corrección de estilo, sólo se modificó de acuerdo con las normas editoriales de la revista.

porque todos consideramos que no debía descollar ni por su volumen ni por su frecuencia y, en consecuencia, no merecía el enorme esfuerzo y dedicación que exige el análisis cuantitativo del tráfico mercantil.

Sin embargo, tal idea no deja de ser una imagen falseada de la realidad, porque cuando decidimos orientar nuestros estudios hacia el todavía arcano mundo del comercio colonial yucateco pudimos comprobar la importancia que tenía en sí y para sí. Ni era tan despreciable como cabría pensar, ni se puede entender el desarrollo económico y social de la región sin el referente de sus intercambios mercantiles. Es cierto que el aislamiento comercial con la metrópoli fue una de las características del devenir histórico yucateco y que, por tanto, el comercio interregional, a través de sus frecuentes contactos con Veracruz y La Habana, fue su forma de abastecimiento más habitual; pero también es evidente que los yucatecos supieron paliar su marginación por parte de los cargadores andaluces, con un regular abastecimiento desde las islas Canarias y que, cuando se les dio la oportunidad, ya en la última etapa del periodo colonial, de integrarse en los circuitos comerciales, supieron aprovecharla con notable rendimiento.¹

En realidad, cuando nos planteamos el análisis de la evolución del comercio, intentábamos averiguar si el escaso desarrollo de Yucatán era una causa o un efecto de tal marginación, pues no dejaba de ser sorprendente que España no hubiera sido capaz de aprovechar el potencial comercial que encerraba la región, sabiendo que ésta podía aportar productos tintóreos con reconocida demanda en los mercados europeos, como el palo de tinta negro (llamado *ek* por los mayas) o palo de Campeche y, en menor medida, el añil y la grana.² Nuestro primordial interés por el

¹ RUBIO MAÑÉ, 1954; PÉREZ-MALLAINA BUENO, 1978; CONTRERAS SÁNCHEZ, 1990, y GARCÍA BERNAL, 1985, 1998 y 2000.

² El palo de tinta negro y el palo de Campeche no son dos tipos diferentes de palo de tinte, sino dos formas de denominar el mismo árbol silvestre en los registros del comercio atlántico. Quizá por eso Lorenzo Sanz establece distinción entre ellos y Chaunu los contabiliza por separado. LORENZO SANZ, 1979, t. I, pp. 600-601 y CHAUNU, 1955-1960, t. VI-2,

siglo XVIII vino dado por las reflexiones de D. José de Gálvez, quien luego sería el gran ministro de Indias, que en 1761 se lamentaba de cómo España “siendo única propietaria de todo el palo de tinte que producen las costas de Yucatán o Campeche, y las demás hasta la Laguna de Términos, deja perder un ramo de comercio activo tan útil y ventajoso”, desperdiciando la oportunidad de “abastecer de este género a toda Europa” y, por tanto, de ganar más de 6 000 000 de pesos, permitiendo que fuera Inglaterra la que extrajera con su comercio “tan exorbitantes ganancias”.³ La conclusión que obtuvimos entonces fue que, efectivamente, la inconsistencia del tráfico de Yucatán con el puerto gaditano de 1700-1770 no había sido sólo efecto de su pobreza productiva, sino que en gran medida estuvo determinada por su marginación de los circuitos comerciales oficiales, al no haber sabido el gobierno ni los comerciantes españoles sacar provecho de lo que pudo haber sido su gran producto de exportación, el palo de Campeche, dejando que fuera Inglaterra la que se beneficiara de su explotación.⁴

Pero ¿había sido así siempre? ¿Se habían combinado desde un principio el aislamiento geográfico con la extremada pobreza para marcar el destino comercial de Yucatán? Estos interrogantes nos hicieron plantearnos el

pp. 996-997. En realidad, el árbol se daba en una amplia zona de la península yucateca que disponía, según un documento de 1577, de “136 leguas de costa en toda la cual se puede cargar de este árbol o palo ek”, por contar con numerosos “puertos de mar donde puede llegar navio a cargar los trozos [troncos] de este árbol que le llamamos palo negro”, “desde el puerto de Tabasco, que es el primero de estas provincias”, al de “Cabo de Catoche, que es el último puerto”. Informe o “razón” de los oficiales reales y el tesorero de la Santa Cruzada de Yucatán al virrey, Mérida, 26 de mayo de 1577. AGI, *Indiferente General*, 1530, exp. 4. El documento aparece reproducido en su mayor parte por IRIGOYEN ROSADO, 1980, pp. 274-276. Véase también CONTRERAS SÁNCHEZ, 1990, pp. 25-30.

³ NAVARRO GARCÍA, 1998, pp. 39-40 y punto 11 del “Discurso” que el autor estudia y publica íntegro. Sobre los beneficios de los ingleses por el comercio del palo de tinte véase CONTRERAS SÁNCHEZ, 1987.

⁴ GARCÍA BERNAL, 1998. La explotación por parte de Inglaterra puede verse en CONTRERAS SÁNCHEZ, 1987.

estudio de su comercio desde el inicio de su colonización, concretamente, desde 1550 y hasta 1600, pero con la idea preconcebida de que en la segunda mitad del siglo XVI los intercambios entre la península yucateca y la metrópoli difícilmente iban a superar los once viajes de ida y otros tantos de vuelta que habíamos registrado y analizado para los primeros 70 años del siglo XVIII, y mucho menos alcanzarían en número a las 57 embarcaciones que procedentes de los diferentes puertos de las islas Canarias atravesaron el Atlántico con destino a Campeche entre 1700-1750. Y ahí estuvo nuestro gran error, pues prejuiciados por la marginación comercial de la región habíamos partido de un supuesto equivocado: la infravaloración de su incipiente tráfico comercial. Sin embargo, nos encontramos con que, según el *Libro de Registros* (especie de inventario año por año de todos los navios que hicieron la travesía atlántica, tanto de ida como de vuelta), 36 navios habían viajado al puerto de Campeche o provincia de Yucatán, en conserva de las flotas, y 39 habían retornado procedentes de dicha Península.⁵

Lógicamente, ello nos enfrentaba a una ardua tarea de recopilación y cuantificación de datos que desbordaba, con mucho, los límites de un trabajo como el que nos habíamos propuesto. Tuvimos que restringir nuestro ámbito cronológico y limitar el análisis a prácticamente una década, de 1590-1600, un espacio de tiempo que aparentemente puede parecer insuficiente, pero que resulta perfectamente válido para mostrar la tendencia acusada por este peculiar tráfico mercantil, sobre todo cuando se cuenta con las fuentes adecuadas. Por supuesto, la elección de dicha década no ha sido arbitraria, sino que nos ha sido facilitada

⁵ *Libro de Registros*. AGI, *Contratación*, legs. 2898 y 2899. La mayor parte de los navios están recogidos en la parte estadística de la monumental obra de Pierre y Huguette CHAUNU, 1955-1960. Los correspondientes al siglo XVI aparecen reseñados a lo largo del t. III y primera parte del IV, aunque con algunos errores u omisiones que especificamos en los apéndices I y II. El primer capítulo del t. I se dedica a un análisis exhaustivo del *Libro de Registros* como fuente básica, dado que facilita la búsqueda de los registros de mercancías de las diferentes naos.

por la propia política de la corona y casi impuesta por la documentación.

Por una parte, nos encontramos con que prácticamente desde el comienzo del proceso colonizador los habitantes de Yucatán denunciaban las necesidades y carestía que soportaban por ser una “tierra tan miserable y pobre de moneda”,⁶ y clamaban contra el aislamiento comercial a que se veían sometidos, al no llegar a la provincia navíos sueltos, o “fuera de flota”, ni haber allí “qué cargar, ni granjerías” que pudieran transportar a la Península. Como consecuencia, padecían “extrema necesidad de las cosas necesarias para el sustento ordinario”, en particular de vino, aceite —tan precisos, además, para monasterios e iglesias—, bastimentos, ropas de vestir y otras mercancías, ya que las que allí se vendían procedían de la Nueva España y debían por ello comprarlas “a excesivos precios”. Argumentaban, además, que cuando arribaban a la provincia algunos navios que venían con las flotas era ya tarde, en tiempos peligrosos de vientos del norte, con lo que, al ser la costa muy baja y no disponer de puertos seguros para barcos de elevado porte, eran muchos los que se perdían (en los últimos tres años habían naufragado tres). Por tanto, consideraban que todo ello se remediaría si se permitiera que fueran a las provincias navios de menor porte que los que navegaban con las flotas y, además, fuera de ellas, para que pudieran llegar “antes del tiempo de los nortes”, como se hacía en otras provincias de las Indias.⁷

⁶ Carta de los oficiales reales de Yucatán al rey, Mérida, 24 de marzo de 1575. AGI, *México*, 365.

⁷ Petición de Martín de Palomar, procurador general de la ciudad de Mérida, Mérida, 9 de noviembre de 1588, con Información de varios testigos, Mérida 17 de noviembre de 1588, en Registro del navío “San Bernabé”, 1590. AGI, *Contratación*, 1092, ff. 7-7v. y 8-12, respectivamente. Los vientos del norte soplaban desde septiembre hasta febrero, siendo a veces terriblemente violentos. De ahí que el cabildo de Mérida reconociera que era “cosa ordinaria morir más gente en entrando los nortes, [...] y si sucede ventar por fin de julio y agosto, derriban y quiebran los maizales, de que redundan algunos años grandes hambres”. Relación de la ciudad de Mérida, 18 de febrero de 1579, en *Relaciones*,

Ante tales circunstancias, en 1590 el rey tuvo a bien conceder licencia a la provincia de Yucatán para que pudieran “ir a ella cada un año con la flota de la Nueva España dos navios de menor porte con los dichos bastimentos y cosas necesarias para el sustento y provisión de aquella provincia”, eximiéndose además a dichos navios de la obligación que establecían las ordenanzas de la Casa de la Contratación, de ir con maestros y pilotos examinados y de llevar la artillería necesaria.⁸ Se reconocía así la peculiar situación geoeconómica de la región, al permitírsele un comercio en pequeñas embarcaciones (a pesar de lo dispuesto de que los navios que navegaran a Indias debían superar las 100 ton),⁹ aunque no se aceptaba la solicitud de que fueran “suelos”, al especificarse que debían despacharse con las flotas de Nueva España, posiblemente para que navegaran al abrigo de ellas.

No cabe duda de que tal concesión fue decisiva para la provincia, en la medida en que contribuyó de forma clara al afianzamiento de un tráfico comercial que hasta entonces parecía haberse caracterizado por su precariedad. Una precariedad que ya habían puesto de manifiesto en 1574 los oficiales reales de la provincia, al informar al rey de las potencialidades comerciales de la región, merced a la explotación del palo de tinta negro y del añil, que comenzaba a beneficiarse, y exponer, al mismo tiempo, la inexis-

1983, t. I, pp. 69-70. Chaunu alude también a los problemas de la costa yucateca y a cómo aparecen con frecuencia recogidos en la documentación comercial. Eso explica que su referencia documental sea diferente. CHAUNU, 1955-1960, t. VIII-I, pp. 834 y 843.

⁸ Real cédula para el presidente y oficiales de la Casa de la Contratación, El Pardo, 6 de marzo de 1590, en Registro del navío “San Bernabé”, 1590, cit., ff. 2-2v. Éste fue el primer navío que se despachó (julio de 1590) en nombre del “concejo, justicia y regimiento de Mérida” y en virtud de dicha real cédula de 1590, que permitía que dicho cabildo, o quien éste apoderase, pudiera despachar cada año dos navios de “menor porte”, ante la pobreza y escasez de mercancías que padecía la región yucateca, ff. 1-1v. y 6-6v.

⁹ Certificación del contador de la Casa de la Contratación, en Registro del navío “Nuestra Señora de la Ayuda”, 1590. AGI, *Contratación*, 1092, f. 2.

tencia de navios en los puertos yucatecos y la penuria que sufrían “por ser tan pocos y tan caros los bastimentos y cosas que vienen de España y son necesarios”.¹⁰ De ahí que la real cédula de 1590 marcara un antes y un después en el comercio de la región.

La documentación existente en el Archivo General de Indias ilustra este cambio de tendencia y determina, por otra parte, el marco cronológico de este estudio, puesto que es a partir de 1590 cuando en los registros de mercancías de las diferentes flotas empiezan a aparecer de forma regular los correspondientes a los navios que partieron con licencia para dirigirse a “las provincias de Yucatán” o “de Campeche”. Es más, no ha sido posible localizar hasta ahora ni en los catálogos de la sección de *Contratación*, ni en los documentos de las flotas de la Nueva España los registros individuales de los barcos que con anterioridad a esta fecha, según el *Libro de Registros*, se dirigieron a Campeche. Ni tampoco parece que Chaunu lograra encontrarlos, dado que sus referencias documentales remiten casi siempre a dicho libro. Se puede por ello afirmar que la fecha de 1590 supuso sin duda alguna un hito para el desarrollo de la región, ya que a partir de entonces pareció institucionalizarse el flujo comercial entre la provincia y la metrópoli. Lo prueba la amplia relación de navíos que con destino a Yucatán hemos logrado allegar para dicha década, muchos de los cuales Chaunu no ha detectado, al consignarlos, pero con destino a Honduras o La Habana. Por tanto, es evidente que la ingente obra de Chaunu, a pesar del enorme esfuerzo de cuantificación que representa, no refleja el verdadero volumen de los intercambios comerciales yucatecos.

¹⁰ Carta de los oficiales reales de Yucatán al rey, Mérida, 2 de abril de 1574. AGI, *México*, 365. En posteriores cartas los oficiales reales vuelven a pronunciarse en los mismos términos, reiterando las posibilidades económicas, carencias y marginación comercial de la provincia: Mérida, 22 de marzo de 1576, 18 de abril de 1577, 20 de febrero y 14 de marzo de 1578 y 6 de marzo de 1581. AGI, *México*, 365. En su informe al virrey de 26 de mayo de 1577, ya citado, exponían ampliamente las características de la producción del palo de tinta y del añil, así como las ganancias que su explotación podría representar a la provincia.

En consecuencia, el análisis se va a centrar en los barcos que partieron desde Sevilla hacia Campeche entre 1590-1600, así como en los que hicieron el viaje de retorno durante dicho periodo. Para ello se ha tomado como fuente básica la serie de registros individuales de los navíos que “oficialmente” hicieron la travesía atlántica con destino o procedencia de Campeche, tanto “suelos” como al amparo de las flotas, y que se encuentran en la sección de *Contratación*.¹¹

No se van a detallar las características de este tipo de fuente para el siglo XVI, porque ya Chaunu hizo un minucioso estudio poniendo de relieve el gran valor que tienen los registros individuales para el estudio del comercio transatlántico por la gran cantidad y variedad de datos que aportan sobre las características de los barcos, las mercancías y los comerciantes, al especificarse tanto los cargadores como los destinatarios.¹² Pero sí queremos reseñar que, a diferencia de los registros que manejamos para el siglo XVIII, los del XVI presentan notables lagunas en las denominadas por Chaunu “piezas de identidad del navío”, concretamente, respecto a los propietarios, tonelaje y origen de fábrica de los navíos, que no siempre se mencionan. En cambio, destacan por la inmensa riqueza de su información sobre las mercancías, al detallarse al máximo su tipología, con especificación además de su calidad, precio y procedencia. Si bien ello constituye un serio obstáculo para su cuantificación, por la imposibilidad de unificar muchos géneros o artículos transportados, en cambio abren todo un campo de estudio que va mucho más allá del análisis especialmente cuantitativo que aquí pretendemos abordar.

Con todo, es evidente que, pese a su riqueza informativa, los registros oficiales de los navíos no reflejan el verda-

¹¹ La referencia documental de los diferentes registros, en una u otra dirección, se especifica en los apéndices I (viajes de ida) y II (viajes de vuelta). La búsqueda ha sido exhaustiva, ya que para su localización se han tenido que revisar no sólo los registros de las flotas de Nueva España, sino también todos los de los convoyes de Tierra Firme, puesto que algunos navíos se unieron a éstos en La Habana para el retorno.

¹² CHAUNU, 1955-1960, t. 1, caps. II, III, IV y V.

dero volumen del movimiento comercial de Campeche con España, ni tampoco el de las otras regiones, por cuanto algunos de ellos pueden haber escapado al control del *Libro de Registros* o no haberse conservado. Por otra parte, su credibilidad varía según los elementos de la actividad comercial que se pretenda analizar, pues si el movimiento de navios y toneladas puede ser cuantificado con relativa exactitud por medio de este tipo de fuente, no ocurre lo mismo con la información que los registros aportan sobre el volumen de las mercancías exportadas, tanto desde la metrópoli como desde los puertos americanos, por cuanto las cifras computadas por los funcionarios no excluyen la posibilidad de que hayan sido distorsionadas con fines eremáticos. Frecuentes diferencias entre el tonelaje de arqueo de los navios y su carga efectiva pueden interpretarse como evidencia del embarque fraudulento de mercancías. Sin embargo, no por eso dejan de ser un instrumento válido para el control del tráfico legal, al no existir otro modo de obtener una información abundante y continua para la evaluación del volumen del comercio de España con sus provincias indianas.¹³ En consecuencia, a partir de dichos registros se va a proceder a un análisis y valoración, aunque sea aproximada, del movimiento naval y del tráfico de mercancías, dos aspectos del fenómeno comercial que claramente actúan como indicadores de la evolución del comercio yucateco. Sobre esta premisa se ha abordado la tarea de seriar y cuantificar la información obtenida, aunque sin olvidar que tras los navíos y las descarnadas cifras de mercancías se esconde todo un mundo de análisis, un complejo entramado mercantil y productivo.

En los apéndices que se adjuntan al final, aparece la relación cronológica y nominal de los navios que viajaron a Yucatán y regresaron a Sevilla entre 1590-1600 (apéndices I y II). Los datos recogidos han sido extraídos de la información facilitada por los registros individuales de las diferentes embarcaciones, completándose en los pocos casos en que

¹³ CHAUNU, 1955-1960, t. 1, pp. 121-124. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1976, t. 1, pp. 25-27, y 1996, pp. 203-266.

éstos no se han localizado con la aportada por el *Libro de Registros*, en el que también se basa Chaunu. En dicha relación se especifican el año de salida, los nombres de los navíos mercantes y de sus maestros y propietarios, el tonelaje de arqueo, el origen de fábrica y los puertos de destino, pues no siempre eran registros exclusivos de Campeche, ya que a veces podían llevar permiso para descargar y cargar en otros puertos, tanto a la ida como al regreso. Se incluyen también en el apéndice dos relaciones cronológicas de las mercancías que se han podido cuantificar (apéndices III y IV), con el fin de poner más claramente de relieve cuáles fueron los productos que predominaron en el tráfico con Yucatán y, en consecuencia, cuáles los que se impusieron por su mayor demanda en uno y otro lado del Atlántico. Dichas relaciones constituyen, por tanto, las bases sobre las que se sustenta el análisis y valoración cuantitativa del comercio yucateco durante el periodo estudiado.

EL MOVIMIENTO NAVAL Y COMERCIAL

De acuerdo con los datos recogidos, fueron 22 las embarcaciones que procedentes de Sevilla atravesaron el Atlántico con destino a Campeche entre 1590-1600, y 18 las que retornaron de allí, lo que representa un total de 40 viajes.¹⁴ En el cuadro 1 se ha resumido el movimiento anual de navíos entre el complejo portuario andaluz (Sevilla y Sanlúcar) y los puertos yucatecos (Campeche y Santa María de Sisal), así como el volumen de toneladas que representaron cada año y en todo el periodo, incorporando los datos facilitados por Chaunu para Campeche y Yucatán, con el fin de que se puedan observar con claridad las pequeñas discrepancias que presentan con los que nosotros hemos recogido.

El hecho de que en Sevilla no se mantuviera un criterio uniforme al designar los registros a Yucatán, distinguiéndose entre Campeche y Yucatán como si se tratara de dos

¹⁴ Las diferencias respecto a los datos aportados por Chaunu aparecen debidamente especificadas en los apéndices I y II.

Cuadro 1
FRECUENCIA Y VOLUMEN DEL COMERCIO ANDALUZ CON YUCATÁN

Años	Según nuestra información		Según Chaunu ¹⁵		
	Navíos	Tonelaje conocido	Navíos	Tonelaje conocido	Tonelaje evaluado
1590	4	330	5	415	—
1591	1	150 [?]	1	150 [?]	150
1593	3	275	3	275	—
1594	3	310	4	400	—
1595	1	40	1	40	—
1597	4	440	1	70	—
1599	3	340	3	340	—
1600	3	260	3	260	—
Totales	22	2 145	21	1 950	—

destinos o provincias diferentes, es lo que debió motivar que Chaunu cuantificara por separado las distintas partidas y retornos; lo cual no deja de sorprender si se tiene en cuenta que Chaunu reconoce que Campeche era el puerto de la región que había sido sede de la gran cultura maya, el que asumía todo el tráfico de la Península, y que, por tanto, no se podría entender la “modesta, pero vigorosa” prosperidad de su tráfico comercial, si éste no estuviera en función de toda la provincia. Y además de señalar su importancia como centro de toda la navegación de cabotaje alrededor de la costa yucateca, llega a considerar que era el movimiento comercial de Campeche el que determinaba el rango de Yucatán dentro del gran tráfico ultramarino o, según sus palabras, “del Atlántico de Sevilla”. No tiene, por tanto, sentido que diferencie ambos destinos, sobre todo cuando es consciente de que esta primacía de Campeche explica “la aparente

¹⁵ Hemos unido los viajes a Campeche y Yucatán, que Chaunu presenta en series distintas, al ser el mismo destino. CHAUNU, 1955-1960, t. VI-2, pp. 570, 580, 664 y 666. El tonelaje del navío de 1591 corresponde a una evaluación de Chaunu, toda vez que su registro individual no ha podido ser localizado y sólo se tiene constancia de dicho viaje por el *Libro de Registros*. De ahí el interrogante.

anomalía del movimiento de Yucatán con la península ibérica, prácticamente inexistente".¹⁶

Lógicamente, para nosotros no tiene ninguna significación la distinción que se hacía en los registros en cuanto a los destinos, toda vez que sabemos que Campeche no sólo fue la puerta de entrada para la conquista de la región y para los españoles que habían de poblarla, sino también su puerto por excelencia y uno de los centros de ataques piratas a lo largo de toda la época colonial. De ahí que no fuera extraño que, a pesar de que a la provincia de Yucatán se le había reconocido la categoría de gobernación en 1565 (tras superar la inestabilidad institucional de la primera época), a fines del siglo XVI, e incluso en el XVII, el nombre de Campeche siguiera apareciendo en los documentos oficiales sustituyendo al de Yucatán.¹⁷ Por otra parte, puestos a establecer distinciones, habría también que resaltar la importancia que en el último tercio del siglo XVI y primeras décadas del XVII tenía el puerto yucateco de Santa María de Sisal, en la costa norte de la Península, a nueve leguas (unos 38 km) de Mérida. Aunque Chaunu le atribuye el papel de un simple puerto de descarga de las mercancías destinadas a los comerciantes de Mérida, porque evidentemente no ofrecía el suficiente abrigo y seguridad para los navíos, lo cierto es que muchos barcos que se despachaban para Campeche arribaban, de hecho, a Sisal, dado que no eran pocas las partidas de mercancías que se consignaban para dicho puerto por su proximidad a la capital de la provincia.¹⁸ Concretamente, los tres navios "cargados de mercancías y vinos" que en 1604 se despacharon para la provincia al amparo de la flota al mando del capitán general Juan Gutiérrez de Garibay, y que Chaunu recoge con destino para Campeche, llegaron

¹⁶ CHAUNU, 1955-1960, t. VIII-1, pp. 833 y 836-837. Como se verá, ello le ha llevado en ocasiones a cuantificar por dos lados, en cada una de las series, un mismo navío.

¹⁷ RUBIO MANÉ, 1945, pp. 546-547 y GARCÍA BERNAL, 1978, pp. 192 y 370-373.

¹⁸ Relación de la ciudad de Mérida, 18 de febrero de 1579, en *Relaciones*, 1983, t. 1, p. 83. CHAUNU, 1955-1960, t. VIII-1, pp. 834 y 837.

en realidad al de Sisal.¹⁹ Es más, de los informes de los oficiales reales durante el primer tercio del siglo XVII parece desprenderse que el puerto de Sisal, a pesar de sus inconvenientes, rivalizaba con el de Campeche en cuanto a centro receptor del comercio ultramarino.²⁰ Por tanto, como el complejo portuario Campeche/Santa María de Sisal englobaba todo el tráfico de un mismo destino, la provincia de Yucatán, no viene al caso establecer ninguna distinción al respecto.

De todas formas, del examen del cuadro 1 se desprende que las diferencias radican en nuestros cálculos para los años 1590, 1594 y, sobre todo, 1597. Respecto a los navios de 1590, en el apéndice I especificamos que no hemos conseguido localizar los registros de dos de ellos ("Nuestra Señora de la Victoria" y "Santa María de Begoña"), y que de otro ("Nuestra Señora de la Ayuda") tenemos constancia de que, a pesar de que su destino era Campeche, ninguna de sus partidas de mercancías iba consignada para dicho puerto, sino para La Habana. A pesar de ello los hemos incluido en nuestra evaluación del número de navios y toneladas que se dirigieron ese año a Yucatán, por entender que pudieron arribar a Campeche y algún tipo de mercaderías debieron ofrecer a la provincia. De hecho, uno de ellos llegó, el "Nuestra Señora de la Victoria" de Juan Rangel, y con suministros para la provincia.²¹ Aún

¹⁹ Carta de los oficiales reales de Yucatán al rey, Mérida, 5 de abril de 1605. AGI, *México*, 365. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 172-173, núms. 27, 28 y 29.

²⁰ Cartas de los oficiales reales de Yucatán al rey, Mérida, 26 de abril de 1617, 8 de noviembre de 1618, 10 de enero de 1635 y 12 de julio de 1636. AGI, *México*, 365. En la carta de 1635, por ejemplo, se dice que "el puerto de Santa M^a de Sisal de esta provincia es uno de los más importantes de ella, en el cual suelen hacer su descarga especialmente los navíos de permisión que vienen de España".

²¹ Según la documentación, en 1590 llegaron a Yucatán "los navios de Juan Rangel y Blas de Urieta que hicieron descarga en los puertos de esta provincia", aprobando el ayuntamiento de Mérida "el nombramiento y señalamiento que se les hizo para venir a esta provincia", y también su venida por haber sido "en pro y utilidad de estas provincias y de las personas que en ellas viven", ya que "se han proveído de las co-

así, se mantiene una leve diferencia con los datos de Chaunu, diferencia que, sin embargo, se anula con su serie para Yucatán, donde se especifica que uno de 80 ton era para Campeche, puesto que de ello se deduce que se ha contabilizado dos veces un mismo barco, posiblemente el "San Bernabé", dado el número de toneladas que se registra para el mismo. Prueba de ello es que en la parte estadística de su obra (donde aparecen relacionados todos los barcos) sólo figuran los cuatro recogidos en nuestro apéndice.²² Y otro tanto ocurre para 1594, donde parece que se ha cuantificado dos veces, una para Campeche y otra para Yucatán, el "San Antonio" de 90 ton. Por último, sorprende que en 1597 Chaunu sólo registre un navio, "El Espíritu Santo" (y con el tonelaje equivocado), cuando los otros tres aparecen claramente especificados en el *Libro de Registros* y se conservan, además, sus registros individuales en los legajos de las flotas con las que viajaron en conserva.²³

Sin embargo, se puede observar que, a pesar de las discrepancias, es muy poca la variación que se aprecia para el periodo respecto al número de barcos y al tonelaje total. Por tanto, lo que interesa resaltar, a la hora de valorar el flujo comercial entre la metrópoli y la región, es que si bien ésta no logró el tráfico regular que pretendía, por lo menos consiguió estar suficientemente abastecida, al alcanzar, según nuestros datos, un promedio anual de navios (dos) y de tonelaje por navio (97.5 ton) de acuerdo con la merced obtenida del envío anual de dos barcos de pequeño porte. El hecho de que algunos navíos superaran el tonelaje permitido y que algunos años arribaran a Yucatán más de los previstos suplió que no se alcanzara la regularidad anual.

sas que necesitan para el sustento de sus personas y casas". Poder extendido por el gobernador de Yucatán, justicia y regimiento de Mérida a Juan Rangel. Mérida, 3 de enero de 1591, en Registro del navio "Nuestra Señora de la Victoria", 1593. AGI, *Contratación*, 1102, ff. 1v.-3v.

²² CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 454-455, núms. 50, 51, 52 y 58, y t. VI-2, pp. 570 y 580.

²³ Véanse al respecto las notas correspondientes en nuestro apéndice I.

Ahora bien, aun cuando el comercio de Yucatán claramente se inserta en lo que Chaunu denomina “los movimientos secundarios de la Nueva España”, por constituir “un movimiento débil, más o menos continuo, del tipo del grupo insular”, sin embargo, es evidente que no puede ser considerado como “un tráfico esporádico, de significación mediocre”, tal como él mismo califica el de Yucatán por la arbitraria distinción que hace entre Campeche y Yucatán. Prueba de ello es que, a pesar de su carácter secundario, el comercio de la región figuraba, visto desde Sevilla, con una posición estimable en la jerarquía del gran tráfico adámico, aunque nunca llegara a alcanzar un lugar notable dentro de la economía de los intercambios. Sin olvidar su importancia, por demás inmensurable, dentro del intenso cabotaje intrarregional o “intramediterráneo americano”, materializada sobre todo en sus continuos y apreciables intercambios con Veracruz, toda vez que la comunicación de Yucatán con el resto del mundo se hacía prácticamente, según Chaunu, por dos conductos: el comercio oficial de Sevilla y el de Veracruz.²⁴

Lógicamente, las necesidades de aprovisionamiento en los primeros tiempos eran más acuciantes cuando se trataba de economías, como la yucateca, prácticamente de subsistencia, con pocos recursos, escasos productos para potenciar los intercambios y, además, con un difícil acceso para la navegación. Desde el punto de vista de Sevilla, la península de Yucatán atraía mayormente por el provecho que se podía obtener de su insatisfecha demanda, aunque la limitación del tonelaje desanimaba no pocas iniciativas. De hecho, eran continuas las peticiones por parte de la provincia de suministros que requerían licencias que no siempre encontraban quien quisiera asumirlas. De ahí que, como todas las regiones marginales, la Península padeciera crisis de desabastecimiento, al margen de la coyuntura comercial, aunque ésta también influyera para intensificar

²⁴ CHAUNU, 1955-1960, t. VI-1, pp. 75-76 y t. VIII-1, pp. 838-839. Sin embargo, no hay que olvidar el papel que el puerto de La Habana jugó, como escala intermedia, en los contactos comerciales de la península yucateca con la metrópoli.

las carencias. Esto acentuaba su situación de penuria, sobre todo en una época en que se dependía para todo, salvo para la alimentación diaria, de las provisiones de la metrópoli. Se explica así que Yucatán compartiera la psicosis colectiva de frustración que, según Chaunu, caracterizaba a todos los dominios marginados de la Carrera de Indias. Una psicosis y una penuria, que dejan traslucir todos los informes, peticiones y cartas que se remitían desde Yucatán y que, aun cuando no siempre sea posible saber cuánto había de verdad y cuánto de psicosis en esa situación de necesidad, justifican que Chaunu considere la región como otro de los “parientes pobres de la *Carrera*”.

Con todo, es indudable que su potencial de demanda y de oferta de productos tintóreos se combinaron para romper, en parte, la desventaja considerable de su aislamiento geográfico y lograr afianzar su posición en el comercio ultramarino a lo largo del siglo XVII, hasta el punto de que, aun entrando en la categoría de los “parientes pobres”, Yucatán podría quizá ser considerado como “el más favorecido” de ellos. Ahora bien, en opinión de Chaunu, tal apreciación sólo tendría sentido, “fuera de los límites cronológicos del primer Atlántico”, es decir, ya bien avanzado el siglo XVII, cuando se consolida su envite tintéreo. Sin embargo, parece evidente que a fines del siglo XVI podía vislumbrarse su futura promoción, ante el hecho de que en 1594 se despacharon tres registros para Yucatán con un total de 310 ton, cuando el volumen anual de su comercio, al tener que distribuirse en dos barcos de “pequeño porte”, no debía superar las 200 ton. Y ello se producía precisamente en un tiempo en que, según Chaunu, el tráfico atlántico acusaba una prosperidad un tanto oscilante y la Casa de Contratación tropezaba con dificultades para aprovisionar a las zonas marginales, como se manifestó en el caso de Honduras que, necesitando un total de 600-750 para cubrir sus necesidades (entre cuatro o cinco barcos de 150 ton) sólo pudo ser abastecida con tres navíos que sumaban 400 ton, a pesar de que por entonces ocupaba un lugar destacado dentro de la categoría de los “parientes pobres”.²⁵

²⁵ CHAUNU, 1955-1960, t. VIII-1, pp. 841-842 y t. VIII-2.2, pp. 961 y 986-990.

De todos modos, el tonelaje de los navios siempre estuvo limitado por las precarias condiciones económicas y las dificultades de acceso que presentaba la costa yucateca. La merced otorgada en 1590 a la provincia para que pudiese enviar anualmente dos navios de pequeño porte, sin la exigencia de maestros y pilotos examinados, condicionaba también el volumen de las embarcaciones que solicitaban licencia para dirigirse a Yucatán. Así se pone en evidencia en el cuadro 2, donde se ha procedido a la distribución de los navios según su procedencia y tonelaje, tomándose éste del arqueo establecido por los visitadores en cada viaje de ida, toda vez que en los de retorno no se especificaba al darse por registrado en Sevilla.²⁶

Cuadro 2
FRECUENCIA DE LOS NAVÍOS SEGÚN ARQUEO Y FÁBRICA

Tonelaje	Fábricas			Total
	Española	Extranjera	Desconocida	
Menos de 50	—	1	—	1
51-75	5	2	1	8
76-100	—	4	1	5
101-125	—	2	—	2
126-150	2	2	2	6
Totales	7	11	4	22

De la simple observación del cuadro 2 se desprende que, efectivamente, fueron los barcos de porte pequeño los que acusaron la mayor frecuencia, ya que la moda se situó entre 51-75 ton, representando los ocho navios comprendidos en este tonelaje poco más de un tercio (36.3%) del total. Y si a ellos se les suman el navío de menos de 50 y los cinco que estuvieron entre 76 y 100 ton, la proporción de los mercantes de “menor porte” (al no superar lo esta-

²⁶ Para los dos casos en que no se ha localizado el registro individual del viaje de ida nos hemos atenido a la evaluación de Chaunu. Tanto en el apéndice I, como en el II aparecen con interrogante todos los tonelajes que responden a estimaciones de Chaunu.

blecido para la Carrera de Indias de “100 toneladas para arriba”) alcanzaría prácticamente 64%. Se puede por ello concluir que las embarcaciones con tonelajes inferiores a 100 ton ocuparon una posición predominante en el conjunto de los navios que se dirigieron a los puertos yucatecos. No extraña así que el tonelaje medio de los permisos yucatecos en la década de los noventa fuera de 97.5 ton. En realidad, tanto la moda como la media no hacen sino reflejar la necesidad que tuvieron los comerciantes andaluces de adecuar su tonelaje al volumen concedido a la provincia y al tráfico que ésta era capaz de absorber.

Ahora bien, aun considerando los insignificantes grados del comercio yucateco dentro del total del tráfico atlántico, no deja de sorprender que en los últimos años de la década, concretamente en 1597-1599, los navios que asumieron el comercio con la provincia alcanzaran y hasta superaran en bastantes casos 100 ton, hasta el punto de representar un promedio anual de tonelaje por navio de 110 y 113 ton, respectivamente, y un volumen medio de comercio de 390.5 ton por año. Es más, incluso teniendo en cuenta que dos de los cuatro navios de 1597 correspondían a 1596, por no haber podido navegar ese año al quemarse la flota con la que iban en conserva, el volumen medio por año de comercio (260 ton) y el tonelaje medio de los navios (111.4 ton) que hubieran navegado esos tres años (1596, 1597 y 1599) seguiría excediendo el movimiento comercial permitido a Yucatán y, por supuesto, el tonelaje medio de 97.5 que los navios con destino yucateco acusaron durante la década. Ciertamente que de esa forma se mantenía el abastecimiento anual concedido, al compensar ese mayor flujo comercial la ausencia del mismo en los años en que no había ninguna partida para la península yucateca, pero aun así no deja de llamar la atención si se considera la evolución del tráfico ultramarino por esos años. Y es que el aumento que experimentó el tráfico yucateco se produjo en años de regresión del movimiento general por la saturación de los mercados indios, es decir, justo cuando, según Chaunu, se originó la crisis de 1597 en valores y precios y la mediana depresión de 1598-

1599 que provocó una atmósfera de marasmo que se prolongó hasta 1600.²⁷

En cambio, en el movimiento de retorno sí que parece manifestarse cierta correspondencia con la evolución del comercio atlántico, ya que los diez navíos que volvieron de Campeche en 1598 pueden entenderse como una réplica del “profundo e insólito desequilibrio” que se apreció ese año en general entre idas y retornos (éstos representaron 55.68% —22 370 ton— del total frente a 38.83% como promedio —14 863.68 ton de media— del ciclo 1593-1604), en gran parte motivado por la conmoción causada por la crisis de la Nueva España y la bancarrota de 1596-1597, aunque también contribuyera la constante amenaza de la presencia inglesa. La oleada de retornos bien podía significar el deseo de arriesgar lo menos posible y esperar tiempos mejores.²⁸ En el caso de los intercambios yucatecos, aunque esos diez registros sólo representaron 5% del volumen total de los retornos (1 190 ton, frente a 22 370 del movimiento general de retorno), sin embargo, contribuyeron de forma decisiva a que los envíos alcanzaran, durante el periodo estudiado, un promedio anual de 1.6 navíos, puesto que sin ellos la regularidad en la aportación yucateca al comercio ultramarino se reduciría notablemente, ya que hasta 1598 la región sólo tuvo en promedio un despacho por año.

Por último, en el cuadro 2 se puede asimismo apreciar no sólo la relación entre el lugar de fabricación y el porte de los navíos, sino también el claro predominio de los barcos de procedencia extranjera (50% frente a 31% de los fabricados en Vizcaya), a pesar de lo dispuesto sobre que en la navegación a Indias sólo se utilizaran naos de construcción hispánica. En realidad, no sorprende, pues, aparte de que este requisito nunca llegó a imponerse de manera estricta, parece que fue en las últimas décadas del siglo XVI cuando la presencia de embarcaciones extranjeras empezó

²⁷ CHAUNU, 1955-1960, t. VI-1, p. 384 y t. VIII-2.2, pp. 1033-1038, 1042-1044 y 1052-1056.

²⁸ CHAUNU, 1955-1960, t. VI-1, p. 332 y t. VIII-2.2, pp. 1038-1041 y 1044-1045.

a adquirir cierta significación ante la incapacidad de la industria naval española para abastecer la inmensa demanda de la navegación atlántica.²⁹

LAS MERCANCÍAS

Es indudable que el cuerpo del registro de un navío lo constituía la relación de las mercancías declaradas y embarcadas por los cargadores para su venta y distribución. Solía ser la parte más considerable del registro pero, aun así, su mayor o menor extensión servía como indicador de la importancia del cargazón y, en consecuencia, del comercio que generaría. De ahí que para una completa valoración de los intercambios mercantiles de Yucatán se haga imprescindible el análisis de los productos que se embarcaban en España con destino al puerto de Campeche, así como de los que se enviaban a la metrópoli en los viajes de retorno. De esta forma se podrá establecer qué mercancías representaban el grueso de las exportaciones e importaciones en el tráfico con los puertos yucatecos.

Problemas metodológicos y de cuantificación

El trasunto, tabulación y cuantificación de las mercancías ha sido el principal escollo con que hemos tropezado en nuestra investigación para el siglo XVI, dada la gran variedad y cantidad de las mercancías asentadas. Hemos podido comprobar lo que Chaunu puso de relieve en su análisis de los registros individuales como fuente para el estudio del tráfico atlántico: la dificultad que entraña la recopilación de los datos por la forma tan desordenada en que aparecen consignadas las distintas partidas de mercancías. Las numerosas listas de artículos se reproducen sin ningún criterio alfabético ni cronológico, repitiéndose con frecuencia

²⁹ HARING, 1979, p. 323. CHAUNU, 1955-1960, t. VI-1, pp. 162-163 y 166-167 y LORENZO SANZ, 1980, t. II, p. 294.

en una partida la anotación de un mismo producto aportado por un mismo comerciante, el cual, a su vez, hace otros embarques de idénticas mercancías en días y partidas diferentes. Lógicamente, esto entorpece la transcripción de las cuantiosas relaciones, aunque al final lo que acaba desbordando al investigador es la diversidad y profusión de las mercancías, la prolijidad con que se anota el contenido de cada fardo o caja, en suma, la composición del cargamento que acaba por constituir un auténtico bazar.³⁰

Ni qué decir tiene que el intento de proceder a un estudio de exportaciones e importaciones ha supuesto un recuento exhaustivo registro por registro que ha sido factible por la limitación cronológica y espacial de nuestro trabajo. Chaunu tuvo que renunciar a la valoración del "bazar flotante" que constituían las exportaciones de Europa a América y evaluar sólo los movimientos de mercancías en los viajes de retorno,³¹ precisamente por el inmenso y denodado esfuerzo que suponía revisar una ingente masa documental para determinar y cuantificar los cargamentos de los cientos de navios que atravesaron el Atlántico en dirección a las Indias entre 1504-1650. Lorenzo Sanz, por su parte, optó por analizar la cualificación sustancial de las mercancías que iban a Indias, obviando su cuantificación, quizá también por la imposibilidad de examinar todos y cada uno de los registros individuales de los navios que conformaron el tráfico atlántico en la época de Felipe II.³² Sin embargo, en nuestro trabajo se ha pretendido elaborar un estudio discriminado de las exportaciones e importaciones que tenían como destino o procedencia la provincia de Yucatán en el breve periodo estudiado, tratando de combinar los análisis cuantitativo y cualitativo. Es decir, nuestro objetivo ha sido seriar y cuantificar la información obtenida, pero procurando evitar, al igual que otros auto-

³⁰ Con la enumeración de algunas partidas refleja muy bien Chaunu la infinita variedad y la sensación de encontrarse uno ante un gran bazar. CHAUNU, 1955-1960, t. I, pp. 66-67.

³¹ CHAUNU, 1955-1960, t. VI-1, p. 98.

³² LORENZO SANZ, 1979, t. I, pp. 427-469.

res que nos han precedido, la torpeza de incurrir en el “fetichismo” de los números a los que hemos concedido el valor relativo e instrumental que verdaderamente tienen.³³

Dado el carácter de las fuentes, han sido muchos los problemas que se han planteado al organizar e interpretar la amplia y compleja documentación recogida. El mayor problema se ha derivado de la insospechada cantidad y variedad de las mercancías exportadas a Yucatán en este periodo, en comparación con las que absorbía la provincia en el siglo XVIII.³⁴ A esto se ha añadido la heterogeneidad de las medidas en que aparecen expresados los diferentes géneros, en cuanto que ha supuesto un serio obstáculo al seriarlos y cuantificarlos. Nos encontramos, por una parte, con mercancías consignadas por unidades de capacidad, peso o longitud, como el aceite, en arrobas, el hierro, en quintales, o los lienzos, en varas. Es más un mismo producto se solía registrar bajo diferentes unidades de medida, pues el vino podía ser embarcado en pipas y botijas (normales o peruleras); las almendras, en libras, almudes, fanegas o botijas; las avellanas, en quintales, almudes o fanegas; los lienzos y el terciopelo, en varas, piezas o libras; las cintas, en libras, adarmes, varas, piezas, docenas, gruesas, mazos o papeles; el hilo, en libras, piezas u ovillos; los corchetes, en unidades, papeles o sartas; los cascabeles, en docenas o petrales; los abalorios y cuentas, en gruesas, docenas, unidades, mazos o sartas, etc. En realidad, la variedad de las medidas es tan grande que obliga a un laborioso esfuerzo de conversión que, por otra parte, no siempre es factible, al no ofrecer datos la documentación ni la bibliografía sobre la equivalencia de algunas medidas que actualmente están en desuso.

Por otra parte, está la cuestión de la gran diversidad con que se presentan productos de un mismo tipo y que son diferenciados en función de su calidad, forma o material. Valgan como ejemplo los lienzos, de los que se registran variedades como las holandas, creas, esterlines o

³³ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1976, t. I, p. 16 y GARCÍA FUENTES, 1980, p. 7.

³⁴ GARCÍA BERNAL, 1998, pp. 1475-1477 y 1483.

flor de lino; o los paños, que también engloban las bayetas, estameñas, palmillas, jerguetas, rajadas, veintidosenos, etc. Pero el caso más llamativo está en la inmensidad de abalorios y gargantillas que se anotan bajo las más diversas formas y materiales, ya que hay partidas de cristalinas, puntillas de vidrio, granates y granatillos, aguamarinas, turquesas, corazoncitos, higas, etc., y también de gargantillas de abalorios, de azabache, vidrio, alquimia, plata o comunes, así como asientos de cantidades de cuentas, piezas o ruedas de abalorio, azabache, alquimia o vidrio para gargantillas.

Todo eso ha impuesto la necesidad de homogeneizar los datos y de reducir en lo posible las distintas mercancías y medidas, aunque no siempre con la precisión deseada. De ese modo, se ha logrado simplificar las abundantes variedades de textiles, al englobarlas bajo un solo tipo para su cuantificación, así como reducir a unidades las numerosas partidas de bisutería que aparecían consignadas en docenas o gruesas (144 unidades). Pero en algunos casos el esfuerzo realizado ha sido infructuoso ante la imposibilidad de agrupar o identificar algunos géneros o de encontrar las equivalencias entre las diferentes medidas para proceder a una conversión válida de las variadas partidas de ropa, artículos de mercería, metales labrados, libros, mobiliario, menaje de hogar, etc. De ahí que, al no poderse obtener una exacta valoración de todo lo embarcado, se haya optado por el estudio de los géneros computables, agrupándolos en quince apartados: productos de la tierra; frutos secos y especias; alimentación en general; textiles; textiles de hogar; ropa, complementos y zapatos; metales y herramientas; aparejos; menaje de hogar; productos de farmacia, droguería y perfumería; mercería; bisutería; artículos religiosos, y otras mercancías. Es decir, todas aquellas exportaciones que de una u otra forma pueden contabilizarse.

Por tanto, el análisis de las mercancías ha puesto de relieve que es prácticamente imposible obtener una valoración exacta del monto total de las exportaciones incluidas en el tráfico con Yucatán por las dificultades que entraña su cuantificación. Por el mismo motivo tampoco es viable evaluar el peso de las diferentes mercancías en el volumen global de las

exportaciones con el fin de establecer la proporción entre los diversos productos como, por ejemplo, los agrícolas y textiles.

Sin embargo, tales dificultades no se han presentado con las mercancías que se embarcaban en Campeche, puesto que no ha habido problema ni en la identificación ni en la evaluación de las mercancías, dado que eran consignadas en quintales, libras o arrobas, lo que ha posibilitado su valoración en quintales, con la excepción del copal que se registraba en panes y de los cueros que se asentaban en unidades.³⁵

De todas formas, aun cuando los problemas planteados en torno a la cualificación y cuantificación de las mercancías puedan restar exactitud a los resultados conseguidos, no por ello dejan éstos de constituir unos indicadores perfectamente válidos de la tendencia acusada por el movimiento comercial yucateco.

La demanda de Yucatán

La consecuencia más importante que se deriva de la riqueza informativa de los registros es la posibilidad de conocer todos y cada uno de los productos que demandaba la población yucateca, aun cuando su cuantificación total se haga inviable. Es evidente que la marginalidad y pobreza de Yucatán condicionaba su potencial de demanda y determinaba los productos que su estrecho mercado era capaz de absorber. Ahora bien, es obvio que los cargadores sevillanos y sus destinatarios yucatecos procuraron suministrar, en principio, lo que la provincia había reclamado, es

³⁵ Para la conversión se ha utilizado la equivalencia de 1 quintal = 4 arrobas = 100 libras. En el apéndice se han mantenido las medidas en que normalmente eran registradas las mercancías, porque ello favorece la comparación, a la hora de evaluar su importancia, con los cargamentos de otras épocas o regiones. Los cueros variaban según fueran curtidos, al pelo, cabezas de suela curtida, cabezas enteras de cueros curtidos o pieles de venado, siendo su valor diferente. No obstante, se ha optado por contabilizarlos conjuntamente con el fin de obtener una mejor comprensión del volumen que alcanzaron sus envíos.

decir, vino, aceite, bastimentos, ropas de vestir y otras mercaderías “necesarias para el sustento ordinario”. En definitiva, todo, pues a la vista de los géneros y frutos registrados en los navios que se despacharon a Yucatán está claro que se trataba de satisfacer la necesidad de una población que sufría absoluta carencia de los artículos más elementales para poder funcionar y consolidar el proceso colonizador. El incipiente desarrollo artesanal y el limitado fomento de la agricultura y ganadería en una tierra que, al decir de sus habitantes, era “estéril de aguas, así para alimentos de nuestras personas como para criar ganados”³⁶ exigían un abastecimiento regular de productos que necesariamente debían venir de España, si no se quería pagar los excesivos precios que entrañaba la reexportación desde Veracruz.

No hay que olvidar que a fines del siglo XVI los habitantes yucatecos estaban todavía tratando de configurar una sociedad que diera cuerpo a una provincia que por su aislamiento, tanto por tierra como por mar, pugnaba por hacerse un sitio en el escenario americano y que precisaba integrarse en los circuitos comerciales metropolitanos para eludir el encarecido abastecimiento de los intermediarios. Con todo, la presencia en los cargamentos de algunos productos que por su calidad y precio podrían ser considerados como “de lujo”, con destino para una región que pregona su extremada pobreza, no deja de ser un tanto contradictorio. Pero en realidad, lo que pone en evidencia es que su pobreza, aunque cierta, era un tanto relativa, dado que la abundancia de población indígena propició no sólo que la institución de la encomienda tuviera allí un especial arraigo e importancia, sino que, a la postre, toda la estructura económica acabara descansando en dicha población, al convertirse el trabajo indígena en la principal fuente de riqueza. La élite española yucateca, es decir, los encomenderos, contaban con los recursos necesarios para satisfacer su necesidad de un tipo de ropa y complementos (joyas, terciopelos, tafetanes, sedas de Italia, damasco, limistes, pelo de camello y pasamanerías con incrustaciones

³⁶ GARCÍA BERNAL, 1983, pp. 3 y 13.

de oro y plata), mobiliario y menaje de hogar (colchas y cojines con incrustaciones de oro y plata) que mostraran su posición social, su función de representantes de una nobleza que creían haber adquirido por sus propios méritos.³⁷ No cabe duda que era esa conciencia de nobleza y de clase superior lo que justificaba la demanda de unas mercancías que, por lógica, parecía que sólo podían permitirse las regiones más favorecidas del virreinato.

También cabría destacar por su cantidad y variedad, frente a su escasa utilidad, la enorme abundancia de artículos que pueden incluirse bajo el término de “abalorios”. Ante tantas y tantas partidas de gargantillas, sartas de perlas, cristalinas, turquesas, aguamarinas, granates, cuentas de alquimia, azabache, etc., sólo cabe pensar en el provecho que los comerciantes, autoridades y encomenderos podrían extraer de su trueque con los indígenas, a cambio de los productos que éstos podían aportar, pues ya en el último tercio del siglo XVI se reconocía que “las contrataciones de esta tierra son pocas y así el trato es de mantas de algodón y cera y miel y sal que se llevan a México y a otras partes, de donde traen mercaderías para españoles [e] indios”.³⁸ Es decir, se negociaba con algunos géneros que entonces proporcionaban los indios, por medio del tributo o mediante los repartimientos de géneros que se les hacían, y que ellos utilizaban en sus intercambios con los españoles, puesto que se admitía que “en esto pagan a los mercaderes las mercaderías y cosas que venden y los mercaderes lo llevan a vender a la Nueva España y vuelven a traer mercaderías”.³⁹

Por tanto, está claro que bajo los términos de “bastimentos” y “mercaderías” los yucatecos demandaban un sinfín

³⁷ GARCÍA BERNAL, 1978, pp. 464-474 y 1989, pp. 317-331.

³⁸ Relación de Juan de Magaña, 1º de enero 1581, en *Relaciones*, 1983, t. I, p. 149.

³⁹ Relación de la ciudad de Mérida, 18 de febrero de 1579, Relación de Cristóbal de San Martín, 20 de febrero de 1579, y Relación de Juan Bote, 20 de febrero de 1581, en *Relaciones*, 1983, t. I, pp. 82, 97 y 321, respectivamente. Sobre el tributo indígena y los repartimientos véase GARCÍA BERNAL, 1978, pp. 112-114 y 383-386, 1979, pp. 125-135 y 1992, pp. 403-407.

de los más variados productos. De ahí que a la hora de se-riar la información para proceder a su tabulación y cuantificación hayamos optado, como se ha dicho, por agrupar las mercancías en una serie de grandes apartados, reproducidos en el apéndice III, como forma de reducir las interminables listas de productos y de alcanzar mejor comprensión de lo que el comercio sevillano aportaba a la región. En dichos apartados aparecen recogidos prácticamente todos los productos que en mayor o menor medida, fueron transportados en los diferentes años por los navios que obtuvieron licencia para viajar a Campeche. Con todo, a pesar del pormenorizado recuento realizado, se han tenido que dejar sin contabilizar pequeñas partidas de algunos efectos, bien porque no se haya podido proceder a su conversión en una medida determinada,⁴⁰ o bien porque, dada su poca entidad o frecuencia,⁴¹

⁴⁰ Valga como ejemplo de este caso: dos pequeñas partidas de higos, de cuatro barriletes pequeños en 1597 y un barril quintaleño en 1600; seis sargas de anillos y una cajueta con higos, gargantillas, puntas, botones y cinturas de azabache, registrada en 1593; o 204 cajas de cuchillos de Belduque consignadas en 1597.

⁴¹ Estos casos son bastante más numerosos, pero interesa especificar algunos más representativos para que se tenga una idea de lo imposible que resulta realizar una completa evaluación. Siguiendo un orden cronológico, son los siguientes: en 1590, catorce chinelas y doce sierras; en 1593, cuatro rollos y una pieza de flecos de seda y oro, ocho docenas de cristal de alquimia y seis cajones de terciopelo con asientos de cuero; en 1594, una fanega de orégano, dos botijas de atún, seis piezas y siete unidades de arcabucejos de Holanda, seis pares de gemelos argentados, 24 rodetes, dos libras de cerdas de zapatero, una rodela negra, un anafe y 20 escubillas de limpiar ropa, ocho libras de piedra sofre, una libra de acíbar, 24 cintas de red, una libra de botones, 32 onzas de ámbar, dos bonetes de clérigo y 24 campanillas; en 1595, una pieza de arcabucejo de Holanda de 16 varas; en 1597, 30 lb de matalahúva, cuatro piezas de balagatillos, ocho unidades de arcabucejos de Holanda, doce azuelas de carpintero, 72 conteras de espada, 874 vainas de cuchillos de mesa y Belduque, seis escobetas de marfil, doce cerrojos, 62 onzas de flecos de seda y oro, ocho gruesas de pasamanillas, 50 varas de hilo, cuatro guarniciones de abalorios para mantos, 17.25 onzas de ámbar, 50 arrobas de carey, tres cruces de ébano y una de oro y esmeraldas, un misal "muy rico", dos cálices de oro, dos bonetes de clérigo, doce estuches de fraile, y cuatro tapetes pequeños ("tapecilios") para la Iglesia; en 1599, 30 uni-

o su rareza,⁴² no ameritaban su individuación ni ampliar innecesariamente el apéndice.

En dicho apéndice se pone de relieve que los productos agrarios demandados por la provincia, como el vino y el aceite, representaron partidas significativas con un total de 71 361.75 y 2 138 arrobas, respectivamente, ya que las partidas de vinagre (71.5 arrobas), 1 472 botijas y un barril quintaleño de aceitunas, y 46.5 arrobas y 76 barrillillos de alcarras fueron realmente simbólicas.⁴³ Por tanto, es evidente que el grueso de las exportaciones de los frutos de la tierra lo constituía el vino, dado que las partidas de aceite, a pesar de ser el otro producto requerido por los yucatecos, fueron notablemente inferiores, pues sólo supusieron 3% de las de vino. A este respecto interesa resaltar que en las exportaciones vinarias a Yucatán predominaron los caldos del Aljarafe (Villanueva del Ariscal, Sanlúcar la Mayor, etc.), y del entorno de Sevilla (heredades en la Vega de Triana, Coria, Dos Hermanas, etc.), ya que en casi todos los registros despachados, con la excepción de los de 1590

dades de arcabucejos de Holanda, un tapecillo para la Iglesia; en 1600, una imagen de Nuestra Señora "bordada y su vidriera" [*sic*].

⁴² Aunque los ejemplos no son muchos, conviene reseñarlos: en 1594, un rajeta (30 varas) de cabra de color almendra, dos piezas (57 varas) verdosillas de cabra, cuatro piezas de rebená, 22 millares de morillas y 48 chabascas; en 1597, 48 plumas de regocijo [*sic*] de colores, 240 mermeletas y cuatro libras de cuentas de recimar [*sic*].

⁴³ La conversión de las pipas de vino en arrobas se ha hecho a razón de 27.5 arrobas por pipa, según la propuesta de Chaunu y Sanz, y no de 27 arrobas por pipa, como prefiere García Fuentes, dado que las pipas con el uso se henchían. En cambio, para la conversión de las botijas de vino y vinagre en arrobas se ha tomado la equivalencia de 1.25 arrobas la botija corriente y 1.5 la perulera, siendo esta última la más utilizada para el vino en los registros yucatecos, a pesar de que para la segunda mitad del siglo XVII, según García Fuentes, este tipo de botija rara vez se usaba en las exportaciones de caldos peninsulares. No hemos procedido a la conversión de las botijas de aceitunas en arrobas por no conocer la equivalencia de los diferentes tipos de envases (botijuelas, botijas y medias botijas peruleras), pero estimamos que el total exportado no debió de exceder las 100 arrobas. CHAUNU, 1955-1960, t. I, p. 133; LORENZO SANZ, 1979, t. I, p. 467; GARCÍA FUENTES, 1980, pp. 243-244, y TORRES SANTANA, 1991, p. 227.

y 1595, figuraban numerosas partidas de vinos de dicha procedencia que englobaron 24723 arrobas, representaban casi 35% del total de vino exportado. Lo cual no deja de ser lógico si se tiene en cuenta que las heredades de la campiña sevillana se veían favorecidas tanto por su cercanía al puerto de embarque, como por la exención del pago del almojarifazgo de Indias que a fines del siglo XVI gozaban los vecinos de Sevilla para comercializar directamente en el Nuevo Mundo los productos de sus cosechas, ya que sólo debían abonar las tasas correspondientes a los envases en que se transportaban los diferentes géneros de la tierra.⁴⁴ De ahí que los caldos del término de Sevilla, aprovechando su ventaja comparativa, pudieran fácilmente imponerse por su menor precio frente a los de otra comarca sevillana, como Cazalla en la sierra norte, o frente a los procedentes de los términos de Jerez de la Frontera, Sanlúcar (La Jara), Cádiz (Puerto Real) y Castilla.

Con todo, no deja de sorprender que en los registros yucatecos los vinos de Jerez de la Frontera, a pesar de sus mayores precios, supusieran una tercera parte de los caldos embarcados (23675 arrobas), ocupando claramente el segundo lugar. Es más, conviene destacar que dentro de las exportaciones jerezanas las partidas de vino añejo (9733.5 arrobas) alcanzaron una proporción significativa (41%), a pesar de que su valor era notoriamente más elevado que el del nuevo. En cambio, los caldos de Cádiz (3128 arrobas) y Cazalla de la Sierra (2142.5 arrobas) tuvieron menor presencia, con 4.4% y 3%, respectivamente, mientras que los de Castilla únicamente lograron estar representados por una pequeña partida de dos pipas (55 arrobas).⁴⁵

⁴⁴ Son numerosas las partidas, tanto de vino como de aceite, que figuran exentas del pago de derechos por proceder de vecinos de Sevilla que embarcan los productos obtenidos en sus heredades más o menos próximas. LORENZO SANZ, 1980, t. II, p. 371.

⁴⁵ Sin embargo, para García Fuentes eran las comarcas sevillanas del Aljarafe y la Sierra Norte las que destacaban en las exportaciones de vino a Indias en los siglos XVI y XVII. GARCÍA FUENTES, 1980, p. 243. Aunque es posible que una buena proporción de las partidas en que no se consigna el origen (17.638 arrobas) correspondiera al Aljarafe, no por ello pierde importancia la notable presencia del vino de Jerez.

El contraste de los precios y quizá también de la calidad puede explicar la mayor o menor demanda, dado que en 1593 la pipa de vino (27.5 arrobas) del Aljarafe se valoraba en 18 ducados (6750 maravedís) frente a 22 ducados (8228 maravedís) del vino de Jerez, tanto nuevo como añejo, y 32 ducados (12000 maravedís) del vino añejo de Cazalla. Estas diferencias de precios se mantuvieron, aunque con altibajos, a lo largo de la década, ya que en 1597 los precios de la pipa de vino del Aljarafe, tanto nuevo como añejo, oscilaban entre 17 y 20 ducados (6375 y 7500 maravedís), al tiempo que los de Castilla se cotizaban en 34.5 ducados (12900 maravedís) y los de Jerez a casi 22 ducados (8125 maravedís) la pipa del vino nuevo y entre 23 y casi 27 ducados (8625 y 10000 maravedís) la del añejo; estos valores eran notoriamente superiores a 18 ducados (6750 maravedís) a que por entonces, inexplicablemente, se vendía la pipa del vino de Cazalla y a 16 ducados (6000 maravedís) que costaba la pipa de los caldos de Cádiz. Sin embargo, en 1600, mientras que los precios del Aljarafe y de Jerez seguían estimándose a los mismos precios, los de Cádiz se habían revalorado sensiblemente, al pagarse ya más de 21 ducados (8000 maravedís) por la pipa de vino nuevo.⁴⁶ De todas formas, se debe tener presente que el hecho de que fueran vinos añejos y de calidad (lo que no siempre consta) determinaba también estas variaciones en los precios.

Ni qué decir tiene que estos cargamentos de vino representaban enormes beneficios para los productores o mercaderes que los comercializaban en Indias, donde su precio se elevaba desmesuradamente. Basta reseñar que en 1588 una pipa de vino que en Sevilla costaba 16 ducados (6000 maravedís) en Veracruz alcanzaba 72 ducados (27000 maravedís), aumentando este valor aún más, cuando se vendía en México. Y para 1598 las diferencias de precios se habían incrementado, pues el vino que en Sevilla se

⁴⁶ Estos precios aparecen consignados en las partidas de mercancías recogidas en los diferentes registros de los navíos, cuya fuente documental se especifica en el apéndice I.

evaluaba a 12 ducados (4500 maravedís) la pipa, se cotizaba a más de 100 ducados (por encima de 37400 maravedís) cuando llegaba a la capital del virreinato.⁴⁷ De ahí el interés de los yucatecos en ser abastecidos directamente y no a través de Veracruz, con el fin de minimizar el encarecimiento que de por sí implicaba el transporte transatlántico. No hay que olvidar que por ese tiempo la provincia no podía contar con el suministro que más tarde le brindarían los navíos canarios, al no haber logrado todavía las islas Canarias asegurarse un puesto en el mercado americano ante las reticencias del comercio sevillano. De hecho, a pesar de que Yucatán figuraba desde 1612 como uno de los puertos a los que podían dirigir sus mercancías los navíos de permisión canarios, parece que por lo menos durante el reinado de Felipe III (1598-1621) no llegaron a materializar esta prerrogativa, al no existir, a lo largo de ese tiempo, ninguna referencia de navíos con destino a Campeche.⁴⁸ Por tanto, sería en la segunda mitad del siglo XVII cuando Campeche se perfilaría como uno de los puertos preferidos por los canarios para sus transacciones mercantiles por la "estimación y salida" que en él tenían los caldos isleños, preferencia que sería avalada por las 300 ton que le correspondieron a dicho puerto desde 1688 dentro del cupo de las 1 000 ton concedidas a las Islas.⁴⁹

Por otra parte, lo que también puede deducirse de la gran diferencia entre las exportaciones de aceite y vino es que el primero debía destinarse casi en su totalidad a cubrir las necesidades de monasterios e iglesias, mientras que el segundo servía para satisfacer tanto la demanda eclesiástica como el consumo de la población yucateca.⁵⁰

⁴⁷ LORENZO SANZ, 1979, t. I, p. 467.

⁴⁸ MORALES PADRÓN, 1955, pp. 154 y 182-186 y TORRES SANTANA, 1991, pp. 250 y 329.

⁴⁹ GARCÍA BERNAL, 2000, pp. 443-446.

⁵⁰ La petición expresa de "vinos y aceites" por parte de la provincia se justificaba alegando las necesidades de "los monasterios e Iglesias, así para decir Misa como para las lámparas del Santísimo Sacramento y también para el sustento ordinario de todos en general". Petición de Martín de Palomar, procurador general de la ciudad de Mérida, Mérida, 9 de noviembre de 1588, cit., f. 7.

Lo cual no es nada extraño, ya que la demanda de aceite en América no alcanzó las proporciones que la del vino, al encontrar los españoles en la manteca de cerdo un satisfactorio sucedáneo con que poder suplir tan costoso fruto.⁵¹ Los elevados precios a que se registraba el aceite en Sevilla justificaban su menor salida en el limitado mercado yucateco, toda vez que en 1597 y 1599 la arroba de tanpreciado producto se valoraba entre 35 y 37.5 ducados (13090 y 14025 maravedís, respectivamente),⁵² con lo que no extraña que su consumo acabara por marcar, en el Nuevo Mundo una clara distinción social, al quedar restringido a los estratos superiores de la sociedad indiana.

Por último, dentro de los productos agrícolas se incluían otros frutos más o menos elaborados que es interesante pormenorizar con el fin de mostrar el grado de diversificación de la demanda yucateca. Dada la variedad de las medidas en que eran consignadas, se ha optado por mantener las que ofrece la documentación, aun siendo conscientes de que, al presentarlos y cuantificarlos en libras (lb) (la medida más común), se puede obtener una visión sobrevalorada de su entidad dentro de las exportaciones agrarias. En realidad, dentro de los frutos secos sólo las pasas con 3000 lb o 120 arrobas alcanzaron una representación algo significativa, dado que las almendras con 490 lb y otras pequeñas partidas apenas superaron las 25 arrobas, mientras que la presencia de las avellanas fue verdaderamente fútil.⁵³ Tampoco era relevante el monto

⁵¹ Carlos Sempat Assadourian pone de relieve cómo en el amplio espacio peruano se impuso también la manteca sobre el aceite, especialmente en las poblaciones secundarias y zonas rurales. ASSADOURIAN, 1978, p. 150.

⁵² La diferencia con los precios del vino era notoria, sobre todo si se tiene en cuenta que los valores que hemos aportado para éste eran en pipas y que la capacidad de una pipa era de 27.5 arrobas.

⁵³ Sólo podemos contabilizar las cuatro arrobas del quintal y 3.17 arrobas de la fanega, dado que no hemos podido encontrar la equivalencia de los 58.5 almudes. La conversión de las fanegas en arrobas se ha hecho sobre la base de que la fanega tenía una capacidad de 55.5 lt y una pipa (27.5 arrobas) podía equivaler, según Torres Santana, a 480 lt. TORRES SANTANA, pp. 227-228.

de las especias (1 005 lb o 40 arrobas), a pesar de tener una representación muy surtida, aunque la canela (324 lb), el azafrán (279 lb) y la pimienta (178 lb) constituían los principales envíos, lo que quizá explica que fueran las únicas especias que mantuvieran su presencia en el comercio yucateco.⁵⁴ Y en cuanto a otros productos alimenticios, las pequeñas partidas de azúcar, arroz, lentejas y jamones que se despacharon a Yucatán en 1597, indican que no eran productos que demandara la población yucateca, sino que su despacho respondió más bien a una petición muy concreta o a una coyuntura favorable, dado que ese año fue especialmente fecundo para el abastecimiento de la provincia, al combinarse mayor número de navíos con unos cargamentos mayores y más diversificados.

Con todo, del examen de las mercancías se desprende que la necesidad de “bastimentos, ropas de vestir y otras mercaderías” era lo que en verdad determinaba los cargamentos que tenían como destino la península yucateca, incluyéndose dentro de tan amplias denominaciones no sólo los llamados productos industriales (textiles y ropa, siderúrgicos y afines y el papel), sino también toda una inmensurable variedad de artículos de uso más o menos cotidiano, pero esenciales para el desenvolvimiento normal de la población española. Ahora bien, dado que no todos los productos tenían igual demanda, interesa proceder al análisis tanto cuantitativo como cualitativo de las exportaciones.

Está claro que los textiles representaban la parte más importante de estas exportaciones, con un total de 132875.5 varas, 716.5 piezas y 72 lb de los más variados tipos, desde los tejidos más corrientes, como naval, ruán, brin o melinge, paños, lienzos, tocas, vitre, holanda, lanillas o angeo, hasta los que por su calidad y valor eran estimados como símbolo de representación social y, por tanto, más preciados, como el terciopelo, tafetán, argentería, damasco, ra-

⁵⁴ En el siglo XVIII las exportaciones a Yucatán de estas tres variedades de especias alcanzaron un total de 1 061 arrobas o 26 525 lb. GARCÍA BERNAL, 1998, pp. 1476 y 1483.

so, seda y pelo de camello, a los que se podrían añadir los tamenetes y limistes que por su escasa entidad se han incluido en el conjunto de otros.⁵⁵ De todas formas, a pesar de que hemos tratado de especificar en todo lo posible los diferentes tejidos, el apartado de los textiles no recoge todas y cada una de la variedades que se embarcaban para Yucatán pues, como se ha expuesto, se ha procurado resumir las infinitas partidas y agrupar dentro de un mismo tipo de tela, otras de similar calidad, pero cuya escasa cantidad o frecuencia no justificaban su individuación.⁵⁶ Así, bajo la denominación de brin y melinge (telas ordinarias y gruesas) se han contabilizado diferentes asientos de humana, carisea, coleta y cañamazo; dentro del apartado de paños se han incluido jerguetas o jergas, rajás, palmilla (género de paño de Cuenca), catorceno, veintidoseno, velloríes, estameñas y bayetas; como lienzos se han considerado no sólo los que en los registros aparecen así especificados, sino también las telillas, crea, esterlín, flor de lino,

⁵⁵ Ante las diferentes medidas de las piezas no ha sido posible su conversión en varas. Según Lorenzo Sanz, las piezas de paños de Segovia tenían 40 varas de longitud. LORENZO SANZ, 1979, t. I, p. 435. Sin embargo, en los registros de Yucatán hemos encontrado diferentes medidas, pues, por ejemplo, las piezas de tafetanes de Granada se registraban con una longitud de 45 varas, mientras que la pieza de damasco incluía 39 varas, la de raja 35 y la de tafetán labrado 29; a su vez, una pieza de Holanda podía tener 50 o 39.5 varas y, en cambio, la pieza de espumilla contenía 57 varas y la de tocas 77. Registros de los navíos "San Bernabé", 1590, y "El Espíritu Santo", 1597. Otro tanto ha ocurrido con las libras, medida de peso en que se consignaba siempre la seda y que no hemos podido convertir por desconocer su equivalencia en varas. De los otros textiles sólo se dieron tres excepciones: las 6.5 libras de terciopelo y ocho libras de lino registradas en 1594 (navíos "San Antonio de Padua" y "San Antonio", respectivamente), y las 110 lb de gasa que se embarcaron en 1597 (navío "El Espíritu Santo"), partidas que no se han incluido ni contabilizado en el apéndice III.

⁵⁶ Por supuesto, asumimos el mayor o menor acierto de tales agrupaciones, ya que en la clasificación de los tejidos nos hemos visto condicionados por unas denominaciones actualmente en desuso, con lo que la simple descripción en los repertorios enciclopédicos no permite conocer la verdadera textura y diferencias de las telas. Con todo, hemos dejado sin incluir 657 varas de samalón y 600 de dimani por no haber podido encontrar ninguna referencia de estos tipos de tejidos.

mitán y caniquí,⁵⁷ y por último, las lanillas engloban las partidas de anascote.

Como se puede observar, la distribución de los diversos géneros de primera necesidad se ha hecho en función de la estimación y salida que tenían en el estrecho mercado yucateco. Destacan por esto las innumerables partidas de naval y ruán (40 151.5 y 37 639 varas) que supusieron 30 y 28% de las exportaciones textiles en varas, seguidos a bastante distancia por los brines y melinges con 17 683 varas (13%), los paños con 10 019.5 varas (7.5%) y los lienzos con 7 256.75 varas (5.5%). Estos cinco tipos de efectos textiles, o en algunos casos conjuntos de tejidos, constituían sin duda alguna, los géneros de mayor demanda, ya que con 112 750 varas absorbían prácticamente 85% de la exportación total. Incluso contabilizando las piezas (a partir del promedio arbitrario de 40 varas por pieza, según la longitud que tenían los paños de Segovia) seguirían englobando conjuntamente 81.4% de toda la exportación de tejidos —161 535.5 varas, excluyendo 72 lb—, aunque en este caso, mientras los cuatro primeros efectos representarían menor proporción (con 24.8, 23.3, 11 y 6.2%), el grupo de lienzos pasaría a tener una presencia mucho más significativa con 25 357 varas (15.7%) y a ocupar, por tanto, el tercer lugar en el mercado yucateco. Del resto de los productos más corrientes cabe resaltar las tocas con 5 087.5 varas, los vitres con 4 404.5 varas y las holandas con 4 126 varas, pues, a pesar de su menor entidad porcentual dentro del supuesto total exportado de efectos textiles (3.2, 2.7 y 2.6%, respectivamente), mostraban una notoria regularidad en los registros yucatecos, mientras que las pequeñas partidas de angeo (964.5 varas) y lanillas (195 varas) no dejaban de ser simbólicas dentro de las exportaciones textiles, lo que es un tanto sorprendente, si se

⁵⁷ No ignoramos que bajo el término genérico de "lencería" se incluían también otros tipos de telas de diferentes calidades y precios, como ruanes, angeos, brines, melinges, holandas, etc., que, sin embargo, hemos preferido individualizar con el fin de resaltar su importancia en el comercio yucateco.

recuerda la salida que los angeos bretones y las lanillas flamencas tenían en los mercados de la Nueva España.

Ahora bien, en la pormenorización de este tipo de mercancías merecen un comentario aparte los considerados textiles “de lujo” por no ser de consumo común. Aunque los registros muestran una variada gama de este tipo de géneros, con diferentes calidades y precios, la cuantificación de las distintas partidas evidencia que el tafetán 2 120 varas, el terciopelo 1 635, el pelo de camello aproximadamente 1 379 y la argentería (bordadura de plata u oro) 1 098 varas, acaparaban conjuntamente la mayor proporción, 4% de toda la exportación de tejidos. De los restantes, como damascos, rasos, sedas, tamenetes de Milán o limistes (paños finos de Segovia de mucho precio), sólo cabe destacar su importancia cualitativa, su valor emblemático, al denotar un claro deseo de ostentación precisamente en una provincia de presumible pobreza.

El elevado precio de algunos tejidos contrasta con los de las telas más corrientes y explica su menor demanda, a pesar de que la variedad de precios consignados para un producto en un mismo año y barco impide establecer el verdadero valor de cada uno. Así, la vara de terciopelo oscilaba entre los 1 156 maravedís de 1593 y los 1 700 a que se consignaba en 1600, dependiendo tanto del color como de que fuera labrado o no; el tamenete se cotizaba en 1597 y 1600 a 1 122 maravedís la vara, mientras que el precio del limiste era en 1599 de 1 904 maravedís la vara; el tafetán aterciopelado se valoraba en 1590 a 986 maravedís la vara, un precio más alto que el del tafetán normal que en 1593 se asentaba a 221 y en 1598 a 255; el raso valía en 1590, a 612 maravedís y a 884 en 1599; por su parte, el pelo de camello, que en 1594 se registraba a 6 800 maravedís la pieza, en 1597 fluctuaba entre 4 760 y 5 610.

Por el contrario, las telas de más uso común presentaban precios visiblemente inferiores, sobre todo las francesas (ruanes, angeos, brines, melinges, navales, lienzos, coletas, etc.) y flamencas (holandas, navales, tocas, lienzos, paños, anascotes, lanillas, telillas, bayetas, etc.), que eran los géneros textiles que tenían más demanda en las Indias,

aunque también los italianos (paños y lienzo, además de los terciopelos y seda) y los ingleses (estameñas, mitanes, carisea, etc.), estaban presentes en los embarques de los registros a Yucatán. Aun considerando que los valores de un mismo tejido podían ser muy variables, al estar en función de sus diferentes calidades, los precios de los brines, melinges, vitres, angeos y lienzo crudos eran los más bajos, pues oscilaban entre 50 y 90 maravedís, aunque el precio normal solía estar entre 60 y 70.⁵⁸ Los navales y los ruanes, sin embargo, superaban siempre los 100 maravedís, los primeros fluctuando entre 100 y 116 maravedís la vara y los segundos entre 128 y 140 los comunes, mientras que los “ruanes de fardo” se vendían en 1600 entre 148 y 161 maravedís, y los “de cofre”, los de más calidad, se valoraban en 340 maravedís en 1593 y entre 323 y 425 en 1599, aunque en 1600 su precio osciló entre 148 y 425 maravedís.⁵⁹ También las holandas y lienzo finos tenían precios superiores, aunque muy variables, ya que abarcaban una amplia gama que iba desde 185 a 390 maravedís la vara, pudiéndose apreciar tales diferencias en un mismo registro.

Sin embargo, lo más notable eran los contrastes al alza que se podían apreciar en los costos de los pocos textiles nacionales que integraban las exportaciones. Todos los tejidos correspondían a la industria del paño que por entonces tenía prestigio universal, en franco contraste con la producción de lienzo que era prácticamente inexisten-

⁵⁸ En 1593 el brin se registraba a 70 y 72 maravedís, y el melinge a 90, apareciendo algunas partidas consignadas como “brin de melinge” a 60; el vitre a 50 y 62 maravedís, la humana a 72 y los lienzo crudos a 50 y 90; y en 1594 el angeo se asentaba a 50 maravedís la vara. En 1600 el brin “de lino” costaba 98 maravedís, el melinge a 62 y 78, la humana se vendía a 98, el vitre a 72 y el angeo a 80 y 93.5.

⁵⁹ La constante alza de precios ante la demanda americana se manifiesta en los precios de los ruanes de cofre, que contrastan con los ofrecidos por Lorenzo Sanz. Este autor, que incluye una relación de los precios de las telas francesas, estima que el de los ruanes de cofre solía estar en torno a los 150 maravedís, “aunque en 1584 valió la exorbitante cifra de 306 mrs.” LORENZO SANZ, 1979, t. I, pp. 448-456. La cita textual corresponde a la p. 452.

te.⁶⁰ Los paños de Segovia, uno de los centros textiles españoles más acreditados, que en 1593 se consignaban a 900 los maravedís la vara, acabaron fluctuando entre los 1 394 maravedís de 1597 y a 1 904 que se valoraban en 1599; por encima de 900 maravedís la vara valían también los paños de Gumiel (Burgos), mientras que las palmillas de Cuenca, que en 1593 costaban 442 maravedís la vara, para 1597 ya oscilaban entre 600 y 782 maravedís. Las rajadas de Ávila se registraban entre 476 y 544 maravedís la vara, al tiempo que las bayetas de Córdoba se asentaban en 1599 a 272 maravedís. Las más asequibles eran las jerguetas de Toledo, pues aunque su precio variaba entre 153 y 204 maravedís la vara, el valor más común solía estar entre 150 y 160 maravedís.

En realidad, tanto los elevados precios como la escasa representación textil española en los registros yucatecos no hacían sino poner de manifiesto lo que ya era público y notorio desde mediados del siglo, es decir, la fragilidad y decadencia de la industria española ante la incapacidad de la corona para encauzar de forma productiva los inmensos tesoros aportados por los nuevos territorios. Y es que el crecimiento desmesurado de la demanda americana desbordó todas las previsiones e hizo insuficiente una producción industrial que ya era considerablemente inferior a la de Francia, Países Bajos e Inglaterra. Fue entonces cuando, ante el gran desequilibrio entre la oferta y la demanda, las Indias y los retornos metálico-monetarios empezaron a gravitar inexorablemente sobre la tendencia alcista de los precios. Pero la monarquía española, en vez de aprovechar los cuantiosos metales preciosos para desarrollar la industria y detener, con la abundancia de la oferta, la constante alza de los precios, se preocupó únicamente por saldar el desequilibrio comercial y el costo de su política imperial, con lo que tan óptima coyuntura sólo sirvió para provocar una inflación excesiva respecto al nivel europeo de precios y, por tanto, para hundir la industria nacional,

⁶⁰ LORENZO SANZ, 1979, t. I, pp. 433-436.

incapaz de competir con la baratura de las manufacturas extranjeras.⁶¹

De todas formas, aunque las telas representaban sin duda alguna, las partidas más importantes y valiosas, la significación de las restantes mercancías embarcadas, en cuanto a cantidad y variedad, queda patente en el apéndice III. Es evidente que ante tal diversificación se hace prácticamente inviable proceder a la pormenorización de los múltiples artículos que integraban los cargamentos de los registros yucatecos y, mucho menos, tratar de establecer su mayor o menor representatividad en el conjunto de las exportaciones. En realidad, basta con el repaso de dicho apéndice para conocer las ropas de vestir y demás bastimentos y mercaderías que la población yucateca necesitaba para su desenvolvimiento cotidiano.

Así, se puede apreciar cómo la producción textil se completaba con géneros ya más elaborados destinados para el servicio del hogar (mantelerías, toallas, cojines, colchas, almohadas, sábanas y alfombras) y, sobre todo, con la "ropa", cuya presencia era mucho más cuantiosa, dada la expresa demanda que de ella habían hecho los yucatecos. Lógicamente, ésta aparece en sus más variadas formas y calidades, pues se debe tener en cuenta que, aunque nosotros hayamos procedido a su desglose, en realidad dentro del comercio indiano bajo el nombre genérico de "ropa" se integraban no sólo las prendas de vestir propiamente dichas (camisas, capas, sayas, jubones, calzones, cuellos, pechos, mangas y puños), sino también toda una serie de complementos que incluían tanto artículos textiles (medias, sombreros, guantes, gorgueras, tocas, sobretocas, escofiones y pañuelos) como de piel (cinturones y talabartes), ocupando dentro de éstos un lugar importante los de zapatería, en especial los chapines, borcegués y servillas.

Por otra parte, estaban los productos industriales igualmente necesarios para el desarrollo del proceso colonizador, como los siderúrgicos y afines, todo tipo de aparejos y el me-

⁶¹ LARRAZ, 1963, pp. 17-50, HAMILTON, 1975, pp. 209-225 y RUIZ RIVERA y GARCÍA BERNAL, 1992, pp. 45-48.

naje de hogar. De los primeros cabría resaltar el hierro sin labrar, con un total de 447 quintales, y el labrado, como clavazón, herrajes, alambre, candados, hachas, sierras, azuelas, brocas, alesnas, limas de platero, tachuelas, es decir, toda suerte de herramientas y utillaje, siendo al mismo tiempo realmente escasa la presencia del acero, al totalizar apenas 26 quintales. Aunque es evidente que cuantitativamente no alcanzan gran entidad (sólo destacan las brocas y las tachuelas con 5 000 y 1 500 unidades, respectivamente), en cambio, tienen el apreciable valor de mostrar las prioridades de la provincia yucateca en este tipo de exportación, así como la participación de la producción industrial española en el tráfico atlántico, dada la procedencia vizcaína del hierro, clavazón y herrajes.⁶² De los aparejos se podrían distinguir los frenos dejinetes (349 unidades), los puños y vainas de espada (188 y 1 643 unidades, respectivamente) y los anzuelos (7 000 unidades), ya que los otros artículos (estribos, espuelas, sillas de montar, bridas y cinchas) se embarcaban en cuantía insignificante. Y en cuanto al menaje del hogar conviene reseñar que la gran cantidad y variedad de los productos exportados dificultó seriamente su cuantificación, por lo que los incluidos en el apéndice sólo pueden tomarse como un indicador de las carencias de los yucatecos y de cómo la demanda se centraba en los artículos básicos y cotidianos (cuchillos, candeleros, bacinicas, espejos, cofres, platos, vasos, cazuelas, sartenes, cazos, cántaros, escobillas, etc.), aunque sólo fueran verdaderamente relevantes las cuantiosas partidas de cuchillos (carniceros o comunes, de Belduque, bohemios, de concha, de monte, navajas, machetes, etc.) que totalizaron 5 540.7 declas o 55 407 unidades.

De los otros grandes conjuntos establecidos, el que engloba los productos de farmacia, droguería y perfumería pone en evidencia cómo, después de la brea (3 300 lb), los bálsamos (estoraque y menjuí), las jeringas, los anteojos, el agua rosada y el incienso eran los productos más solicitados, aunque su cuantía sólo estuviera entre 100 y 300 lb, ocupando un lugar claramente secundario el albayalde, cardenillo, la

⁶² GARCÍA FUENTES, 1991, pp. 103-145.

almáciga y, sobre todo, la mirra. Sin embargo, sobresale el apartado dedicado a los efectos de mercería o quincallería, por cuanto la gran cantidad y variedad de las mercancías exportadas revela la escasez que de objetos tan necesarios, a pesar de su aparente futilidad, tenía la población yucateca. Los innumerables registros de agujas, alfileres, cintas de todo tipo, hilo, botones, alamares, corchetes, pasamanerías, tijeras, dedales y cordones dan buena prueba de ello.

Por lo que respecta al grupo destinado a la bisutería, ya se ha comentado la sorprendente abundancia de dichos objetos y la posible explicación de que en todos los cargamentos se asentaran numerosas partidas de todas clases de abalorios, cuentas, gargantillas, broches, anillos y zarcillos. A pesar de la gran dificultad que ha entrañado su desglose para proceder a su cuantificación, se ha conseguido con mayor o menor acierto detallar los diferentes efectos y poner así de relieve cuáles eran los más cotizados en la provincia, aunque por lo común todos eran de escaso valor, como lo prueba el hecho de que el precio consignado solía corresponder a conjuntos (millares, mazos, sartas, gruesas o docenas) y no a unidades. Valga como ejemplo el hecho de que en 1590 el millar de cuentas azules y de colores y el mazo de abalorios finos de color y negro se valoraban en dos reales (68 maravedís), y en 1597 las gargantillas se evaluaban en dos, seis, o siete reales la docena, según fueran de abalorio, vidrio o azabache. Lo que se desprende de su pormenorización es que las cuentas (turquesas, aguamarinas, ruedas de azabache, perlas falsas, de alquimia, de vidrio, etc.) absorbían las mayores partidas con un total de 458.071 unidades, 219 mazos⁶³ y 152 sartas, seguidas de los abalorios (éstos incluyen también las cristalinas y las puntillas de vidrio) que supusieron 68 364 unidades, 860 mazos y 2 616 sartas, mientras que del resto se distinguían los anillos (17 724 unidades), los corales, redondos y menudos (7 000 unidades y 493 onzas), las gargantillas (6 993 unida-

⁶³ Sólo en 1590 hemos encontrado la referencia de que un mazo de abalorios equivalía a cinco millares. Registro del navío "San Bernabé", 1590. Ignoramos si esa equivalencia era siempre válida.

des) y los zarcillos (5 709 pares), ya que las higas o dijes (774 unidades) tuvieron escasa representación. Tales cantidades de piezas de bisutería contrastan con las pocas joyas de verdadero valor enviadas, pues sólo se registraron tres sortijas de oro y cuatro gargantillas de plata en 1594, mientras que en 1597, el año de los mayores embarques, únicamente se asentaron, además de dos cálices de oro, 2 000 cuentas de oro y una cruz de oro con esmeraldas.

Finalmente, del examen del grupo integrado por los artículos religiosos se desprende que su demanda no era especialmente alta, pero sí muy representativa de una sociedad, como la indiana, que se fundamentaba en la evangelización y en el arraigo del catolicismo. Las numerosas partidas de rosarios (5 853 unidades) y medallas (2 644 unidades), así como los otros efectos religiosos (imágenes, campanas, *Agnus Dei*, vinajeras, estampas e incensarios) constituyen un buen exponente del espíritu religioso que impregnó la conquista y colonización de las Indias. Y en cuanto al último apartado, sólo cabe decir que se ha tratado de integrar en él algunas mercancías de difícil encaje en los grupos establecidos, pero que eran bastante significativas de la penuria en que se desenvolvía la población yucateca. En realidad, de este grupo lo más notable estaría en las consignaciones de papel y de cañones de escribir, en cuanto que el primero alcanzó la cifra de 2 078 resmas o 1 039 000 pliegos (a razón de 500 pliegos la resma) y los segundos totalizaron 11 700 unidades y catorce mazos, es decir, unas cantidades respetables que en buena medida pudieron responder a las necesidades de la burocracia administrativa; pero también fueron estimables las partidas de trompas de París (4 464 unidades y 227 mazos) y las cuerdas de vihuela (1 728 unidades y 69 mazos), sobre todo porque evidencian la importancia que tenía la música en la vida de la provincia. Del resto de los productos (cordobanes, lienzos de pintura, matahumos, escribanías, aderezos de tinta, antepuertas, libros, piedras de moler, jabón, flautas, saleríceos, etc.) sólo cabría apuntar que, aun no siendo cuantitativamente relevantes, constituyen otra muestra más de la diversificada demanda yucateca.

La oferta de la península yucateca

A la hora de analizar el movimiento comercial de Yucatán no se puede dejar de considerar cuál era su grado de oferta, dado que podría haber sido más importante que su demanda y haber actuado como motor de los intercambios. Pero a la vista de las mercancías que embarcaban los navíos en Campeche se desprende que el grado de exportación de la península yucateca era bastante limitado. En el apéndice IV se han recogido los productos que durante la década estudiada se cargaron en los viajes de retorno. Las pocas mercancías exportadas se han seriado de acuerdo con las medidas en que se consignaban normalmente, es decir, el palo de tinta y la zarzaparrilla, en quintales; el añil, en arrobas; el copal, en panes, y los cueros, en unidades. No obstante, para su análisis se tratará de unificar las medidas con el fin de valorar la representatividad de algunos productos en el volumen de las exportaciones yucatecas. Se puede así apreciar que el palo negro de tinta absorbió la mayor cantidad de carga con 16914 quintales o 67656 arrobas, seguido de los cueros que totalizaron 6180 unidades. En realidad, estos dos productos representaron el grueso de las importaciones realizadas por los comerciantes sevillanos procedentes del puerto yucateco, pues la zarzaparrilla y el añil o índigo, que dentro del tráfico atlántico alcanzaban proporciones sustanciales, tuvieron aquí una participación verdaderamente insignificante, tanto en términos absolutos como relativos. Basta con reparar en que de los 17015.5 quintales que totalizaron el palo de Campeche, la zarzaparrilla y el añil, el primero acaparó 99.4%, es decir, prácticamente el total de las exportaciones yucatecas, mientras que la zarzaparrilla con 94.5 quintales o 378 arrobas sólo alcanzó 0.55%, al tiempo que el añil con 28.5 arrobas o siete quintales quedó reducido a una proporción (0.01%) más que simbólica.

No cabe duda, por tanto, que el palo de tinta o de Campeche constituía la mercancía clave en la vertiente atlántica del comercio yucateco. Lo cual no era por otra parte, extraño, puesto que desde la década de los sesenta las autoridades de

la provincia habían vislumbrado las posibilidades que ofrecía su comercialización en los mercados europeos, hasta el punto de que en 1566 el primer gobernador, don Luis de Céspedes y Oviedo, procedió a estancar su corte y extracción con el fin de que el gobierno pudiera obtener beneficios de tan lucrativo comercio. El hecho de que su sucesor, don Diego de Santillán, restableciera el estanco explica que los yucatecos, por medio de los oficiales reales, suplicaran la supresión del mismo para que todos pudieran aprovecharse de su explotación.⁶⁴ Con todo, la cantidad de 16914 quintales exportada durante la década de los noventa no representó realmente una cifra importante, como tampoco la media anual (1538 quintales) que se desprende de la misma, si se tiene en cuenta que de 1569 a 1577 navegaron para España unos 30000 quintales (3750 quintales de promedio anual) y que en 1574 se sacaron más de 15000 quintales de la provincia.⁶⁵ ¿Quiere esto decir que había bajado la demanda y, por tanto, la producción de tan preciado producto? Ciertamente no. Lo que se desprende de un grado tan bajo de exportación es que, tal como Chaunu puso de relieve, la mayor parte de la producción no se llevaba directamente a España desde Campeche, sino que era encauzada a través de los puertos vecinos (Veracruz, La Habana y Honduras), dada la insuficiencia portuaria de la provincia. Y aunque parece que Honduras comercializaba una buena parte del palo correspondiente a la costa oriental de la Península, de hecho eran La Habana y, sobre todo, Veracruz los puertos que desempeñaban un papel especialmente relevante en esta función reexportadora.⁶⁶

En realidad, la importante corriente de intercambios que unía San Francisco de Campeche con Veracruz la ponían de manifiesto los oficiales reales cuando en 1577 insistían en el ahorro que supondría trasladar el palo directamente al "río de Sevilla" desde Campeche, en vez de

⁶⁴ CALDERÓN QUIJANO, 1944, p. 40. Carta de los oficiales reales de Yucatán al rey, Mérida, 2 de abril de 1574, AGI, *México*, 365.

⁶⁵ Informe de los oficiales reales al rey, Mérida, 26 de mayo de 1577, AGI, *México*, 365.

⁶⁶ CHAUNU, 1955-1960, t. VIII-1, pp. 840-841.

hacerlo a través de San Juan de Ulúa. Su argumento era que el comercio directo sólo implicaba el costo de cinco reales y medio de flete por quintal, mientras que con la reexportación desde el puerto mexicano el transporte se encarecía notablemente, al tener que añadirse a los cuatro reales que suponía el traslado a San Juan de Ulúa los otros cuatro que se pagaban de flete por cada quintal desde dicho puerto a España. Y eso siempre que los navíos de las flotas lo llevaran como lastre (con el peligro de mojarse y perder gran parte de su tinta), porque de embarcarlo como mercancía el costo ascendería mucho más.⁶⁷

Sin embargo, no parece que el ahorro de costos sirviera para impulsar el tráfico directo con la metrópoli, ya que en 1577 se enviaron desde la Nueva España 1 600 quintales de palo de tinta y en 1581 y 1585 las flotas transportaron una media de 3 000 quintales del palo de Campeche.⁶⁸ Es más, según las series estadísticas de Chaunu, en 1581 se reexportaron desde La Habana, 3 272 quintales de dicho palo, y en 1585 llegaron a España 4 457 (1 300 quintales desde Campeche, 3 000 desde Campeche, Yaguana y Jamaica y 157 desde Jamaica), mientras que desde Honduras navegaron 300 quintales de palo de tinta; y en 1587 las flotas cargaron en Veracruz 4 213 quintales de palo de Campeche. En cambio, en la década de los noventa sólo se efectuaron, según dichas series, dos envíos de palo de tinta: 745 quintales embarcados en La Habana y 616 en Cartagena.⁶⁹ Está claro que la comercialización del palo de tinta yucateco desde otros puertos más o menos próximos sustrajo buena parte de los beneficios que podría haber absorbido la provincia, pero también los casi 17 000 quintales registrados entre 1590-1600 demuestran que Campeche

⁶⁷ Informe de los oficiales reales de Yucatán al rey, Mérida, 26 de mayo de 1577, AGI, *México*, 365.

⁶⁸ LORENZO SANZ, 1979, t. I, p. 599-601. Como ya se ha apuntado, este autor diferencia entre palo de Campeche y el palo de tinta negro *ek*.

⁶⁹ CHAUNU, 1955-1960, t. VI-2, pp. 996-997 y 999-1000. Ya se ha señalado que también este autor diferencia entre palo de Campeche y el palo de tinta.

tuvo en las exportaciones directas de este producto tintóreo mayor relieve que el que se le reconoce.

En lo que sí perdió protagonismo la provincia fue en la granjería del añil, una materia tintórea que en un principio se pensaba que podía llegar a ser el otro gran producto de exportación de la región, pero que no llegó a prosperar por las restricciones impuestas por la corona al comienzo de los ochenta.⁷⁰ Eso explica la insignificante presencia de este producto en los cargamentos yucatecos y que Campeche no figurara, ni en el siglo XVI ni en el XVII, como uno de los puertos de origen en las importaciones metropolitanas del índigo.⁷¹ Y otro tanto podría decirse de la zarzaparrilla y el copal, otros recursos exportables de Yucatán, que durante el siglo XVI apenas aparecen con este origen en las series de Chaunu sobre las llegadas a Sevilla de estos productos, puesto que sólo se recoge un envío de zarzaparrilla procedente de Campeche en 1585 por un total de 412.5 arrobas.⁷² En realidad, las escasas partidas de zarzaparrilla (378 arrobas) y de copal (244 arrobas) remitidas en la década de los noventa, aun no siendo registradas en las series de Chaunu, parecen evidenciar el mismo fenómeno que con el palo de tinte, es decir, que normalmente estos productos eran redistribuidos desde otros puertos, sobre todo la zarzaparrilla, de la que Veracruz, Honduras y La Habana acaparaban las mayores cantidades.

Sin embargo, merecen mención aparte los embarques de cueros curtidos o al pelo, tanto porque las 6 180 unidades representaron una partida sustancial en los cargamentos de retorno, como porque su presencia creciente en los registros puede interpretarse como un reflejo del incipiente desarrollo ganadero de la región ante la progresiva expan-

⁷⁰ Cartas de los oficiales reales de Yucatán al rey, Mérida, 2 de abril de 1574, 24 de marzo de 1575, 22 de marzo de 1576, 18 de abril de 1577, 6 de marzo de 1581 y 24 de marzo de 1582. AGI, *México*, 365. Informe de los oficiales reales al rey, Mérida, 26 de mayo de 1577, AGI, *México*, 365. Sobre el declive del añil en Yucatán véase GARCÍA BERNAL, 1978, pp. 450-452.

⁷¹ CHAUNU, 1955-1960, t. VI-2, pp. 988-993.

⁷² CHAUNU, 1955-1960, t. VI-2, pp. 1002-1003 y 1022-1023.

sión de las estancias.⁷³ Es más, aun cuando Chaunu sólo incluye en sus series tres remesas de cueros hechas desde Campeche durante los ochenta (1585, 1587 y 1589) con un total de 3 165 unidades, podría considerarse también su relativa importancia dentro del total transportado a España durante el periodo estudiado. Y es que no deja de llamar la atención que la aportación de cueros (6 180 unidades) hecha por Yucatán supusiera en la década de los noventa prácticamente 4% de lo exportado desde la Nueva España (159 161 unidades) y 2.5% del total enviado a España (245 965 unidades),⁷⁴ a pesar del carácter periférico de la región y de la precariedad que por entonces presentaba la producción ganadera.

Por último, sólo cabe destacar el contraste que ofrecen los 1 252.50 pesos remitidos en ese periodo frente a la especial relevancia que posteriormente, en el siglo XVIII, tendrían las partidas de caudales dentro de las importaciones metropolitanas emanadas de Campeche. Es evidente que los pocos pesos registrados durante la década de los noventa no pueden ser considerados como una muestra de las ganancias obtenidas por los cargadores andaluces en Yucatán y del escaso atractivo de la oferta peninsular.⁷⁵ Más bien pueden interpretarse como un indicio de que los que se beneficiaban del comercio sevillano en ese tiempo eran los comerciantes yucatecos que, por medio de sus consignatarios en Sevilla, monopolizaban las cargas de los navíos que se despachaban para la región. ¿En qué invertían las utilidades conseguidas del tráfico atlántico?, es algo que todavía está por averiguar.

CONCLUSIÓN

A la vista de lo expuesto, se puede afirmar que el movimiento comercial de Yucatán con la metrópoli durante la

⁷³ Para la expansión de las estancias ganaderas en Yucatán, véase GARCÍA BERNAL, 1984, 1990 y 1991.

⁷⁴ CHAUNU, 1955-1960, t. VI-2, pp. 1012-1013 y 1015.

⁷⁵ GARCÍA BERNAL, 1998, pp. 1478-1479.

última década del siglo XVI supuso la consolidación de unos intercambios que hasta entonces se habían caracterizado por su precariedad. Con todo, queda claro que fue su demanda, crónicamente insatisfecha, más que su oferta, lo que verdaderamente determinó la institucionalización del tráfico yucateco. En realidad, una vez regularizado en 1590 el comercio directo con “el río de Sevilla”, su oferta puede entenderse más como un efecto que como una causa de la intensificación de los intercambios.

Aislamiento geográfico, pobreza y penuria se combinaron para que Yucatán fuera, a decir de Chaunu, uno de los “parientes pobres” de la Carrera de Indias. Pero, aunque gracias a su potencial de demanda y a su oferta del palo de Campeche consiguiera superar, en parte, su carácter periférico y llegara a ser “el más favorecido” de los parientes pobres, es evidente que ni los yucatecos, ni la corona supieron estimular las posibilidades exportadoras de la región. Los yucatecos porque, al concebir la encomienda y el trabajo indígena como una fuente de riqueza, fueron incapaces de sacar provecho de la explotación de la principal materia tintórea de la Península y de evitar que escapara a su control. Y la corona porque, deslumbrada por la plata de sus colonias, se creyó rica y no se preocupó de promover la industria textil, abandonando por eso un sector agrario que hubiera podido ser vital para la misma e, incluso, para el superávit de su balanza comercial, ante los beneficios que podría haber extraído con el abastecimiento de palo de tinte a toda Europa. Así, la incapacidad yucateca y la falta de visión de la corona acabaron sentenciando el futuro comercial de la región.

SIGLAS Y REFERENCIAS

AGI Archivo General de Indias, Sevilla.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat

- 1978 “Sobre un elemento de la economía colonial: producción y circulación de mercancías en el interior de un conjunto regional”, en *Revista EURE*, 8, pp. 135-180.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio

- 1944 *Belice, 1663 (?) - 1821 historia de los establecimientos británicos del Río Valis hasta la independencia de Hispanoamérica*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

CONTRERAS SÁNCHEZ, Alicia del C.

- 1987 "El palo de tinte, motivo de un conflicto entre dos naciones, 1670-1802", en *Historia Mexicana*, xxxvii:1 (145) (jul.-ago.), pp. 49-74.
- 1990 *Historia de una tintórea olvidada. El proceso de explotación y circulación del palo de tinte, 1750-1807*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán.

CHAUNU, Pierre y Huguette

- 1955-1960 *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 8 tomos en 11 vols.

Enciclopedia Yucatanense

- 1980 *Enciclopedia Yucatanense*. Actualización y ampliación. Mérida, Yuc.: Edición Oficial del Gobierno de Yucatán, t. xi.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio

- 1976 *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2 tomos.
- 1996 "Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida", en *Hispania*, lvi:1:192, pp. 203-266.

GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina

- 1978 *Población y encomienda en Yucatán bajo los Austrias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- 1979 "El gobernador de Yucatán Rodrigo Flores de Aldana", en *Homenaje al Dr. Muro Orejón*. Sevilla: Universidad de Sevilla, t. i, pp. 123-172.
- 1983 "Apuntes sobre la sociedad urbana en Yucatán", en *Anuario de Estudios Americanos*, xl, pp. 3-36.
- 1984 Los comerciantes cotancieros en Yucatán y la gran propiedad de Nohpat", en *Temas Americanistas*, 4, pp. 8-14.
- 1985 "Los navios de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)", en *Actas del V Coloquio de Historia Canario-Americana*. 2 t. en 3 vols. Las Palmas: Excm. Mancomunidad Provincial Interin-

- sular de Cabildos de Las Palmas-Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, t. 1-2, pp. 747-792.
- 1989 "La aristocracia de Yucatán (siglo xvii)", en *América: encuentro y asimilación*. Granada: Diputación Provincial, pp. 317-331.
- 1990 "La explotación pecuaria y la competencia por la tierra en torno a Mérida de Yucatán", en *Temas Americanistas*, 8, pp. 25-32.
- 1991 "La pérdida de la propiedad indígena ante la expansión de las estancias yucatecas (siglo xvii)", en *Propiedad de la tierra, latifundios y movimientos campesinos*. (Actas de las VIII Jornadas de Andalucía y América.) Sevilla: Junta de Andalucía-Diputación de Huelva, pp. 55-90.
- 1992 "Indios y españoles en Yucatán: utopía y realidad del proyecto colonizador", en *Historia del Descubrimiento* (Actas del Congreso Internacional "Descubrimiento 92"). Madrid: Academia de la Historia, t. II, pp. 387-427.
- 1998 "El comercio de Campeche con España: del aislamiento a la integración (1700-1770)", en *La economía marítima del Atlántico: pesca, navegación y comercio*. (Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América.) Zaragoza: Diputación General de Aragón, t. III, pp. 1465-1484.
- 2000 "Las islas Canarias y Yucatán: la importancia de un comercio marginal (1700-1750)", en *Actas del XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas: Ediciones del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 443-465 (en CDROM).

GARCÍA FUENTES, Lutgardo

- 1980 *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- 1991 *Sevilla, los vascos y América. (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos xvi, xvii y xviii)*. Bilbao: Fundación Banco Bilbao Vizcaya.

HAMILTON, Earl J.

- 1975 *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona: Ariel.

HARING, Clarence H.

- 1979 *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México: Fondo de Cultura Española.

IRIGOYEN ROSADO, Renán

- 1980 "La economía de Yucatán anterior al auge henequenero", en *Enciclopedia Yucatanense*. Mérida: Edición oficial del Gobierno de Yucatán, t. xi, pp. 219-344.

LARRAZ, José

- 1963 *La época del mercantilismo en Castilla, 1500-1700*. Madrid: Aguilar.

LORENZO SANZ, Eufemio

- 1979-1980 *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid: Diputación Provincial, 2 tomos.

MORALES PADRÓN, FRANCISCO

- 1955 *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

NAVARRO GARCÍA, LUIS

- 1998 *La política americana de José de Cálvez, según su "Discurso y reflexiones de un vasallo"*. Málaga: Algazara.

PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio

- 1978 *Comercio y autonomía en la Intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

Relaciones

- 1983 *Relaciones histórico-geográficas de la Gobernación de Yucatán*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2 tomos.

RUBIO MAÑÉ, J. Ignacio

- 1945 "Campeche en la historia de Yucatán", en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 1x:4, pp. 546-551.
- 1954 *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810*. México.

RUIZ RIVERA, Julián B. y Manuela Cristina GARCÍA BERNAL

- 1992 *Cargadores a Indias*. Madrid: Mapfre.

TORRES SANTANA, Elisa

- 1991 *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. Las Palmas: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

APÉNDICE I

RELACION DE REGISTROS QUE VIAJARON A CAMPECHE (1590-1600)

Año	Destino	Navío	Maestre	Propietario	Ton	Fábrica	Fuente ¹ Contratación
1590	La Habana/Campeche	"Ntra. Sra. de la Victoria" ^{*2}	Juan Rangel	Juan Rangel	70	Vizcaína	leg. 2899
1590	La Habana/Campeche	"Nra. Sra. de la Ayuda" ^{*3}	Lorenzo Vázquez	Alonso Vázquez Moreno	125 3/4	Portuguesa	leg. 1092
1590	Campeche	"San Bernabé" ^{*4}	Blas de Urieta	Blas de Urieta	75	Vizcaína	leg. 1092
1590	Yucatán	"Sta. M ^a de Begonia" ^{*5}	Juan Luis	—	60 [?]	—	leg. 2899
1591	Campeche	"San Juan" ^{*6}	Alonso Pérez de Fonseca	—	150 [?]	—	leg. 2899
1593 ⁷	Campeche	"Ntra. Sra. de la Victoria"	Alonso Monte Bernardo	Juan Rangel	70	Vizcaína	leg. 1102
1593	Campeche	"San Miguel, S ^{to} . Domingo?"	Hernando Guerra	Juan Rangel ¿Hdo. Guerra?	75	Portuguesa	leg. 1103
1593 ⁹	Campeche	"Ntra. Sra. de Begonia"	Martín del Barco	Martín del Barco	130	¿Vizcaína?	leg. 1104
1594	Campeche	"San Antonio de Padua" ^{*10}	Alonso Pérez de Fonseca	—	70	Portuguesa	leg. 1109
1594	Campeche	"San Antonio" ^{*11}	Martín López Becerril	Martín López Becerril	90	Portuguesa	leg. 1110
1594	Campeche	"San Juan"	Juan de Arteaga	Juan de Arteaga	150 ¹²	—	leg. 1110
1595	Campeche	"San Lázaro" ^{*13}	Pascual López	Pascual López	40	Francesa	leg. 1113
1597	Campeche	"El Espíritu Santo" ^{*14}	Martín del Barco	Martín del Barco	90	—	leg. 1118
1597	Sta. M ^a de Sisal	"Santa María" ^{*15}	Domingo López de Acuña	Domingo López de Acuña	70	Vizcaína	leg. 1118
1597	Campeche	"La Magdalena" ^{*16}	Martín de Arana y Baceta	Martín de Arana y Baceta	130	Vizcaína	leg. 1120
1597	Yucatán (Sisal)	"San Miguel" ^{*17}	Juan Macho	Juan de Escalante Colombres	150	Inglesa	leg. 1123
1599 ¹⁸	Campeche	"Ntra. Sra. de la Concepción"	Baltasar de Ribero	Baltasar de Ribero	140	Portuguesa	leg. 1131
1599	Yucatán (Sisal)	"Santo Domingo"	Tomé Cano	Tomé Cano	100	Portuguesa	leg. 1133
1599	Campeche	"La María"	Cristóbal de Palacios	Domingo López	100	Inglesa	leg. 1133
1600 ¹⁹	Campeche	"Ntra. Sra. de Begonia"	Cristóbal Monte Bernardo	Juan Rangel	75	Vizcaína	leg. 1136 B

1600	Campeche	"El Espíritu Santo"	Antonio Lorenzo	75	Francesa	leg. 1136 B
1600	Campeche	"Nra. Sra. del Rosario"	Juan Macho	110	Francesa	leg. 1136 B
			Esteban Ulloa de Toro			

¹ Todos los viajes figuran en el *Libro de Registros*. AGI, *Contratación*, leg. 2899, lib. I. La mayor parte de los registros están recogidos en la parte estadística de la obra de Pierre y Huguette CHAUNU, 1955-1960. Los correspondientes al siglo XVI aparecen reseñados a lo largo del t. III y primera parte del IV. Las referencias que se hacen de la obra corresponden, de forma abreviada, al tomo, páginas y número asignado al barco en la serie correspondiente. Cuando la referencia proceda de la documentación extraída por nosotros de dicho archivo, se especificará sólo la Sección del Archivo (*Contratación*, respectivamente), el número del legajo y, si procede, del folio. En esos casos se señalarán las diferencias, cuando las haya, con los datos aportados por Chaunu.

² Chaunu recoge en la flota de Antonio Navarro dos navíos con este nombre, pero sólo figura un navío de registro con este nombre y con destino a La Habana y Campeche, consignándose como maestro Francisco Carrea y como propietario Antonio Bermúdez Manso, Chaunu lo recoge con destino a La Habana. Aquí no se incluye porque las mercancías registradas iban consignadas a personas vecinas o residentes en La Habana (AGI, *Contratación*, leg. 1089). En cambio, para éste, que registra con destino a Campeche, sólo aporta el tonelaje. Nuestra información sobre el propietario y la fábrica, procede del registro del barco en su viaje de 1593. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 454-455, núms. 49 y 50.

³ Todas las partidas de mercancías del registro van consignadas a personas vecinas o residentes en La Habana, ninguna para entregar en Campeche, aunque al principio del registro se especifica que el navío va a ser despachado para el puerto yucateco. Chaunu lo recoge también, aunque con un porte de 125 ton. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 454-455, núm. 51.

⁴ Fue el primer navío que se despachó en nombre del "concejo, justicia y regimiento de Mérida" y en virtud de la real cédula de 6 de marzo de 1590, que permitía que dicho cabildo, o quien apoderasen, pudiera despachar cada año dos navíos de "menor porte", ante la pobreza y escasez que padecía la región yucateca. Registro del navío "San Bernabé", 1590. AGI, *Contratación*, leg. 1092, ff. 2-2v. y 7-7v. Chaunu lo reseña con un porte de 80 ton y con la referencia del leg. 1091, que no es la correcta. CHAUNU, 1955-1960, t. III, 454-455, núm. 52.

⁵ Figura en el *Libro de Registros* con destino a Campeche. AGI, *Contratación*, leg. 2899, lib. I, f. 25v. Pero no aparece en ningún legajo que contenga los registros de la flota que viajó a la Nueva España al mando del capitán general Antonio Navarro de Prado. AGI, *Contratación*, leg. 1089-1092. Chaunu lo recoge con la misma referencia documental, pero evaluando su tonelaje, puesto que no posee tampoco información directa. Esto explica el interrogante. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 454-455, núm. 58.

⁶ Figura en el *Libro de Registros* con destino a Campeche. AGI, *Contratación*, leg. 2899, lib. I, f. 27v. (29v., en la numeración del archivo). Pero no aparece en el legajo que contiene los registros de la flota que viajó a la Nueva España al mando del capitán general Martín Pérez de Olazábal. AGI, *Contratación*, leg. 1093. Chaunu lo recoge con la misma referencia documental, pero evaluando su tonelaje. Esto explica el interrogante. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 470-471, núm. 22. Pero, ciertamente, podría ser el mismo barco que con ese nombre y tonelaje viajó de nuevo a Campeche en 1594.

⁷ Los tres registros despachados en 1593 aparecen en la parte estadística de la obra de CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 506-507, núms. 38, 39 y 40.

⁸ Por los documentos del registro no queda claro cuál era realmente el nombre del barco, ni tampoco su propietario. El nombre que figura al principio, e incluso en alguno de los últimos folios antes de las partidas de mercancías, es el "San Miguel" (70 ton), cuyo propietario, Juan Kangel, nombró como maestro a Jaime de Rivas quien, al no poder viajar, nombró para que lo sustituyera a Hernando Guerra (ff. 5-5v., 8, 10 y 22). Pero después el nombre que se consigna del navío que ha de ir a Campeche es el de "Santo Domingo" (75 ton) del que es maestro y dueño Hernando Guerra. Y es el nombre de "Santo Domingo" el que figura en los registros de las diferentes partidas de mercancías y también en la última visita que se hace al navío antes de la partida (ff. 11, 12, 13-15v. y 29-30).

⁹ En el registro de mercancías no se especifica el origen de fábrica, pero cabe deducir su procedencia vizcaína, al alegar Martín el Barco para la obtención de la licencia las reales cédulas de 1562 y 1592 en favor de los dueños de naos del señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa. Reales cédulas a los oficiales reales de la Casa de la Contratación, Madrid, 27 de enero de 1562 y 16 de marzo de 1592, reproducidas en ff. 7-7v. y 3, respectivamente, de dicho registro.

¹⁰ Chaunu lo incluye, pero sin el origen de fábrica, a pesar de la referencia que hace al leg. 1109 de *Contratación* en que se encuentra dicho registro. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 530-531, núm. 63.

¹¹ En la relación de Chaunu aparece como un navío para Honduras y Campeche, pero en los documentos del registro sólo figura Campeche (y en algunas partidas, Yucatán o su puerto de Sisal) como punto de destino. Tampoco aparecen en dicha relación el propietario, ni el origen de fábrica. Esto sorprende por la referencia que se hace al leg. 1110 de la Sección de *Contratación* en que se encuentra dicho registro. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 530-531, núm. 64.

¹² Sorprende que consiguiera la licencia con tan elevado tonelaje, cuando lo establecido era el envío anual de dos navíos de "menor porte". Pero más sorprendente es que llegara a partir (se le efectúa la segunda y última visita el 1º julio de 1994, f. 68), cuando Martín López Becerriil obtuvo la licencia para ir en la misma flota con su barco "San Antonio" a la provincia de Yucatán, porque "de los dos dichos navíos, está excluido uno por ser de mayor porte". Registro del navío "San Antonio", 1594, f. 21v. Pero es posible que en el permiso influyera el hecho de que Juan de Arteaga alegara, para su concesión, la real cédula de 1562 en favor de los vizcaínos, ya citada, tal como consta en las ff. 2-3 y 6 de su registro.

¹³ Chaunu lo recoge, pero sin el origen de fábrica, a pesar de la referencia que hace al leg. 1113 de *Contratación* en que se encuentra dicho registro. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 546-547, núm. 34.

¹⁴ Debió haber navegado en 1596, pero no pudo salir por haberse quemado la flota del capitán general Luis Alfonso Flores, bajo cuyo resguardo iba esta nao, la cual se salvó. Por eso partió en 1597 en compañía de la que fue bajo el capitán general Pedro Menéndez Márquez. Así se aclara al final de la mayor parte de las partidas de mercancías. En la relación de Chaunu aparece con destino a Honduras y Campeche, sin propietario y con 70 ton. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 34-35, núm. 60. Pero en el registro de mercancías (que Chaunu

también cita) consta que se despacha a instancias del cabildo de Mérida de Yucatán y en virtud de la real cédula de 1590, especificando claramente en la visita del navío su porte de 90 toneladas.

¹⁵ Debió también haber navegado en 1596, pero no pudo salir por el mismo motivo que retrasó la salida de "El Espíritu Santo". Por eso partió en 1597 en conserva de la flota que fue al mando del capitán general Pedro Menéndez Márquez. Así se aclara al final de la mayor parte de las partidas de mercancías. Se despachó en nombre de los vecinos de Mérida de Yucatán y en virtud de la real cédula de 1590. Sin embargo, Chaunu lo registra (bajo el nombre "La María") con destino a Honduras, al igual que "La Magdalena" y el "San Mignel". CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 34-35, núms. 59, 61 y 62. Extraña tal confusión y omisión, porque en el *Libro de Registros*, en el que Chaunu se basa, aparecen los cuatro navíos de 1597 dentro del apartado "A Campeche". AGI, *Contratación*, leg. 2899, lib. I, f. 48v. (50v., según la numeración del archivo). El nombre del propietario se extrajo del navío "San Mignel", 1597, f. 25.

¹⁶ Debió también haber navegado en 1596, pero no pudo salir por el mismo motivo que retrasó la salida de "El Espíritu Santo" y del "Santa María". Por eso partió en 1597 bajo resguardo de la flota que fue al mando del general Pedro Menéndez Márquez. Así se aclara al final de la mayor parte de las partidas de mercancías. En principio, su propietario y maestre había solicitado licencia (9-1-1596) para viajar a Honduras, accogiéndose a la real cédula de 1562 en favor de los vizcaínos. Pero poco después (29-1-1596) pidió que se le otorgara para ir a la provincia de Campeche, al no permitirse navegar a los "navíos sin porte, sino de 300 ton arriba" (ff. 1-2v. y 6-6v. del registro). Quizá por ello Chaunu lo recoge con destino a Honduras, aunque da como referencia, inexplicablemente, el leg. 1118 de *Contratación*, y no el 1120, donde se encuentra su registro. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 34-35, núm. 62.

¹⁷ Se perdió a la salida de la barra de Sanlúcar y, por tanto, no llegó a Campeche. Así consta en los registros del "Santo Domingo" y "La María" (1599), en los que se embarcó parte de sus mercancías (ff. 26 y 19, respectivamente, de dichos registros).

¹⁸ Los tres navíos de 1599 son recogidos por Chaunu con los mismos datos, tal como figuran en sus respectivos registros de mercancías, incluyendo también su referencia documental. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 78-79, núms. 44, 45 y 46.

¹⁹ Los tres navíos de 1600 son recogidos por Chaunu, tal como figuran en sus respectivos registros de mercancías, pero con la diferencia de que no recoge algunos datos del navío "Nuestra Señora del Rosario" y que la referencia documental no es del todo exacta, pues los tres registros, incluido el del "Nuestra Señora de Begoña", se encuentran en *Contratación*, leg. 1136 B, ninguno en el leg. 1136 A. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 94-95, núms. 30, 31 y 32.

APÉNDICE II

RELACION DE REGISTROS QUE RETURNARON DE CAMPECHE (1590-1600)

Año	Destino	Navío	Maestre	Propietario	Ton	Fábrica	Fuente ¹ Contratación
1591	Sevilla	"Nra. Sra. de la Victoria" ⁹²	Cristóbal Hermoso	Juan Rangel	70	Vizcaína	leg. 2614
1592	Sevilla	"Nra. Sra. de la Concepción" ⁹³	Amador de Fee	Alonso Pérez de Fonseca	—	—	leg. 2614
1593	Sevilla	"San Antonio de Padua" ⁹⁴	Alonso Pérez de Fonseca	—	70	Portuguesa	leg. 1109
1595	Sevilla	"San Sebastián" ⁹⁵	Pedro Álvarez	—	150 [?]	—	leg. 2 53
1595	Sevilla	"San Antonio" ⁹⁶	Francisco Cascón	—	150 [?]	—	leg. 2153
1595	Sevilla	"San Andrés" ⁹⁷	Andrés de Caraza	—	150 [?]	—	leg. 2614
1596	Sevilla	"San Lorenzo" ⁹⁸	Francisco Pérez	—	100 [?]	—	leg. 2839
1597	Sevilla	"Nra. Sra. de la Candelaria" ⁹⁹	Baltasar González	—	150 [?]	—	leg. 2155
1598	Sevilla	"La Magdalena" ¹⁰⁰	Andrés Vanegas	Cap. Alonso de Albendín	[130]	—	leg. 2614
1598	Sevilla	"El Espíritu Santo" ¹⁰¹	Juan Martínez de Morga	Andrés Vanegas (1/2)	[90]	—	leg. 1800
1598	Sevilla	"Santa Catalina" ¹⁰²	Cristóbal de Palacios	Juan Martínez de Morga	[140]	[Vizcaína]	leg. 1800
1598	Sevilla	"San Juan" ¹⁰³	Miguel de Cabrera	Cap. Duarte de Quirós	120 [?]	—	leg. 1800
1598	Sevilla	"Nra. Sra. de la Piedad"	Juan Pérez de Arámburu	Miguel de Cabrera	120 [?]	—	leg. 1801
1598	Sevilla	"San Antonio de Padua"	Francisco Trior de Mendoza	—	—	—	leg. 1801
1598	Sevilla	"Nra. Sra. del Rosario" ¹⁰⁴	Pedro Romero	Pedro Romero	280 [?]	—	leg. 1801
1598	Sevilla	"Santa Margarita"	Luis de Vega	Luis de Vega	120 [?]	—	leg. 1801
1598	Sevilla	"Sta. M ^a del Buen Viaje"	Vicente González	—	120 [?]	—	leg. 1801
1598	Sevilla	"La María"	Domingo López de Acuña	—	70	Vizcaína	leg. 2899 ¹⁵

¹ Todos los viajes figuran en el *Libro de Registros*. AGI, *Contratación*, leg. 2899, lib. 1. La mayor parte de los registros están recogidos en la parte estadística de la obra de CHAUNU, 1955-1960. Los correspondientes al siglo XVI aparecen reseñados a lo largo del t. III y primera parte del IV. Las referencias que se hacen de la obra corresponden, de forma abreviada, al tomo, páginas y número asignado al barco en la serie

correspondiente. Cuando la referencia proceda de la documentación extraída por nosotros de dicho Archivo, se especificará sólo la Sección del Archivo (*Contratación*), el número del legajo y, si procede, del folio. En esos casos se señalarán las diferencias, cuando las haya, con los datos aportados por Chaunu. Los tonelajes que aparecen con un interrogante [?] son evaluaciones hechas por Chaunu que nosotros reproducimos, al no aportar los documentos de información al respecto.

² Nuestra información sobre el propietario, tonelaje y fábrica procede del registro del barco en su viaje de ida en 1593. Chaunu lo incluye en la relación de los que regresan como navíos sueltos [su intención, sin embargo, era regresar en protección de la flota de Tierra Firme, según su registro], evaluando su tamaño en 100 ton. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 476-477, núm. 22.

³ Chaunu recoge un navío homónimo, con distintos maestre y propietario, procedentes de Campeche y con escala en Puerto Rico. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 500-501, núm. 6. Pero de la consulta del *Libro de Registros*, en el que se basa dicho autor, se desprende que hubo una confusión con los datos del navío registrado a continuación que retornaba de Puerto Rico. AGI, *Contratación*, leg. 2899, lib. 1, f. 119v. (99v., según numeración del archivo). Nuestra información procede del registro que hizo el maestre Amador de Fee en Campeche.

⁴ La relación de las mercancías que transportó en este viaje de retorno aparece incluida en el registro que su maestre hace para el nuevo viaje a Campeche en 1594. Chaunu lo incluye, pero sin el origen de fábrica. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 518-519, núm. 4.

⁵ Su registro de mercancías no aporta información sobre su propietario, tonelaje y origen de fábrica. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 558-559, núm. 35.

⁶ Su registro de mercancías no aporta información sobre su propietario, tonelaje y origen de fábrica. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 558-559, núm. 36.

⁷ El expediente de su registro aparece incompleto. Pero algunos datos que faltaban (nombre del barco, maestre y algunas partidas) han podido ser completados gracias a otro pequeño expediente sobre el barco localizado en AGI, *Contratación*, leg. 1796. CHAUNU, 1955-1960, t. III, pp. 558-559, núm. 45.

⁸ No ha sido posible localizar su registro de mercancías. Pero en el cargo que se le hace al Receptor de averías, Leonardo de Ayala, consta que este navío regresó de Campeche con partidas de palo de tinta y cueros en conserva de la flota y armada al mando del general D. Bernardino de Avellaneda. AGI, *Contratación*, leg. 4392. CHAUNU, 1955-1960, IV, pp. 24-25, núm. 48.

⁹ Se desvió a Setubal "por ser el tiempo contrario" y haber descubierto dos barcos enemigos en el paraje del cabo San Vicente. Chaunu lo incluye, pero sin el nombre del propietario y evaluando su tonelaje. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 46-47, núm. 11.

¹⁰ Regresa como navío suelto, pero su registro no aporta información sobre el copropietario, el origen de la fábrica y el tonelaje. En la visita que se le hace en Sevilla consta que viajó de España con el maestre Mignel de Cabrera y que se vendió en Campeche la mitad de la nao que compró Andrés Vanegas. No se reseña cuándo hizo el viaje de ida, pero cabe pensar que es el barco que arribó a Campeche en 1597 (por ello se especifica el tonelaje entre corchetes), pues, aunque el que figuraba en la licencia concedida en enero de 1596, era

Martín de Arana, éste pudo no embarcar, al retrasarse en un año la partida. Tal deducción se basa en el hecho de que Mignel de Cabrera (que regresó en el "San Juan") no aparece como maestro en ningún viaje a América, registrado por CHAUNU, de 1594, 1595, 1596, ni 1597. Chaunu evalúa su porte en 120 ton. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 68-69, núm. 81.

¹¹ Puede muy bien ser el mismo barco que viajó a Campeche en 1597 con el maestro Martín del Barco, ya que Juan Martínez de Morga compró el barco en Campeche. Por eso se reseña el tonELAJE entre corchetes. Chaunu, que confunde el primer apellido del maestro, lo evalúa en 120 ton. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 68-69, núm. 88.

¹² Este navío partió para la Nueva España en 1597 con el maestro Alonso de Sopena y, al ser puesto en venta allí, lo compró el capitán Duarte de Quirós, quien lo envió a cargar a Campeche. De eso se puede deducir que es el barco que Chaunu registró con ese nombre y ese destino, aunque bajo el maestro Alonso de Lapara (sus errores de transcripción son frecuentes). De ahí que se tomen de dicho navío el tonELAJE y el origen de fábrica y se señalen por eso entre corchetes. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 34-35, núm. 51 y pp. 68-69, núm. 84.

¹³ El barco fue comprado por Miguel de Cabrera en San Juan de Ulúa, dato que Chaunu desconoce. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 68-69, núm. 85.

¹⁴ Pedro Romero, piloto, compró el barco en San Juan de Ulúa, y por eso solicitó sustituir al maestro previsto, Francisco de Endayde, lo que Chaunu parece desconocer. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 66-67, núm. 55.

¹⁵ Todos los registros de 1598 aparecen en el *Libro de Registros* con la flota que retornó al mando del general Pedro Menéndez Marqués, bajo el apartado "De Campeche", con la excepción del "Nuestra Señora del Rosario" que aparece con el grueso de la flota. AGI, *Contratación*, leg. 2899, lib. I, ff. 136v. y 137 (116v. y 117, respectivamente, según la numeración del archivo). Chaunu los recoge todos, pero con procedencia diferente: El "Nuestra Señora del Rosario" lo incluye dentro de los que venían de la Nueva España, mientras que a los nueve restantes los registró como procedentes de La Habana. Evalúa, además, su tonELAJE, pues en los registros de los navíos localizados por nosotros no figura. CHAUNU, 1955-1960, t. IV, pp. 66-67, núm. 55 y pp. 68-69, núms. 80-88. El único registro que no hemos conseguido encontrar ha sido el de "La María", que sí tenemos localizado en su viaje de ida en 1597 (bajo el nombre "Santa María"), de cuyo registro hemos extraído los datos sobre tonELAJE y fábrica. AGI, *Contratación*, leg. 1118.

APÉNDICE III

DISTRIBUCIÓN DE LAS MERCANCÍAS DE ESPAÑA POR AÑO

I. *Productos de la tierra*

Mercancías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Aceite (arrobas)	70.00			550.00	568.00	80.00		225.00		205.00	380.00	2 138.00
Vino (arrobas)	6 027.50			12 892.50	17 020.00	1 430.00		9 354.25		14 950.00	9 687.50	71 361.75
Vinagre (arrobas)	15.00				16.50			15.00		25.00		71.50
Acetitunas (botijas)	190.00				377.00	90.00		175.00		560.00	80.00	1 472.00
(barril quintaleño)											1.00	1
Alcaparras (arrobas)				2.00	16.00			28.50				46.50
(barrilllos)					53.00			3.00			20.00	76

II. *Frutos secos y especias*

Mercancías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Pasas (lb)	450.00			80.00	803.00	600.00		627.00			440.50	3 000.50
Almendras (lb)	300.00			140.00+				50.00			168.50	490.00
(botijas) (fanegas)				0.5 fanega	2 botijas			0.5 fanega				+ 1 fga.+2 b.
(almudes)								6				+ 6 almudes
Avellanas (almudes)					9.00	9.00		35.50			5.00	58.5 alm.+
(fanegas) (quintales)								1 fanega			1 quintal	1 fga.+1 qtl.
Canela (lb)	1.00			10.00	46.00	5.00		165.75		33.00		323.75
Azafrán (lb)	3.00			42.50	78.00	2.50		117+2 onzas		14.00	22.00	279+2 onzas
Pimienta (lb)				16.00	10.00	6.00		135.00			11.00	178.00
Clavo (lb)					21.50	2.00		23.00			2.00	48.50

APÉNDICE III (continuación)

Mercaías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Romero (lb)								88.00				88.00
Cominos (lb)								84.00				84.00
Nuez moscada (lb)					0.50			2.50				3.00
Orégano (fanegas)					1.00							1.00

III. Alimentación en general

Mercaías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Azúcar (arrobas) (lb)								3.00				3
Arroz (arrobas)								10.00				10.00
Lentejas (almudes)								16.00				16.00
Jamones (unidades)								12.00				12.00
											11+2 onzas	11lb+2 onzas

IV. Textiles

Mercaías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Naval (varas)				7 029.50	3 063.25	605.00		17 841.60		5 800.75	5 811.75	40 151.50
Rián (varas)	200.00			7 539.00	4 559.00	1 206.00		11 136.00		8 723.50	4 275.33	37 639.00
Briú/Mélinge (varas)				4 315.00	558.00	840.00		6 860.66		3 085.00	2 024.50	17 683.00
Paños (varas) (piezas)	788.00			1 503.00	1 334.66			3 370.00		2 448.50	575.25	10 019.50
	5.00			2.00				8.00				15
Lienzos (varas) (piezas)	32.00			718.00	2 758.00			3 343.00			437.75	7 256.75
				42.00	55.50			206.00		47.00	70.00	452.5
Tocas (varas)	50.00			492.00	951.00	275.00		1 201.00		1 213.50	905.00	5 087.50

Virre (varas)		2 427.75	20.00		1 125.25	480.00	351.50	4 404.50
Holanda (varas)	210.00	723.25	485.50	208.33	1 671.00	402.00	426.00	4 126.00
Angeo (varas)		80.00	80.00	10.00	600.00	2.00	272.50	964.50
Lanillas (piezas)	8.00	32.00	47.00	2.00	36.00	17.00	53.00	195.00
Tafetán (varas)	355.00	575.00			451.50	340.83	317.25	2 039.50
(piezas)			2.00					2
Terciopelo (varas)	15.00	366.75	23.00	57.00	481.75	79.33	172.25	1 195.00
(piezas)	6.00				2.00		3.00	11
Argentaria (varas)		500.00	322.75		276.00			1 098.75
Damasco (varas)	64.00	200.00			237.00	63.00		564.00
Raso (varas)	40.00		20.00		158.50	80.00	3.00	301.50
Seda (lb)	6.00		13.50		38.50	2.00	12.00	72.00
Camello (piezas)	3.00	1.00	3.00	1.00	9.00	11.00	6.00	34.00
(varas)						19.00		19
Otros (varas)	130.00				166.50	5.00	24.00	325.50

V. *Textiles de hogar*

<i>Mercancías</i>	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Manteles (varas)	81.00			33.00				18.00			40.00	172.00
(unidades)				4.00	4.00			16.00		7.00	3.00	34
Servilletas (varas)	50.00			72.00				36.00			40.00	183.00
Toallas (varas)				90.00								90.00
(unidades)								6.00				6
Cojines (unidades)	8.00			25.00	16.00	6.00		36.00			11.00	102.00
Colchas (unidades)				9.00	3.00			6.00			1.00	19.00
Almohadas (unidades)				7.00				4.00			3.00	14.00
Sábanas (unidades)				1.00	6.00							7.00
Alfombras (unidades)	6.00			2.00	5.00			5.00		7.00	17.00	42.00

APÉNDICE III (continuación)

VI Ropa, complementos y zapatos

Mercancías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Camisas (unidades)	50.00			168.00	288.00			25.00		11.00		542.00
Capas (unidades)	17.00			38.00	5.00			40.00		8.00	18.00	126.00
Medias (pares)	127.00			180.00	290.00	74.00		704.00		42.00	234.00	1 651.00
Sombreros (unidades)	144.00			186.00	468.00			495.00		60.00	118.00	1 463.00
Guantes (pares)	48.00			48.00	180.00	24.00		554.00			46.00	900.00
Sayas (unidades)	3.00			8.00	2.00	4.00		4.00		1.00	3.00	25.00
Jubones (unidades)	30.00			8.00	29.00						1.00	68.00
Caberozes (unidades)				14.00	9.00	12.00		4.00			1.00	40.00
Calzones (unidades)				26.00								26.00
Cuellos (unidades)				52.00	65.00			32.00				149.00
Gorgueras (unidades)				19.00	9.00	29.00		20.00				77.00
Pechos (unidades)								12.00				12.00
Mangas (pares)	5.00			12.00	4.00			5.00				28.00
Puños (pares)	12.00			14.00	11.00			50.00		2.00		87.00
Cinturones/talabartes	12.00			26.00	2.00			27.00				67.00
Tocas/Sobretocas	6.00			44.00	119.00	72.00						241.00
Escofiones (unidades)						31.00		12.00				43.00
Pañuelos (unidades)				172.00	33.00							205.00
Chapines (pares)	25.00			60.00	18.00	40.00		81.00		36.00	64.00	324.00
Borceguíes (pares)	54.00			7.00	50.00	13.00		68.00			24.00	216.00
Servillas (pares)	24.00				36.00			30.00			48.00	138.00
Zapatos niños (pares)	10.00										12.00	22.00

VII. Metales y herramientas

Mercedías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Hierro (quintales)				15.00	31.00	8.00		290.00		46.00	57.00	447.00
Acero (quintales)				3.50	2.00			2.10		18.00		25.60
Clavazón (barriles) (unidades)	4				6 000.00			46 750.00				4
(quintales)												52.750
Herraje caballar y mular (unidades)								192.00		96.00	6.00	.6
Herraje carreta (unidades)								4 barriles			56.00	344.00
Alambre (lb)				20.00				6.00				4 barriles
Candados (unidades)	108.00			162.00				162.00			108.00	6.00
Hachas (unidades)								16.00		60.00	100.00	20.00
Azuclas carpintero								12.00				540.00
Sierras (unidades)								12.00				176.00
Brocas (unidades)								5 000.00				12.00
Tachuelas (unidades)								1 500.00				5 000.00
Alesnas (unidades)				72.00								1 500.00
Limas de platero								132.00				72.00
												132.00

VIII. Aparejos

Mercedías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Frenos jinetes (unidades)				19.00	18.00			216.00			96.00	349.00
Esribos (pares)				4.00				45.00				49.00
Espuelas (pares)				4.00				24.00				28.00
Sillas de montar				2.00	2.00			3.00				7.00

APÉNDICE III
(continuación)

Mercancías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Bridas/cinchas (unidades)					2.00	2.00			48.00			52.00
Puños de espadas	12.00				20.00			156.00				188.00
Vainas de espadas	51.00							1 592.00				1 643.00
Anzuelos (unidades)	3 000.00			4 000.00								7 000.00

IX. Menaje de hogar

Mercancías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Cuchillos (unidades)	2 790.00			10 990.00	7 191.00	7 180.00		8 020.00		9 400.00	9 836.00	55 407.00
Candeleros (unidades)	70.00			87.00	76.00	24.00		276.00		24.00	56.00	613.00
Bacínicas (unidades)	12.00			91.00	66.00			209.00		24.00		402.00
(lb)				70.00	76.00	25.00		18.75			17.00	206.75
Especios (unidades)	68.00			70.00	48.00			65.00		24.00	24.00	275.00
Cofres (unidades)	24.00			9.00	186.00	24.00		52.00			1.00	296.00
Platos (unidades)					2.00			55.00				57.00
Vasos (unidades)											400.00	400.00
Cazuelas (unidades)				62.00	1.00	10.00		85.00				158.00
Sartenes (unidades)				31.00	18.00	37.00		163.00				249.00
(lb)				100.00								100
Cazos (unidades)								11.00				11.00
Cántaros (unidades)								8.00				8.00
Escobillas (unidades)	12.00			12.00	59.00			66.00				149.00

X. Productos de farmacia, droguería y perfumería

Mercurías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Estoraque (lb)				1.00	21.66			61.50		5.00	16.33	105.50
Menjui (lb)				1.00	33.50			62.00			8.30	104.80
Acíbar (lb)					1.00			2.00				3.00
Jeringas (unidades)	12.00			5.00	16.00	6.00		78.00		24.00	12.00	153.00
Anteojos (cajas)	1.00			4.00	26.00			38.00			2.00	71
(unidades)					12.00			828.00				840
Brea (lb)										3 300.00		3 300.00
Albayaide (lb)	20.00				2.00			34.50			3.00	59.50
Cardenillo (lb)					16.50			80.25				96.75
Almáciga (lb)	6.00							3.00		1.00	2.00	12.00
Incienso (lb)					25.00			93.00		15.00	10.00	143.00
Mirra (lb)					0.50			1.00				1.50
Jabón (lb)								400.00				400.00
Agua rosada (vasijas)										273.00		273.00

XI. Mercuría

Mercurías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Agujas (unidades)	5 000.00			9 160.00	9 000.00	7 500.00		28 700.00		1 000.00	2 000.00	62 360.00
(gomas)				53.00	71.00	1.00		34.00		2.00	2.00	159
(pañós)					10.00			2.00				12
Alfileres (docenas)	3 000.00					1 020.00	2.00	33 500.00		1 085.33	10 502.00	49 109.33
(papeles)					57.00	100.00		244.00		17.00	33.00	451
Cintas (lb)	5.00			4.75	26.00			161.50		22.30	56.00	275.5
(docenas)	552.00			216.00	531.50			804.00		80.00	60.00	2 243.5

APÉNDICE III
(continuación)

Mercancías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
(mazos)					76.00							76
(piezas)				15.00	155.00	24.00		30.00			2.00	226
(varas)					110.00	40.00						150
(papeles)					12.00			2.00				14
Hilo (lb)	246.50			579.50	155.50	4.00		511.00		94.00	103.50	1 694
(piezas)	3.00			30.00								33
(ovillos)					27.00							27
Botones (unidades)	384.00			144.00	720.00			4 752.00			1 728.00	11 952.00
Alamares (docenas)				48.00	7.00			56.00		3.00		114
(papeles)								12.00				112
(lb)					1.00							1
Corchetes (unidades)	10 000.00				48.00			60 036.00				70.084
(papeles)					26.00							26
(sartas)								60.00				60
Pasamanería (lb)	24.00			23.25	17.25			161.00		9.70	20.00	255.20
(piezas)				2.00	2.00							4
(varas)					36.00			16.00				52
Tijeras (docenas)	14.00			23.75	36.00	2.00		133.00			17.00	225.75
Dedales (unidades)				344.00	3 000.00							3 344.00
Cordones (docenas)	48.00			6.00	114.00			24.00				192.00
Peines (docenas)	220.00			16.00	13.00			52.00		100.00	78.00	479.00

APÉNDICE IV

DISTRIBUCIÓN DE LAS MERCANCIAS DE CAMPECHE POR AÑO

Mercancías	1590	1591	1592	1593	1594	1595	1596	1597	1598	1599	1600	Total
Palo negro de tina (quintales)		450.00	180.00	300.00		1 400.00		1 000.00	13 584.00			16 914.00
Zarzaparrilla (arrobas)						30.00			64.50			94.50
Añil (arrobas)				18.00		5.50			5.00			28.50
Copal (panes)						164.00			80.00			244.00
Cueros (unidades)		500.00	1 523.00	506.00		835.00			2 816.00			6 180.00
Pesos		137.50				395.00			720.00			1 252.50

