

SEVILLA Y YUCATÁN: UN INCIPIENTE COMERCIO (1561-1590)

Seville and Yucatan: an incipient trade (1561-1590)

Manuela Cristina García Bernal
Universidad de Sevilla

Resumen

En este artículo se intenta estudiar el comercio de Yucatán en la etapa inicial de la colonización, que es para la que la falta de información es más notoria ante la insuficiencia o lagunas de las fuentes existentes en el Archivo General de Indias. Se ha optado en esta ocasión por recurrir a los registros notariales que se conservan en el Archivo de Protocolos de Sevilla con el fin de conocer los intercambios y las relaciones comerciales que de forma oficial se produjeron entre Sevilla y la península maya.

Palabras claves: Yucatán, comercio, mercaderes

Abstract

This paper deals with the trade between Seville and the Yucatan in the early stage of colonization, when information was scarce or affected by the significant lack in the documentary sources of the Archives of the Indies. Therefore, the option has been to use the notary registers kept at the Provincial Archives of Seville that give information about commercial interchange maintained between Seville and the Maya Peninsula.

Key words: Yucatan, trade, merchants

Introducción

El comercio atlántico de Yucatán es un tema en el que venimos centrando nuestras investigaciones desde hace años, habiendo por ello realizado diversos estudios para diferentes épocas sobre el tráfico ultramarino que la península maya desarrolló con las islas Canarias, Sevilla y Cádiz. En ellos hemos analizado tanto el movimiento naval y comercial

como los mercaderes y gente de la mar que en una y otra orilla del Atlántico invirtieron en la negociación yucateca.

El interés inicial por el tema se debió al haber podido comprobar en el curso de nuestras investigaciones sobre la encomienda y el desarrollo agrario de la región que el comercio de Yucatán era un ámbito prácticamente desconocido, tanto en su proyección americana como ultramarina, lo que nos impidió valorar en su momento el papel que encomenderos y estancieros habían desempeñado en la contratación atlántica. Y es que los pocos trabajos que para entonces existían sobre diferentes aspectos del comercio marítimo de Yucatán se centraban esencialmente en la última etapa del período hispánico, concretamente, desde mediados del siglo XVIII hasta 1814.¹

No cabe duda de que en tal vacío historiográfico había influido la marginación de la gobernación yucateca respecto a las dos grandes rutas que sustentaban la Carrera de Indias, al insertarse, por su aislamiento geográfico y escasez de recursos, muy precariamente en los circuitos atlánticos y constituir por ello el comercio interregional su forma de abastecimiento más habitual. Todo ello explica que los intercambios ultramarinos de la península maya pasaran a integrarse en los denominados “movimientos secundarios”, es decir, los movimientos de navíos y cargamentos que promovieron los puertos de las áreas marginales, a las que muy explícitamente Chaunu denominó los “parientes pobres” de la Carrera de Indias.²

Sin embargo, a lo largo de sucesivas investigaciones pudimos comprobar que el comercio de la provincia no llegó a ser tan insignificante como cabría esperar de su situación periférica y, también, que no se podría entender el acontecer histórico de la misma sin tomar en consideración sus transacciones mercantiles en el ámbito marítimo. Lo cierto es que dicho comercio logró adquirir una cierta transcendencia, tanto por su misma entidad

¹J. Ignacio Rubio Mañé, *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810*. México DF, 1954. (Sobretiro del *Boletín del Archivo General de la Nación*, tomo XXIV, núm. 4 y tomo XXV, núms. 1 y 2).- Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno, *Comercio y autonomía en la Intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), 1978.- Jesús Varela Marcos, *El inicio del comercio castellano con América a través del puerto de Santander (1765-1785)*. Valladolid: Diputación Provincial, 1991, pp. 34-40, 50-56, 61, 114-116 y Tablas finales de identificación de navíos y fuentes documentales.- Alicia del C. Contreras Sánchez, “El palo de tinte, motivo de un conflicto entre dos naciones, 1670-1802”, en *Historia Mexicana*, núm. 145 (México, julio-agosto 1987), pp. 49-74; *Historia de una tintórea olvidada. El proceso de explotación y circulación del palo de tinte, 1750-1807*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 1990.

² Pierre et Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. 8 tomos en 11 vols. París, 1955-1960, tomo VIII-2.2, p. 990 y tomo VIII-1, pp. 835 y 841.

dentro del gran tráfico transatlántico como por lo que representó para el propio desarrollo de la región. No en balde los yucatecos, ya desde un primer momento, supieron paliar su marginación en la Carrera de Indias con un regular abastecimiento desde las Islas Canarias, consiguiendo, además, integrarse en los circuitos comerciales ultramarinos con notable rendimiento cuando, ya en la última etapa del período colonial, se les brindó la oportunidad para hacerlo. Y ello sin olvidar la importancia que la península tuvo dentro del intenso movimiento de cabotaje que se llevó a cabo en el ámbito intrarregional, dadas las frecuentes y crecientes redes comerciales que Yucatán estableció a través de sus diversos puertos (Campeche, Santa María de Sisal y los fondeaderos de la costa de Valladolid) con La Habana, Honduras y, sobre todo, con el complejo Veracruz-San Juan de Ulúa.³

Por tanto, en un primer momento nuestro objetivo fue investigar la evolución de su comercio desde el comienzo de la colonización, con el fin de averiguar si el destino mercantil de Yucatán se habría visto condicionado desde un principio, al combinarse su aislamiento geográfico con su incuestionable pobreza. Lógicamente, la propia evolución histórica de la región impuso el límite cronológico inicial, concretamente, la fecha de 1550, toda vez que, como es sabido, hasta la segunda mitad del siglo XVI la península de Yucatán siguió un curso propio respecto al resto de Nueva España, dado que su larga y cruenta conquista, más la sublevación maya de 1546-1547, impidieron que la nueva sociedad que allí se estaba configurando lograra la ansiada estabilidad institucional. Es más, aunque para 1550 ya se consideró que la provincia estaba incorporada al control real, sucediéndose al frente de la misma una serie de visitadores y alcaldes mayores, la Corona no decidió su

³ Manuela Cristina García Bernal, "Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)", en *V Coloquio de Historia Canario-americana*. Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985, tomo I, segunda parte, pp. 749-792. En este artículo se incluye por primera vez la publicación de dicho Reglamento, en una reproducción facsimilar; "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). 3 tomos. Zaragoza, Diputación General de Aragón, 1998, tomo III, pp. 1.465-1.484; "Las islas Canarias y Yucatán: la importancia de un comercio marginal (1700-1750)", en *Actas del XIII Coloquio de Historia Canario-Americana y VIII Congreso Internacional de Historia de América (AEA)*. Las Palmas de Gran Canaria, 2000, pp. 1.966-1.989 (CD-ROM); "El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)", en *Historia Mexicana*, núm. 198 (México, octubre-diciembre, 2000), pp. 201-269; "El estudio de un comercio periférico y las conexiones sevillanas del tráfico yucateco (1590-1600)", en Alfredo Barrera Rubio y Ruth Gubler (Eds.), *Los Mayas de Ayer y Hoy. Memorias del primer Congreso Internacional de Cultura Maya*. 2 vols. México: Gobierno del Estado de Yucatán-CONACULTA-INAH, 2006, vol. II, pp. 878-904; y *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1625)*. Campeche, México: CONACULTA-INAH (Centro INAH Campeche), 2006.

forma definitiva de gobierno hasta 1565 en que formalizó al nombramiento del primer gobernador, D. Luis Céspedes de Oviedo, reconociéndosele así la categoría de gobernación.⁴

El problema de las fuentes para el estudio de comercio yucateco

Ahora bien, todos nuestros estudios sobre el comercio y los mercaderes de la región yucateca se han visto especialmente determinados por la insuficiencia o lagunas de sus fuentes, dado que éstas no siempre aportan los datos continuos o periódicos necesarios para proceder a una valoración tanto cuantitativa como cualitativa de dichas temáticas. Lógicamente, para el control del tráfico legal la información fundamental la extrajimos de la Sección de Contratación del Archivo General de Indias, donde se guarda toda la documentación relacionada con el comercio indiano. Dentro de ella se encuentra el *Libro de Registros*, que es una especie de inventario que recoge año por año todos los navíos que hicieron la travesía atlántica, tanto de ida como de vuelta.⁵ Aunque esta fuente es primordial para conocer las dimensiones del movimiento naval entre la península yucateca y la metrópoli, su información tuvo que ser, sin embargo, completada con la serie de registros individuales de los navíos que “oficialmente” hicieron la travesía atlántica con destino o procedencia de Yucatán, tanto sueltos como al abrigo de las flotas que fueron o retornaron de Nueva España.

No viene al caso explicar las características de este tipo de fuente, porque su riqueza informativa ha sido ampliamente valorada por todos los historiadores, sobre todo, por los que nos hemos centrado en el estudio del comercio trasatlántico. Pero, aunque no existe otra fuente que proporcione una información tan abundante y continua para la evaluación del tráfico legal que mantuvo España con sus dominios americanos, conviene recordar sus notorias deficiencias para una valoración exacta y real del movimiento comercial. De hecho, no nos fue posible localizar los registros individuales de los 15 barcos que con anterioridad a 1590, según el *Libro de Registros*, se dirigieron desde Sevilla a Campeche ni de

⁴Manuela Cristina García Bernal, *Población y encomienda en Yucatán bajo los Austrias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), 1978, pp. 189-192.

⁵ Para los años del período aquí analizado el *Libro de Registros* está contenido en dos legajos de la Sección de Contratación: 2.898 (1504-1579) y 2.899, integrado éste, a su vez, por dos libros, de los cuales, en este caso, sólo interesa el primero, que abarca de 1580 a 1604, pues el segundo comprende de 1605 a 1626.

los 22 que retornaron de dicho puerto, con la excepción de uno que regresó suelto en 1575.⁶ Aunque el extravío de tales documentos no afecte sólo al área yucateca, no deja de ser sintomático que fuera a partir de 1590 cuando empezaran a aparecer de forma regular los registros de los navíos que partieron con licencia para dirigirse a “las provincias de Yucatán” o “de Campeche”, así como los que regresaron de ellas. Justo cuando la Corona autorizó el envío anual de dos navíos de pequeño porte, con el fin de garantizar el abastecimiento regular de la gobernación. Logramos así exponer en un exhaustivo estudio la tendencia acusada por este peculiar tráfico mercantil durante la última década del siglo XVI, poniendo también de manifiesto cómo la provincia consiguió en dicha década hacerse un hueco en la Carrera de Indias, no tanto por su oferta de palo de tinte o “palo de Campeche”, su gran producto de exportación, tan solicitado en los mercados europeos, como, sobre todo, por su constante demanda.⁷

El siguiente paso fue tratar de establecer la evolución del comercio atlántico de Yucatán desde los primeros tiempos del proceso colonizador. Es decir, cuando la provincia trataba de consolidarse en el escenario americano y necesitaba, además, integrarse en los circuitos comerciales oficiales para poder obviar la carestía que el abastecimiento a través de intermediarios implicaba. Para ello escogimos, como límite cronológico inicial, la fecha de 1561, porque fue en ese año cuando se despachó desde Sevilla el primer navío con destino a Campeche o “provincias de Yucatán”, lo que suponía el reconocimiento oficial de la provincia y de la necesidad, por tanto, de abastecerla. El otro límite cronológico, el de 1625, nos fue impuesto por la disponibilidad de la documentación, toda vez que fue retirada de la consulta al público una gran parte de los legajos que precisaba consultar en la Sección de Contaduría del Archivo General de Indias, al ser dichos legajos los más afectados por el incendio que sufrió el Archivo en 1924 y acusar por ello un grave deterioro.

Y es que entonces intentamos subsanar las manifiestas carencias de los fondos de la Sección de Contratación, recurriendo a otra fuente para controlar los intercambios entre España y la provincia yucateca. Es decir, a la documentación contenida en la Sección de Contaduría del Archivo General de Indias, donde se integra la Caja Real de Yucatán y, por

⁶Este navío fue el *Ntra. Sra. del Rosario*, maestre Juan Rangel, 1575. AGI, Contratación, 2.614.- No incluimos en dicho cómputo los 25 navíos canarios que en el mismo período arribaron a las costas yucatecas. García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico*, pp. 21, 65 y 84.

⁷ García Bernal, “El afianzamiento de un precario comercio”, pp. 205-206 y 243-248.

tanto, las cuentas que los oficiales reales rendían, año por año, de los ingresos y gastos de la Real Hacienda. Una documentación que es también esencial para el control del tráfico comercial, toda vez que la información sobre los derechos cobrados por concepto de almojarifazgo permite conocer los navíos que realmente llegaron a los puertos yucatecos e, incluso, establecer el valor de sus cargamentos. Por ello, el testimonio de los oficiales reales sirve para subsanar, en no pocos casos, el extravío de los registros individuales de los navíos a la hora de evaluar las cargas transportadas, pudiéndose, además, compensar o corregir las innumerables lagunas y errores existentes en el *Libro de Registros*. Es, por tanto, indudable su valor como fuente complementaria. No obstante, la pérdida de las Cuentas de algunos años (faltan los años 1550 a 1561, 1573, 1574, 1585, 1586 y 1589) nos impidió un escrutinio riguroso de todas las llegadas, así como del valor de sus cargamentos. A lo que también hay que añadir el hecho de que esta fuente no facilita información sobre los mercaderes y las mercancías que protagonizaban dicha negociación.

Por otra parte, resultó, asimismo, prácticamente imposible verificar las salidas con destino a España, al diferenciarse la forma de registrar los derechos al comercio. Mientras que los oficiales reales asentaban en partidas individualizadas lo recaudado en concepto de almojarifazgo por los cargamentos llegados desde “los reinos de Castilla”, en lo referente a los derechos cobrados a los navíos que salían para la metrópoli sus registros no eran tan claros. Y es que la recaudación del 2,5% de almojarifazgo, establecido en 1568 para las mercancías embarcadas en las Indias, no se manifiesta por separado, ni en toda su cuantía, en los cargos de las Cuentas que se conservan, dado que hasta 1571 no se incluiría dentro de lo recaudado por los “almojarifazgos de la tierra” que gravaban el comercio en el ámbito interregional.⁸

Una fuente alternativa: los registros notariales

Todo ello ha motivado que procediera de nuevo a estudiar el comercio de Yucatán en la etapa inicial de la colonización, que es para la que la falta de información es más notoria, es decir, desde 1561 a 1590. Pero para suplir las carencias, ya aludidas, de los fondos de las Secciones de Contratación y Contaduría del Archivo General de Indias, en esta oca-

⁸García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico*, pp. 24-25.

sión hemos optado por recurrir a otra fuente alternativa, concretamente, a los registros notariales que se conservan en el Archivo de Protocolos de Sevilla.

Han sido muchos los autores que han puesto de relieve la riqueza de las fuentes notariales para la investigación de diferentes campos históricos, dado que en ellas se puede encontrar una valiosa información tanto para la historia económica y social, como para el análisis de las mentalidades, de la cultura y de las manifestaciones artísticas. Para la historia económica, en concreto, aportan numerosas indicaciones sobre las más variadas cuestiones, ya que permiten estudiar, a través de las escrituras de compra-ventas y formación de compañías, no sólo la evolución de los precios de la propiedad y de los diferentes productos, sino también los intercambios y las relaciones comerciales.

No obstante, la riqueza temática de estas fuentes queda contrarrestada por las dificultades que encierra su consulta, no sólo por el mal estado de conservación en que suelen encontrarse, sino también por la difícil escritura paleográfica de los libros referentes a los siglos XV y XVI y el lenguaje jurídico empleado con bastante frecuencia en las notas registrales. A ello hay que añadir, además, el inconveniente que supone tener que revisar, para el período objeto de análisis, todos y cada uno de los registros emanados de las diferentes notarías o escribanías y contenidos en dichos libros, al serlo normal que los libros cuenten con inventarios o catálogos tan generales, cuando los tienen, que no sirven para buscar temas concretos.⁹

Para este estudio, sin embargo, tales dificultades se han visto en gran medida atenuadas, al poder contar con la publicación de los extractos notariales referentes a América conservados en el Archivo de Protocolos de Sevilla. Una publicación alentada desde 1927 por José M^a Ots Capdequí y que se materializó en 1930 con la aparición del primer volumen

⁹José Bono, *Los archivos notariales*. Sevilla: Junta de Andalucía. Dirección General del Libro, Bibliotecas y Archivos, 1985, pp. 54-55.- José Bono y Carmen Ungueti-Bono. *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*. Introducción. Catálogo de los Protocolos del siglo XV y Colección documental. Sevilla: Junta de Decanos de los Colegios Notariales de España-Colegio Notarial de Sevilla, 1986, p. 37.- Pilar Ostos Salcedo y M^a Luisa Pardo Rodríguez (eds.), "Presentación" a *En torno a la documentación notarial y a la Historia*. Sevilla: Ilustre Colegio Notarial de Sevilla, 1998, s/p.- David Igual Luis, "Las perspectivas de investigación sobre fondos notariales en Castilla", en *Aragón en la Edad Media. Perspectivas actuales sobre las fuentes notariales en la Edad Media*. Zaragoza: Universidad de Zaragoza, 2004, pp. 127-129, 137 y 142-147.-M^a del Carmen Ruiz León y Jaime J. Lacueva Muñoz, "El fondo documental Enrique Otte del Centro de Estudios Andaluces: procedencia, descripción e inventario", *Naveg@merica*. Revista Electrónica de la Asociación Española de Americanistas (AEA), vol. 3, pp. 12-13 [en línea, 2009]. Disponible en <<http://revistas.um.es/navegamerica>>.-Jaime J. Lacueva Muñoz, "Introducción" a *Inventario del Fondo Documental Enrique Otte*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, Junta de Andalucía, 2009, pp. 15-16.

del *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, editado por el Instituto Hispano-Cubano de Historia de América. Una edición de los catálogos que dicho Instituto viene realizando desde entonces y que en la actualidad comprende ya doce tomos. Su valor para el investigador es enorme, toda vez que dichos tomos incluyen unos índices de personas, materias y lugares de una utilidad innegable.¹⁰

Y a ello se ha añadido el poder disponer de la riquísima información de fuentes notariales que encierra el Fondo Documental Enrique Otte, al constituir una valiosísima parte del legado que éste reconocido historiador hizo de su archivo y biblioteca personales al Centro de Estudios Andaluces en 2006. Dicha información incorpora una inmensa cantidad de extractos de los protocolos de Sevilla, equiparable a la valiosa colección que se guarda en el Instituto Hispano-Cubano, con la ventaja añadida de que la regesta de los protocolos está totalmente mecanografiada, lo que facilita enormemente su consulta.¹¹ No extraña por ello que Bernal Rodríguez y Collantes de Terán reconocieran que fue muy poco lo que escapó al registro de dicho historiador con relación al comercio sevillano, pues durante años fue reseñando todas las constancias registrales sobre el mismo, “ya fueran poderes de todo tipo, fianzas, cartas de seguridad, contratos de compra-ventas, escrituras de compañías, testamentos, dotes, liquidaciones de cuentas, fletes, letras de cambio, etc.”.¹²

Ahora bien, el poder consultar los valiosos extractos notariales del Fondo Documental Enrique Otte se ha visto, a su vez, facilitado por el inmenso y meritorio trabajo realizado por Jaime J. Lacueva Muñoz en el Centro de Estudios Andaluces. Un trabajo que se ha materializado en la publicación de un Inventario detallado de dicho Fondo, ya que integra tanto los extractos del Archivo de Protocolos de Sevilla, como la información procedente del Archivo de Indias y de otros Archivos, contenida igualmente en el Fondo Documental.¹³ Pero su labor no se limitó a inventariar tan ingente serie de documentos, sino que

¹⁰ARCHIVO DE PROTOCOLOS DE SEVILLA, *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*. 12 vols. Sevilla: Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, 1930-2011.- M^a Isabel Simó Rodríguez, “El Archivo Histórico Provincial de Sevilla y sus fuentes notariales”, en Ostos Salcedo y Pardo Rodríguez (eds.), *op. cit.*, p. 57.

¹¹M^a del Carmen Ruiz León, “El Archivo”, en Enrique Otte, *Sevilla, siglo XVI: Materiales para su historia económica*. Edición a cargo de Antonio Miguel Bernal Rodríguez *et al.* Sevilla: Centro de Estudios Andaluces-Consejería de la Presidencia- Junta de Andalucía, 2008, pp. 345-359.

¹²Antonio Miguel Bernal Rodríguez y Antonio Collantes de Terán, “Presentación” a Enrique Otte, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Fundación El Monte, 1996, pp. 7 y 15. La cita textual corresponde a la página 15.

¹³Lacueva Muñoz, *Inventario del Fondo Documental Enrique Otte*, cit.

procedió también a digitalizarlos, con lo que ha posibilitado el acceso a los mismos y, en lo que a nuestro estudio respecta, ha allanado ampliamente la investigación.

El tráfico atlántico de Yucatán: una constancia oficial insuficiente

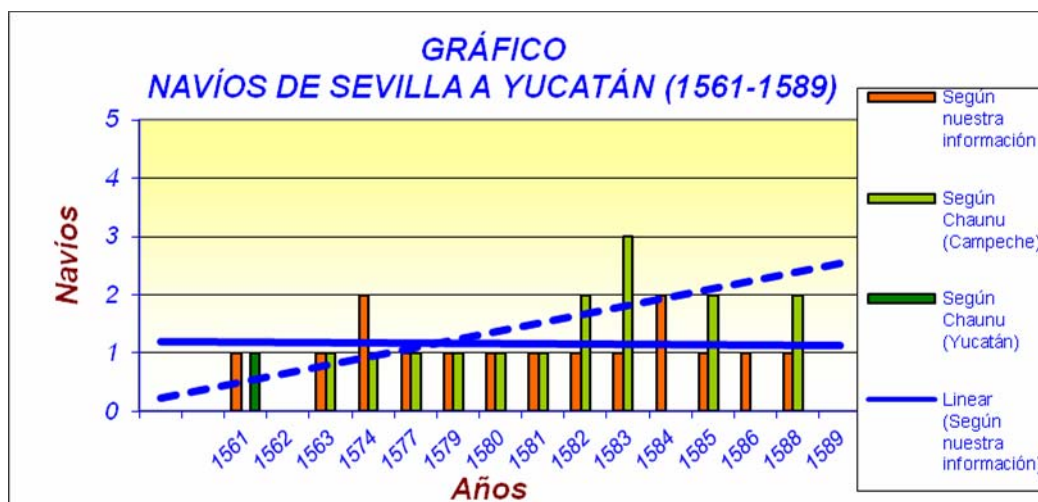
Con todo, a pesar de tal disponibilidad de fuentes notariales, en nuestro actual intento de estudiar el tráfico atlántico de Yucatán desde el comienzo mismo de la colonización de nuevo ha vuelto a imponerse la marginalidad de la provincia, tanto geográfica como comercial. Y es que, tras una exhaustiva búsqueda en todos los repertorios de protocolos notariales citados, no ha sido posible localizar una abundante y variada información sobre el tema.

Ya sabemos que desde 1561, cuando se despachó desde Sevilla el primer navío con destino a las “provincias de Yucatán”, hasta 1590, fecha que, como ya ha se expuesto, constituye el límite cronológico para este estudio, fueron 15 los navíos que, saliendo de Sevilla, arribaron a las costas yucatecas. Así puede observarse en el Cuadro adjunto, en el que se ha incluido el movimiento anual de navíos entre Sevilla y los puertos yucatecos

CUADRO

NAVÍOS DE SEVILLA A YUCATÁN (1561-1589)

<i>Según nuestra información</i>				
Años	Navíos <i>Yucatán</i>	Tonelaje		
		<i>Conocido</i>	<i>Evaluado</i>	<i>Total</i>
1561	1		80	80
1563	1		120	120
1574	2		150	150
1577	1		150	150
1579	1		150	150
1580	1		450	450
1581	1		450	450
1582	1		200	200
1583	1		0	0
1584	2		0	0
1585	1		120	120
1586	1		200	200
1588	1		150	150
	15	0	2.220	2.220



(Campeche y Sisal) en los viajes de ida, junto con el volumen de toneladas que representaron cada año y en todo el período.¹⁴ Un número de navíos significativo, si se tiene en cuenta que la provincia estaba entonces no sólo tratando de afianzarse políticamente, sino también de configurarse económica y socialmente. Y también conviene destacar que en dicho cómputo no se incluyen los 19 navíos canarios que desde los inicios del proceso colonizador arribaron a las costas yucatecas, contribuyendo con su abastecimiento a compensar la marginación comercial de la región y, en último término, a dinamizar su tráfico intercontinental. Cabe, por tanto, pensar que los mercaderes de las Islas supieron vislumbrar las posibilidades de negocio que ofrecía la insatisfecha demanda de la incipiente provincia y dirigieron por ello una parte de sus caldos hacia ella, sabiendo que podrían colocarlos fácilmente en la península maya.¹⁵

Sin embargo, ante la pérdida de los registros individuales de los barcos, ya comentada, no es posible conocer qué mercaderes y mercancías protagonizaban dicha negociación. Es más, ni siquiera se puede saber cuál era el valor de sus cargamentos, ante la desaparición de una buena parte de las Cuentas de los oficiales reales de Yucatán. Y otro tanto ocurre con los barcos que con anterioridad a 1590 retornaron de Campeche, al no haberse podido localizar sus registros individuales, con la excepción de uno que regresó suelto en 1575. De hecho, es el registro de este barco, el *Ntra. Sra. del Rosario*, del que era maestre Juan Rangel, el que revela los intercambios comerciales que la provincia ya mantenía con Sevilla. Sobre todo, porque Juan Rangel, un maestre de la Carrera de Indias y señor de nao, que era vecino de Sevilla en la colación de Santa Ana de Triana, pone en evidencia que ya desde fecha temprana, como 1575, se interesaba por la producción yucateca. En esta ocasión prácticamente acaparó la carga embarcada en Campeche, ya que él solo registró 1.300 quintales de palo de tinta o palo de Campeche, de los cuales 800 iban por cuenta de Francisco de Vallejo, 100 por cuenta de Martín de Unda, ambos también vecinos de Sevilla, y los 400 quintales restantes por su cuenta y riesgo, al igual que 35 libras de añil. Unas partidas de su propiedad que él debía asumir en Sevilla y, en su ausencia, debían ser entregadas a Bartolomé Rodríguez, su suegro y vecino de Triana. También el piloto de la nao, Juan de Zamora, registró por su cuenta una pequeña partida de 1 arroba de añil. Y, por último, Juan

¹⁴Los datos recogidos en el Cuadro han sido extraídos de García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico*, pp. 65-66.

¹⁵*Ibidem*, pp. 80-91.

Rangel, como maestre, se hizo cargo de otra partida de 250 quintales de palo de tinta, que recibió de Alonso Tenorio, vecino de Campeche y contador de la Real Hacienda de dicha villa, pero que era propiedad del mercader Bartolomé Pérez y en cuyo nombre debía entregarla en Sevilla a Julio Ferrofino, mercader vecino de Sevilla, para que él hiciera la voluntad del dicho Bartolomé Pérez.¹⁶

Está claro que en Sevilla ya se tenía constancia de las materias tintóreas que podía aportar la región yucateca y que los mercaderes de la ciudad se interesaban por las mismas, como Bartolomé Rodríguez, el suegro de Rangel, aunque debían atraerles más si participaban en el comercio de los cueros vacunos, como sucedía con Julio Ferrofino, o estaban quizá relacionados familiarmente con personas involucradas en el negocio de la lencería, como podía ser el caso de Francisco de Vallejo. Lo extraño, sin embargo, es que tales transacciones no hayan quedado reflejadas en los registros notariales de Sevilla, a pesar de que Julio Ferrofino aparece con frecuencia en los mismos protagonizando diversos registros de compra-ventas y de que tanto él como Bartolomé Rodríguez son mencionados por Lorenzo Sanz como mercaderes sevillanos que participaban en el tráfico ultramarino en la época de Felipe II. Es, pues, evidente, que Julio Ferrofino era un activo comerciante, perteneciente sin duda a la familia de los Ferrofino de origen italiano, asentada en Sevilla, al que también alude Enrique Otte, aunque involucrándolo en el negocio de la madera. Pero está claro que no sólo a los comerciantes de la capital hispalense les atraía la comercialización del palo de tinta, como lo evidencian los 250 quintales que Juan Rangel asumió en Campeche en nombre del mercader Bartolomé Pérez, que muy bien podía ser el que Otte recoge como vecino de Cádiz y maestre de la carabela Santa Ana, aunque su registro sea de fechas anteriores.¹⁷

Pero lo que más interesa resaltar es el caso del maestre Juan Rangel, toda vez que éste acabaría demostrando un especial interés por el comercio con la región. Un interés que se manifestaría con más fuerza en la década de los noventa, cuando llegaría a ser uno de

¹⁶Registro del navío *Ntra. Sra. del Rosario*, 1575, cit., fols. 2v-5. En un estudio anterior, por error, se consignaron 1.350 quintales de palo de tinta, en vez de los 1.550 quintales que, realmente, se registraron en dicho navío. García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico*, p. 199, nota 6.-Sobre lo cargado por Juan Rangel véase también Manuela Cristina García Bernal, "Maestres y señores de naos en el comercio marítimo de Yucatán (siglo XVI)", en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo L. González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC) y Fundación El Monte, 2003, p. 800.

¹⁷García Bernal, "El afianzamiento de un precario comercio", pp. 243-246.- Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. 2 tomos. Valladolid, Diputación Provincial, 1979-1980, tomo I, pp. 357, 395 y 407.- Otte, *Sevilla, siglo XVI*, pp. 112 y 185.

los profesionales del mar más comprometidos en el mismo, tanto por el volumen como por la frecuencia de sus negocios. De hecho, Rangel estuvo casi siempre presente en los cargamentos que se despacharon para la gobernación yucateca en dicha década, destacando no sólo por el valor de las mercancías que se le consignaron en primera, segunda o tercera instancia, sino también por las numerosas partidas que por cuenta propia embarcó para su negociación. Pero lo más sorprendente es la vinculación que llegó a tener con la región, donde permaneció desde 1594 a 1597 y donde se encontraba de nuevo en 1600, convertido ya en mercader y en constante conexión con los comerciantes más acreditados de Yucatán.¹⁸ Por eso no deja de llamar la atención que sus continuas actividades mercantiles tampoco hayan quedado recogidas en los registros notariales de Sevilla.

Por suerte sí que hemos encontrado en dichos registros testimonios de operaciones mercantiles efectuadas entre yucatecos y mercaderes vecinos de Sevilla, aunque no tantas como esperábamos en función de la información que ya teníamos sobre el tráfico efectuado por los hombres del comercio de la región maya. Sin embargo, las pocas referencias encontradas vienen a confirmar que, en Yucatán, tanto los que se dedicaban profesionalmente a la contratación atlántica como los que negociaban ocasionalmente supieron conectarse en Sevilla con mercaderes, más o menos relevantes, que se comprometían a vender los productos de la provincia (palo de tinte, añil, zarzaparrilla, copal o cueros) que les remitían o entregaban personalmente en Sevilla, con el fin de emplear lo procedido de su venta, o el dinero que con frecuencia también les enviaban, en las mercancías requeridas en la provincia. Es decir, actuaban estos mercaderes sevillanos como verdaderos comisionistas de los yucatecos, ya que se desenvolvían mucho mejor en el comercio interior.¹⁹

¹⁸García Bernal, “Maestres y señores de naos”, en pp. 800-805.- Véase también Manuela Cristina García Bernal, “Maestres y señores de naos en el comercio marítimo de Yucatán (siglo XVI)”, en Juan José Sánchez Baena y Lucía Provencio Garrigós (eds.), *El Mediterráneo y América*. 2 tomos. Murcia, 2006, tomo I, pp. 48-52 y 59. La doble publicación de este trabajo se debe al hecho de que fue presentado en el Congreso Internacional “500 años de la fundación de la Casa de la Contratación (1503-2003)”, celebrado en Sevilla en marzo de 2003. Pero en la publicación de sus Actas fue recogido incompleto, al no incluirse los **Apéndices III y IV**, donde se recogen todos los hombres del mar involucrados en dicho comercio tanto en los viajes de ida como en los de retorno. Por tanto, dichos Apéndices no pueden considerarse un simple añadido al trabajo, ya que éste se fundamenta en el análisis y valoración de los datos y valores que en ellos se reseñan. Constituyen, por tanto, un sólido aval de sus conclusiones, por lo que sin ellos no puede entenderse dicho estudio. Ello explica que se procediera en Murcia a su publicación **completa**.

¹⁹Manuela Cristina García Bernal, “Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico a finales del siglo XVI (1590-1600)”, en Parmentier & S. Spanoghe (Eds.), *Orbis in Orbem, Liber amicorum John Everaert*, J. Gent (Bélgica): Universiteit Gent/Academia Press, 2001, pp. 62-63.- García Bernal, “El estudio de un comercio periférico y las conexiones sevillanas del tráfico yucateco”, pp. 893-894.

Así lo evidencia el hecho de que en 1580 Juan Ramos, vecino de Sevilla, en la colación o barrio de San Bartolomé, estuviera involucrado en diversas operaciones con vecinos de Yucatán. Aunque, en este caso, de la información notarial se desprende que tal conexión era lógica, toda vez que en uno de los registros Juan Ramos se declaraba como antiguo residente de la provincia yucateca.²⁰ Ello explica que en una de las transacciones asentadas figure el compromiso de pago que Juan Ibáñez, un mercader vecino también del barrio de San Bartolomé de Sevilla, asumía con Juan Ramos, junto con Juan Dorado Ramírez y el clérigo Gabriel de Rueda, vecinos éstos de la ciudad de Mérida, de la provincia de Yucatán, de la cantidad de 1.416 reales y medio, que constituían el resto de los 9.055 reales que valieron 452 libras y 12 onzas de añil (a 20 reales la libra), que Juan Ibáñez había comprado a dicho Juan Ramos.²¹ Y también para el comercio de otra partida de añil actuó Juan Ramos como intermediario de Juan y Hernando de San Martín, igualmente vecinos de la ciudad de Mérida. La compra en esta ocasión la efectuó Francisco de la Puerta, un vecino de la ciudad de Segovia, quien se obligaba a pagar a Juan Ramos y a los hermanos San Martín 730 reales y un cuartillo por el resto de los 12.168 reales que habían importado las 624 libras de añil que les había comprado.²²

En este contexto sorprende encontrar al dicho Juan Ramos en una operación de compra de esclavos en combinación con Benito Durán, un vecino y reconocido comerciante de Yucatán. La operación consistió esta vez en la compra que ambos hicieron a Enrique López de Melgar, vecino de Lisboa, estante entonces en Sevilla, de 3 esclavos (2 hombres y una mujer) por el precio de 285 ducados.²³

²⁰Libro del año: 1580 -- Oficio: XVI. Libro: I - Escribanía: Francisco Díaz de Vergara – Folio: 730.- Fecha: 25 de febrero de 1580, en *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, en *Colección de Documentos inéditos para la Historia de Hispano-América*. 1ª Reimpresión. Sevilla: Publicaciones del Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, 1998, tomo II – Siglo XVI, n° 1081, p. 249.

²¹Libro del año: 1580 -- Oficio: XVI. Libro: I -Cuaderno suelto. Registro núm. VI --Escribanía: Juan Rodríguez de la Torre – Folio: 146, vto.-Fecha: 22 de enero de 1580, en *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, en *Colección de Documentos inéditos para la Historia de Hispano-América*. 1ª Reimpresión. Sevilla: Publicaciones del Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, 2007, tomo III – Siglo XVI, n° 789, pp. 179-180.

²²Libro del año: 1580 -- Oficio: XVI. Libro: I - Cuaderno suelto. Registro núm. XVII --Escribanía: Juan Rodríguez de la Torre – Folio: 419.- Fecha: 17 de febrero de 1580, en *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, tomo III – Siglo XVI, n° 810, pp. 185-186.

²³Libro del año: 1580.- Oficio: VIII. Libro I - Escribanía: Alonso de Cívico.- Folio: 293.- Fecha: 10 de febrero de 1580, en *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, tomo II – Siglo XVI, n° 1033, p. 236.

Ahora bien, lo más interesante de las transacciones reseñadas es descubrir comerciando en 1580 a quienes en las década de los noventa serían dos destacados comerciantes yucatecos, como Hernando de San Martín y Benito Durán. Ambos formaban parte del pequeño grupo de ocho mercaderes, que lograron consolidarse en el mundo del tráfico ultramarino hasta llegar prácticamente a controlar buena parte de los cargamentos procedentes de Sevilla y, como consecuencia, a monopolizar en cierto modo la actividad comercial en la región. Todos ellos supieron relacionarse con señalados cargadores establecidos en Sevilla y combinar en mayor o menor medida el comercio pasivo con el activo, aunque algunos de ellos, como Benito Durán, negociaron únicamente con partidas de su propiedad, mientras que en otros casos, como el de Hernando de San Martín, predominó más el carácter de intermediarios, al dedicarse sobre todo a ejercer de comisionistas o encomenderos.²⁴

Por último, sólo nos queda reseñar la última información localizada en los protocolos alusiva al comercio yucateco, en cuanto que constituye otra muestra más de que la antigua región maya era considerada por los vecinos de Sevilla implicados en el tráfico atlántico. En este caso se trata del embarque que en 1584 hizo Cristóbal de Santana Pareja, vecino de Sevilla, de 50 toneladas de pipas y botijas y otras mercaderías y vino, en el navío Ntra. Sra. de Begoña, que estaba surto en el puerto de las Muelas del río Guadalquivir para hacer su viaje a Campeche en la primera flota que saliera ese año.²⁵ Y, efectivamente, el barco arribó ese año al puerto yucateco de Sta. M^a de Sisal, llevando como maestro a Cristóbal Sánchez Melgarejo, que era quien en Sevilla había registrado el envío.²⁶

A la vista de lo expuesto, se puede fácilmente deducir que las fuentes notariales se han mostrado tan insuficientes como las de Contratación y Contaduría del Archivo General de Indias. Lo cual no deja de ser extraño, si se considera el número de barcos y la cantidad de mercancías que en el período analizado se dirigieron a Yucatán para cubrir las necesidades de abastecimiento que padecía la provincia. Quizá ello se deba a que no hemos dado con las escribanías adecuadas o, quizá, a que la mayor parte de las transacciones comerciales se hacían mediante acuerdos personales, sin dejar por ello constancia oficial. Pero, al

²⁴García Bernal, "Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico", pp. 67 y 69.

²⁵Libro del año: 1584.- Oficio: XV. Libro 1º - 1- Escribanía: Francisco Díaz.- Folio: 253.- Fecha: Sevilla, 12 de enero. Materiales del Archivo de Protocolos de Sevilla (APS) - Fondo documental Enrique Otte (FDEO), caja 45, nº 4, Libro 1º - 1, fol. 253. Centro de Estudios Andaluces. Regesta de asientos que van desde enero de 1584 hasta febrero de 1584 (fol. 42 del registro de Otte).

²⁶García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico*, pp. 176 y 183, nota 28.

menos, el minucioso rastreo realizado en los protocolos disponibles ha puesto en evidencia que los mercaderes de Sevilla no ignoraban las perspectivas comerciales que ofrecía la península yucateca.