

MAESTRES Y SEÑORES DE NAOS EN EL COMERCIO MARÍTIMO DE YUCATÁN (SIGLO XVI)*

Manuela Cristina García Bernal
Universidad de Sevilla

La escasez de estudios sobre el tráfico ultramarino de la marginada gobernación de Yucatán ha condicionado notablemente los análisis que se han hecho sobre diferentes parcelas de su historia, sobre todo los referidos a los primeros siglos del proceso colonizador. Y es que los pocos trabajos existentes sobre el comercio marítimo de la península maya durante el período colonial, tanto en su orientación interregional como atlántica, están centrados esencialmente en la última etapa, puesto que abarcan desde mediados del siglo XVIII hasta 1814.¹ Tal laguna historiográfica fue sin duda uno de los escollos en nuestras investigaciones sobre la institución de la encomienda y el desarrollo agrario de dicha región, al no poder contar con suficiente información para valorar el papel que encomenderos y estancieros habían desempeñado en la negociación con la metrópoli.

Lógicamente, el carácter periférico de la península de Yucatán en el ámbito virreinal se vio también reforzado en el plano comercial, al quedar fuera de las dos grandes rutas (Nueva España y Tierra Firme) que daban vida a la contratación atlántica. De ahí que desde el principio los intercambios entre Sevilla y Yucatán se insertaran en los llamados “movimientos secundarios”, es decir, los movimientos de navíos con destinos y procedencias de las zonas

* Esta ponencia fue presentada 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 recogida incompleta, al no incluirse los **Apéndices III y IV**. 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 el presente estudio. Ello explica que en esta ocasión se proceda a su publicación **completa**. Véase, ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, 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, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación El Monte, 2003, págs.779-814.

¹ Ya hicimos un breve análisis de estos trabajos en nuestra ponencia sobre “El estudio de un comercio periférico y las conexiones sevillanas del tráfico yucateco (1590-1600)”, *Actas del Congreso Internacional de Cultura Maya* (Mérida, Yuc., México / marzo de 2001). En prensa.

marginales, como las Islas Antillas, Honduras, Costa Rica, Guatemala o Yucatán, que eran las zonas que, según Chaunu, constituían los “parientes pobres” de la Carrera de Indias.

Con todo, aun cuando el comercio de Yucatán con la península ibérica constituyera durante el siglo XVI y XVII un movimiento secundario por su carácter débil, más o menos continuo, y su importancia fuera ciertamente mínima en la escala del gran tráfico atlántico, lo que sí parece cierto es que, visto desde Sevilla, ocupó una posición estimable en la economía de los intercambios ultramarinos. Y es que el tráfico comercial de Yucatán se canalizaba a través del complejo portuario Campeche y Santa María de Sisal, en la costa norte de la península, y, por tanto, nunca llegó a ser tan esporádico y mediocre como Chaunu lo estima, partiendo de la sorprendente distinción que establece entre Campeche y Yucatán, como si de dos destinos diferentes se tratara.²

Ello explica que en los últimos años hayamos centrado nuestra atención en los diversos aspectos que configuraron el comercio atlántico de la región en una época en que estaba empezando a desarrollar sus posibilidades comerciales. No hay que olvidar que la segunda mitad del siglo XVI, junto con las dos primeras décadas de la centuria siguiente, representó el período de máxima expansión del tráfico comercial entre España y el Nuevo Mundo. Justo cuando la provincia de Yucatán, en los inicios de su proceso colonizador, pugnaba por hacerse un sitio en el escenario americano y necesitaba además integrarse en los circuitos comerciales metropolitanos para eludir los excesivos precios que conllevaba el abastecimiento a través de intermediarios.

En un primer trabajo procedimos al análisis y valoración cuantitativa del movimiento naval y del tráfico de mercancías a fines del siglo XVI, partiendo de la decisiva importancia que en el ámbito comercial tuvo la licencia que el rey otorgó a la gobernación en 1590 para que pudiera ser abastecida de forma regular, mediante el despacho anual de dos navíos de “menor porte” con los bastimentos y cosas necesarias para el sustento ordinario.³ Qué duda cabe que la real cédula de 1590 representó un antes y un después en el desarrollo de la región, en cuanto contribuyó a consolidar un flujo comercial entre la provincia y la metrópoli que hasta entonces se había distinguido por su irregularidad. Precisamente por ello, aun restringiéndose el marco cronológico a prácticamente una década, se pudo mostrar la tenden-

² CHAUNU, Pierre y Huguette. *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. 8 tomos en 11 vols. París, 1955-60, tomos VI-1, págs. 75-76, VI-2, págs. 570-571, 580, 665-666, y VIII-1, págs. 835-837.- CHAUNU, Pierre. “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII”, *Historia Mexicana*, núm. 36 (México, abril-junio, 1960), págs. 528.

³ AGI (Archivo General de Indias), Contratación, 1.092. 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, fols.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 navíos de “menor porte”, ante la pobreza y escasez de mercancías que padecía la región yucateca, según y de la manera que se había “dado y concedido para otras provincias y islas y puertos de las Indias”, fols. 1-1v y 6-6v.- La política de la Corona de favorecer a las regiones marginales se manifestó también en la incipiente gobernación de la Nueva Andalucía, pues los vecinos de Cumaná consiguieron una merced similar, ya que por una real cédula de 17 de abril de 1592 se les otorgó licencia para que, durante diez años, pudieran ir cada año “a la dicha provincia de Cumaná dos navíos con bastimentos y cosas necesarios a aquella tierra de menor o mayor porte”. CAS-TILLO HIDALGO, Ricardo Ignacio. “Asentamiento español y articulación interétnica en Cumaná (1560-1620)”. Tesis Doctoral inédita. Universidad de Sevilla, 2002, págs. 412-413.

cia acusada por este peculiar tráfico mercantil y también poner de relieve cómo la provincia logró, al menos, ser tenida en cuenta dentro de la Carrera de Indias.

El desarrollo de dicha investigación permitió, además, comprobar que la ingente obra de Chaunu no reflejaba el verdadero volumen del tráfico atlántico yucateco y, sobre todo, descubrir que desde la óptica de Sevilla, la gobernación de Yucatán atraía mayormente por los beneficios que se podían obtener de su demanda, crónicamente insatisfecha. Lo cual era lógico, si se tiene en cuenta la situación de penuria en que vivía la provincia y su dependencia respecto a los suministros de la metrópoli, y mucho más si se considera que su economía era prácticamente de subsistencia, con pocos recursos para potenciar los intercambios y que, además, su costa, por ser muy baja, dificultaba el acceso de las naves.

Con todo, es evidente que su potencial de demanda se combinó con su oferta de palo de tinta, o “palo de Campeche”, para romper en parte el handicap considerable de su aislamiento geográfico, a pesar de que la mayor parte de esta producción no se llevaba directamente a España desde Campeche, sino que era encauzada a través de Veracruz, La Habana y Honduras ante la insuficiencia portuaria de la provincia. De todas formas, tal reexportación no impidió que fueran numerosos los navíos que retornaron desde Campeche en la segunda mitad del siglo XVI, transportando lo que sin duda constituía el gran recurso de la región y el que la podía vincular con los mercados europeos. Y es que el añil, que pudo haber llegado a representar el otro gran producto de exportación de la provincia, fue coartado por la propia Corona, al prohibir en 1581 el trabajo de los indígenas, tanto forzado como voluntario, en los numerosos ingenios que se habían instalado en la provincia para su beneficio. Sin embargo, el incipiente desarrollo ganadero de la región en el último cuarto del siglo favoreció que los cueros curtidos y al pelo acabaran constituyendo una partida sustancial en los cargamentos remitidos a España.

Se pudo, por tanto, demostrar que el movimiento comercial de Yucatán con la metrópoli durante la última década del siglo XVI permitió superar el carácter limitado y aleatorio que caracterizaban sus intercambios con la metrópoli. Pero también se puso en evidencia que, más que su oferta, fue su demanda la que verdaderamente determinó la institucionalización del tráfico yucateco.⁴

Sin embargo, está claro que de poco hubieran servido la demanda y la oferta de la región para la regularización mercantil deseada, si no hubieran existido unos mercaderes capaces de emprender tal comercio. De ahí que en otros estudios nos planteáramos sacar del anonimato

⁴ GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina. “El afianzamiento de un precario comercio: los intercambios entre Sevilla y Yucatán (1590-1600)”, en *Historia Mexicana*, núm. 198 (México, octubre-diciembre, 2000), págs. 201-269. Aquí ya pusimos de manifiesto (págs. 210-213 y 215) la injustificada distinción que Chaunu establecía entre el comercio de Yucatán y de Campeche, su principal puerto.- Sobre las limitaciones a la explotación del añil véase: GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina. *Población y encomienda en Yucatán bajo los Austrias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), 1978, págs. 450-452.- Para la expansión de las estancias ganaderas en Yucatán, consúltese: GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina. “La explotación pecuaria y la competencia por la tierra en torno a Mérida de Yucatán”, en *Temas Americanistas*, núm. 8 (Sevilla, 1990), págs. 25-32; y GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina. “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, 1991, págs. 55-90.

to a todo un mundo de hombres del comercio, de una y otra orilla del Atlántico, que demostraron una gran iniciativa y carácter emprendedor, al arriesgar sus escasos caudales en unos negocios cuyos beneficios no siempre estaban garantizados. No en balde fueron estos hombres los que, como pioneros de la negociación atlántica, contribuyeron a ir abriendo caminos y, en último término, a expandir las fronteras económicas de la aislada península maya.⁵

1. Los hombres de mar en la negociación atlántica de Yucatán

Fue precisamente el estudio de los mercaderes lo que permitió detectar cómo en el comercio con Yucatán, al igual que en las otras rutas del tráfico ultramarino, fue bastante notoria la presencia de la gente de mar, sobre todo de los dueños o “señores” de naos y de los maestros, en cuanto que, junto a sus funciones propias de armadores y mareantes, asumieron también responsabilidades mercantiles, ya fuera como intermediarios o negociando con efectos propios, no siendo infrecuente, por otra parte, la asociación entre navieros y maestros e, incluso, la concurrencia de ambas actividades en una misma persona. A ellos se incorporaron también diferentes miembros de la tripulación o personas vinculadas profesionalmente con la mar, pues pilotos, escribanos de naos, marineros y hasta calafates participaron de forma más o menos activa en la negociación atlántica de Yucatán.⁶ De ahí el interés por averiguar cuál fue, en realidad, el volumen de sus negocios, es decir, su amplitud y diversificación. La cuestión es, además, importante, si se tiene en cuenta la práctica inexistencia de estudios concretos sobre la verdadera dimensión de las operaciones marítimo-comerciales que llevaron a cabo los profesionales del mar.⁷

Ahora bien, al igual que en los trabajos sobre el tráfico comercial y sus protagonistas en Yucatán y Sevilla, el ámbito cronológico de este estudio se ha visto en cierto modo determinado por la política de la Corona y prácticamente impuesto por la documentación. Y es que el cambio de tendencia que sin duda marcó la real cédula de 1590 es refrendado por la documentación existente en el Archivo General de Indias, pues es a partir de 1590 cuando en los fondos conservados de las diferentes flotas aparecen de forma regular los registros de mercancías de los navíos que se despacharon a “las provincias de Yucatán” o “de Campeche”, y cuando se puede tener una información más exhaustiva y continua de todas las personas que en los dos extremos del circuito mercantil atlántico se atrevieron a asumir los riesgos que

⁵ GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina. “Los comerciantes yucatecos en el tráfico atlántico a finales del siglo XVI (1590-1600)”, en J. Parmentier & S. Spanoghe (Eds.). *Orbis in Orbem, Liber amicorum John Everaert*. Gent (Bélgica): J. Story Scientia, 2001, págs. 53-76.- GARCÍA BERNAL, “El estudio de un comercio periférico”. En prensa.

⁶ Véase también lo expuesto sobre su comercio por MARTÍNEZ GIJÓN, José María. “La práctica del comercio por intermediario en el tráfico con las Indias durante el siglo XVI”, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, XL (Madrid, 1970), pág. 6-7.- LORENZO SANZ, Eufemio. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. 2 tomos. Valladolid: Diputación Provincial, 1979-1980, tomo I, págs. 127.- BERNAL, Antonio Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla/Madrid: 1992, págs. 147-153 y 156-157.

⁷ Véase al respecto uno de los pocos estudios que aportan datos concretos sobre la vida y actividad de uno de los hombres de mar, concretamente de un “señor de nao”. RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio. “Cosme Buitrón: prestigio y fatalidad de un señor de nao en la Carrera de Indias” en ARMILLAS VICENTE, José Antonio (Ed.). *La economía marítima del Atlántico: pesca, navegación y comercio*. Zaragoza: Gobierno de Aragón (Dpto. de Educación y Cultura), 1998, vol. III, págs. 1.797-1.816

conllevar un comercio periférico. Por el Libro de Registros de la Casa de la Contratación se sabe que en la segunda mitad del siglo XVI un total de 75 navíos hicieron la travesía rumbo a Yucatán, tanto de ida como de vuelta. Sin embargo, sólo ha sido posible localizar los registros individuales de 35 barcos de los 39 que navegaron entre 1590 y 1600 con destino o procedencia de Campeche, tanto “suelos” como en conserva de las flotas. Ello revela que la licencia de 1590 no sólo institucionalizó el comercio con la región sino que también dio un notable impulso a los intercambios mercantiles, dado que fue en la última década del siglo XVI cuando se concentró un mayor tráfico, sobre todo en los viajes de ida. Así, de los 36 navíos que entre 1561 y 1600 viajaron a Campeche o provincia de Yucatán, 21 (58%) lo hicieron en la última década, mientras que de los 39 que retornaron desde la península entre 1567 y 1600, sólo 18 (46 %) navegaron entre 1591 y 1600, al adquirir cada vez más importancia la función reexportadora de los puertos vecinos.⁸

Son, por tanto, los registros individuales de esos treinta y cinco navíos la fuente básica de este trabajo, al igual que lo fue para los anteriores. Aunque es bien conocida la riqueza de este tipo de fuente para la investigación del tráfico ultramarino, conviene resaltar, una vez más, su importancia, ya que para este estudio las hojas de embarque de “mercaderías” proporcionan una valiosa información sobre los cargadores y consignatarios de los productos registrados, con especificación también de sus propietarios y destino, así como de las compañías o acuerdos suscritos entre los profesionales mercantiles de la ruta atlántica. Incluyen, además, la relación y evaluación de las mercancías embarcadas, así como las certificaciones del pago de almojarifazgo y avería, que eran los impuestos *ad valorem* que gravaban las exportaciones.⁹ Es decir, los registros nos han facilitado en este caso los datos esenciales para el análisis, tanto cuantitativo como cualitativo, de los negocios que los hombres de mar desarrollaron en la ruta de Campeche.

En los Apéndices III y IV, que se incluyen al final, se ha resumido el valor y la frecuencia de las operaciones mercantiles efectuadas por los hombres de la mar en el comercio atlántico de Yucatán en la última década del siglo XVI, tanto en los viajes de ida como de vuelta. Sobre los datos y los valores (en maravedís) que en ellos se reseñan se ha procedido a su

⁸ AGI, Contratación, legajos 2.898 y 2.899. *Libro de Registros*. En los Apéndices I y II reproducimos la relación de los treinta y nueve navíos despachados con licencia para Yucatán, que ya incluimos en nuestro anterior trabajo. García Bernal, “El afianzamiento de un precario comercio...”, págs. 252-258. Con ello no sólo facilitamos la consulta de los diferentes navíos, maestros y propietarios de nao aludidos en el texto, sino también podemos subsanar algunas omisiones respecto al tonelaje, propietarios y origen de fábrica e, incluso, respecto al registro individual de los barcos que, al proseguir la investigación sobre los comerciantes, logramos encontrar. Valga como ejemplo el retorno del navío *La María*, que decíamos no haber localizado, pero luego descubrimos que sí se conservaba su registro individual. Por otra parte, hemos omitido en esta relación el navío *Ntra. Sra. de la Ayuda*, maestre Lorenzo Vázquez, que, según su registro, se despachaba en 1590 con licencia para Campeche, aunque todas las partidas de mercancías iban consignadas a personas vecinas o residentes en La Habana. Quizá por eso nunca llegó a la provincia, según se desprende de la información de los oficiales reales de Yucatán. AGI, Contaduría, 911. Cuentas de la Real Caja de Yucatán, 1590, fols. 429v-430.

⁹ Chaunu hizo un minucioso estudio de los registros, poniendo de relieve el enorme valor que tienen estos documentos por la gran cantidad y variedad de los datos que aportan para el conocimiento del tráfico ultramarino. CHAUNU, *Seville...*, tomo I, capítulos II, III, IV y V, de la primera parte.- También García Fuentes ha puesto de manifiesto la extraordinaria importancia de esta fuente para su estudio de los “peruleros” o comerciantes limeños que se desplazaban a Sevilla. GARCÍA FUENTES, Lutgado. *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1997, págs. 20-21.

estudio y valoración, por lo que dichos Apéndices no pueden considerarse un simple añadido al trabajo, ya que representan un sólido aval de sus conclusiones.¹⁰

En dichos Apéndices se pone claramente de manifiesto que fueron los maestros y armadores los que, lógicamente, estuvieron más presentes en dicho comercio y, aun cuando su participación en los viajes de ida se hizo bastante manifiesta, fue en los de retorno donde verdaderamente desempeñaron un destacado papel. Lo cual no es extraño, si se tiene en cuenta que era precisamente a la vuelta cuando la relación de los cargadores se reducía notablemente e, incluso, se podría decir, que se “desnacionalizaba”, en la medida en que el registro de mercancías lo hacían personas que bien poco tenían que ver con la región y que por ello se inscribían como “estantes en Campeche” o “residentes en la provincia”, pero no como “vecinos” de cualquiera de sus tres núcleos urbanos. Ciertamente aparecían vecinos de la villa de Campeche, pero eran los menos y casi siempre actuando como representantes de algunos de los más importantes comerciantes de Mérida.

2. La presencia de maestros y señores de nao en los retornos

Así, pues, a lo largo de la década de los noventa con bastante frecuencia arribaron al puerto yucateco maestros y dueños de naos para registrar, por cuenta propia o en nombre de otros, diferentes partidas de géneros, sobre todo de palo de tinta y cueros, con destino a la metrópoli. Lo normal era que, después de viajar a Yucatán o a otros puertos de América, el viaje de retorno lo aprovecharan para negociar con los pocos pero rentables productos que ofertaba la región, con el fin de obtener un beneficio de la travesía, o para invertir, como agentes o comisionistas de comerciantes sevillanos, lo procedido de las mercancías que le habían sido encomendadas para su venta en la provincia. Así, por ejemplo, Juan Rangel, maestre-señor del navío *Ntra. Sra. de la Victoria* que arribó a la provincia en 1590 con los bastimentos y mercancías que allí tanto necesitaban, rentabilizó su travesía mediante la compra de 450 quintales de palo de tinta y 500 cueros al pelo que Cristóbal Hermoso, maestre encargado de la conducción del barco en el viaje de regreso, debía entregarle al llegar a Sevilla.¹¹ Es evidente que tales partidas, evaluadas en 190.400 maravedís, debieron brindarle notables ganancias al proceder a su comercialización en la capital del Guadalquivir. Por su parte, Alonso Pérez de Fonseca, que se dirigió a Yucatán en 1591 como maestre del *San Juan*, aprovechó su retorno en 1592, pero ya en la nave de su propiedad *Ntra. Sra. de la Concepción* que viajaba bajo el maestre Amador de Feé, para embarcar como propias una

¹⁰ Se han incorporado también los diferentes miembros de la tripulación o personas vinculadas profesionalmente con la mar, como pilotos, escribanos de nao, marineros y hasta calafates, con el fin de resaltar la importancia que maestros y señores de naos tuvieron en el tráfico atlántico yucateco.

¹¹ AGI, Contratación, 1.102/7/1. Poder extendido por el gobernador, justicia y regimiento de Mérida a Juan Rangel, 3 de enero de 1591, en Registro del navío *Ntra. Sra. de la Victoria*, 1593, fols. 2-3.- Aunque no se ha podido localizar el registro individual del navío *Ntra. Sra. de la Victoria*, nos consta que este navío, al mando de Juan Rangel, llegó a Yucatán junto con el *San Bernabé* que estaba dirigido por el maestre Blas de Urieta, pues en el poder extendido a Rangel por el gobernador y el cabildo de Mérida se especifica que tanto Rangel como Urieta descargaron en 1590 en Yucatán y fueron “en pro y utilidad de estas provincias y de las personas que en ellas viven” (fol. 2v).- También aparece confirmada su llegada en: AGI, Contad., 911. Cuentas de la Real Caja de Yucatán, 1590, fols. 429v-430.- AGI, Contratación, 2.614. Registro del navío *Ntra. Sra. de la Victoria* en su viaje de vuelta, 1591, fols. 7-7v.

partida de 213 cueros y otra de 75 quintales de palo de tinta por un valor total de 65.586 maravedís. De la misma forma procedió cuando en 1594 navegó de nuevo a Campeche como maestro del *San Antonio de Padua*, pues utilizó el viaje de vuelta que el mismo navío realizó en 1595, a cargo del maestro Francisco Gascón, su suegro, para registrar por su cuenta 100 cueros, 164 panes de copal y 500 quintales de palo de tinta, todo por un valor de 92.140 maravedís.¹²

Otros ejemplos al respecto lo constituyen los maestros y propietarios de nao Domingo López de Acuña y Martín del Barco. El primero iba a cargo de su barco *Santa María* que en 1597 arribó al puerto de Santa María de Sisal y que en 1598 retornó desde Campeche, también bajo su dirección, pero con el nombre *La María*. De dicho viaje logró sacar un cierto beneficio comercial merced a los 750 quintales de palo de tinta que cargó a su cuenta y riesgo y que, a 3 reales el quintal, se avaluaron a 2.250 reales ó 76.500 maravedís. Es evidente que en la compra de dicha partida de palo debió invertir parte de lo que le habían rentado las múltiples consignaciones de mercancías que llevaba desde la capital andaluza, tanto en su navío como en los otros que navegaron a Yucatán en 1597¹³. El segundo, que ya había viajado a Campeche en 1593 como maestro y señor del *Ntra. Sra. de Begoña*,¹⁴ volvió en 1597 a dirigir, con el mismo destino, otro navío de su propiedad, *El Espíritu Santo*. El retorno a la metrópoli en 1598 lo hizo en la misma embarcación, pero ya como pasajero, pues el maestro y propietario era Juan Martínez de Morga, aunque Martín del Barco se acreditaba como fiador y principal pagador de la nave. Fue entonces cuando cargó 50 cueros al pelo y 158 curtidos, más 654 quintales de palo de tinta en nombre de diferentes mercaderes de Sevilla. De las partidas de palo, 300 quintales iban destinadas al almirante Aparicio de Arteaga y otros 300 a Sancho del Barco, mientras que los 158 cueros curtidos los embarcaba para Pedro Miranda Campo, y todo en razón “de la cuenta” que con ellos tenía. En cambio, el resto, constituido por 54 quintales de palo y 50 cueros al pelo, lo remitía a Francisco del Peso Cañas y a García del Peso, su hermano, por cuya cuenta y riesgo iban, “de lo procedido del fardo de ruán” que ambos le habían encomendado en Sevilla. Conviene reseñar que los 110 pesos ó 29.920 maravedís invertidos en los 300 quintales de palo destinados al almirante Aparicio de Arteaga debían proceder de parte de las ganancias obtenidas de las 490 varas de naval, evaluadas en 50.592 maravedís, que éste remitió a la provincia para su venta en 1597, consignadas en primera instancia a Diego de Brizar, escribano de la nao *El Espíritu Santo*, y en segunda a Martín del Barco.¹⁵

En otras ocasiones, sin embargo, los maestros y señores de nao hicieron la travesía atlántica con diversos destinos y fue al regreso cuando recalaron en Campeche para surtirse de los productos de la zona. Valgan a este respecto como muestra los casos de Andrés de Caraza

¹² AGI, Contratación, 2.614 y 2.153. Registros de los navíos *Ntra. Sra. de la Concepción*, 1592, y *San Antonio de Padua*, 1595, respectivamente.

¹³ AGI, Contratación, 1.118 y 1.800. Registro del navío *Santa María*, 1597, fol. 1v., y 1598, fols. 10-11v.- Para sus consignaciones en los viajes de ida véase el Apéndice III.

¹⁴ AGI, Contratación, 1.104. Registro del navío *Ntra. Sra. de Begoña*, 1593.

¹⁵ AGI, Contratación, 1.118 y 1.800. Registros del navío *El Espíritu Santo*, 1597, fols. 27, 47, 74-75, 76 y 77, y 1598, fols. 12-17v. y 19v-21v. La propiedad del navío al regreso figura en la visita que se hace al barco en Sevilla, donde el maestro Martínez de Morga, declara haber comprado el barco en Campeche (fol 29).

y del capitán Alonso de Albendín. Ambos viajaron a las Indias en 1594. El primero había partido de la isla de Tenerife como maestre del navío *San Andrés* con un destino no especificado de Nueva España (no Yucatán, pues nos consta que allí no llegó), mientras que el segundo había navegado como maestre del *San Benito* con rumbo a Tierra Firme.¹⁶ Pero los dos concurrieron en Campeche en 1595 y los dos partieron desde allí asumiendo diferentes cargazones, tanto propias como ajenas, para sacar provecho del retorno.

Andrés de Caraza arribó a Campeche con el mismo barco, donde registró a cuenta de Miguel de Almora, estante en Sevilla, un cargamento de 20 quintales de zarzaparrilla, 150 cueros curtidos y 80 cueros al pelo que, procedente de Honduras, había transportado hasta allí una saetía que tuvo que hacer una arribada forzosa en el puerto yucateco. A dichas partidas sumó 150 quintales de palo de tinta y 100 cueros al pelo por su cuenta y riesgo, más otros 48 cueros al pelo que embarcó Andrés Rodríguez, un residente en la villa de Campeche, para que se los entregara en Sevilla.¹⁷

En cambio, Alonso de Albendín se encontraba, al parecer, en Campeche cuando Pedro Alvarez, maestre del patache *San Sebastián*, pidió licencia el 29 de diciembre de 1594 para ir a La Habana y regresar a España navegando en conserva de la flota que para entonces se encontraba en la isla. En dicha solicitud aparecía Alonso de Albendín, vecino de Sevilla, en Triana, como su fiador y principal pagador, quien, una vez obtenido el permiso para navegar en enero de 1595, registró por cuenta propia 250 quintales de palo de tinta, 110 cueros curtidos, 247 cueros al pelo y 10 quintales de zarzaparrilla, todo por una valor 152.524 maravedís. Pero dichas partidas procedían, en realidad, de Puerto de Caballos, Golfo Dulce y ciudad de Trujillo, pues en principio iban despachadas a La Habana en el navío *Sta. María de la Buenaventura* que, bajo la dirección del maestre Luis Capelo, tuvo que arribar a Campeche obligado por un temporal. Ello propició que Albendín las comprara y las remitiera a Sevilla para su comercialización.¹⁸ Aunque en el registro del patache Alonso de Albendín no figuraba como pasajero del barco, debió de regresar en él, dado que en 1596 de nuevo emprendía la travesía con destino a las Indias como maestre del barco *San Sebastián*,¹⁹ posiblemente el mismo en el que había retornado. Lo curioso es que también en esta ocasión hizo escala en Campeche para la vuelta a España, pues en julio de 1597 embarcó por su cuenta y riesgo 900 quintales de palo de tinta en el navío *Ntra. Sra. de la Candelaria* del que entonces era “dueño y señor”, viajando en el mismo como capitán, pues el cargo de maestre lo asumía Baltasar González, quien también aprovechó para cargar por su cuenta otros 100 quintales de dicha materia tintórea. No sabemos hasta qué punto Albendín lograría rentabilizar su inversión en la compra del navío y el palo de tinta, pues parece que el regreso a España se vio entorpecido por “el tiempo contrario” y la presencia de barcos enemigos a la altura del cabo San Vicente, lo que provocó que el barco tuviera que desviarse y arribar el

¹⁶ CHAUNU, *Seville...*, tomo III, págs. 534-535, n.º 120 y págs. 536-537, n.º 133, respectivamente.

¹⁷ AGI, Contratación, 2.614. Registro del navío *San Andrés*, 1595, fols.3-5. En la misma sección, legajo 1.796, se conserva también un pequeño expediente del navío.

¹⁸ AGI, Contratación, 2.153. Registro del navío *San Sebastián*, 1595.

¹⁹ CHAUNU, *Seville...*, tomo IV, págs. 14-15, n.º 87.

30 de octubre en Setubal, retrasándose así la llegada a Sevilla a donde el capitán de la nao llegó enfermo.²⁰

Pero, como puede apreciarse en el Apéndice IV, estos casos no son los únicos que revelan el papel que cumplía Campeche como escala para negociar con los productos de la región y hacer rentable de esa forma el viaje de regreso a España. La oleada de retornos que en 1598 registró el puerto yucateco ilustra muy claramente dicho fenómeno. De los diez maestros y dueños de nao que ese año pidieron licencia en Campeche para viajar a los reinos de Castilla y “cargar algunas mercaderías”, ocho (con la excepción de Andrés Vanegas, maestre y copropietario de la nao *La Magdalena*, y Vicente González, maestre del navío *Santa María del Buen Viaje*) embarcaron por su cuenta o en nombre de otras personas diferentes partidas de palo de tinta o cueros, normalmente en los navíos que conducían, aunque hubo quien cargó en otras de las naves que también regresaban. De esos ocho, cuatro maestros-señores de nao, como Domingo López de Acuña, Miguel de Cabrera, Francisco Trior de Mendoza y Pedro Romero, embarcaron diferentes partidas de palo de tinta de su propiedad (750, 700, 700 y 200 quintales, respectivamente),²¹ mientras que los otros cuatro actuaron como agentes o encomenderos, al encargarse del registro y traslado de las mercancías por delegación de otros.

De los que registraron cargazones a cuenta de otras personas en diferentes naves puede servir como ejemplo el caso de Juan Martínez de Morga, maestre y dueño del *El Espíritu Santo*. Éste no asumió en su barco ninguna encomienda pero, en cambio, registró una partida de 192 cueros al pelo (51.680 maravedís) por cuenta de Isabel de Rua, vecina de Sevilla, en el navío *Santa Catalina*, del que era maestre Cristóbal de Palacios, mientras que en el *Santa Margarita*, que navegaba bajo Luis de Vega, consignó, también para Isabel de Rua, otros 132 cueros al pelo (35.904), más otras dos partidas de 259 cueros al pelo y 50 curtidos, respectivamente (97.920 maravedís) que, en nombre de Salve Xifre, residente en Mérida de Yucatán, debía entregar a Juan Pabonet y Pablo Campi en Sevilla.²²

Por su parte, Cristóbal de Palacios, maestre del barco *Santa Catalina*, registró 2.000 quintales de palo de tinta en nombre del vecino de México Gonzalo López de Herrera, por cuya cuenta iban, y de Melchor de Aguilar, vecino de Veracruz, “conforme a la escritura que sobre ello hizo y otorgó el maestre con el dicho Melchor de Aguilar en el puerto de San Juan de Ulúa” en abril de ese año, yendo consignada la partida, para su comercialización en España, a Diego López de Herrera, jurado y vecino de Toledo, a Alonso de Herrera Torres, estante en Sevilla o en Cádiz, y, en último término, a Gaspar Alonso de Herrera, estante en

²⁰ AGI, Contratación, 2.155. Registro del navío *Ntra. Sra. de la Candelaria*, 1597. En Sevilla se consignó que el barco no tenía registro de ida, porque no había partido de España.- Chaunu también alude a las vicisitudes que padeció la Armada de galeones, cuando regresaba al mando del capitán general Juan Gutiérrez de Garibay, y a cómo los diferentes navíos que viajaban en su compañía arribaron, en pequeños grupos, a diferentes puertos de la costa ibérica. CHAUNU, *Seville...*, tomo IV, págs. 46-47 y nº 11.

²¹ AGI, Contratación, 1800 y 1801. Registro de los navíos *La María*, *San Juan*, *San Antonio de Padua* y *Ntra. Sra. del Rosario*. 1598. De la partida de 700 quintales, registrada por Francisco Trior de Mendoza en su barco *San Antonio de Padua*, a él sólo le pertenecía la mitad, pues la otra mitad iba por cuenta de Pedro López de Rivera, médico de Triana, aunque todo era “para venderlo y beneficiarlo”.

²² AGI, Contratación, 1800 y 1801. Registros de los navíos *El Espíritu Santo*, *Santa Catalina* y *Santa Margarita*, 1598.

Sevilla.²³ También Luis de Vega, maestre y propietario del *Santa Margarita*, embarcó 4.000 quintales de dicho palo en nombre del veracruzano Melchor de Aguilar que, a su vez, era encomendero del citado comerciante mexicano Gonzalo Sánchez de Herrera, por cuya cuenta y riesgo se cargaba la partida, figurando para su entrega en Sevilla los mismos consignatarios que en el embarque de Cristóbal de Palacios.²⁴ Finalmente, Juan Pérez de Aramburu, maestre-señor del navío *Ntra. Sra. de la Piedad*, actuando como agente de Martín del Barco, quien había viajado a Yucatán como maestre y dueño del navío *El Espíritu Santo*, registró en su nombre 200 quintales de palo de tinta con destino al capitán Pedro de Iturriza, al que, al parecer, se los debía Martín del Barco “del resto de la cuenta que entre ellos ha habido”.²⁵

Todo ello pone de manifiesto no sólo las numerosas operaciones de intermediación que desarrollaban los maestros y señores de nao, sino también su activa participación en un comercio, como el de Yucatán, que por su carácter secundario no parecía ser muy atractivo. De ahí que resulte sorprendente la confluencia de navíos que se dio en Campeche para su partida a Sevilla el año de 1598, pues, además de los diez que obtuvieron licencia para navegar, nos consta que había otros surtos en el puerto, como el *San Francisco*, cuyo maestre Juan Sánchez Ruysenada, actuó como fiador y principal pagador del navío *Santa María del Buen Viaje*, del que era maestre Vicente González, quien figuraba como principal obligado.²⁶ Lo significativo es que de esos diez que hicieron el viaje de vuelta desde la península yucateca, sólo tres (*El Espíritu Santo*, *La Magdalena* y *La María* o *Santa María*) habían salido desde Sevilla en 1597 rumbo a la misma, lo que evidencia que los otros navegaron a las Indias con diferentes destinos y en distintas fechas y, al regreso, consideraron beneficioso hacer escala y cargar en Campeche. Tal flujo comercial en este puerto muy bien pudo deberse a la crítica situación por la que atravesaba el comercio atlántico ante la saturación de los mercados indianos, lo que, según Chaunu, provocó la crisis de 1597 en valores y precios y la subsiguiente recesión de 1598-1599, creándose una atmósfera de marasmo que se prolongaría hasta 1600.²⁷ Por tanto, ante semejante coyuntura la inusitada afluencia de navíos en su viaje de retorno podría explicarse por la conmoción y desbandada general que la crisis de Nueva España suscitó y por el deseo de compensar la bancarrota con las ganancias que lograrán obtener en la metrópoli mediante la negociación de la demandada materia tintórea y de los apreciados cueros que podían cargar en Campeche.²⁸

3. La participación de maestros y señores de naos en el comercio con Yucatán

Ahora bien, la relevancia comercial de los maestros y señores de nao en los navíos que hacían el viaje de vuelta desde Campeche era más cualitativa que cuantitativa. Si destacaban no era tanto por el volumen y valor de los cargamentos que registraban, ya fuera a su cuen-

²³ AGI, Contratación, 1800. Registro del navío *Santa Catalina*, 1598.

²⁴ AGI, Contratación, 1801. Registro del navío *Santa Margarita*, 1598.

²⁵ AGI, Contratación, 1801. Registro del navío *Ntra Sra. de la Piedad*, 1598.

²⁶ AGI, Contratación, 1801. Registro del navío *Santa María del Buen Viaje*, 1598.

²⁷ CHAUNU, *Seville...*, tomo VIII-2.2, págs. 1.033-1.038, 1.042-1.044 y 1.052-1.056.

²⁸ Chaunu alude al “profundo e insólito desequilibrio” que se produjo en 1598 entre idas y retornos, al superar éstos ampliamente en ese año (55,68% del total) el promedio (38,83%) del ciclo 1593-1594. CHAUNU, *Seville...*, tomo VI-1, pág. 332 y tomo VIII-2.2, págs. 1.038-1.041, 1.044-1.045.

ta o por delegación de otros, como por la ausencia relativa de los comerciantes de la región y, sobre todo, de los vecinos de la villa de Campeche. Y es que, de los involucrados en el tráfico atlántico, sólo Juan de Argáiz y Benito Díaz Castañoso, dos de los mercaderes yucatecos más importantes de este período, estuvieron presentes en los cargamentos procedentes de Yucatán y casi siempre a través de agentes, sobre todo vecinos de la villa, que eran los que en el puerto de Campeche se encargaban de registrar a su nombre las mercancías. Unos envíos cuyos valores tampoco guardaban correspondencia con los despachos de géneros que Argáiz y Díaz Castañoso recibían desde Sevilla, sencillamente porque los yucatecos que negociaban con la capital andaluza normalmente enviaban el dinero o los géneros vía Veracruz o La Habana, aprovechando los retornos de las flotas, dado que los navíos nunca llegaban a la provincia con la regularidad establecida y deseada.²⁹

Fue, por tanto, en las naves que partían de Sevilla con destino a Campeche o Yucatán donde más se hizo notar la presencia de los hombres de mar a través de las numerosas partidas de mercaderías que llevaban encomendadas o consignadas en primera, segunda y hasta tercera instancia o de las que registraban como propias. La simple observación del Apéndice III da idea de la amplitud del comercio, sobre todo indirecto, que maestros y señores de nao, pero también escribanos y pilotos, desarrollaron en el tráfico con la península maya, especialmente a partir de 1594, cuando dicho comercio experimentó una cierta regularidad e intensidad. Así lo ilustra el que, de los 18 navíos de cuyo registro de mercancías hay constancia,³⁰ sólo en cuatro (los tres despachados en 1593 y el que partió en 1595) los maestros o los dueños de las embarcaciones que se dirigían a la gobernación no asumieron consignaciones de mercancías, ni registraron géneros a su nombre. En todas las demás ocasiones siempre aparecía el maestro o, en su defecto, el propietario de nao, como consignatario o propietario de diferentes cargazones, al que con bastante frecuencia se sumaban otros maestros y señores de naos que también viajaban ese año a la provincia y, además de las encomiendas que recibían en sus propias naves, aprovechaban los otros despachos para incrementar sus operaciones como intermediarios. Es más, incluso en 1593 no faltaron los profesionales de la mar en el comercio yucateco, pues el maestro de la Carrera de Indias y señor de nao Juan Rangel, que ese año viajaba como pasajero en el navío *Ntra. Sra. de Begoña*, figuraba en los registros de los tres despachados a Yucatán como encomendero de diferentes mercaderes afincados en Sevilla, totalizando las numerosas partidas que llevaba consignadas un valor de 2.013.300 maravedís, a las que añadió otras cargazones de su propiedad evaluadas en 337.500 maravedís.³¹

²⁹ GARCÍA BERNAL, "Los comerciantes yucatecos...", págs. 62-70. Los valores del volumen de sus negocios pueden apreciarse en los Apéndices I y II de dicho trabajo.

³⁰ En la relación de los navíos que viajaron a Yucatán entre 1590 y 1600, incluida en el Apéndice I, ya se especifican los tres (*Ntra. Sra. de la Victoria*, 1590; *Ntra. Sra. de Begoña* 1590; *San Juan*, 1591) de los que no ha sido posible localizar su registro individual.

³¹ AGI, Contratación, 1.102/7/1, 1.103/2, y 1.104/2. Registros de los navíos *Ntra. Sra. de la Victoria*, 1593, fol. 23, *San Miguel*, 1593, fols. 33-37, y *Ntra. Sra. de Begoña*, 1593, fols. 36.

³² AGI, Contratación, 1.133/4. Registro del navío *Santo Domingo*, 1599, fols. 16, 18-20 y 36. Sobre el tráfico de esclavos y el asiento de Gómez Reinel véase, VILA VILAR, Enriqueta. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos (CSIC), 1977, págs. 32-38 y 104-106.

Respecto a la frecuente diversificación de las actividades comerciales en diversas naves, cabe mencionar, sin embargo, a Tomé Cano, maestre-señor del navío *Santo Domingo*, como uno de los pocos que sólo recibieron consignaciones en su navío y en cantidades poco significativas, pues se avaluaron en 45.000 maravedís, más los 30.000 correspondientes a un esclavo negro que embarcó Diego Almonaci Postigo y que llevó encomendado en primera instancia. Sin embargo, destacó por los embarques que hizo a cuenta propia, ya que a las partidas de mercancías por valor de 345.912 maravedís añadió los registros de tres esclavos varones, avaluados en 89.900 maravedís, que transportaba, al igual que el de Diego Almonaci, en virtud del asiento que había suscrito por nueve años Pedro Gómez Reinel para navegar cada año a las Indias 4.250 piezas.³²

Ahora bien, dentro del grupo de los que asumían encomiendas en diferentes embarcaciones pueden citarse varios casos, por ser de los más representativos. Sirva, en primer lugar, el ejemplo de los maestros y propietarios Martín del Barco y Domingo López de Acuña, ya citados por la activa presencia que también tuvieron en los cargamentos que retornaron desde Campeche. Ambos navegaron en 1597 a Yucatán como maestros en navíos de su propiedad y, tanto uno como otro, no sólo fueron responsables de múltiples partidas cargadas en sus respectivos barcos, sino que también recibieron encomiendas en los otros tres navíos que ese año se despacharon a la provincia, embarcando el segundo, incluso, algunas partidas de su propiedad. El nivel de tales operaciones queda reflejado en el valor de las mercancías que llevaron a su cargo para “beneficiarlas” en la gobernación, pues en el caso de Martín del Barco ascendió a un total de 856.192 maravedís, mientras que López de Acuña totalizó consignaciones por valor de 190.300 maravedís. Éste, además, arriesgó parte de su caudal (56.950 maravedís), pues participó en las cargazones de vino del Aljarafe (evaluadas en 170.850 maravedís) que Blas Lorenzo de Cepeda le encomendó en primera instancia, ya que lo procedido de su venta debía enviarse en los navíos que retornasen a Sevilla consignado al almirante Aparicio de Arteaga y, en su ausencia, a Domingo López y Blas Lorenzo de Cepeda, dado que iba por cuenta y riesgo de los tres “por tercias partes”.³³ Con todo, la actuación más relevante de López de Acuña se dio en 1599, cuando en el navío de su propiedad, *La María*, acumuló consignaciones en primera instancia por un valor de 1.065.288 maravedís, buena parte de las cuales las asumió el escribano de la nao, Diego Urizar, en segunda instancia (949.288 maravedís).³⁴

Pero todavía más destacable fue el caso del escribano y maestre de nao Antonio Lorenzo, quien muy posiblemente estaba entroncado con los Lorenzo, una familia tradicional de maestros y señores de nao, radicada desde hacía tiempo en Sevilla, cuyos miembros se habían significado también por sus actividades mercantiles.³⁵ Su relevancia en este caso viene dada por el volumen de las cargazones que llevó a su cargo, tanto propias como ajenas, en los dos viajes que realizó a Yucatán. En el primero, en 1597, navegó como escribano del

³³ AGI, Contratación, 1.118/9, 1.118/13, 1.120/3 y 1.123/8. Registros de los navíos *El Espíritu Santo*, 1597, fols. 26, 27, 47, 48 y 74-77, *Santa María*, 1597, fols. 25 y 31, *La Magdalena*, 1597, fols. 12, 34-35, y *San Miguel*, 1597, fols. 25 y 33.

³⁴ AGI, Contratación, 1.133. Registro del navío *La María*, 1599, fols. 18, 21-23 y 27.

³⁵ BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias...*, pág. 153.

navío *Santa María*, donde se registró a su cuenta y riesgo una partida estimada en 34.000 maravedís, figurando también como encomendero, en segunda y tercera instancia, de diferentes partidas de mercancías por valor de 382.403 maravedís. Pero también asumió responsabilidades mercantiles en dos de las otras tres naves que ese año se dirigieron a Yucatán, aunque notoriamente desiguales en cuanto a su volumen. Y es que, si bien en el navío *La Magdalena* llevó consignada en segunda instancia una partida de vino del cosechero sevillano Julián Izquierdo, tasada en 32.100 maravedís, fue en *El Espíritu Santo* donde verdaderamente se hizo notar, pues sus encomiendas en segunda y tercera instancia alcanzaron un valor de 847.342 maravedís, a las que sumó una partida propia de 490 varas de naval (49.980 maravedís) para negociarlas en la península yucateca.³⁶

Con todo, sería en 1600, en su segundo viaje a la provincia, pero ya como maestre de *El Espíritu Santo*, cuando realmente sacaría provecho mercantil de la travesía. Aun cuando las mercancías consignadas totalizaron entonces un valor prácticamente idéntico al de 1597 (1.242.849 maravedís), sin embargo, cualitativamente, su participación en el tráfico yucateco fue mucho más activa. Así lo evidencia el hecho de que las consignaciones que recibió en las tres embarcaciones que ese año navegaron hacia la gobernación, sobre todo en la que él conducía, fueran mayoritariamente en primera instancia, pero, sobre todo, el que registrara, como propias, mercancías por valor de 503.254 maravedís.³⁷ Ello expresa no sólo una mayor integración en el mundo mercantil sevillano, sino también que se había percatado de los beneficios que podía brindar la siempre insatisfecha demanda yucateca. Es más, no deja de ser significativo que la mayor parte de sus operaciones mercantiles las realizara con el capitán Blas Lorenzo de Cepeda, un comerciante canario avecindado en Sevilla, en la colación de Santa María, que se implicó de manera especial en el tráfico yucateco, asumiendo en ocasiones la representación de los vecinos de la provincia para el despacho y control de diversos navíos con los bastimentos que ellos requerían e, incluso, manteniendo una estrecha relación comercial con los más destacados mercaderes de la misma.³⁸ Era, por tanto, Lorenzo de Cepeda quien le encomendaba una parte de sus mercancías, en primera o segunda instancia, o se encargaba de registrar las partidas que Antonio Lorenzo embarcaba por su cuenta y riesgo. Es muy posible que, vistos sus apellidos homónimos, existiera una relación de parentesco entre ellos y que ambos pertenecieran a la familia Lorenzo. De todas formas, la aparición de Antonio Lorenzo en la navegación y comercio con Yucatán es tanto más notable cuanto revela también que, a pesar de lo expuesto por Bernal, los mercaderes andaluces, en general, y esta familia, en particular, seguían presentes en la navegación atlántica, es decir, que no habían sido desplazados del todo de su función como armadores y maestros, a pesar de la concurrencia extranjera y del predominio de los vascos en la segunda mitad del siglo.³⁹

³⁶ AGI, Contratación, 1.118/13, 1.118/9 y 1.120/3. Registros de los navíos *Santa María*, 1597, fols. 25, 27, 29 y 31, *El Espíritu Santo*, 1597, fols. 43, 45 y 48, y *La Magdalena*, 1597, fol. 36.

³⁷ AGI, Contratación, 1.136B/1. R 7, 1.136B/1. R 12 y 1.136B/1. R 14. Registros de los navíos *El Espíritu Santo*, 1600, fols. 32, 40, 42 44, *Ntra. Sra. del Rosario*, 1600, fols. 35, y *Ntra. Sra de Begoña*, 1600, fol. 40.

³⁸ GARCÍA BERNAL, "Los comerciantes yucatecos...", págs. 64-65.- GARCÍA BERNAL, "El estudio de un comercio periférico...", fol. 20. En prensa.

³⁹ BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias...*, págs.152-153.

Así lo evidencia, además, el hecho de que los maestros y señores de naos que hicieron la ruta yucateca eran mayormente andaluces, de Sevilla sobre todo, con la excepción de Juan Macho, que era de Ayamonte. Es más, no faltaron cosecheros de la campiña sevillana que se involucraron personalmente en el comercio con la región para dar salida a su producción, asumiendo incluso la función de armadores. Ese fue el caso de Esteban Ulloa de Toro, dueño de la nao *Ntra. Sra. del Rosario* que se dirigió a Yucatán en 1600 bajo el maestre Juan Macho, por cuanto embarcó en su nave 24 pipas de vino nuevo de su cosecha, obtenidas en “su heredad del pago de Palmete”, que se evaluaron en 168.000 maravedís y que iban consignadas a destacados comerciantes yucatecos, el primero Juan de Argáiz, para que las negociasen en la provincia y le remitiesen lo procedido en plata o en reales. Ni que decir tiene que también aprovechó su navío para enviar otra partida de mercancías por valor de 50.000 maravedís de la que era propietario en sus dos terceras partes.⁴⁰

Con todo, conviene reseñar que también figuraron vascos y extranjeros. Los primeros estuvieron representados por Martín de Arana y Baceta, Juan de Arteaga y Martín del Barco, los tres maestros y señores de nao que, aunque a lo largo de la década sólo navegaron un año a la península, no desaprovecharon la ocasión para desarrollar sus habilidades comerciales. De los tres, únicamente Martín del Barco, ya citado por sus funciones mercantiles tanto en los viajes de ida como de vuelta, se limitó a ejercer un comercio meramente pasivo, al negociar con mercancías de otros que llevaba consignadas en primera, segunda y tercera instancia, según la mayor o menor relación que guardara con quienes le confiaban sus mercancías. En realidad, la mayor parte de las cargazonas que en 1597 llevó encomendadas en primera instancia (306.000 maravedís) procedían de Ortuño y Sancho del Barco, vecinos de Bilbao y muy posiblemente familiares directos suyos, los cuales operaban en Sevilla a través de Domingo del Barco o Francisco de Garriola (¿Gaviola?), aunque también destacaban las de Pedro de Miranda Campos (202.500 maravedís), teniendo menor significación las provenientes de Francisco y García del Peso Cañas y Blas Lorenzo de Cepeda quien, dado el volumen de sus embarques, diversificaba bastante las consignaciones que hacía. Con todo, su responsabilidad, en segunda instancia, de diversas partidas de Juan de Baztano Laza, Martín de Arregui y Aparicio de Arteaga también podían brindarle las correspondientes comisiones si, por cualquier motivo, fallaba o no podía encargarse de su beneficio el que había sido consignado en primer lugar. Fue posiblemente lo que ocurrió en el caso de Aparicio de Arteaga, quien había designado a Diego de Brizar, escribano de la nao *El Espíritu Santo*, para que se encargase en primera instancia de comercializar las 490 varas de naval, evaluadas en 50.592 maravedís, que enviaba a la provincia para su venta, siendo, sin embargo, Martín del Barco el que se responsabilizó, al regreso, de los 300 quintales de palo de tinta que se le remitían como parte de las ganancias obtenidas.⁴¹

⁴⁰ AGI, Contratación, 1.136B/1. R.12. Registro del navío *Ntra. Sra. del Rosario*, 1600, fols. 26 y 27.

⁴¹ AGI, Contratación, 1.118/9, 1.118/13, 1.120/3, 1.123/8 y 1.800. Registros de los navíos *El Espíritu Santo*, 1597, fols. 27, 47, 48 y 74-77, *Santa María*, 1597, fols. 25, *La Magdalena*, 1597, fols. 12, 34-35, *San Miguel*, 1597, fol. 33 y *El Espíritu Santo*, 1598, fols. 12-17v. y 19v-21v.

Por su parte, tanto Arteaga como Arana y Baceta supieron aprovechar su función de intermediarios para embarcar por su cuenta diferentes frutos con el fin de negociarlos en Yucatán. Así, Juan de Arteaga, que en 1594 navegó a Campeche como maestre y propietario del navío *San Juan*, embarcó en el mismo por cuenta propia 50 pipas de vino nuevo de Jerez, evaluadas en 375.000 maravedís, al tiempo que se responsabilizaba, en primera instancia, de las partidas de vino (de Puerto Real y del Aljarafe) y de aceite y aceitunas que, por un valor total de 460.700 maravedís, cargó en dicho navío Aparicio de Arteaga, un mercader cosechero radicado en Sevilla en la colación de San Salvador con el que, dada la homonimia, debía tener un parentesco directo.⁴² Aunque Juan de Arteaga no volvió a navegar en la ruta de Campeche, en cambio, Aparicio de Arteaga, figurando ya como almirante, sí mantuvo una presencia bastante activa en los intercambios con Yucatán, valiéndose normalmente de los hombres del mar para sus operaciones mercantiles. Ya se ha visto cómo en 1597 participó en las cargazones de vino con López de Acuña, al tiempo que confiaba mercaderías al escribano de nao Diego de Brizar y a Martín del Barco. Pero sería en 1599 cuando destacaría por sus embarques, ya que ese año registró en el navío *La María* diversas partidas de mercancías para su comercialización en la península yucateca por un valor total de 949.288 maravedís. Entonces afloró de nuevo su relación mercantil con Domingo López de Acuña, propietario del navío, al escogerlo como su consignatario en primera instancia, mientras que en segunda instancia aparecía Diego de Urizar, el escribano de la nao. Aparicio de Arteaga figuraba, asimismo, como fiador del maestre de la nao Cristóbal de Palacio, al igual que en 1597 lo había sido de Martín del Barco. Ese año Arteaga enviaba todo tipo de mercancías (aceite, aceitunas, brea, clavo, hiezo y herraje, naval, papel y acero), pero la partida mayor seguía siendo de vino, al corresponder a ésta 760.400 maravedís.⁴³

A su vez, Martín de Arana, maestre-señor del navío *La Magdalena* en 1597, aparte de las consignaciones que en primera y en segunda instancia le hicieron Juan de Baztano Laza, Martín de Arregui y Miguel de Cabrera, registró, junto con éste último, una cargazón por valor de 182.200 maravedís, integrada por 600 botijas de vino del Aljarafe y 16 quintales de hierro, con la especificación de que quien la recibiere debía pagar de lo obtenido de su venta “ciertas obligaciones” que, por lo visto, él llevaba contraídas para pagar en la Nueva España, debiéndose enviar “las demasías” a Sevilla consignadas a su nombre o al de Miguel de Cabrera, ya que iban por cuya cuenta y riesgo de los dos.⁴⁴ De tal testimonio se puede deducir que, como era frecuente en la navegación oceánica, Martín de Arana había recurrido al crédito para sus actividades comerciales, concretamente a un préstamo a la gruesa o cambio marítimo, toda vez que, habiendo recibido el dinero en Sevilla, en moneda castellana, la devolución del mismo debía hacerse en la Nueva España en moneda colonial. Es decir, el pago debía efectuarse en lugar distinto y en moneda diferente, con lo que el beneficiario final no tenía por qué coincidir con el acreedor original. De esta forma, la operación de crédito se

⁴² AGI, Contratación, 1.110/1. Registro del navío *San Juan*, 1594, fols. 53, 56 y 60. Alega su condición de vizcaíno para conseguir la licencia, en función de la real cédula de 27 de enero de 1562 a favor de los capitanes y dueños de naos del Señorío de Vizcaya (fols. 2-3v. 5-5v y 7-9v).

⁴³ AGI, Contratación, 1.133. Registro del navío *La María*, 1599, fols. 21-23.

⁴⁴ AGI, Contratación, 1.120/3. Registro del navío *La Magdalena*, 1597, fols. 29, 30, 34 y 35.

combinaba con otra de “cambio”, dado que también se producía una transferencia de dinero y un cambio de moneda. Este recurso, muy extendido entre los mercaderes, navieros y gente de mar, no tenía por qué implicar un contrato real sino que podía también llevarse a cabo como un simple acuerdo o promesa de pagos personales, lo que podría explicar el hecho de que los maestros y señores de nao que participaron en el tráfico yucateco no aparecieran, salvo raras excepciones, en la relación, incluida por Bernal en sus Apéndices, de los que recurrieron a las escrituras de riesgo para formalizar los cambios y préstamos marítimos.⁴⁵

Con relación a los extranjeros cabe citar al genovés Baltasar de Riberol, maestre y dueño del navío *Ntra. Sra. de la Concepción* que hizo la ruta de Campeche en 1599. Su actividad mercantil se reflejó sobre todo en las partidas de su propiedad que embarcó en dicho navío, en su mayor parte vino, que fueron avaluadas en 659.000 maravedís, ya que su función como intermediario en el mismo quedó limitada a la consignación que, en primera instancia, le hizo un tal Hernán López de una reducida partida de vino del Aljarafe (27.200 maravedís). Sin embargo, en el navío *Santo Domingo*, que ese mismo año navegó también con destino a Yucatán, figuraba como responsable, en tercera instancia, de las mercancías y esclavos que Tomé Cano, maestre-señor del mismo, registró por su cuenta y riesgo.⁴⁶ Pero aunque su presencia en el tráfico yucateco se redujera sólo a este año, su participación en la Carrera de Indias debió de ser bastante activa, como lo demuestran los viajes que durante la década de los noventa realizó a las Indias y también el hecho de ser de los pocos que, al parecer, recurrieron a las escrituras de riesgo como instrumento de financiación de sus actividades como transportistas y mercaderes.⁴⁷ Los otros dos que, según Bernal, también se valieron de tal mecanismo crediticio fueron Pedro Romero, maestre-señor del navío *Ntra. Sra. del Rosario*, y Duarte de Quirós, propietario del *Santa Catalina*, aunque no para financiar sus actividades comerciales con Yucatán, ya que contrajeron los préstamos después de retornar de Campeche en 1598.⁴⁸

4. El caso más representativo: el maestre y señor de nao Juan Rangel

Sin embargo, de todos los profesionales del mar el que sin duda llegó a destacar, tanto por el volumen como por la frecuencia de sus negocios, fue Juan Rangel, un maestre de la Carrera de Indias y señor de nao, vecino de Sevilla en la colación de Santa Ana de Triana, que desde 1575 se interesaba por la producción yucateca y que en la década de los noventa llegaría a ser uno de los más comprometidos en el comercio con la región. En 1575, en el viaje de regreso del navío *Ntra. Sra. del Rosario*, del que era maestre, prácticamente monopolizó toda la carga transportada desde Campeche, ya que él solo registró 1.300 quintales de palo de tinta, 400 de ellos por su cuenta y riesgo, al igual que 35 libras de añil. La otra única

⁴⁵ BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias...*, págs. 44, 49-50, 75, 143 y 560-573.

⁴⁶ AGI, Contratación, 1.131 y 1.133. Registros de los navíos *Ntra. Sra. de la Concepción*, 1599, fols.17-19, y *Santo Domingo*, 1599, fols. 16, 19-20.

⁴⁷ CHAUNU, *Seville...*, tomo III, págs. 454-455, n° 47 y págs. 506-507, n° 37; tomo IV, págs. 34-35, n° 63 y págs. 78-79, n° 44.- BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias...*, págs. 152, 563 y 565. Ha sido de este autor de donde hemos extraído el dato de su procedencia genovesa.

⁴⁸ BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias...*, págs. 152, 563 y 565.

partida restante de 1 arroba de añil fue embarcada por el piloto de la nao Juan de Zamora.⁴⁹ Sin embargo, en los años siguientes continuó con su actividad marítima en la Carrera de Indias, participando, de una forma más o menos continua, en las diferentes flotas, lo que sin duda propició que fuera afianzando su posición económica. Aunque no hay constancia de que en 1576 ó 1577 viajara como maestre a Nueva España, lo cierto es que en 1578 retornó de allí conduciendo la nao *Sant'Ana*, figurando además entre los que en Sevilla abonaron la avería por la plata y mercaderías que había transportado.⁵⁰ Y en 1579 viajó como maestre de la nao *La Candelaria* que servía de “almiranta” de la flota que partió al mando del general D. Bartolomé de Villavicencio y de la que era copropietario, junto con Rodrigo de Cuenca, recibiendo ambos 700 ducados (262.500 maravedís) “por el sueldo de la dicha nao del tiempo que sirvió a la dicha armada”.⁵¹

Su vinculación comercial con la península yucateca se iniciaría a raíz de su viaje a la misma en 1590 como maestre del navío *Ntra. Sra. de la Victoria*, valiéndose de la merced que la Corona había otorgado a la provincia ese mismo año para garantizar su aprovisionamiento. Fue entonces cuando Rangel se ofreció a las autoridades yucatecas para servir con su navío y hacienda a dicha “república”, llevando cada año un navío de mediano porte cargado con los “bastimentos y cosas necesarias de Castilla, lienzo y otras mercaderías, vinos y lo demás” que allí se solía gastar entre españoles, como forma de subsanar la irregularidad con que se despachaban las flotas y el desabastecimiento que por ello padecía la región. Fue así como consiguió que en 1591 el gobernador de Yucatán y el cabildo de Mérida le extendieran un poder similar al que habían dado a Manuel de Gaya en 1588, cuando éste llegó a Campeche como maestre del navío *Ntra. Sra. de la Ayuda*, para que consiguiera el envío desde Sevilla de “dos navíos de menor porte en cada un año fuera de flota o en seguimiento de ella”. Pero en 1591, una vez obtenida la merced, lo que Rangel debía negociar, en nombre de la provincia y ese cabildo, era el despacho anual de los navíos permitidos cargados con las mercancías demandadas.⁵² A partir de entonces tendría una presencia activa en el tráfico con Yucatán a lo largo de toda la década de los noventa, bien como consignatario o como propietario de los envíos de mercancías.

El poder otorgado por “el gobernador, justicia y regimiento” de Mérida fue utilizado por Juan Rangel en 1592 para tramitar la licencia de navegación a Campeche de dos navíos de su propiedad, *Ntra. Sra. de la Victoria* y *San Miguel*. Para esa fecha ya era una persona “abonada”, a quien se le reconocía una hacienda de unos 10.000 ó 12.000 ducados “en naos, mercaderías y otras cosas”.⁵³ Como ya se ha visto, registró numerosas partidas en las tres naves

⁴⁹ AGI, Contratación, 2.614. Registro del navío *Ntra. Sra. del Rosario*, 1575.

⁵⁰ AGI, Contratación, 4.358. Cobro de averías de la flota que regresó de Nueva España bajo D. Diego Maldonado en 1578, exp.1.- CHAUNU, *Seville...*, tomo III, págs. 258-259, n° 7.

⁵¹ AGI, Contratación, 4.360. Libranzas de los oficiales reales de la Casa de la Contratación, 4 de marzo y 24 de abril de 1579. Chaunu no lo cita como propietario. CHAUNU, *Seville...*, tomo III, págs. 264-265, n° 33.

⁵² AGI, Contratación, 1.102/7/1 y 1.103/2. Petición de Juan Rangel y poder extendido por el gobernador, justicia y regimiento de Mérida al mismo, 3 de enero de 1591, reproducidos en los Registros de los navíos *Ntra. Sra. de la Victoria* y *San Miguel*, 1593, fols. 1-2v y 2-3v, respectivamente. En dichos registros se reproduce también, a continuación, la real cédula para el presidente y oficiales de la Casa de la Contratación, El Pardo, 6 de marzo de 1590.

⁵³ AGI, Contratación, 1.103/2. Los datos sobre la procedencia y la hacienda de Juan Rangel se especifican en Presentación por el maestre Hernando Guerra de Juan Rangel y Diego Rodríguez de Casteloblanco, como sus fiadores, y de testigos para avalar la solvencia de aquellos, Sevilla, 5 y 10 de noviembre 1592, en Registro del navío *San Miguel*, 1593, fols. 23 y 27-27v.

que en 1593 salieron de Sevilla con destino a Campeche, en su mayoría de frutos de la tierra, es decir, vino y aceite. La mayor parte de las cargazonas le había sido consignada por diferentes comerciantes y cosecheros sevillanos (como Gonzalo Pérez de Abrego, Alonso Pérez de Guzmán, Bartolomé de Armenta, Pedro Núñez de Oñate y Diego Rodríguez de Casteloblanco) para su venta en la provincia, toda vez que él viajaba a la misma en el navío *Ntra. Sra. de Begoña*, curiosamente el que no era de su propiedad y donde sólo llevaba encomendada una partida de diferentes géneros perteneciente a Pedro Núñez de Oñate. En realidad, su aportación directa a dicho comercio estuvo en la partida de las más variadas mercancías que, por valor de 675.000 maravedís, registró por su cuenta y la de Diego Rodríguez de Casteloblanco o Castilblanco, un mercader vecino de Sevilla en la colación de San Alfonso, al que en 1592 se le reconoció un caudal entre 8.000 y 10.000 ducados y con el que mantendría una estrecha relación mercantil durante los siguientes años.⁵⁴

En el Apéndice III se puede apreciar cómo siempre, con la excepción del año 1599, Rangel estuvo presente en los cargamentos que se despacharon para la gobernación yucateca, destacando no sólo por el valor de la cantidad de mercancías que se le consignaron en primera, segunda o tercera instancia y que totalizaron 4.615.464 maravedís, sino también por las numerosas partidas que por cuenta propia embarcó para su negociación, dado que llegaron a sumar 1.083.229 maravedís. Pero lo más interesante es la vinculación que llegó a tener con la región, donde permaneció desde 1594 a 1597 y donde se encontraba de nuevo en 1600, tal que como se deduce de los registros de las mercancías que a lo largo de esos años se le remitieron, tanto consignadas como de su propiedad. Su permanencia en Yucatán le permitió conectar con los comerciantes más destacados de la misma, como Martín de Palomar, Hernando de San Martín y Juan de Argáiz, ya que éstos figuraban normalmente como consignatarios en segunda o tercera instancia de las cargazonas que se consignaban a Rangel en primera o segunda instancia, con lo que serían los yucatecos quienes se harían cargo de las mercancías, si por cualquier circunstancia el maestro/naviero, convertido en mercader, no podía recibirlas.⁵⁵ Pero con el que parece que llegó a tener más relación fue con Fernando Centeno, un vecino y encomendero de la villa de San Francisco de Campeche que también actuaba como mercader, aunque no llegó a situarse entre los representativos de la región dentro del tráfico atlántico. En realidad, Centeno sólo actuó como consignatario en 1594, y siempre en tercera instancia después de Juan de Argáiz o Juan Rangel, de diferentes personas de Sevilla interesadas en el comercio yucateco, como Hernán Rodríguez Pereira, un cargador y hacendado canario radicado en Sevilla, el cosechero capitán Andrés de Paz, vecino y jurado de Sevilla (quien responsabilizaba a Juan Rangel en segunda instancia), y de Arias Pardo de Cela.⁵⁶ Pero la relación comercial entre Rangel y Centeno debió afianzarse, pues en 1595 Diego Rodríguez de Casteloblanco remitió, por cuenta del capitán Juan Rangel y

⁵⁴ AGI, Contratación, 1.102/7/1, 1.103/2, y 1.104/2. Registros de los navíos *Ntra. Sra. de la Victoria*, 1593, fol. 23, *San Miguel*, 1593, fols. 33-37, y *Ntra. Sra. de Begoña*, 1593, fols. 36. Los datos sobre la procedencia y la hacienda de Diego Rodríguez de Casteloblanco se especifican en Presentación por el maestro Hernando Guerra de Juan Rangel y Diego Rodríguez de Casteloblanco, como sus fiadores, y de testigos para avalar la solvencia de aquellos, Sevilla, 5 y 10 de noviembre 1592, en Registro del navío *San Miguel*, 1593, fols. 23 y 27-27v.

⁵⁵ Sobre la mayor o menor importancia de los mercaderes de Yucatán, véase GARCÍA BERNAL, "Los comerciantes yucatecos...", págs. 67-69 y 73-76.

⁵⁶ AGI, Contratación, 1.109/12/2 y 1.110/4. Registros de los navíos *San Antonio de Padua*, 1594, fols. 9, 12, 15, y *San Antonio*, 1594, fol. 46.- GARCÍA BERNAL, "Los comerciantes yucatecos...", pág. 73.

Fernando Centeno, una cargazón de vino y otras mercancías, evaluada en 317.500 maravedís, “de lo procedido de los 2.000 pesos” que ambos le habían consignado ese año en la flota del general D. Fernando de Coloma.⁵⁷

En realidad, su larga estancia en la región y las relaciones que allí mantenía podrían explicar que en 1599, cuando estaba de regreso en Sevilla, enviara una partida de mercancías a D. Francisco de Lorenzana y D. Manuel Núñez de Matos, a cuenta de los 400 ducados que éstos le habían dejado bajo escritura suscrita en Sevilla.⁵⁸ Aunque en el registro que se hizo de la cargazón sus propietarios figuraban como “estantes en Yucatán” y no como vecinos, nos consta, sin embargo, que D. Manuel Núñez de Matos, al menos, estaba establecido o llegó a establecerse en la provincia, pues en 1605, como eclesiástico que era, ejercía como tesorero de la Santa Catedral de Mérida, estando además interesado por la producción ganadera, ya que, tras sucesivas compras en 1605 y 1606, logró ser dueño de una destacada propiedad ganadera, al reunir en ella la estancia de Tziskal y el sitio de Chacsinkin.⁵⁹

Pero, a pesar de su residencia en Yucatán, es evidente que Juan Rangel mantuvo sus conexiones mercantiles en Sevilla. De hecho, Diego Rodríguez de Castilblanco le responsabilizó en 1594 de una partida de 14 pipas de vino de Jerez (por valor de 105.000 maravedís), al tiempo que le remitía, por cuenta y riesgo de ambos, otras dos de diversos géneros cuyo valor ascendía a 211.748 y 179.711 maravedís, respectivamente.⁶⁰ De los diferentes registros efectuados en común se puede, por tanto, deducir la existencia de una asociación entre Juan Rangel y Diego Rodríguez ya desde 1592, aunque no es hasta 1595 cuando aparece confirmada, pues fue entonces cuando éste le consignó una importante partida de vino y mercancías, evaluada en 782.500 maravedís, “por cuenta y riesgo de la compañía entre él y Juan Rangel, su compañero”.⁶¹

Con todo, parece que en la actividad comercial de Rangel jugaron un papel importante sus contactos con el mundo agrario, ya que no fueron pocos los hacendados de la campiña sevillana que confiaron en él para que beneficiara su producción vinícola en la provincia yucateca. Así, Pedro Núñez de Oñate continuó comisionándole sus envíos, unos envíos que en 1594 consistieron en dos partidas de vino, con un valor total de 233.250 maravedís, que le consignó en segunda instancia, ya que la primera la asumía su encomendero Juan Álvarez de Vergara que iba en la flota. En esta ocasión Núñez de Oñate trataba de dar salida a la producción de vino de la heredad que tenía en Dos Hermanas.⁶² De igual forma, en 1597, cuando todavía permanecía en Campeche, fue Rodrigo Gallegos el que le encomendó una partida de 202 botijas peruleras de vino nuevo procedente de su heredad en la vega de Triana y

⁵⁷ AGI, Contratación, 1.113/3/1. Registro del navío *San Lázaro*, 1595, fols. 29-29v.

⁵⁸ AGI, Contratación, 1.131. Registro del navío *Ntra. Sra. de la Concepción*, 1599, fols. 20-21. Rangel debió regresar a Sevilla en 1598, aprovechando el tornaviaje de alguno de los diez navíos que ese año concurren en el puerto de Campeche.

⁵⁹ GARCÍA BERNAL, Manuela Cristina: “Un posible modelo de explotación pecuaria en Yucatán: el caso de la propiedad de Tziskal-Chacsinkin”, en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XLVIII (Sevilla, 1991), págs. 292-299.

⁶⁰ AGI, Contratación, 1.110/1 y 1.110/4. Registros de los navíos *San Juan*, 1594, fols. 59 y 66-66v, y *San Antonio*, 1594, fols. 47-47v.

⁶¹ AGI, Contratación, 1.113/3/1. Registro del navío *San Lázaro*, 1595, fols. 30-31.

⁶² AGI, Contratación, 1.110/1 y 1.110/4. Registros de los navíos *San Juan*, 1594, fol. 58, y *San Antonio*, 1594, fol. 32.

otra de pasas, responsabilizándole de las mismas en segunda y primera instancia, respectivamente, ya que se alternaba con Domingo López de Acuña, otro maestro y señor de nao que iba en la flota.⁶³ Igualmente, en 1600, cuando Rangel ya estaba de nuevo en Yucatán, diferentes cosecheros sevillanos le consignaron en primera instancia varias partidas de vino en dos de las tres naves que ese año se dirigieron a la provincia. Así, en dos cargazones diferentes, Juan de Nápoles le encomendó un total de 79 pipas de vino del Aljarafe, procedentes de su heredad en Castilleja y que fueron evaluadas en 553.000 maravedís, mientras que Dña. Aldonza de Esquivel y Guzmán le confió 40 pipas, también de su cosecha del Aljarafe, por valor 240.000 maravedís.⁶⁴ Tanto unos como otros le encargaban que procediera a su venta en la región y actuara de acuerdo a lo dispuesto por ellos.

5. A modo de conclusión

Es indudable que la figura de los maestros fue clave en el tráfico comercial, en cuanto constituyó la pieza vertebradora de la navegación atlántica. No en balde asumieron competencias y responsabilidades propias de los diversos grupos interesados en la negociación, al ejercer funciones de gente de mar, armadores y comerciantes. Su importancia fue también decisiva en la financiación de la navegación atlántica, ya que fueron ellos los que suscribieron las escrituras de riesgo y cambio marítimo que facilitaron los capitales iniciales necesarios, por ser los que en principio estuvieron facultados para acceder a ese tipo de créditos. Es más, ni siquiera los maestros perdieron protagonismo cuando el crédito para financiar el comercio, través de los cambios y riesgos, superó ampliamente al destinado a la habilitación de la nave. Para entonces ya se habían integrado en el tráfico mercantil, bien actuando como intermediarios para la venta, mediante comisión, de las mercancías recibidas, o bien negociando con géneros propios, valiéndose para ello de la escritura de riesgo que era “el instrumento que garantizaba el tipo irregular de la compañía establecida”.⁶⁵

En lo que respecta al comercio yucateco, está claro que maestros y señores de naos supieron sacar provecho tanto de la demanda como de la oferta yucateca para desarrollar sus negocios mercantiles, aun cuando el instrumento crediticio de los cambios y riesgos marítimos no llegara a ser dominante. Quizá el precario nivel de los intercambios con Yucatán determinó que no se impusiera el recurso a las escrituras de riesgo para formalizar los préstamos y cambios marítimos, es decir, que no se estableciera un contrato formal, sino que en la mayoría de los casos los préstamos responderían más bien a un simple acuerdo o promesa de pagos personales. Sin olvidar, por otra parte, que su relación o asociación mercantil con mercaderes y propietarios agrarios tuvo también que propiciar la venta al fiado y a largos plazos.

De todas formas, de lo expuesto se deduce que maestros y señores de naos debieron obtener sustanciosas ganancias de las comisiones establecidas en sus operaciones como interme-

⁶³ AGI, Contratación, 1.118/9 y 1.123/8. Registros de los navíos *El Espíritu Santo*, 1597, fol. 26, y *San Miguel*, 1597, fol. 25.

⁶⁴ AGI, Contratación, 1.136B/1. R. 12 y 14. Registros de los navíos *Ntra. Sra. del Rosario*, 1600, fol. 25, y *Ntra. Sra. de Begoña*, 1600, fols. 34 y 35.

⁶⁵ BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias...*, pág. 151 y 171. La cita textual es de la página 171.

⁶⁶ Para la clasificación de hacendados-cargadores y viceversa véase: BERNAL, Antonio Miguel y Antonio GARCÍA-BAQUERO: *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*. Sevilla: Cámara Oficial de Co GARCÍA BERNAL, “El afianzamiento de un precario comercio...”, pág. 245.

diarios y, en menor medida, de sus propias transacciones. Su constante presencia en los registros de embarques, ya fuera a través de las múltiples consignaciones que recibieron o por medio de partidas embarcadas por su cuenta, hace pensar en unas utilidades más o menos amplias, pero siempre seguras. Y aun cuando parece que se relacionaron con mercaderes no muy destacados dentro del mundo del comercio sevillano, en algunos casos parientes o paisanos suyos, lo más relevante fue su frecuente conexión con cosecheros de vino y olivar del entorno de la capital andaluza. De los registros de las partidas se desprende que la mayoría de estos productores correspondían a la categoría de hacendados-cargadores, es decir, propietarios agrarios que decidían asumir personalmente el comercio de su producción en el mercado ultramarino y que preferían valerse para ello de los hombres de mar. Sólo contados casos, como el de Hernán Rodríguez Pereira, podrían ser considerados como cargadores-hacendados o comerciantes con propiedades agrícolas que trataban de colocar directamente los frutos de sus cosechas en la península maya.⁶⁶

Y en los viajes de vuelta su importancia queda manifiesta, si se considera que de los 16.914 (casi 17.000) quintales de palo de tinta que se exportaron desde Campeche entre 1590 y 1600 ellos llegaron a transportar, bajo consignación o como efectos propios, 11.629 quintales, es decir, prácticamente el 69% (68,75).⁶⁷ Se explica así que algunos maestros, los más involucrados en su comercio, pudieran invertir sus beneficios en la compra de navíos, pasando a convertirse en señores de naos. Por tanto, aunque su participación en el abastecimiento de la región fuera secundaria con relación a la de los comerciantes yucatecos e, incluso, a la de algunos relevantes mercaderes de la ciudad del Guadalquivir, no cabe duda de que en buena medida fueron también artífices de la integración de la aislada península maya en los circuitos atlánticos, aun cuando el tráfico comercial de ésta no pasara de ser un movimiento periférico dentro de la Carrera de Indias.

⁶⁶ Para la clasificación de hacendados-cargadores y viceversa véase: BERNAL, Antonio Miguel y Antonio GARCÍA-BAQUERO: *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*. Sevilla: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla, 1976, págs.54-55.

⁶⁷ GARCÍA BERNAL, "El afianzamiento de un precario comercio...", pág. 245.

APÉNDICE I

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

Año	Destino	Navío	Maestre	Propietario	Tns.	Fábrica	Fuente ¹
1) 1590*	Sisal	<i>Nra. Sra. de la Victoria</i> ²	Juan Rangel	Juan Rangel	70	vizcaína	Contr., 2.899
2) 1590	Sisal	<i>San Bernabé</i> ³	Blas de Urieta	Blas de Urieta	75	vizcaína	Contr., 1.092
3) 1590*	Yucatán	<i>Sta. M^o de Begoña</i> ⁴	Juan Luis	---	60 [?]	---	Contr., 2.899
4) 1591*	Sisal	<i>San Juan</i> ⁵	Alonso Pérez de Fonseca	---	150 [?]	---	Contr., 2.899
5) 1593	Sisal (julio)	<i>Nra. Sra. de la Victoria</i> ⁶	Alonso Monte Bernardo	Juan Rangel	70	vizcaína	Contr., 1.102
6) 1593	Sisal (julio)	<i>Sto. Domingo ¿San Miguel?</i> ⁷	Hernando Guerra	Juan Rangel ¿Hdo. Guerra?	75	portugue.	Contr., 1.103
7) 1593	Sisal (julio)	<i>Nra. Sra. de Begoña</i> ⁸	Martín del Barco	Martín del Barco	130	¿vizcaína?	Contr., 1.104
8) 1594	Campeche	<i>San Antonio de Padua</i> ⁹	Alonso Pérez de Fonseca	---	70	portugue.	Contr., 1.109
9) 1594	Campeche	<i>San Antonio</i> ¹⁰	Martín López Becerril	Martín López Becerril	90	portugue.	Contr., 1.110
10) 1594	Campeche	<i>San Juan</i> ¹¹	Juan de Arteaga	Juan de Arteaga	150	---	Contr., 1.110
11) 1595	Campeche	<i>San Lázaro</i> ¹²	Pascual López	Pascual López	40	francesa	Contr., 1.113
12) 1597	Campeche	<i>El Espíritu Santo</i> ¹³	Martín del Barco	Martín del Barco	90	---	Contr., 1.118
13) 1597	Sta. M ^o de Sisal	<i>Santa María</i> ¹⁴	Domingo López de Acuña	Domingo López de Acuña	70	vizcaína	Contr., 1.118
14) 1597	Campeche	<i>La Magdalena</i> ¹⁵	Martín de Arana y Baceta	Martín de Arana y Baceta	130	vizcaína	Contr., 1.120
15) 1597	Yucatán (Sisal)	<i>San Miguel</i> ¹⁶	Juan Macho	Juan de Escalante Colombres	150	inglesa	Contr., 1.123
16) 1599 ⁷	Campeche	<i>Nra. Sra. de la Concepción</i>	Baltasar de Riberol	Baltasar de Riberol	140	portugue.	Contr., 1.131
17) 1599	Yucatán (Sisal)	<i>Santo Domingo</i>	Tomé Cano	Tomé Cano	100	portugue.	Contr., 1.133
18) 1599	Campeche	<i>La María</i>	Cristóbal de Palacios	Domingo López de Acuña	100	inglesa	Contr., 1.133
19) 1600 ⁸	Campeche	<i>Nra. Sra. de Begoña</i>	Cristóbal Monte Bernardo	Juan Rangel	75	vizcaína	Contr., 1.136 B
20) 1600	Campeche	<i>El Espíritu Santo</i>	Antonio Lorenzo	---	75	francesa	Contr., 1.136 B
21) 1600	Campeche	<i>Nra. Sra. del Rosario</i>	Juan Macho	Esteban Ulloa de Toro	110	francesa	Contr., 1.136 B

¹ Todos los viajes figuran en el *Libro de Registros*. AGI, Contratación, legajos 2.898 y 2.899, lib. I. La mayor parte de los registros están recogidos en la parte estadística de la obra de Pierre y Huguette CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*. Los correspondientes al siglo XVI aparecen reseñados a lo largo del tomo 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.- Como la referencia procede de la documentación extraída por nosotros de dicho Archivo, se especifica sólo la Sección del Archivo (Contr., por Contratación) y el n° del legajo. Se señalarán las diferencias, cuando las haya, con los datos aportados por Chaunu. Se destacan con un * los navíos cuyos registros individuales no han podido ser localizados en los legajos que alberga toda la documentación sobre las flotas con las que viajaron en conserva.

² Chaunu recoge este navío con destino a Campeche, pero sólo aporta el tonelaje. CHAUNU, III, 454-5, n° 50.- Nuestra información sobre el propietario y la fábrica procede del registro del mismo barco en su viaje de 1593, donde también hay constancia de que llegó a Yucatán. AGI, Contratación, 1.102/7/1. Poder extendido por el gobernador, justicia y regimiento de Mérida a Juan Rangel, 3 de enero de 1591, en Registro del navío *Nra. Sra. de la Victoria*, 1593, fols. 2-3.- La llegada de este navío al puerto de Sta. M^o de Sisal, al igual que el *San Bernabé*, también está confirmada en: AGI, Contad., 911. Cuentas de la Real Caja de Yucatán, 1590, fols. 429v-430.

³ AGI, Contr., 1.092, fols. 2-2v y 7-7v. 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.- Chaunu lo reseña con un porte de 80 toneladas y con la referencia del legajo 1.091, que no es la correcta. CHAUNU, III, 454-5, n° 52.

⁴ AGI, Contr., 2.899, lib. I, fol. 25v. Figura en el *Libro de Registros* con destino a Campeche. Pero no aparece en ninguno de los legajos que contienen los registros de la flota que viajó a Nueva España al mando del capitán general Antonio Navarro de Prado: AGI, Contr., 1.089-1.092. Chaunu lo recoge con la misma referencia documental, pero evaluando su tonelaje, puesto que no posee tampoco información directa sobre el mismo. Ello explica el inte-

- rogante. CHAUNU, III, 454-5, n° 58.- AGI, Contad., 911. Cuentas de la Real Caja de Yucatán, 1590, fols. 429v-430. Tampoco aparece registrada su llegada a los puertos yucatecos en las liquidaciones correspondientes a 1590.
- ⁵ AGI, Contr., 2.899, lib. I, fol. 27v. Figura en el *Libro de Registros* con destino a Campeche. No aparece, sin embargo, en el legajo que contiene los registros de la flota que viajó a Nueva España al mando del capitán general Martín Pérez de Olazábal: AGI, Contr., 1.093. Chaunu lo recoge con la misma referencia documental, pero evaluando su tonelaje. Ello explica el interrogante. CHAUNU, III, 470-1, n° 22.- Pero sí hay constancia de que en 1591 arribó al puerto de Sta. M^a de Sisal, donde descargó sus mercancías, siendo visitado y evaluado por un oficial real. Sin embargo, no se puede valorar su carga, porque la cantidad cobrada en concepto el almojarifazgo incluye también los derechos cobrados al otro navío que arribó ese año, procedente de las Islas Canarias, a Yucatán. AGI, Contad., 911. Cuentas de la Real Caja de Yucatán, 1591 y 1592, fol. 4v.
- ⁶ AGI, Contad., 911. Cuentas de la Real Caja de Yucatán, 1593., fol. 4b(v). Según el testimonio de los oficiales reales de Yucatán, arribó en 1593 al puerto de Sta. M^a de Sisal, donde descargó sus mercancías, siendo visitado y evaluado por un oficial real.- Los tres registros despachados en 1593 aparecen en la parte estadística de la obra de CHAUNU, III, 506-7, n° 38, 39 y 40.
- ⁷ 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 de *San Miguel* (70 toneladas), cuyo propietario, Juan Rangel, nombra como maestre a Jaime de Rivas quien, al no poder viajar, nombra para que lo sustituya a Hernando Guerra (fols. 5-5v, 8, 10 y 22). Pero después el nombre que se consigna del navío que ha de ir a Campeche es el *Santo Domingo*, (75 toneladas) del que es maestre 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 (fols. 11, 12, 13-15v y 29-30).- También con éste nombre lo registran los oficiales reales a su llegada al puerto de Sisal en 1593, donde descargó sus mercancías y fue visitado y evaluado por un oficial real. AGI, Contad., 911. Cuentas de la Real Caja de Yucatán, 1593, fol. 4b(v). Chaunu lo recoge con el nombre de *San Miguel*. CHAUNU, III, 506-7, n° 39.
- ⁸ En el registro de mercancías no se especifica el origen de fábrica, pero cabe deducir su procedencia vizcaína, al alegar Martín del 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 enero 1562 y 16 marzo 1592, reproducidas en fols. 7-7v y 3, respectivamente, de dicho registro. Al igual que los dos navíos anteriores, arribó en 1593 al puerto de Sta. M^a de Sisal, donde descargó sus mercancías, siendo visitado y evaluado por un oficial real. AGI, Contad., 911. Cuentas de la Real Caja de Yucatán, 1593, fol. 4b(v).
- ⁹ Chaunu lo incluye, pero sin el origen de fábrica, a pesar de la referencia que hace al legajo 1.109 de Contratación en que se encuentra dicho registro. CHAUNU, III, 530-1, n° 63.
- ¹⁰ 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, lo cual extraña por la referencia que se hace al legajo 1.110 de la Sección de Contratación en que se encuentra dicho registro. CHAUNU, III, 530-1, n° 64.
- ¹¹ 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 2^a y última visita el 1 julio de 1594, fol. 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, fol. 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 los folios 2-3 y 6 de su registro.
- ¹² Chaunu lo recoge, pero sin el origen de fábrica, a pesar de la referencia que hace al legajo 1.113 de Contratación en que se encuentra dicho registro. CHAUNU, III, 546-7, n° 34.
- ¹³ Debió haber navegado en 1596, pero no pudo salir por haberse quemado la flota del cap. gral. Luis Alfonso Flores, en cuya conserva iba esta nao, la cual se salvó. Por ello 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 toneladas. Chaunu, IV, 34-5, n° 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, especificándose claramente en la visita del navío su porte de 90 toneladas.

-
- ¹⁴ Debió también haber navegado en 1596, pero no pudo hacerlo por el mismo motivo que retrasó la salida de *El Espíritu Santo*. Por ello 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. Chaunu, sin embargo, lo registra (bajo el nombre *La María*) con destino a Honduras, al igual que *La Magdalena* y el *San Miguel*. CHAUNU, IV, 34-5, n° 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, Contr., 2.899, lib. I, fol 48v (50v, según la numeración del Archivo). El nombre del propietario se ha extraído del registro del navío *San Miguel*, 1597. AGI, Contratación, 1.123, exp. 8, fol. 25.
- ¹⁵ Debió también haber partido en 1596, pero tampoco lo hizo por el mismo motivo que retrasó la salida de *El Espíritu Santo* y del *Santa María*. Por ello partió en 1597 en conserva 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 la licencia (9-1-1596) para viajar a Honduras, acogándose a la real cédula de 1562 en favor de los vizcaínos. Pero poco después (29-1-1596) pidió se le otorgara para ir a la provincia de Campeche, al no permitirse navegar a los "navíos sin porte, sino de 300 toneladas arriba" (fols. 1-2v y 6-6v. del registro). Quizá por ello Chaunu lo recoge con destino a Honduras, aunque da como referencia, inexplicablemente, el legajo 1.118 de Contratación, y no el 1.120, donde se encuentra su registro. CHAUNU, IV, 34-5, n° 62.
- ¹⁶ 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), donde se embarcó parte de sus mercancías (fols. 26 y 19, respectivamente, de dichos registros). En el primer folio del registro figura como propietario Juan de Escalante Colombres, pero en una de las hojas de embarque (fol. 23) se consignan 20 pipas de vino a D. Alonso Escalante de Mendoza "dueño de la nao".
- ¹⁷ 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, IV, 78-9, n° 44, 45 y 46.
- ¹⁸ 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 *Ntra. Sra. del Rosario* y que la referencia documental no es del todo exacta, pues los tres registros, incluido el del *Ntra. Sra. de Begoña*, se encuentran en Contratación, 1.136B, ninguno en el legajo 1.136A. CHAUNU, IV, 94-5, n° 30, 31 y 32.

APÉNDICE II

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

Año	Destino	Navío	Maestre	Propietario	Tns.	Fábrica	Fuente ¹
1) 1591	Sevilla	<i>Ntra Sra. de la Victoria</i> ²	Cristóbal Hermoso	Juan Rangel	70	vizcaína	Contr., 2.614
2) 1592	Sevilla	<i>Ntra Sra. de la Concepción</i> ³	Amador de Fee	Alonso Pérez de Fonseca	---	---	Contr., 2.614
3) 1593	Sevilla	<i>San Antonio de Padua</i> ⁴	Alonso Pérez de Fonseca	---	70	portugue.	Contr., 1.109
4) 1595	Sevilla	<i>San Sebastián</i> ⁵	Pedro Alvarez	Pedro Alvarez	150 [?]	---	Contr., 2.153
5) 1595	Sevilla	<i>San Antonio de Padua</i> ⁶	Francisco Gascón	---	70	portugue.	Contr., 2.153
6) 1595	Sevilla	<i>Sant Andrés</i> ⁷	Andrés de Caraza	---	80	---	Contr., 2.614
7) 1596	Sevilla	<i>San Lorenzo</i> ⁸	Francisco Pérez	---	100 [?]	---	Contr., 2.899
8) 1597	Sevilla	<i>Ntra. Sra. de la Candelaria</i> ⁹	Baltasar González	Cap. Alonso de Albendín	150 [?]	---	Contr., 2.155
9) 1598	Sevilla	<i>La Magdalena</i> ¹⁰	Andrés Vanegas	Andrés Vanegas (1/2)	[130]	[vizcaína]	Contr., 2.614
10) 1598	Sevilla	<i>El Espíritu Santo</i> ¹¹	Juan Martínez de Morga	Juan Martínez de Morga	[90]	---	Contr., 1.800
11) 1598	Sevilla	<i>Santa Catalina</i> ¹²	Cristóbal de Palacios	Cap. Duarte de Quirós	[140]	[vizcaína]	Contr., 1.800
12) 1598	Sevilla	<i>La María</i> ¹³	Domingo López de Acuña	Domingo López de Acuña	70	vizcaína	Contr., 1.800
13) 1598	Sevilla	<i>San Juan</i> ¹⁴	Miguel de Cabrera	Miguel de Cabrera	120 [?]	---	Contr., 1.800
14) 1598	Sevilla	<i>Ntra. Sra. de la Piedad</i>	Juan Pérez de Aramburu	Juan Pérez de Aramburu	120 [?]	---	Contr., 1.801
15) 1598	Sevilla	<i>San Antonio de Padua</i>	Francisco Trior de Mendoza	Francisco Trior de Mendoza	---	---	Contr., 1.801
16) 1598	Sevilla	<i>Ntra. Sra. del Rosario</i> ⁵	Pedro Romero	Pedro Romero	280 [?]	---	Contr., 1.801
17) 1598	Sevilla	<i>Santa Margarita</i>	Luis de Vega	Luis de Vega	120 [?]	---	Contr., 1.801
18) 1598 ⁶	Sevilla	<i>Sta. M.º del Buen Viaje</i>	Vicente González	---	120 [?]	---	Contr., 1.801

¹ Todos los viajes figuran en el *Libro de Registro*. AGI, Contratación, legajo 2.899, 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 tomo 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.- Como la referencia procede de la documentación extraída por nosotros de dicho Archivo, se especifica sólo la Sección del Archivo (Contr., por “Contratación) y el número del legajo. 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 información al respecto.

² Nuestra información sobre el propietario, tonelaje y fábrica procede del registro del mismo 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 conserva de la flota de Tierra Firme, según su registro], evaluando su tamaño en 100 toneladas. CHAUNU, III, 476-477, n° 22.

³ Chaunu recoge un navío homónimo, con distinto maestre y propietario, procedente de Campeche y con escala en Puerto Rico. CHAUNU, III, 500-1, n° 6. Pero de la consulta del *Libro de Registros*, en el que dicho autor se basa, se desprende que hubo una confusión con los datos del navío registrado a continuación que retornaba de Puerto Rico. AGI, Contratación, 2.899, lib. I, fol. 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, III, 518-9, n°24.

⁵ Su registro de mercancías no aporta información sobre su propietario, tonelaje y origen de fábrica.- CHAUNU, III, 558-9, n° 35.

⁶ Su registro de mercancías no aporta información sobre su propietario, tonelaje y origen de fábrica. Se ha consignado el tonelaje y fábrica, deduciendo que es el mismo navío que condujo Pérez de Fonseca en 1594 y que ahora retorna al mando de su suegro Francisco Gascón. AGI, Contratación, 1.109. Registro del navío *San Antonio de Padua*, 1594. - CHAUNU, III, 558-9, n° 36.

⁷ El expediente de su registro aparece incompleto. Pero algunos de los 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, 1.796.- Chaunu, lo recoge partiendo de Tenerife en 1594 rumbo a Nueva España. CHAUNU, III, 534-5, nº 120 y 558-9, nº 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 gral. D. Bernardino de Avellaneda. AGI, Contratación, 4.392.- CHAUNU, IV, 24-5, nº 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, IV, 46-7, nº 11.

¹⁰ Regresa como navío suelto, pero su registro no aporta información sobre el copropietario, origen de fábrica y tonelaje. En la visita que se le hace en Sevilla consta que viajó de España con el maestre Miguel 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 mismo barco que arribó a Campeche en 1597 (por ello se especifica el tonelaje y la procedencia 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 Miguel de Cabrera (que regresa en el *San Juan*) no aparece como maestre en ninguno de los viajes a América, registrados por Chaunu, de 1597, 1596, 1595, ni 1594.- Chaunu evalúa su porte en 120 toneladas. CHAUNU, IV, 68-9, nº 81.

¹¹ Puede muy bien ser el mismo barco que viajó a Campeche en 1597 con el maestre Martín del Barco, ya que Juan Martínez de Morga compró el barco en Campeche, según consta en el registro (fol.29). Por ello se reseña el tonelaje entre corchetes.- Chaunu, que confunde el primer apellido del maestre, lo evalúa en 120 toneladas. CHAUNU, IV, 68-69, nº 88.

¹² Según su registro (fol. 16v), este navío partió para Nueva España en 1597 con el maestre Alonso de Sopena y, al ser puesto en venta allí, lo compró el cap. Duarte de Quirós, quien lo envió a cargar a Campeche. De ello se puede deducir que es el barco que Chaunu registra con ese nombre y ese destino, aunque bajo el maestre Alonso de Lapara (sus errores de transcripción son frecuentes). De ahí que se tomen de dicho navío el tonelaje y el origen de fabrica y se señalen por ello entre corchetes. Chaunu, IV, 34-5, nº 51 y 68-9, nº 84.

¹³ Realizó su viaje de ida en 1597 (bajo el nombre *Santa María*), de cuyo registro hemos extraído los datos sobre tonelaje y fábrica. AGI, Contratación, 1.118.

¹⁴ El barco fue comprado por Miguel de Cabrera en San Juan de Ulúa, no disponiendo de registro de ida. Es un dato que Chaunu no recoge. Chaunu, IV, 68-9, nº 85.

¹⁵ Pedro Romero, piloto, compra el barco en San Juan de Ulúa, solicitando por ello sustituir al maestre previsto, Francisco de Endayde, lo que Chaunu parece desconocer. Chaunu, tomo IV, pp. 66-67, nº 55.

¹⁶ Todos los registros de 1598 aparecen en el *Libro de Registros* con la flota que retornó al mando del general Pedro Menéndez Márquez, bajo el apartado “De Campeche”, con la excepción del *Ntra. Sra. del Rosario* que aparece con el grueso de la flota. AGI, Contratación, 2,899, lib. I, fols. 136v y 137 (116v y 117, respectivamente, según la numeración del Archivo). Chaunu lo recoge todos, pero con procedencia diferente: El *Ntra. Sra. del Rosario* lo incluye dentro de los que venían de Nueva España, mientras que a los nueve restantes los registra como procedentes de La Habana, evaluando su tonelaje. Un tonelaje que no figura en ninguno de los registros de los diez navíos que hemos conseguido localizar. Por eso hemos tomado la evaluación de Chaunu, para aquellos casos en que no podíamos establecer o deducir el tonelaje. CHAUNU, tomo IV, pp. 66-67, nº 55 y pp. 68-69, nº 80-88.

APÉNDICE III

MAESTRES, SEÑORES DE NAO Y HOMBRES DE LA MAR: VIAJES DE IDA (1590-1600)

COMERCIANTE	1590	1593	1594	1595	1597	1599	1600	TOTALES
Arana y Baceta, Martín de (maestre/señor)					“(C1:2) 240.160” (P) 91.100	“		(C1:2) 240.160” (P) 91.100
Ararza, Martín de (marinero nao)					(C2) 182.200			(C2) 182.200
Arteaga, Juan de (maestre/señor)			(C1) 460.700 (P) 375.000					(C1) 460.700 (P) 375.000
Barco, Martín del (maestre/señor)				“(C1:2) 189.000” (C1) 45.000	“(C1:2) 574.592” (C3) 47.600			“(C1:2;3) 856.192”
Brizar, Diego de (escribano nao)					(C1) 50.592			(C1) 50.592
Cano, Tomé (maestre nao)						(C2) 45.000 (P) 345.912		(C2) 45.000 (P) 345.912
Coro, Andrés del (maestre 1º)					(C1) 45.000			(C1) 45.000
Escalante de Mendoza, Alonso (señor nao)					(C1) 338.200			(C1) 338.200
Fernández, Juan (piloto)			(C2) 10.200					(C2) 10.200
Gómez Flota, Juan (piloto nao)						(C2) 345.912		(C2) 345.912
Leal, Juan (escribano nao)							(C1) 50.000	(C1) 50.000
López Beceril, M. (maestre/señor)			(C2) 733.538					(C2) 733.538
López de Acuña, Domingo (maestre/señor)				(P) 56.950 (C3) 19.000 (C2) 3.000	(C1) 54.400 (C1) 113.900	(C1) 1.065.290		“(C1:2;3) 1.255.588” (P) 56.950
Lorenzo, Antonio (escribano/maestre nao)				“(C2;3) 382.403” (P) 34.000 (C2) 32.100	“(C2;3) 847.342” (P) 49.980	(P) 476.054 (C1) 27.200 (P) 27.200	(C1) 90.000 “(C1:2) 1.125.649”	“(C1:2;3) 2.504.694” (P) 587.234
Macho, Juan (maestre nao)							(C2) 14.000	(C2) 14.000
Mendes, Bemaldino (calafate nao)			(C3) 28.000					(C3) 28.000
Muñoz, Hernando (escribano nao)					(C4) 182.200			(C4) 182.200
Peña, Cristóbal de la (escribano nao)			(C1) 354.650					(C1) 354.650
Pérez, Baltasar (piloto) (Vall.)		(P) 79.798						(P) 79.798
Pérez Fonseca, Alonso (maestre/señor)			“(C1:2) 726.514” (C1) 225.000					“(C1:2) 951.514”
Rangel, Juan (maestre/señor)	“(C2;3) 445.484” “(C1:2) 1.171.800” (C1) 282.000	“(C1:2) 559.500” (P) 337.500 (P) 105.874 “(C1:2;3) 572.156” (P) 89.855	(C2) 54.400 “(C1:2) 288.474”	(C1) 391.250 (P) 550.000	(C2) 54.400 (C1) 3.000		(C1) 513.000 (C1) 280.000	“(C1:2;3) 4.615.464” (P) 1.083.229
Riberol, Baltasar de (maestre/señor)					(C3) 345.912	(C1) 27.200 (P) 659.000		“(C1:3) 373.112” (P) 659.000
Ulloa de Toro, Esteban (señor de nao)							(P) 201.333	(P) 201.333
Urizar, Diego (escribano nao)						(C2) 949.288	(C1) 676.620	“(C1:2) 1.625.908”
Urrieta, Blas (maestre nao)	(C1) 28.800							(C1) 28.800

“CLAVES: (C1:2;3;4) = consignación en 1ª, 2ª, 3ª ó 4ª instancia”

(P) = partida en propiedad

APÉNDICE IV

MAESTRES, SEÑORES DE NAO Y GENTE DE MAR: VIAJES DE VUELTA (1590-1600)

COMERCIANTE	1591	1592	1593	1595	1597	1598	TOTALES
Albendín, Alonso de (maestre/señor)				(P) 152.524	(P) 91.800		(P) 244.324
Barco, Martín del (maestre/señor)						(E) 166.260	(E) 166.260
Cabrera, Miguel de (maestre/señor)						(P) 71.400	(P) 71.400
Caraza, Andrés de (maestre nao)				(P) 42.500			(P) 42.500
Fee, Amador de (maestre nao)		(P) 10.370					(P) 10.370
González, Baltasar (maestre nao)					(P) 10.200		(P) 10.200
Hermoso, Cristóbal (maestre nao)	(E) 181.900						(E) 181.900
Jorge, Pedro (marinero nao)		(P) 3.060					(P) 3.060
López de Acuña, Domingo (maestre/señor)						(P) 76.500	(P) 76.500
Martínez de Morga, Juan (maestre/señor)						(E) 185.504	(E) 185.504
Palacios, Cristóbal (maestre nao)						(E) 204.000	(E) 204.000
Pérez de Aramburu, Juan (maestre/señor)						(E) 71.400	(E) 71.400
Pérez de Fonseca, Alonso (maestre/señor)		(P) 65.586		(P) 92.140			(P) 143.786
Rangel, Juan (maestre/señor)	(P) 190.400 (C2) 37.400						(P) 190.400 (C) 37.400
Romero, Pedro (maestre/señor)						(P) 20.400	(P) 20.400
Trior de Mendoza, Francisco (maestre/señor)						(P) 35.700	(P) 35.700
Vega, Luis de (maestre/señor)						(E) 408.000	(E) 408.000

CLAVES: (C) = consignación

(P) = partida en propiedad

(E) = partida en encomienda