

N  
**EL COMERCIO DE CAMPECHE CON ESPAÑA: DEL  
AISLAMIENTO A LA INTEGRACIÓN (1700-1770)**

MANUELA CRISTINA GARCÍA BERNAL

El tema del comercio es un aspecto de la historia yucateca que sigue prácticamente inédito, tanto en su vertiente atlántica como interregional. Nada se sabe, por tanto, sobre las dimensiones del tráfico del puerto de Campeche con España y, más concretamente, con Cádiz.

Tal desconocimiento quizá se deba a la propia estructura del sistema comercial que España implantó con América. Por todos es conocido que la organización del comercio ultramarino bajo el sistema de convoyes para su mejor protección tuvo como consecuencia la marginación de amplias zonas del territorio americano, al quedar fuera de las dos grandes rutas del tráfico atlántico. A este respecto, la península de Yucatán y, en concreto, Campeche, su puerto por excelencia, constituyeron un claro exponente de los nocivos efectos de tal aislamiento, a pesar de que la región podía aportar un producto de gran demanda en los mercados europeos, como era el palo de Campeche. Lo cierto es que el tema del comercio de Yucatán no ha suscitado el interés de los historiadores, ni siquiera de los que llevamos años dedicados a la historia de dicha península, quizá porque todos hemos pensado que no debía alcanzar ni un gran volumen ni una destacada frecuencia y, por tanto, no merecía el esfuerzo ni la dedicación que exige el análisis cuantitativo del tráfico comercial.

Y, sin embargo, potencialmente, la importancia comercial de Campeche era grande, tanto que el propio **D. José de Gálvez** en 1761, antes de ser nombrado Visitador de Nueva España y de llegar a ser el omnipotente Ministro de Indias, se lamentaba de cómo España «siendo única propietaria de todo el palo de tinte que producen las costas de Yucatán o Campeche, y las demás hasta la Laguna de Términos, deja perder un ramo de comercio activo tan útil y ventajoso» que le haría ganar más de 6 millones de pesos, al poder «abastecer de este género a toda Europa», y que

además abriría «un nuevo rumbo a la navegación de sus vasallos, con aumento conocido de la marinería». Y en cambio, era Inglaterra la que se beneficiaba de su explotación, pues no sólo lograba surtirse de todo el palo necesario para sus fábricas y proveer a Europa con el sobrante, sino que con su comercio sacaba «tan exorbitantes ganancias» que el Parlamento de Londres había puesto en el mismo una «especial aplicación y cuidado para sostenerlo y aumentarlo». Por supuesto que el gobierno español era consciente de ello y parece, según la información de Gálvez, que después de la Paz de Aquisgrán (1748) decidió que debía ser España quien abasteciera de palo de tinte «a todas las naciones que lo necesitan indispensablemente para el surtido de sus fábricas» y para ello se preocupó de fomentar tal «empresa con algunos caudales del erario y se condujeron con efecto a España cuatro cargazones del palo de Campeche», aunque, según Gálvez, «es tal nuestra desgracia que no se ha proseguido este gran proyecto», entre otras cosas quizá porque las personas a quienes se encargó no estuvieron a la altura de «lo útil y grande de la idea del Ministerio»<sup>1</sup>.

Es, pues, evidente, que las autoridades metropolitanas no ignoraban las nefastas consecuencias del rígido sistema comercial español, aunque no supieran o no pudieran arbitrar las medidas necesarias para corregirlas. Por su parte, los yucatecos también eran conscientes de los perjuicios que tal aislamiento les producía, ya que hasta 1770 en que se permitió el libre tráfico de Campeche con la península, «el comercio de Yucatán estaba reducido... a seis u ocho embarcaciones cada año a Veracruz; dos o tres para La Habana; tal cual muy raro para Cartagena y Portobelo, un par de registros de las Islas Canarias y tan raros los de España, que desde fines del año de 1758, que llegó de Cádiz el navío nombrado El Victorioso, no hubo otro hasta el de 1770, que se abrió el comercio libre». Así se expresaba el contador y oficial real de Yucatán, Diego de Lanz, en 1786 para quien la libertad de comercio había supuesto un notable progreso para la península, pues nunca había estado «más opulenta ni más floreciente en su comercio». Y es que desde 1770 había empezado a desarrollar un «comercio activo» a través de Campeche, donde se había producido, «un incremento que admira»<sup>2</sup>.

Fueron precisamente estas aseveraciones del oficial real las que llamaron mi atención y las que me impulsaron a comprobar hasta qué punto

---

1. Navarro García, Luis: *La política americana de José de Gálvez según su «Discurso y reflexiones de un vasallo»* (en prensa), pp. 18, 44-46 y punto 11 del «Discurso» que el autor publica íntegro.— Contreras Sánchez, Alicia del C.: «El palo de tinte, motivo de un conflicto entre dos naciones, 1670-1802», en *Historia Mexicana*, vol. XXXVII, n.º 145 (julio-agosto, 1987), pp. 49-74.

2. Dictamen del contador oficial real, Diego de Lanz, Mérida, 23 de septiembre de 1786, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, vol. IX (México, 1938), pp. 650-651.

había estado limitado el potencial comercial de Yucatán antes 1770, es decir, antes de ser comprendido en el libre comercio que ya se había concedido a las islas del Caribe en 1765. No hay que olvidar que para después de 1770 ya se tiene un cierto conocimiento sobre la evolución de su comercio a través del análisis de los impuestos que ha hecho Pérez-Mallaina y de los estudios de Varela y Rubio Mañé <sup>3</sup>.

El propósito en un principio era abordar el estudio del comercio de Campeche con Cádiz en un período lo suficientemente amplio como para poder establecer la tendencia seguida por el comercio de Campeche en sus intercambios con España y lograr así una valoración lo más precisa posible de dicho tráfico. No obstante, ante la ardua tarea de cuantificación que dicho estudio exige se ha optado por un planteamiento más modesto, limitándose así el análisis al tráfico con Cádiz durante los primeros setenta años del siglo XVIII, ya que como un primer avance puede ser suficientemente representativo del método de trabajo y servir, además, como muestra de la tendencia acusada por el movimiento comercial. Se conseguirá así conocer hasta qué punto fue real el aislamiento comercial con la metrópoli durante una gran parte de dicha centuria y, sobre todo, averiguar si el escaso desarrollo de Yucatán fue más una causa que un efecto de su marginación comercial. Y aunque el ámbito cronológico pueda parecer arbitrario, tiene, sin embargo, sentido si se piensa que el siglo XVIII marcó el inicio del reinado de los Borbones y que fue un rey de dicha dinastía, Carlos III, quien en 1770 decidió incorporar la provincia de Yucatán al primer ensayo liberalizador, años antes de que se promulgara el famoso Reglamento de Comercio Libre del 1778, estableciendo así las bases para el despegue de su hasta entonces magro comercio.

Por supuesto, no se ignora que la marginación comercial de Yucatán por parte de los cargadores andaluces era en gran medida compensado con el comercio interregional, a través de sus frecuentes intercambios con Veracruz y La Habana, y también por medio de los registros sueltos que precedentes de Canarias arribaban a la península con bastante regularidad. De hecho, con la excepción de los cinco primeros años del siglo XVIII, los barcos canarios pocas veces faltaron a su cita anual con el puerto de Campeche, llegando a presentarse en un mismo año dos y hasta tres navíos de dicha procedencia<sup>4</sup>.

---

3. Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio: *Comercio y autonomía en la Intendencia de Yucatán (1797-1814)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1978, pp. 67-82.— Rubio Mañé, J. Ignacio: *Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810*. México DF, 1954.— En la obra de Varela se recogen los diferentes navíos que realizaron el comercio entre Santander y Campeche a partir de 1772. Varela Marcos, Jesús: *El inicio del comercio castellano con América a través del puerto de Santander (1765-1785)*. Valladolid, Diputación Provincial, 1991, pp. 34-40, 50-56, 61, 114-116 y Tablas finales de identificación de navíos y fuentes documentales.

4. Los navíos de «permisión» de Canarias con Campeche entre 1700-1770, que serán analizados en otro trabajo, están recogidos en el Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Con-

Pero, como ya se ha apuntado, este trabajo se va a centrar en el análisis de los barcos que desde Cádiz partieron para Campeche, así como de los que hicieron su viaje de retorno durante el período comprendido entre 1700 y 1770. Para ello se ha tomado como fuente básica la serie de registros que contiene la Sección de Contratación del Archivo General de Indias<sup>5</sup>. No viene al caso el análisis de este tipo de fuente, porque otros autores altamente cualificados en la materia, como Chaunu, García-Baquero y García Fuentes ya han puesto de relieve el enorme valor que los registros tienen para el estudio del comercio transatlántico por la gran cantidad y variedad de los datos que aportan<sup>6</sup>.

Por supuesto, es evidente que, pese a su riqueza informativa, los registros oficiales de los navíos no reflejan el verdadero volumen del movimiento comercial de Campeche con España. Sin embargo, no por ello dejan de ser un instrumento válido para el control del tráfico legal, al no existir otro modo de obtener una información abundante y continua para la evaluación del verdadero volumen del comercio de España con las provincias ultramarinas. Ahora bien, su credibilidad varía según los elementos de la actividad comercial que se pretendan analizar, pues si el movimiento de navíos y toneladas puede ser cuantificado con relativa exactitud a través de este tipo de fuente, no ocurre lo mismo con la información que los registros aportan sobre el volumen de las mercancías exportadas, tanto desde la metrópoli como desde los puertos americanos, por cuanto las cifras computadas por los funcionarios no excluyen la posibilidad de que hayan sido distorsionadas con fines fraudulentos. Frecuentes diferencias entre el tonelaje de arqueo de los navíos y la carga efectiva de los mismos pueden interpretarse como evidencia del embarque fraudulento de mercancías. Según Ramos Pérez, una vía habitual de comercio ilícito era el amparar una porción importante de la cargazón dentro del cupo de toneladas dedicado a la alimentación de la marinería y gajes de sus jefes, es decir, el renglón que aparecía consignado bajo la denominación de «ranchos» y «generalas»<sup>7</sup>.

---

tratación, 2.852-2.865.— García Bernal, Manuela Cristina: «Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa», en *Actas del V Coloquio de Historia Canario-Americana de 1982*. Las Palmas. Ediciones del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985, tomo I (2.a parte), pp. 745-792.— En cuanto al comercio con Veracruz y La Habana, no hay constancia de ningún estudio en el que se haya abordado su cuantificación, con la excepción del trabajo de Pérez-Mallaina Bueno, ya citado.

5. AGI, Contratación, legajos 1.613-1.615, para los viajes de ida, y 1.215-1.216, para los de regreso.

6. Chaunu, Pierre et Huguette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1955-1960.— García-Baquero González, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, E.E.H.A., 1976, y «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida», en *Hispania*, LVI/1, núm. 192 (Madrid, 1996), pp. 203-266.— García Fuentes, Lutgardo: *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, E.E.H.A., 1980.

7. Ramos Pérez, Demetrio: «El problema de los embarques de harina en los registros para América», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas, Cabildo Insular, 1977, vol. II, pp. 39-43.

De todas formas, estas deficiencias no anulan la validez de los registros para un análisis y valoración, aunque sea aproximada, del movimiento naval y del tráfico de mercancías, dos aspectos del fenómeno comercial que claramente actúan como indicadores de la evolución del comercio de Campeche. Sobre esta premisa, se ha abordado la tarea de seriar y cuantificar la información obtenida.

En el Apéndice que al final se inserta aparece la relación cronológica y nominal de los navíos que viajaron a Campeche y regresaron a Cádiz entre 1700 y 1770 (Cuadros I y II). Los datos recogidos en la misma han sido extraídos, tal como ya se ha expuesto, de la información facilitada por los registros de las diferentes embarcaciones y de otra información subsidiaria, como los pliegos de derechos abonados tanto a la salida como a la entrada en Cádiz. En dicha relación se especifican no sólo los nombres de los navíos mercantes y de sus maestros y propietarios, sino también el año de salida, el tonelaje de arqueo, el origen de fabricación y los puertos de destino, pues no siempre eran registros exclusivos de Campeche, sino que solían llevar permiso para descargar y cargar en otros puertos, tanto a la ida como al regreso. Se han incluido también en el Apéndice dos relaciones cronológicas de las mercancías que se han podido cuantificar, especificándose las embarcadas en cada viaje, tanto en Cádiz como en Campeche (Cuadros III y IV), con el fin de poner más claramente de relieve cuáles fueron los productos que predominaron en el tráfico con Campeche y, en consecuencia, cuáles fueron los que se impusieron por su mayor demanda en uno y otro lado del Atlántico. Dichas relaciones constituyen, por tanto, las bases sobre las que se sustenta el análisis y valoración cuantitativa del comercio yucateco durante el período estudiado.

## 1. EL MOVIMIENTO NAVAL

De acuerdo con los datos recogidos, fueron 11 las embarcaciones que procedentes de Cádiz atravesaron el Atlántico con destino a Campeche, y otras tantas las que hicieron el viaje de retorno<sup>8</sup>. Pero estos 22 viajes los realizaron, en realidad, 14 barcos, ya que 9 realizaron el viaje completo, de ida y vuelta, aunque de ellos uno («Jesús, María y José y las Animas, de 1710) se incorporó para la vuelta, con un nuevo dueño y maestro (D. Nicolás Solano), a la flota que al mando de D. Andrés de

8. Se pueden observar pequeñas discrepancias respecto al número de los barcos que Walker recoge en su relación de los navíos de registro que salieron hacia América entre 1701 y 1740, ya que dicho autor incluye dos registros, en 1706 y 1707, que yo no he podido localizar. En cambio, él no registra el de 1700 ni tampoco, lógicamente, los que salieron en 1751 y 1758 por el límite cronológico que ha impuesto a su relación. Walker, Geoffrey J.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona, 1979 (Cuadro 3 del Apéndice I).

Arriola arribó a la bahía de Cádiz en 1711<sup>9</sup>. De dos de los que viajaron a Campeche (1700 y 1758) sólo hay constancia de que el segundo, «Ntra. Sra. de la Concepción», alias «El Victorioso», fue sustituido para el regreso por el «Stmo. Cristo de S. Román, Ntra. Sra. de las Angustias», nuevo «El Victorioso»<sup>10</sup>. Y respecto a los otros tres que volvieron desde Campeche en 1743, 1758 y 1766 no ha sido posible averiguar cuál fue su destino a la ida. Con todo, he dejado sin consignar otros dos barcos que retornaron desde Campeche en 1741 y 1767: el primero, la fragata «Ntra. Sra. del Pilar y las Animas», porque su destino era la isla de Tenerife y no Cádiz<sup>11</sup>; y el segundo, la saetía «San Narciso», porque arribó a Campeche de forma accidental, tras haber sufrido grandes pérdidas en un temporal cuando desde Portobelo regresaba a La Habana, y su maestre se vio obligado a transportar, como único cargamento, 2.000 quintales de palo de tinte de cuenta del rey<sup>12</sup>.

La verdad es que el contacto comercial de Campeche con la Península no presentaba una gran frecuencia y ello explica que el oficial real de Yucatán considerara que fueran «raros» los barcos que llegaban a la provincia procedentes de España, ya que lo normal era que pasaran cinco, seis y hasta siete años sin que hiciera escala ningún navío de esa procedencia, y lo excepcional que tardaran uno o dos años en arribar. Es más, no deja de ser notorio el aparente olvido que parece se tuvo de Campeche desde mediados de la década de los treinta, a pesar de que la suspensión de las flotas, tras la guerra con Inglaterra en 1739, supuso la revitalización de los registros sueltos, al convertirse en el único sistema de navegación con América hasta la restauración de las flotas en 1754<sup>13</sup>. Y es que desde 1735, en que llegó al puerto de Campeche el navío «Ntra. Sra. de Loreto y San Francisco Javier», tuvieron que pasar dieciséis años para que los yucatecos avistaran en 1751 el barco «Ntra. Sra. de Belén y S. Fco. de Paula, alias «La Reina Emperatriz» y doce para que después de la llegada del «El Victorioso» en 1758 arribara en 1770 el reseñado por el contador y oficial real de Yucatán<sup>14</sup>.

Es evidente que era bien poco lo que la provincia de Yucatán podía ofrecer, tanto por el limitado nivel de su demanda, como por el tipo de su producción que, con la excepción del palo de tinte, tenía poca salida

9. Al final del expediente del registro aparece una serie de testimonios sobre el regreso del navío como parte de la flota, no ya como navío suelto, y sobre el cambio de dueño y maestre, concurriendo ambas categorías en D. Nicolás Solano. AGI, Contratación, 1613.

10. Registro del permiso del navío «Stmo. Cristo de S. Román Ntra. Sra. de las Angustias», alias, nuevo «El Victorioso», 1766. AGI, Contratación, 2.616, fol. 11v.

11. Registro del navío «Ntra. Sra. del Pilar y las Animas», 1741. AGI, Contratación, 2.616.

12. Registro del navío «San Narciso», 1767. AGI, Contratación, 2.616.

13. La importancia que en el tráfico con América adquirieron los registros sueltos a partir de 1739 se pone de relieve en la obra de García-Baquero González, tomo I, pp. 165-174.

14. No hemos conseguido localizar en el libro de registros el barco que, según el oficial real Diego de Lanz, llegó en 1770.

en el mercado europeo. De ahí que fueran tan escasos los permisos que los comerciantes andaluces solicitasen para dirigirse a Campeche, a pesar de las posibilidades que brindó la implantación de los registros como único sistema de transporte a partir de 1740. Y mientras que en otras regiones hasta entonces también marginadas de los circuitos comerciales oficiales, como el Río de la Plata, los registros contribuyeron a partir de esa fecha a su despegue comercial y económico, la provincia de Yucatán y, en concreto su puerto de Campeche, no supieron o no pudieron aprovecharse de tan favorable coyuntura.

Se explica también por ello que no todos los permisos tuvieran como único destino el puerto de Campeche, ni que todos los retornos se hicieran con mercancías embarcadas exclusivamente en Campeche. De todas formas, de los registros se desprende que era más importante el potencial de demanda que el de oferta, pues de los 11 permisos a Campeche, sólo tres tenían prevista una escala en otros puertos (el de 1702 en Puerto Rico, el de 1722 en La Habana, y el de 1758 en Tabasco), mientras que de los 11 de regreso la proporción fue a la inversa, pues 8 completaron su carga (y en no pocos casos, la mayor parte de su cargazón) en Veracruz o La Habana y únicamente tres hicieron la travesía hasta Cádiz con lo embarcado sólo en Campeche.

Lógicamente, en función de la demanda estuvo también el tonelaje de las embarcaciones utilizadas en los permisos a Campeche, que nunca llegó a exceder de las 300 toneladas, con la única excepción del navío «El Victorioso» (1758), que fue precisamente el último que los campechanos recibieron antes de la libertad de comercio y que alcanzaba las 429 toneladas. Ello queda claramente puesto de manifiesto en el Cuadro I donde se ha procedido a la distribución de los navíos según su capacidad de carga y origen de fábrica. De la simple observación del Cuadro se desprende que son los barcos de mediano porte (entre 100 y 300 toneladas) los que predominan de forma casi absoluta, representando el 71,4% del total de navíos mercantes utilizados y el 91% si sólo se contabilizan los de tonelaje conocido. Pero la moda, es decir, la mayor frecuencia, estuvo entre las 200 y las 300 toneladas, con lo que no debe extrañar que la media de los registros que se dirigieron a Campeche fuera de 226,63 Tns. Una media bastante aceptable, si se tiene en cuenta que el tonelaje medio de los barcos mercantes utilizados en la Carrera de Indias durante los primeros quince años del siglo XVIII fue de unas 200 toneladas y de 193 el de los registros, y que durante la mayor parte del siglo fueron los barcos de mediano porte, entre 100 y 300 toneladas, los que presentaron la mayor frecuencia y proporción<sup>15</sup>. Pero si se compara con las 270 toneladas

---

15. Pérez-Mallaina Bueno, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, E.E.H.A., 1982, pp. 28-30.— García-Baquero González, tomo I, pp. 255-256.

## CUADRO I

## FRECUENCIA DE LOS NAVIOS SEGUN FABRICA Y ARQUEO

Tonelaje	Fábrica		
	Extranjera	Española	Desconocida
<b>1-100</b>			
<b>101 - 200</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>201 - 301</b>	<b>5</b>		
<b>301 - 400</b>			
<b>401 - 500</b>	<b>1</b>		
	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

que tuvieron de volumen medio los registros que se solicitaron para el Río de la Plata durante la década de los cuarenta y cincuenta <sup>16</sup>, se advierte enseguida que el tonelaje medio de los de Campeche era notablemente inferior, lo que demuestra, una vez más, las pocas perspectivas comerciales que la región yucateca ofrecía. Y ello todavía se pone más de relieve si se evalúa el número de toneladas por año, porque entonces tendríamos un promedio de unas 36 toneladas por año, cifra verdaderamente ridícula y claramente insuficiente para el abastecimiento de Yucatán.

Por último, también en los Cuadros I y II se puede comprobar el predominio casi absoluto de los barcos de procedencia extranjera en el comercio con Campeche, ya que sólo uno fue fabricado en los astilleros nacionales. Con ello se confirma lo que ya otros autores, como García-Baquero, han puesto de manifiesto, es decir, el fracaso de la política borbónica de reconstrucción y reactivación de la marina española. Ni surtió efecto lo establecido en el Reglamento de 1720 acerca de que la navegación a América se hiciese exclusivamente en barcos de fabricación española, ni actuó como elemento disuasorio el aumento del impuesto a **100** reales (de 33 rls.) por tonelada de buque <sup>17</sup>. Queda de nuevo en evidencia que la utilización de navíos de construcción extranjera ni disminuyó, ni mucho menos se erradicó, durante el siglo XVIII.

16. Arazola Corvera, M.' Jesús: *El comercio entre Cádiz y Buenos Aires bajo el sistema de los registros sueltos (1737-1757)*. Tesis Doctoral inédita. Universidad de Sevilla, 1996, p. 161.

17. García-Baquero González, torno I, pp. 233-236.



## 2. LAS MERCANCÍAS

No cabe duda de que la parte más importante de un registro era su carga, es decir, las diferentes mercancías que se alojaban en la bodega para su venta y distribución. En este sentido interesa analizar qué tipo de productos se embarcaban en España con destino al puerto de Campeche y cuáles eran los que se enviaban a la península en los viajes de retorno. Es decir, qué mercancías representaban el grueso de las exportaciones e importaciones de los comerciantes gaditanos que negociaban con el puerto yucateco.

### a) Problemas metodológicos y de cuantificación

El análisis de las mercancías ha puesto de relieve que es prácticamente imposible obtener una valoración exacta del volumen total de las exportaciones e importaciones que resultaban del tráfico con Campeche por las dificultades que su cuantificación entraña, dada la heterogeneidad de las medidas en que aparecen consignadas. Es más, ni siquiera es posible clarificar todos y cada uno de los productos que demandaba la población yucateca, al presentar su análisis un obstáculo realmente insalvable: la imposible identificación de algunas mercancías cuya única referencia en los documentos es su tipo de envoltorio o su medida. El problema reside en que la carga de los registros estaba integrada, en primer lugar, por los «efectos de palmeo», que eran registrados en función de su volumen, medido en palmos cúbicos, por lo que su cuantificación se hace inviable pues, aunque en algunos casos se especificaba el tipo de mercancía que comprendían, su cantidad y calidad se encubrían bajo los diferentes tipos de envoltura que presentaban (tercios, cajones, cajones arpillados, cajones toscos, fardos, frangotes, barriles, barriles toscos, barriles quintaños, etc.). Por otro lado, estaban los «enjunques», metales usados como lastre (en el caso de los viajes de regreso de Campeche, los sustituía el palo de tinte) y los «abarrotos», lastre no metálico que por lo general era cera o papel, aunque también solían utilizarse como tal las cintas de hilo y reatas. Por último, un renglón importante lo constituían la «ropa», compuesta principalmente por una gran variedad de efectos textiles y de mercería (piezas sencillas y medias piezas de crudos, bayetas, creas listadas, crehuelas, lienzos listados, presillas blancas, hilo de acarreto, botones, hebillas, etc.), los «frutos», productos propios de la tierra, y un conjunto diverso de mercancías no clasificables, tales como alhucema, vidrios, muebles, cuadros, joyas, libros, medicamentos, vaquetas de Moscovia, plumas, etc. Nos encontramos, por tanto, con los efectos de palmeo, de contenido diverso y en muchos casos sin especificar, y otros productos que se podían medir por unidades de capacidad, peso o longitud, tales como el

aguardiente en barriles, el hierro en quintales o los paños en piezas o medias piezas. Es más, un mismo tipo de mercancía se solía consignar bajo diferentes medidas, pues el vino podía ser embarcado en arrobas, botijas, botijuelas, pipas o barriles, el acero en quintales o barrilillos de hojalata, la canela en quintales, libras o churlas, etc.

Todo ello ha planteado la necesidad de homogeneizar los datos y tratar de reducir en lo posible las distintas medidas. Pero el esfuerzo realizado para homogeneizar los datos ha sido en algunos casos infructuoso ante la imposibilidad de encontrar las equivalencias entre las diferentes medidas y de proceder a una conversión válida de las variadas partidas de textiles (hábitos y ropa de vestir, cintas de hilo), metales labrados (rejas, hachas, cabillas, flechas, arcos, navajas, peroles, alambre), libros, búcaros, mobiliario, géneros de botica, etc. De ahí que al no poderse obtener una exacta valoración de todo lo embarcado se haya optado por el estudio de los géneros computables, como los enjunques, abarrotos, ropas y frutos.

Y otro tanto ha ocurrido con las mercancías que se embarcaban en Campeche, aunque en este caso el problema no ha radicado en la difícil identificación y evaluación de los productos, ya que en los viajes de vuelta no tenían aplicación los índices de palmeo<sup>18</sup>. Tampoco ha estado el problema en la cuantificación de las mercancías, a pesar de su gran variedad, dado que eran consignadas en quintales, arrobas o libras, lo que ha posibilitado su conversión en arrobas, con la excepción de los cueros que se recogen en unidades<sup>19</sup>. Por ello sólo se han dejado sin computar algunos de los productos transportados que por su naturaleza o poca precisión en el registro no permitían su conversión a una medida determinada, como búcaros, colchas, loza de China, lámparas, pinturas, joyas de todo tipo, menaje de plata (cucharas, tenedores, palanganas), marcos y piezas de plata labrada, documentos, cajones de vasos sagrados y pequeñas cantidades de aceite de palo.

El problema se ha planteado en los registros que se hacían de las mercancías a la salida de Campeche y que en muchos casos no concordaban con los que se efectuaban de los mismos cargamentos a la entrada en Cádiz. Valga como ejemplo el registro del barco «La Santísima Trinidad y Santiago» (1726), que pagó en Cádiz los derechos correspondientes a diferentes partidas de palo de tinte, añil, vainilla, cacao, cueros (al pelo y curtidos), tabaco, azúcar y ámbar que no habían sido consignadas en el

---

18. Walker, Cuadro 3 del Apéndice III.

19. Para la conversión se ha utilizado la equivalencia de 1 quintal = 4 arrobas = 100 libras.— Los cueros variaban según fueran curtidos, al pelo, cabezas de suela curtida o cabezas enteras de cueros curtidos. Como en el pago de los derechos solían ir englobados con otros productos, sin distinción de su diferente valor, se ha optado por contabilizarlos conjuntamente, a fin de obtener una mejor comprensión del volumen que alcanzaron sus envíos.

registro de la carga realizado a su salida de Campeche. Dada la naturaleza de algunos productos, como el tabaco, azúcar y ámbar, que no eran productos de la tierra y solían ser embarcados, según los registros de los otros barcos, en La Habana, cabe pensar que el navío debió de hacer escala y completar su cargamento en este puerto, a pesar de ser uno de los tres que sólo tenían permiso para cargar en Campeche. Con todo, no tiene sentido que quedaran fuera de registro en Campeche los 200 quintales de palo de tinte que se consignaron en Cádiz para el pago de los derechos reales <sup>20</sup>. Pero ante la duda se ha optado por contabilizar sólo los productos anotados a la salida de Campeche, al no tener una constancia cierta de que fueran mercancías embarcadas en la península yucateca. Y el mismo criterio se ha adoptado a la hora de cuantificar los cargamentos de los navíos «Ntra. Sra. de Belén y San Francisco de Paula» (1753), «Santa Bárbara» (1758) y «Santísimo Cristo de San Román, Ntra. Sra. de las Angustias» (1766), en los que se pueden apreciar claras discrepancias no en cuanto a mercancías sino respecto a las cantidades de las mismas, al registrarse en Cádiz unos valores, en muchos casos «netos», que no coinciden con los asentados en Campeche <sup>21</sup>.

Es evidente que tales omisiones restan exactitud a los resultados extraídos, pero no alteran su validez como indicadores de la tendencia acusada por el comercio yucateco.

## b) Los productos con demanda en Campeche

¿Qué era lo que determinaba la elección de las mercancías para una zona como la yucateca? Lógicamente, en algunos productos, como el aceite, vino, aguardiente, hierro, herramientas, ropas, etc., primaba la demanda cierta que existía en la provincia yucateca. Se trataba, por tanto, de satisfacer la necesidad de una población que aparentemente sufría carencia de artículos europeos, al tener que depender de los suministros canarios o del encarecido abastecimiento que le ofrecían Veracruz y La Habana, en cuanto que estos puertos actuaban como intermediarios. Aunque también cabría considerar cuál era la oferta de Campeche, que podría haber sido más importante que su demanda.

En el Cuadro III del Apéndice aparecen recogidas en su mayor parte las mercancías y las cantidades transportadas en los diferentes años por los barcos que obtuvieron permiso de registro para Campeche, aunque una porción de ellas pudieron quedarse en otros puertos, si se tienen en

20. Registro del navío «La Santísima Trinidad y Santiago», 1726. AGI, Contratación, 2.615.

21. Registros de los navíos «Ntra. Sra. de Belén y San Francisco de Paula» (1753), «Santa Bárbara» (1758) y «Santísimo Cristo de San Román, Ntra. Sra. de las Angustias» (1766). AGI, Contratación, 2.616.

cuenta los tres navíos con doble destino. De la simple observación del Cuadro se desprende que en los navíos que se dirigieron a Campeche los efectos de palmeo representaban una parte muy importante de la carga, con un total de casi 61.000 palmos cúbicos ocupados. A ellos les seguían los productos agrícolas, toda vez que una buena proporción de las exportaciones la acaparaban los que integraban el «tercio de frutos» (aceite, vino, vinagre y aguardiente <sup>22</sup>) con un total de 74.351 arrobas, de las cuales la mayor parte (el 58,7%) correspondió al aguardiente, y la menor al aceite que sólo alcanzó el 8%, constituyendo las partidas de vino casi una tercera parte (32,2%) de dichas exportaciones y siendo realmente simbólicas (1%) las de vinagre<sup>23</sup>. También dentro de los productos agrícolas se incluían las especias (pimienta, canela y azafrán), aunque su cuantía (1.061 arrobas) no era excesiva, ni tampoco su representación en el conjunto de la exportaciones agrícolas, al ser su consumo más minoritario. Con todo, no deja de ser curioso que fuera la pimienta la que con 466 arrobas absorbiera la mayor proporción (44%) de las especias transportadas, cuando precisamente en el área yucateca existía una variante, la pimienta de Tabasco, de la que incluso se llegó a enviar a España, en un sólo cargamento, una cantidad notablemente superior <sup>24</sup>. Por el contrario, la canela, que en las exportaciones a las Indias superaba ampliamente a la pimienta, tuvo en el comercio con Campeche una presencia (32,5%) menos significativa y más próxima al azafrán (23,5%), producto que, sin embargo, en el comercio global con América no era considerado. El resto de los productos exportados, como aceitunas, alcaparras, pasas y almen dras tuvieron proporcionalmente (1,4%) tan poca entidad dentro del total de las exportaciones agrícolas, como la apreciada en el tráfico general con las Indias <sup>25</sup>.

---

22. Sobre la importancia del «tercio de frutos» en las exportaciones a Indias véase: Martínez Shaw, Carlos: «El tercio de frutos de la flota de Indias en el siglo XVIII», en *Archivo Hispalense*, núm. 171-173 (Sevilla, 1973), pp. 201-211.— García-Baquero González, tomo I, pp. 310-318.

23. La conversión de las distintas medidas de capacidad a arrobas se ha hecho en función de la que, según los documentos, parecía ser la más común: los barriles de aguardiente y vino en los que no especificaba el número de arrobas que contenía cada uno se han computado a razón de 4 arrobas y media cada uno, por ser éstos los «de porte regular»; las botijas de vino y las botijuelas de aceite a razón de una arroba cada una (y no de arroba y cuarto) por ser también las «regulares» y «lo más común». Sin embargo, no se han cuantificado, por no conocerse las equivalencias, 212 frasqueras y 635,5 pipas de aguardiente, 186 pipas de vino y dos cajoncillos de aceite.

24. Las 1.516 arrobas registradas en los cargamentos procedentes de Campeche correspondieron a una sólo partida que fue embarcada en el navío «Santa Bárbara» (1758).

25. De las especias se han dejado sin contabilizar 4 balas de pimienta (1700), 47 churlas de canela (39 en 1702 y 8 en 1716) y dos cajones de azafrán (1722), al desconocerse su equivalencia y no haberse podido realizar su conversión. Otro tanto ha ocurrido con las aceitunas y las alcaparras, de las que no se han computado 32 quintales de alcaparras (1751) y 100 cuñetes que en 1758 incluían ambos productos, pero sin especificar la cantidad correspondiente a cada uno.— Sobre la importancia de las especias y de otros productos agrícolas de menor entidad en el comercio con América véase García-Baquero González, tomo I, pp. 312-313 y 318.

En tercer lugar estaban los productos industriales, constituidos fundamentalmente por tres tipos de partidas: los siderúrgicos y afines, los textiles y el papel. Los primeros alcanzaron un total de 11.936 quintales, de los que cabría destacar el hierro labrado (hachas, rejas, cabillas, herrajes, flechas de arcos, alambre, etc.) o sin labrar (cabos, barras, planchuelas, etc.) que llegó a alcanzar 10.787 quintales, representando, por tanto, el grueso de los productos siderúrgicos (90,3%) a pesar de que muchas de las partidas no se han podido contabilizar por no especificarse su peso en quintales, sino sólo el tipo de mercancía, como hachas, palas, cabillas, cabos, rejas, herrajes, es decir, todo clase de herramientas y utillaje para la labranza y construcción. De los otros metales que se transportaron, como el acero y la clavazón, sólo el acero con 1.000 quintales (8,3%) revistió cierta importancia, pues de clavazón sólo se llevaron 148 quintales <sup>26</sup>. De los textiles destacaron las piezas de «crudos» que llegaron a sumar un total de 7.714 y el 77,3% de las piezas transportadas, representando los otros géneros una menor proporción, pues sólo fueron algo significativos los embarques de crehuelas (19%), mientras que fue realmente mínima la presencia del hilo acarreto (unas 162 arrobas), los lienzos listados (3%) y las bayetas (0,6%) <sup>27</sup>. En cuanto al papel, cabe reseñar el volumen exportado, por cuanto alcanzó la cifra de 20.690 resmas, es decir, 10.345.000 pliegos (a razón de 500 pliegos la resma), una cantidad respetable que pudo responder sobre todo a las necesidades de la burocracia administrativa. Por último, a los tres tipos de partidas referidas habría que añadir las 2.754 arrobas de cera transportadas, un producto del que, sin embargo, la provincia yucateca no carecía, pues se obtenía en cantidades significativas mediante el sistema de repartimientos a los indios, hasta el punto de constituir uno de los pocos géneros que se comercializaban en el exterior <sup>28</sup>.

### c) La oferta de la península yucateca

Del análisis de las mercancías que embarcaban los registros en Campeche se desprende que el nivel de exportación de la península yucateca era bastante limitado. En el Cuadro IV del Apéndice se han recogido los productos que constituyeron el grueso de las importaciones realizadas por

26. No se han computado 87 cajones y 14 cajoncillos de clavazón, transportados en 1702 y 1710, respectivamente, ni los 50 barriles de hojalata que se enviaron en 1758.

27. De los textiles, además de los incluidos en los efectos de palmeo (balas de hilo, rollos de lienzo, etc.), se han dejado sin computar 156 piezas de presillas blancas (1723 y 1751), 340 docenas de cintas de reata, 1.000 docenas de cintas de hilo y 100 cabuyas (cuerdas) con un peso éstas últimas de 13,5 quintales (1723).

28. García Bernal, Manuela Cristina: *La sociedad de Yucatán, 1700-1750*. Sevilla, E.E.H.A., 1972, pp. 126-129, y «El gobernador de Yucatán Rodrigo Flores de Aldana», en *Homenaje al Dr. Muro Orejón*. 2 vols. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1979, vol. I, pp. 123-172.

los comerciantes gaditanos procedentes del puerto campechano. Con la excepción de los cueros y de los caudales, todas las mercancías se han cuantificado en arrobas, lo que permite una mejor valoración de la representatividad de cada producto en el volumen global de las importaciones. Se puede así apreciar que las materias tintóreas (palo de tinte, grana y añil) absorbieron el mayor volumen de carga (94.9%) gracias al palo de Campeche que, como era de esperar, alcanzó una cifra realmente importante con 119.256 arrobas y el 90.7% del total cuantificado, toda vez que la producción yucateca de grana y añil no llegó a tener verdadera significación por las restricciones impuestas <sup>29</sup>. Y aunque en el conjunto de las importaciones los productos tintóreos constituyeron, sin duda, las mercancías clave, también cabría destacar por su mayor significación las partidas de copal (1.247 arrobas), de contrayerba (1.360 arrobas), de zarzaparrilla (1.621 arrobas) y de pimienta (1.516 arrobas), aunque individualmente su participación relativa apenas superara el 1%. El resto de los productos (purga de Jalapa, achiote, vainilla, cacao de Tabasco, algodón, nácar, cáscara y henequén) tuvieron muy escasa entidad en los envíos efectuados desde Campeche, pero no por ello deja de ser interesante reseñarlos, si quiera sea para mostrar la variedad de las mercancías ofertadas por el área yucateca <sup>30</sup>. Mención aparte merecen, sin embargo, los embarques de cueros curtidos o al pelo, tanto porque las 6.023 unidades representaron una partida sustancial en el total transportado a España, como porque su presencia creciente puede interpretarse como un reflejo del desarrollo ganadero de la región ante la progresiva expansión de las estancias <sup>31</sup>.

Por último, dentro de la estructura de las importaciones emanadas de Campeche, además de las materias tintóreas, tuvieron especial relevancia las partidas de caudales, hasta el punto de poderse afirmar que, al no te-

29. Sobre el declive del añil en Yucatán véase García Bernal, Manuela Cristina: *Población y encomienda en Yucatán bajo los Austrias*. Sevilla, E.E.H.A., 1987, pp. 450-452.— La poca entidad de la producción de grana en la península queda patente en el Apéndice incluido en García Bernal, «El gobernador de Yucatán», pp. 156-172.— Sobre las peculiaridades de la producción de la grana (fina y silvestre) y el añil puede consultarse el libro de Saravia Viejo, M. Justina: *La grana y el atril. Técnicas tintóreas en México y América Central*. Sevilla, E.E.H.A., 1994.

30. De estos productos, algunos tuvieron partidas superiores a las consignadas, como la vainilla, de la que no se han computado 6.000 «millares» (3.00 en 1727 y 3.000 en 1743), por ignorar la forma de efectuar su conversión en arrobas. Tampoco se han considerado 4 arrobas de carey (1753), pequeñas cantidades de bálsamo y «aceite de María» (1723 y 1726), ni las 20 hamacas enviadas (1737).

31. Los cueros aparecen registrados de varias formas: curtidos, al pelo, pieles de venado, cabezas enteras de cueros curtidos y cabezas de suela curtida. Como sólo en un caso se hace alusión a las pieles de venado (en el registro de 1737 y para entregar en La Habana), cabe pensar que el resto eran productos de la ganadería mayor y menor. Para la expansión de las estancias ganaderas en Yucatán, véase 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), pp. 25-32, y «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, pp. 55-90.

ner ya aplicación los índices de palmeo, la importancia de los efectos de palmeo fue asumida en los viajes de regreso por los caudales. En el caso concreto de los remitidos desde Campeche llegaron a sumar 419.205 pesos, normalmente en pesos de plata doble de nuevo cuño mexicano, cantidad respetable si se tiene en cuenta el nivel del tráfico con una zona marginal, como era la península yucateca<sup>32</sup>. Es más, hubo un navío, el «San Francisco Javier» (alías «El Burlando»), que en su viaje de vuelta en 1732 sólo cargó en Campeche 27 arrobas y media de añil, completándose el registro con numerosas partidas de caudales, hasta un total de casi 44.308 pesos, sin contar los 25.000 «por cuenta de oficiales y gente de mar para soldadas y pagas de los mismos en Cádiz»<sup>33</sup>. Ello puede interpretarse como una muestra del escaso atractivo de la oferta de Campeche o, lo que es lo mismo, que la provincia yucateca no producía mercancías de alta cotización en el mercado europeo, por lo que los comerciantes españoles se limitaban a retornar con los beneficios obtenidos de sus ventas. Como detalle curioso cabría destacar, al respecto, la simbólica presencia del henequén (16 arrobas), un producto que en el siglo XIX llegaría a ser la principal fuente de exportación de Yucatán y el motor de su expansión económica.

### 3. A MODO DE CONCLUSIÓN

De todo lo expuesto se desprende claramente el bajo nivel de los intercambios comerciales entre Campeche y el puerto gaditano durante la mayor parte del siglo XVIII, tanto por el número de barcos (11 registros de ida y otros tantos de retorno), como por el volumen de las mercancías intercambiadas. Con todo, el Cuadro III del Apéndice pone de manifiesto cómo el comercio con la península yucateca pareció cobrar un nuevo impulso a raíz del Proyecto de 1720, no sólo por la mayor cantidad y variedad de mercancías transportadas en el registro de 1722, sino porque hasta 1725 pareció imponerse una mayor frecuencia en la comunicación entre ambos puertos. Se podría pensar por ello que el famoso Proyecto, elaborado como una medida de urgencia para dar una mayor fluidez y regularidad al tráfico de España con América, empezó a dar sus frutos. Esta secuencia, sin embargo, se truncaría rápidamente pues, aunque los envíos desde Cádiz mostraron a partir de entonces una clara tendencia al alza, también se hicieron más esporádicos e irregulares. De todas formas, la respuesta de Campeche al nuevo estímulo siguió siendo insuficiente,

32. En la suma global no se han incluido las cantidades «para soldadas de la tripulación y gastos de arribadas», que normalmente constituían las mayores partidas, ni el total de 645 marcos de plata labrada consignados por particulares en los registros de 1727 y 1766.

33. AGI, Contratación 2.616.

como queda claramente de relieve en el Cuadro IV, dada la escasa entidad que alcanzaron los embarques de mercancías en dicho puerto, con la excepción del palo de tinte cuya exportación experimentó un fuerte impulso a partir de 1743. **En** realidad, sólo el navío de registro de 1758 constituyó un claro exponente de lo que la península podía ofrecer, al transportarse en él, aunque fuera en pequeñas cantidades, la mayor parte de los productos de la región.

Es, por tanto, evidente que la precariedad del comercio yucateco en el siglo XVIII fue consecuencia tanto de su marginación de los circuitos comerciales oficiales, como de su propia pobreza productiva, al no haber sabido el gobierno español, ni los comerciantes españoles, sacar provecho de lo que podía haber sido su gran producto de exportación: el palo de Campeche.



**CUADRO I**  
**RELACIÓN DE REGISTROS QUE VIAJARON A CAMPECHE (1700-1770)**

Año	Dño.	Navío	Maestre	Propietario	Tns.	Fabr.
1700	Cam.	Ntra. Sra. del Buenviaje y S. Fco. Javier	S. Miguel D. José de Castro	D. Miguel de Oviedo y Saldaña	180.50	extrj.
1702	P.R. } Cam. }	La Bendición de Dios	D. Juan de Gante	D. Francisco Danio Granados	276.00	genov.
1710	Cam.	Jesús, María y José y las Animas	D. Santiago de Aguirre	D. Juan Antonio de Eguilaz	178.60	vizcal.
1716	Cam.	Santiago y San Dimas	D. Manuel Rodríguez Olivares	D. Felipe de Anza	215.75	franc.
1722	L.H.	Ntra. Sra. de la Concepción, S. Fco. Javier y las Animas	D. Pedro López Bolaños de Rio-boo	D. Jerónimo García Romero	176.40	ingl.
1723	Cam.	La Santísima Trinidad y Santiago	D. Diego de Arizón	D. Diego de Arizón	233.75	holand.
1725	Cam.	Ntra. Sra. de Belén y S. Juan Bautista	D. Juan Bautista	D. Francisco Suárez	213.50	holand.
1731	Cam.	S. Francisco Javier (alias «El Burando»)	D. El Burando	D. Nicolás de Berroa	186.60	extrj.
1735	Cam.	Ntra. Sra. de Loreto y S. Francisco Javier	D. Francisco D. Francisco Monje de Arizón	D. Jacinto de Arizón	212.50	ingl.
1751	Cam.	Ntra. Sra. de Belén y S. Fco. Paula (alias «La Reina Empertiz»)	D. Fco. de D. Felix Carpizo	D. Francisco de Umarán	190.40	Ingl.
1758	Cam. } Tab. }	Ntra. Sra. de la Concepción (alias «El Victorioso»)	D. Miguel Antonio de Armida	D. Miguel Antonio de Armida	429.00	franc.

**CLAVES del destino de los navíos:** Cam. = Campeche  
P.R. = Puerto Rico  
L.H. = La Habana  
Tab. = Tabasco

**FUENTES:** AGI, Contratación > 1.613 (1700 - 1710)  
1.614 (1716 - 1731)  
1.615 (1735 - 1758)

**CUADRO II**  
**RELACIÓN DE REGISTROS QUE REGRESARON DE CAMPECHE (1700-1770)**

Año	Dño.	Navío	Maestre	Propietario	Tns.	Fabr.
1704	Ver. } Cád. }	La Bendición de Dios	D. Juan de Gante	D. Francisco Daulto Granados	276.00	genov.
1717	L.H. } Cád. }	Santiago y San Dimas	D. Manuel Rodríguez de Olivares	D. Felipe de Anza	215.75	franc.
1723	Ver. } L.H. } Cád. }	Ntra. Sra. de la Concepción Fco. Javier y Las Animas	S. D. Pedro López Bolaños de Rio- boo	D. Jerónimo García Romero	176.40	ingl.
1726	Cád. }	La Santísima Trinidad y Santiago	D. Diego de Arizón	D. Diego de Arizón	233.75	holand.
1727	Ver. } L.H. } Cád. }	Ntra. Sra. de Belén y S. Juan Bau- tista	D. Francisco Suárez	D. Francisco Suárez	213.50	—
1732	L.H. }	S. Francisco Javier (alias «El Bur- lado»)	D. Nicolás de Berroa	D. Nicolás de Berroa	186.60	holand extrj.
1737	L.H. }	Ntra. Sra. de Loreto y S. Francisco	D. Francisco Monje de Arizón	D. Jacinto de Arizón	212.50	ingl.
1743	L.H. }	Ntra. Sra. del Rosario y Santo Do- mingo	D. Juan José de Mendarozqueta	—	—	—
1753	Cád. }	Ntra. Sra. de Belén y S. Fco. de Paula (alias «La Reina Empera- triz»)	D. Felix Cappizo	D. Francisco de Umarán	190.40	ingl.
1758	Cád. }	Santa Bárbara	D. Juan de Aragón	—	—	—
1766	L.H. } Cád. }	Stmo. Cristo de S. Román, Ntra. Sra. de Las Angustias (nuevo «El Victorioso»)	D. Miguel Antonio de Armida	¿D. Miguel Antonio de Armida?	—	—

**CLAVES del destino de los navíos:** Ver. = Veracruz  
 L.H. = La Habana  
 Cád. = Cádiz

**FUENTES:** AGI, Contratación > 2.615 (1704 — 1726)  
 (2.616 - 1766)



**CUADRO III (Continuación)**  
**DISTRIBUCIÓN DE LAS MERCANCIAS DE ESPAÑA POR AÑO Y VIAJE**

Mercancías de España	1704	1717	1723	1726	1727	1732	1737	1743	1753	1758	1766	Total
Palo tinte (quintales)	16.000,0	2.992,0	400,0	—	2.000,0	—	—	10.000,0	10.664,0	14.000,0	63.200,0	119.256,00
Grana (arrobas)	165,0	205,0	—	—	—	—	3.000,0	—	6,0	640,0	—	4.016,00
Añil (arrobas)	—	15,0	35,0	602,8	6,0	27,5	110,5	70,0	—	570,0	9,0	1.445,80
Copal (arrobas)	78,0	—	205,2	563,0	94,0	—	—	—	134,0	172,5	—	1.247,00
Contrayerva (arrobas)	—	—	1.221,5	119,6	—	—	—	—	—	19,0	—	1.360,10
Zarzaparrilla (arrobas)	—	—	—	1.100,0	—	—	150,0	307,0	42,2	22,0	—	1.621,20
Pimiento de Tabasco (arrobas)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.516,0	—	1.516,00
Purga de Jalapa (arrobas)	540	—	—	—	—	—	—	—	141,0	—	—	681,00
Vainilla (arrobas)	—	—	3,25	42,25	—	—	—	—	—	—	—	45,50
Achiote (arrobas)	26,0	—	6,0	14,8	—	—	—	—	—	6,5	—	53,30
Cacao de Tabasco (arrobas)	—	—	—	1,4	—	—	—	16,0	—	23,0	—	40,40
Algodón (arrobas)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35,0	—	35,00
Nácar (arrobas)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,0	—	37,00
Cáscara (arrobas)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,0	—	18,00
Henequén (arrobas)	—	—	—	—	—	—	16,0	—	—	—	—	16,00
Cueros (unidades)	—	—	118,0	—	—	—	750,0	300,0	714,0	3.451,0	690,0	6.023,00
Pesos	—	35.000,0	518,75	133.662,75	—	44.308,0	76.360,25	41.964,75	20.147,50	67.243,0	—	419.205,00